



I LEGISLATURA

DIP. DIEGO ORLANDO GARRIDO LÓPEZ  
GRUPO PARLAMENTARIO PARTIDO ACCIÓN NACIONAL



19

**DIP. JOSÉ DE JESÚS MARTÍN DEL CAMPO CASTAÑEDA**  
**PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA**  
**CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO**  
**PRESENTE.**

El suscrito, Diputado Diego Orlando Garrido López, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en el Congreso de la Ciudad de México, I Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 29, Apartado D, inciso c); y 30, numeral 1, inciso b), de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12, fracción II, de la Ley Orgánica del Congreso; y 5, fracción I; 95, fracción II; 96; y 118 del Reglamento del Congreso, todos ordenamientos de la Ciudad de México, someto a la consideración de este órgano legislativo la presente **INICIATIVA** conforme al siguiente orden:

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.**

**I. Título de la propuesta.**

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DEL CÓDIGO PENAL PARA EL DISTRITO FEDERAL.**

**II. Planteamiento del problema.**

En los últimos años, la violencia de género ha sido uno de los problemas que va en aumento a nivel mundial, motivo suficiente para que su tratamiento gane terreno en la agenda pública.



Como resultado de lo anterior, diversas organizaciones mundiales, en colaboración con los gobiernos locales, han impulsado programas y políticas públicas a través de una gran cantidad de instrumentos jurídicos internacionales con la finalidad de atender, prevenir y sancionar la violencia de la que son objeto las mujeres. Uno de los antecedentes más emblemáticos en la atención de dicha problemática es la celebración de la *Convención Interamericana para la Prevención, Sanción y Erradicación de la Violencia contra la Mujer* realizada en el año de 1995, también conocida como *Convención de Belém do Pará*, la cual fue ratificada por el Estado Mexicano el 19 de junio de 1998.

El acoso, abuso, violación, la privación de la libertad, el secuestro, la trata de personas y el feminicidio, son uno de los peores males en la actualidad de nuestro país y que lamentablemente parecen converger en el Transporte Público de la Ciudad de México. La situación que no sólo afecta directamente a las personas que sufren estos delitos también daña por la vía psicológica a toda la población y especialmente a las mujeres produciendo un fundado temor a salir a las calles, rompiendo así el tejido social y la construcción de una sociedad más justa y más equitativa, el problema es tal que continuamente aparecen denuncias en internet de mujeres desaparecidas o acosadas en el transporte público.

Datos de ONU Mujeres 2013, señalan que en el mundo una de cada tres mujeres ha sufrido violencia física y/o sexual de pareja o violencia sexual por terceros en algún momento de su vida.

En 2014 México ocupó el primer lugar a nivel mundial en abuso sexual, violencia física y homicidios de menores de 14 años, según datos de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE)<sup>1</sup>.

El transporte público en varias partes del mundo resulta un ambiente hostil para las mujeres, pues en su trayecto del día a día que recorren para trasladarse a sus destinos, son vulnerables a sufrir acoso sexual, una de las diversas expresiones de violencia sexual.

De acuerdo a la *Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia* se define al acoso sexual como “una forma de violencia en la que, si bien no existe la subordinación, hay un ejercicio abusivo de poder que conlleva a un estado de indefensión y de riesgo para la víctima, independientemente de que se realice en uno o varios eventos” (Art. 13).

Al respecto, la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares 2016 (ENDIREH) realizada por el INEGI<sup>2</sup>, indicó que la violencia contra las mujeres en los espacios públicos o comunitarios es sobre todo de índole sexual, manifestada ésta en frases ofensivas de tipo sexual, acoso sexual (manoseo, exhibicionismo obsceno), señalando a la Ciudad de México como una de las entidades con mayor prevalencia. La misma resalta que tal tipo de violencia ocurrió principalmente en la calle y parques (65.3%) seguido del autobús y microbús (13.2%), el metro (6.5%), mientras que el metrobús (1.2%) y el taxi (1.05%).

<sup>1</sup> <https://www.proceso.com.mx/388156/mexico-primer-lugar-mundial-en-abuso-sexual-y-homicidios-de-menores-ceameg>

<sup>2</sup> <https://www.inegi.org.mx/programas/endireh/2016/>

El tema del acoso sexual se trata de una problemática que ataca principalmente a las mujeres, de forma alarmante, las víctimas de este fenómeno, como lo muestran las cifras arrojadas por la Encuesta de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública 2017 (ENVIPE), al señalar que 76% de las víctimas de acoso sexual en el transporte público fueron mujeres. Asimismo, en los resultados de la encuesta levantada en 2014 por la Fundación Thomson Reuters respecto a la seguridad en el transporte público, la Ciudad de México ocupaba el 2º lugar en el ranking internacional de ciudades con los sistemas de transporte más peligroso para las mujeres en 2014.

Algunas respuestas de las autoridades capitalinas para hacer frente a dicho problema han sido principalmente la mayor presencia de personal de seguridad en las estaciones del metro, empleados de ambos sexos trabajando como oficiales de transporte, la promoción de campañas de sensibilización y la disposición de vagones en determinados horarios exclusivos para mujeres. De esta manera, la segregación por género en vagones del metro y otros medios de transporte como el metrobús y el tren ligero se ha planteado como una medida para que las mujeres viajen seguras.

Derivado del "Programa CDMX, Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas" y como consecuencia de la protesta nacional llevada a cabo el 24 de abril de 2016 donde las mujeres exigieron un alto a la violencia de género, el Gobierno de la Ciudad implementó la "Estrategia 30-100", en la que se contempló una serie de acciones de impacto inmediato para prevenir, atender y sancionar la violencia hacia las mujeres en el transporte y los espacios públicos. Entre tales medidas se encontraron el despliegue de 1, 439 elementos de seguridad en 524 operativos de

vigilancia y la separación para la movilidad segura de mujeres y niñas en 198 estaciones de STCM. Asimismo, se planteó la implementación de silbatos como una herramienta preventiva y disuasiva, repartiéndose 25 mil 851 silbatos a usuarias del transporte público en seis estaciones del metro, diez Juzgados Cívicos y en el Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México; sin embargo tal medida no fue bien vista por diversas organizaciones de la sociedad civil feminista quienes informaron que del número de silbatos repartidos en comparación con los millones de personas que transitan a diario en el metro o hacen uso del transporte colectivo de la ciudad, resultaba insuficiente la medida.

Entre los resultados reportados por el Instituto Nacional de las Mujeres de la Ciudad de México (INMUJERES CDMX) se destaca el incremento en el número de denuncias, así como de detenidos y remitidos; la capacitación permanente del personal de seguridad, de operación y de coordinación de acciones, así como la amplia difusión de campañas que promueven el respeto de las mujeres en el espacio público, entre otros (ONU Mujeres; INMUJERES CDMX; COLMEX, 2017)<sup>3</sup>.

Cabe decir que INMUJERES CDMX realizó informes desde 2015 y hasta mayo de 2017 se muestra que la población más proclive a sufrir alguna agresión sexual y que por lo tanto denuncia en mayor medida son las mujeres. Desde la implementación del programa, el número de denuncias va de las 200 a las 300 por año. Aunque a partir del año 2015 el número de denuncias decrece considerablemente, por su parte, la abogada Karla Michel Salas, especialista en el tema, estima que en realidad

<sup>3</sup>

[https://semujeres.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Foro%20Global%20Ciudades%20Seguras/Diagnostico\\_Ciudades\\_y\\_Espacios\\_Publicos.pdf](https://semujeres.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Foro%20Global%20Ciudades%20Seguras/Diagnostico_Ciudades_y_Espacios_Publicos.pdf)

hay entre 300 y 350 agresiones sexuales contra las mujeres en el metro todos los días, las cuales suman más de 126 mil por año, pero sólo se registran alrededor 300 anualmente.

De acuerdo al Instituto Belisario Domínguez en su publicación relativa a la Atención y prevención del acoso sexual en el Sistema de Transporte Colectivo Metro, las cifras que presenta el INMUJERES CDMX no son alentadoras, constatándose por el contrario que el programa ha disminuido el número de denuncias, pero no el acoso y abuso sexual de acuerdo a lo señalado por Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

De acuerdo a los informes sobre quejas, detenidos y desistimientos por violencia sexual que ha generado el Sistema de Transporte Colectivo Metro en el último año, permiten ilustrar cómo, cuándo y dónde son acosadas las mujeres. Estos informes permiten saber qué agresiones son denunciadas con mayor frecuencia y cuál es el destino de esas denuncias. Aunque sólo se encuentran registros disponibles para el año 2017, conforme a los reportes, a diario se presenta al menos un caso de acoso en las distintas líneas de este transporte colectivo, gran parte de éstas no terminan en una denuncia formal y no generan una carpeta de investigación que permita su registro.

El tipo de agresiones que llegan a sufrir las mujeres en el metro puede consistir en miradas lascivas, eyaculación sobre la persona, besos forzados, etc., no obstante, los tocamientos son la forma de acoso sexual más generalizada con 150 averiguaciones previas abiertas y 283 desistimientos de denuncias, a esta le sigue

tomar fotos o video sin consentimiento, luego muestra de genitales, la fricción de genitales y finalmente majaderías sexuales.

<b>Agresiones sexuales más recurrentes al interior del STCM 2017</b>		
	<b>Desistimiento de denuncia</b>	<b>Averiguaciones abiertas</b>
Majaderías sexuales	13	3
Fricción de genitales	27	10
Mostrar genitales	27	11
Tomar foto o video sin consentimiento	37	13
Tocamientos	283	150

Fuente. Datos obtenidos del documento Atención y prevención del acoso sexual en el Sistema de Transporte Colectivo Metro (STCM) Con base en los informes mensuales del Sistema de Transporte Colectivo Metro, 2017.

La mayoría de las agresiones reportadas durante el año 2017 ocurrieron de lunes a viernes, mientras que los días sábado y domingo se reportaron agresiones en menor medida, esto se puede deber a que entre semana es cuando más personas usan el STCM para trasladarse a sus centros de trabajo o escuelas. Al analizar las agresiones de acuerdo con la hora en la que fueron reportadas, se observa que los rangos de horas en los que se acumula el mayor número de agresiones son de 5:00 a 8:59, de 13:00 a 16:59 y de 17:00 a 20:59 horas con 155, 130 y 182, respectivamente. Los tres rangos coinciden con las horas habituales de entrada y salida del trabajo o

escuela, que plausiblemente son las horas en las que se concentra una mayor afluencia en el sistema de transporte.

De la tabla antes insertada se puede apreciar que existe una cantidad mucho mayor de mujeres que desisten de denunciar que mujeres que deciden abrir una averiguación formal, ya que solamente 32% de los casos reportados por acoso sexual abrió una carpeta de investigación, un 2% presentó una denuncia ante el juzgado cívico, otro 2% presentó una queja, es decir, reportaron el abuso pero no identificaron al agresor y 64%, o sea, más de la mitad, desistió de la denuncia.

Es importante señalar que, la denuncia formal es considerada internacionalmente un indicador robusto para medir el fortalecimiento de la conciencia y el empoderamiento de las mujeres para demandar sus derechos (BID, 2017 retomado por el Instituto Belisario Domínguez).

El informe recientemente realizado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) sobre los impactos producidos por el programa "Viajemos Seguras", enfocado entre otras cuestiones, al funcionamiento del programa y la movilidad urbana de las usuarias a través de encuestas, entrevistas y observación etnográfica, arroja una luz sobre la inhibición de las víctimas a denunciar o bien desistir de la denuncia. Por otra parte, resulta alarmante el hecho de que 11% lo considera un acto de poca importancia, así como que 8% haya normalizado la violencia mediante este tipo de conductas, prevaleciendo la noción de la violencia sexual como un elemento ineludible al hacer uso o desplazarse en el transporte subterráneo.



I LEGISLATURA

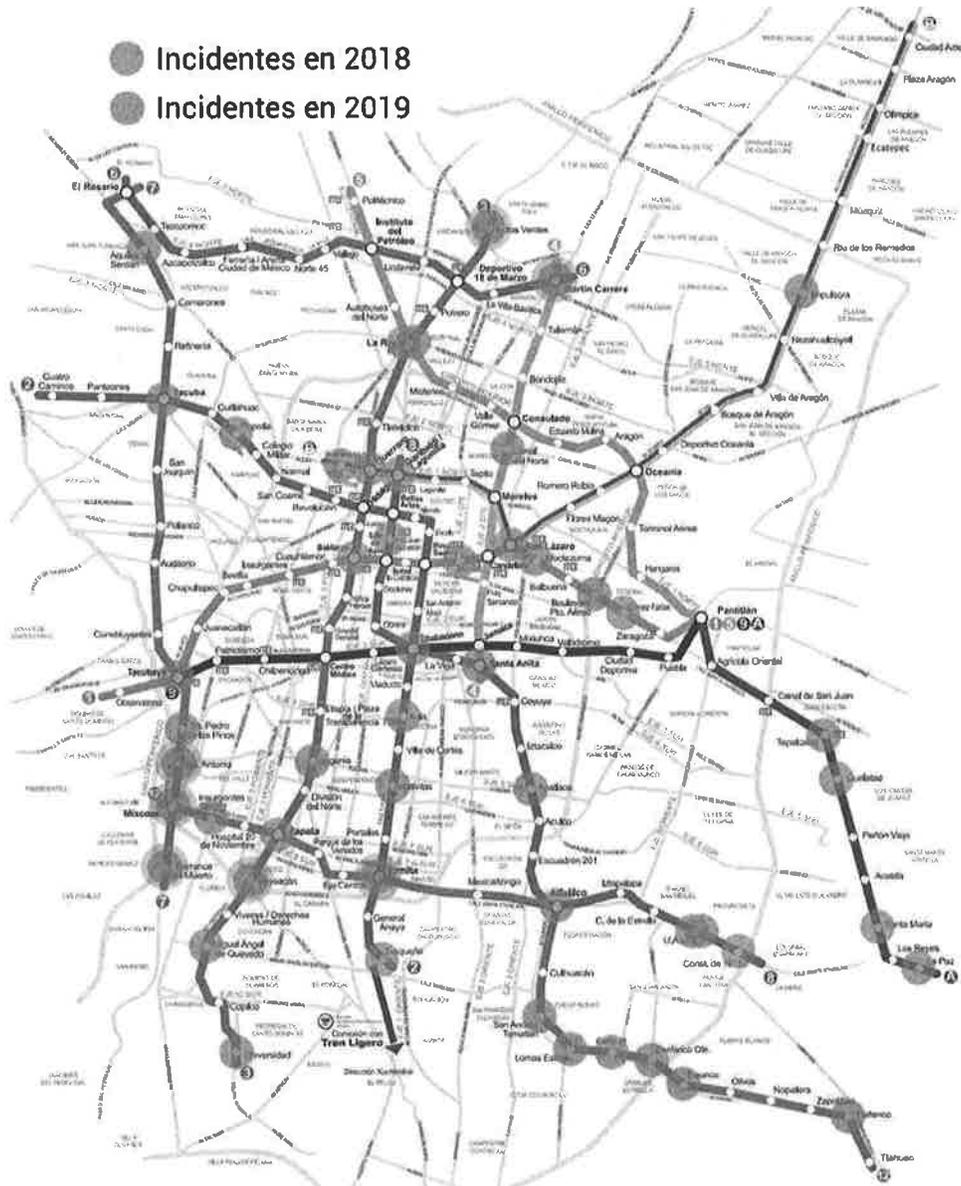
DIP. DIEGO ORLANDO GARRIDO LÓPEZ  
GRUPO PARLAMENTARIO PARTIDO ACCIÓN NACIONAL



El miedo a la violencia sexual impacta de manera negativa las prácticas espaciales de las mujeres y las posibilidades de moverse por la urbe, lo cual afecta su integridad, seguridad, libertad y dignidad, de igual manera menoscaba e impide el goce y ejercicio pleno de sus derechos. Respecto a la percepción de seguridad que tienen las usuarias con la separación de vagones, el informe del BID con base en información cualitativa señaló que aunque la mayoría de las mujeres entrevistadas se sienten seguras en el transporte público con dicha medida, también coincidieron en que no se debía pensar como una solución a la problemática de la violencia sexual. En virtud de lo anterior, con base en los hallazgos presentados por la evaluación del BID, la separación de vagones resulta una acción ampliamente valorada por las usuarias como una forma de viajar seguras en el metro, lo cual según dicho informe constata que el programa cumple satisfactoriamente con su objetivo general.

Sin embargo, a últimas fechas, se tiene que desde diciembre de 2018 a febrero de 2019, en la red social conocida como Facebook, diversos colectivos de mujeres invitaron a denunciar y a ubicar los delitos de privación ilegal de la libertad en el sistema de transporte colectivo metro para un posible secuestro o algún otro delito, entonces saltaron a la luz decenas de denuncias y se viralizó tal publicación, una de ellas del Facebook de "Zoé Láscari", extendía un enlace para llenar un formulario y mapear las estaciones del metro donde habían registrado agresiones en el presente año, que en su última actualización al día 30 de enero de 2019 señalaba como *"las estaciones con más casos en este año son Martín Carrera, Barranca del muerto, Mixcoac, San Antonio, Indios Verdes, Coyoacán y Ermita"*. Haciendo la aclaración que *"Estos testimonios sólo corresponden a los intentos de secuestro en la CDMX"*

dentro o cerca de instalaciones del Sistema de Transporte Colectivo Metro.<sup>4</sup> De la misma forma se publicó dicha encuesta en otros periódicos<sup>5</sup>



<sup>4</sup> <https://www.facebook.com/zoeaoi/posts/2018360184948319>

<sup>5</sup> <https://www.sinembargo.mx/29-01-2019/3529142>

Fuente: <https://www.facebook.com/zoeaoi/posts/2018360184948319>

Una investigación del Periódico EL PAÍS, titulada *"El triángulo de las Bermudas en el metro mexicano: 153 desaparecidos en cuatro años"*<sup>6</sup>, reveló que sí existen reportes de desapariciones dentro del STC Metro, tan sólo en lo que va de 2018 a 2019 una quincena de usuarios desaparecidos, y se han sumado a la lista de los 138 que desaparecieron en la red de metro mexicana entre 2015 y 2017.

El Pasado 31 de enero apareció una nota en el portal de *Cultura Colectiva*<sup>7</sup>, en el que se señala que la *"Procuraduría descubre que policías del metro son cómplices de los delincuentes"*, *"Todo se dio cuando agentes de la procuraduría local visitaron las instalaciones del Metro con órdenes de aprehensión, fotografías y puntos clave donde operan los presuntos delincuentes que se dedican al robo de usuarios, pero al llegar fueron corridos "a patadas" de la estación Candelaria, en la Línea 1, por policías que impidieron que arrestaran a los líderes de esas bandas.*

*Según el reporte entregado la noche del martes a Bernardo Gómez del Campo Díaz Barreiro, titular de la Policía de Investigación, el incidente ocurrió el pasado lunes a las 17:00 horas, cuando los agentes ubicaron a una célula delictiva y les tomaron fotografías para cotejar sus rostros con las de la investigación que realizan y proceder a su detención; sin embargo, los presuntos delincuentes se dieron cuenta y pidieron ayuda a los policías."* De lo anterior según dicho medio informativo los

<sup>6</sup>[https://elpais.com/internacional/2019/01/29/mexico/1548722541\\_258683.html?id externo rsoc=TW AM\\_CM](https://elpais.com/internacional/2019/01/29/mexico/1548722541_258683.html?id externo rsoc=TW AM_CM)

<sup>7</sup> <https://news.culturacolectiva.com/mexico/procuraduria-descubre-policias-del-metro-complices-de-delincuentes/?fbclid=IwAR0RcnSAWosskKitumNvPIBrIR7hZ6Sgg4TSHRDvs6UrzPGKGwCULTtluel>

PBI llegaron en un grupo de alrededor de 30 personas para detener las investigaciones y posteriormente agredir a los policías de investigación.

El 31 de enero de 2019, bajo el título *"Mujeres comparten historias sobre intentos de secuestro en Ciudad de México y Estado de México"* en el portal *Serendipia.Digital* donde usuarias de redes sociales compartieron testimonios sobre intentos de secuestro en la Ciudad de México y el Estado de México con los cuales fue realizado un mapa para ubicar las zonas de riesgo. Los casos sucedieron en el transporte público y en la calle con un total de 104 casos reportados<sup>8</sup>

El 1° de febrero, en el periódico *"El economista"* se publicaron parte de las declaraciones de la titular de la Jefatura de Gobierno, C. Claudia Sheinbaum, en donde tuvo que reconocer que aún se desconoce el número de agresiones que han ocurrido en el transporte, *"pues las mujeres no denuncian al no sentirse respaldadas por las autoridades"* Asimismo, anunció más vigilancia con policías auxiliares y bancarios en las estaciones del Metro, así como iluminación afuera de las estaciones e investigación cibernética, sin especificar claramente la estrategia propuesta.<sup>9</sup>

El mismo 1° de febrero en el Periódico Reporte Índigo, apareció la declaración de una señorita de nombre Estela Tagle de 21 años que denunciaba no sólo una agresión física dentro del sistema de transporte colectivo metro sino la labor de los policías de la estación sugiriendo "no denunciar"<sup>10</sup>

<sup>8</sup> <https://serendipia.digital/mujeres-comparten-historias-sobre-intentos-de-secuestro-en-ciudad-de-mexico-y-estado-de-mexico-mapa/>

<sup>9</sup> <https://www.eleconomista.com.mx/politica/Anuncian-medidas-para-frenar-agresiones-contra-mujeres-en-el-Metro-de-la-CDMX-20190201-0062.html>

<sup>10</sup> <https://www.reporteindigo.com/reporte/me-robaron-la-tranquilidad-mujer-narra-agresion-cerca-del-metro-de-la-cdmx-sheinbaum-anuncia-estrategia-para-combatir-acoso-y-violencia/>

En misma fecha, en el Periódico El Financiero se publica una nota con el título: *“Mujer sufre intento de secuestro cerca del Metro Aquiles Serdán”*<sup>11</sup>, en la cual se narra el suceso acontecido en el metro sin que lograrse haber detenidos.

De igual manera, con la portada *“Ocultan MPs los intentos de secuestro a mujeres”* el periódico *la crónica*, donde se asegura que en las agencias del Ministerio Público se disfrazan como “robos” las denuncias de las víctimas en el metro y alrededores.

El 7 de febrero, el diario El Universal publicó la nota *“Veinteañeras, delgadas y estudiantes: el blanco de secuestradores en el Metro.”* De la cual se desprende que gracias a las denuncias las autoridades identificaron el modus operandi de los agresores de mujeres, que operan en las inmediaciones de las estaciones del Metro, buscan a jóvenes entre 20 y 25 años, que regularmente viajan solas y distraídas con el celular. Señala que quienes han denunciado el ataque ha sido desde acoso y hostigamiento sexual dentro de las instalaciones del Metro hasta intento de secuestro en calles aledañas a las estaciones.<sup>12</sup>

El sábado 9 de febrero de 2019, el periódico El Sol de México publicó una nota titulada *“Por una cesárea se salvó de secuestro; así el purgatorio en el Metro de la CDMX”*<sup>13</sup> de la cual se desprende que el Metro de la Ciudad de México se ha convertido en un foco de agresiones y secuestros hacia las mujeres, sostiene que las denuncias han ido en aumento y el Metro es un reflejo de la inseguridad que

<sup>11</sup> <https://elfinanciero.com.mx/nacional/mujer-sufre-intento-de-secuestro-en-metro-aquiles-serdan?fbclid=IwAR3CuEXuk-zqm0WdRxateNiKiykQgK6cVcgpUe5nazbDARLslPbb8I9Sls>

<sup>12</sup> <https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/cdmx/veinteañeras-delgadas-y-estudiantes-el-blanco-de-secuestradores-en-el-metro>

<sup>13</sup> <https://www.elsoldemexico.com.mx/metropoli/policia/por-una-cesarea-se-salvo-de-secuestro-asi-el-purgatorio-en-el-metro-de-la-cdmx-3036685.html>

padecen las mujeres. Resalta que la Procuraduría General de Justicia de Ciudad de México informó de la apertura de 38 carpetas de investigación, principalmente por tentativa de privación de libertad.

Por otra parte, a partir de 2014 llegó a México una alternativa en movilidad del transporte, rompiendo conceptos tradicionales en los que se limitaba el transporte a público individual mejor conocidos como taxis.

Tal alternativa se refleja en las empresas Uber, Cabify, City Drive, Taxify, entre otros, que llegan como plataformas tecnológicas que intermedian un servicio de transporte ofreciendo mayores niveles de seguridad, mayor calidad en el servicio y una contribución a la movilidad.

En efecto, cuando estas plataformas llegaron a México, mucha gente pensó que sería la opción ideal para realizar viajes ante la evidente inseguridad que se presenta en el transporte público. Sin embargo, con el paso del tiempo, han salido a la luz y a los medios de comunicación casos de delitos cometidos por conductores de éstas empresas; casos de crímenes o agresiones por parte de los choferes de éstas plataformas.

En ambos casos, tanto en los incidentes en espacios del Sistema de Transporte Colectivo Metro y en unidades de transporte privado solicitados a través de una aplicación han evidenciado una serie de actos en agravio de las mujeres, las que se traducen en violencia de género.



Nuestro país, acorde con la protección y respeto de los derechos humanos, ha suscrito y ratificado instrumentos internacionales, tales como los señalados en los párrafos anteriores. Compromisos que han motivado avances legislativos y han llevado a reflexionar sobre la necesidad de crear mecanismos que garanticen una verdadera seguridad a las mujeres y a los hombres de todo el país, sin embargo en el día a día vemos que tales medidas no han sido eficaces en el combate a dichos males, por lo que es imprescindible hacer las reformas acordes a la realidad y generar medidas que permitan en cierta medida inhibir la conducta, naturaleza de las sanciones que se establecen ante la comisión de un ilícito.

No obstante lo anterior, en el Código Penal para el Distrito Federal dentro de los tipos de violencia contra la mujer, se encuentra privación de la libertad personal, privación de la libertad con fines sexuales, secuestro, abuso sexual y acoso sexual. Si bien tales delitos advierten en términos generales la imposición de penas privativas de la libertad así como agravantes en situaciones expresas por la norma, lo cierto es que, atendiendo a los nuevos mecanismos en que se cometen tales ilícitos resulta importante adecuar la norma e imponer elementos que agraven la sanción a imponer en casos como los que hoy se ponen a consideración.

De ahí que se proponga adecuaciones a los artículos 160 (relativo a la Privación de la Libertad Personal); 162 (privación de la libertad con fines sexuales); 164 (secuestro); 178 (abuso sexual) y 179 (acoso sexual), todos del Código Penal para el Distrito Federal.

En efecto, es importante que tales delitos se sancionen de una manera ejemplar, y más si éstos se cometen en espacios del sistema de transporte colectivo Metro o en



vehículos destinados al transporte privado solicitado a través de plataformas tecnológicas.

Por ello el objetivo de la presente iniciativa es incorporar como agravante la comisión de tales ilícitos en espacios públicos como lo es el del Sistema de Transporte Colectivo Metro, así como en vehículos de transporte privado que son solicitados a través de plataformas tecnológicas (que son aquellos en que los particulares pueden contratar el servicio privado de transporte con chofer en la Ciudad de México).

Asimismo se aumenta el mínimo de pena privativa de la libertad de 3 meses a 1 año mínimo, en el supuesto que el autor del delito restituya la libertad a la víctima dentro de las veinticuatro horas, ello pues resulta trascendental que si bien no se logró el fin sexual previsto en el artículo 162, lo cierto es que la privación de la libertad se materializó con el fin último de cometer actos sexuales, ello pues 3 meses no resulta suficiente para inhibir la comisión y por consecuente debe establecerse una pena mayor.

En el contexto descrito México enfrenta un nuevo desafío en materia de acoso y hostigamiento sexual que hace necesario diseñar propuestas en beneficio de la seguridad de la ciudadanía, tanto en espacios públicos como en espacios privados. Algunos países que ya han empezado a abordar el problema el acoso sexual en espacios públicos son: Estados Unidos de América, Chile, Argentina, Paraguay y Perú, mismos que dan cuenta de una tendencia regional hacia una regulación de este tipo de violencia sexual que afecta principalmente a las mujeres.

Las prácticas de acoso sexual en lugares públicos constituyen un obstáculo de importancia para el ejercicio de la libertad de tránsito y movilidad de las personas, especialmente de las mujeres y las niñas, lo que afecta sus capacidades y oportunidades de desarrollo. Por ello también la presente propuesta plantea sancionar este tipo de conductas que se den en lugares públicos o de acceso público, instalaciones o vehículos destinados al transporte público y privado bajo la modalidad descrita.

### **III. Problemática desde la perspectiva de género.**

La iniciativa que hoy se presenta tiene su análisis desde una perspectiva de género donde claramente las mujeres han sido violentadas a lo largo de los años en espacios públicos, en espacios del servicio de transporte público, así como dentro de instalaciones del sistema de transporte colectivo metro en la Ciudad de México.

La violencia contra las mujeres en los espacios públicos es sobre todo de índole sexual. La Ciudad de México es señalada como uno de los lugares con mayor prevalencia al respecto.

La preocupación por atender y prevenir el acoso sexual que sufren las mujeres en espacios públicos como el Sistema de Transporte Colectivo Metro (STCM) se ha visto reflejada en el impulso de diversos programas del gobierno local, sin embargo tales acciones en nada han disminuido la comisión de diversos ilícitos cometidos en dichos espacios o donde se tiene conocimiento que se inician desde tales espacios y se concretan en alrededores.

De acuerdo al estudio que publicara el Instituto Belisario Domínguez del Senado de la República relativo a la atención y prevención del acoso sexual en el Sistema de Transporte Colectivo Metro (STCM), sostiene que en 2017 las agresiones sexuales más recurrentes al interior del STCM fueron tocamientos, toma de foto o video sin consentimiento, muestra de genitales, fricción de genitales y majaderías sexuales. De acuerdo a datos del propio STCM solamente 32% de los casos reportados por acoso sexual abrió una carpeta de investigación, 2% denunció ante el juzgado cívico, otro 2% presentó una queja y el 64% desistió de la denuncia.

De ahí que la movilidad es parte fundamental de la urbanización de acuerdo con el Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos, ONU Hábitat, por lo que se plantea un cambio de paradigma en la planificación urbana que fomenta ciudades con uso de suelo mixto para mejorar la accesibilidad y reducir la necesidad de transporte. En tal sentido las ciudades tienen la necesidad de proporcionar sistemas multimodales de transporte y emprender su integración, así como incorporar a los diversos actores, personas con movilidad limitada como mujeres y niñas, entendiendo a la movilidad como un elemento esencial para el ejercicio pleno de sus derechos humanos y libertades fundamentales, conceptualizándose como un derecho al libre desplazamiento en igualdad de condiciones.

Con lo anterior y tomando en consideración que la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Distrito Federal sostiene que la violencia contra las mujeres es toda acción u omisión que, basada en su género y derivada del uso y/o abuso del poder, tenga por objeto o resultado un daño o sufrimiento físico, psicológico, patrimonial, económico, sexual o la muerte a las mujeres, tanto en el ámbito público como privado, que limite su acceso a una vida libre de violencia; es

evidente que el problema que nos ocupa va desde una perspectiva de género así como del espacio o entorno en que se desenvuelve la mujer en el transporte público, de ahí que las propuestas van encaminadas a erradicar tales ilícitos al considerar agravante su realización en los términos que se proponen.

#### **IV. Argumentación de la propuesta.**

Con la reforma del artículo 160 (relativo a la Privación de la Libertad Personal); 162 (privación de la libertad con fines sexuales); 164 (secuestro); 178 (abuso sexual) y 179 (acoso sexual), todos del Código Penal para el Distrito Federal, se busca que ante la comisión de tales ilícitos, cuando éstos sean cometidos en espacios del sistema de transporte colectivo metro, instalaciones o vehículos destinados al transporte público o en aquellos de transporte privado solicitados a través de plataformas tecnológicas la pena prevista en cada uno de los casos se aumente de forma proporcional a la prevista en el propio código.

Con ello se busca inhibir la comisión de tales prácticas en los espacios ya mencionados, pues al agravar la pena, es factible que el delincuente considere erradicar la comisión del ilícito en dichos espacios, ayudando con ello al combate de dichas prácticas en atención a la Ley de Acceso de las Mujeres a una vida libre de Violencia del Distrito Federal.

En efecto, es importante que tales delitos se sancionen de una manera ejemplar, y más si éstos se cometen en espacios del sistema de transporte colectivo Metro o en vehículos destinados al transporte privado solicitado a través de plataformas tecnológicas. Por ello el objetivo de la presente iniciativa es incorporar como agravante que la comisión de tales ilícitos en espacios públicos como lo es el del

Sistema de Transporte Colectivo Metro, así como en vehículos de transporte privado que son solicitados a través de plataformas tecnológicas se sancione de forma proporcional y acorde a las incidencias del caso.

Asimismo se aumenta el mínimo de pena privativa de la libertad de 3 meses a 1 año mínimo, en el supuesto que el autor del delito restituya la libertad a la víctima dentro de las veinticuatro horas, ello pues resulta trascendental que si bien no se logró el fin sexual previsto en el artículo 162, lo cierto es que la privación de la libertad se materializó con el fin último de cometer actos sexuales, ello pues 3 meses no resulta suficiente para inhibir la comisión y por consecuente debe establecerse una pena mayor.

Por lo que hace al delito de acoso sexual, se propone adicionar mayores elementos constitutivos del referido delito con el fin de que tales hechos sean perfectamente sancionados, dotando de certeza legal a las víctimas de tales ilícitos.

Cabe señalar que en materia penal no existe "analogía ni mayoría de razón", sino que el tipo penal ósea la hipótesis jurídica debe encuadrar perfectamente en la conducta a sancionar, de ahí que la propuesta de gravar las penas en los supuestos que se plantean es justa y acorde al tipo de delito cometido.

#### **V. Fundamento legal y en su caso sobre su constitucionalidad y convencionalidad.**

La presente iniciativa es constitucionalmente válida en razón de que la Convención Interamericana para la Prevención, Sanción y Erradicación de la Violencia contra la Mujer realizada en el año de 1995, también conocida como *Convención de Belém do Pará*, la cual fue ratificada por el Estado Mexicano el 19 de junio de 1998. Señala en su primer artículo que la violencia contra la mujer, es "cualquier acción o conducta, basada en su género, que cause muerte, daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico a la mujer, tanto en el ámbito público como en el privado. Incluye la violencia física, sexual y psicológica".

La Declaración de las Naciones Unidas sobre la Eliminación de la Violencia Contra la Mujer define la agresión a la mujer como "todo acto de violencia basado en la pertenencia del género femenino que tenga o pueda tener como resultado un daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico para la mujer".

Por su parte en México se han impulsado grandes cambios en la legislación y las políticas públicas, de las cuales la *Ley General de Acceso a las Mujeres a una Vida Libre de Violencia*, promulgada el 1º de febrero de 2007 constituye una de las más relevantes, pues establece los lineamientos jurídicos y administrativos con los que el Estado intervendrá en todos sus niveles de gobierno para garantizar y proteger los derechos de las mujeres a una vida libre de violencia (INMUJERES, 2007).

En dicha Ley, en su artículo sexto define a la violencia sexual de la siguiente manera: "Es cualquier acto que degrada o daña el cuerpo y/o la sexualidad de la víctima y que por tanto atenta contra su libertad, dignidad e integridad física. Es una expresión de abuso de poder que implica la supremacía masculina sobre la mujer, al denigrarla y concebirla como objeto".



Por su parte, el artículo 1º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que en los Estados Unidos Mexicanos todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en la constitución y en los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como de las garantías para su protección. Obligando a las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. Por lo que consecuentemente, el Estado debe prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos, en los términos que establezca la ley.

Finalmente dicho dispositivo constitucional establece la prohibición de toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias sexuales, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas.

Del mismo modo, la Constitución Política de la Ciudad de México, en su artículo 3º párrafo 2, inciso a); señala que la Ciudad de México asume como principios rectores, entre otros, el respeto a los derechos humanos, la defensa del Estado democrático y social, el diálogo social, la cultura de la paz y la no violencia, el desarrollo económico sustentable y solidario con visión metropolitana, la más justa distribución del ingreso, la dignificación del trabajo y el salario, la erradicación de la pobreza, el respeto a la propiedad privada, la igualdad sustantiva, la no discriminación, la

inclusión, la accesibilidad, el diseño universal, la preservación del equilibrio ecológico, la protección al ambiente, la protección y conservación del patrimonio cultural y natural.

Así también el artículo 4, apartado B de la Constitución Local, se desprende que en la aplicación transversal de los derechos humanos las autoridades atenderán las perspectivas de género, la no discriminación, la inclusión, la accesibilidad, el interés superior de niñas, niños y adolescentes, el diseño universal, la interculturalidad, la etaria y la sustentabilidad. Y en su apartado C, relativo a la Igualdad y no discriminación sostiene que la Ciudad de México garantiza la igualdad sustantiva entre todas las personas sin distinción por cualquiera de las condiciones de diversidad humana. Las autoridades adoptarán medidas de nivelación, inclusión y acción afirmativa. Prohíbe toda forma de discriminación, formal o de facto, que atente contra la dignidad humana o tenga por objeto o resultado la negación, exclusión, distinción, menoscabo, impedimento o restricción de los derechos de las personas, grupos y comunidades, motivada por origen étnico o nacional, apariencia física, color de piel, lengua, **género**, edad, discapacidades, condición social, situación migratoria, condiciones de salud, embarazo, religión, opiniones, preferencia sexual, orientación sexual, identidad de género, expresión de género, características sexuales, estado civil o cualquier otra. También se considerará discriminación la misoginia, cualquier manifestación de xenofobia, segregación racial, antisemitismo, islamofobia, así como la discriminación racial y otras formas conexas de intolerancia. La negación de ajustes razonables, proporcionales y objetivos, se considerará discriminación.

Como parte de la salvaguarda de los derechos humanos, la Constitución de la Ciudad de México, en su artículo 6 apartado B sostiene que toda persona tiene derecho a ser respetada en su integridad física y psicológica, así como a una vida libre de violencia.

Del mismo modo, en su numeral 11, apartado C, reconoce la contribución fundamental de las mujeres en el desarrollo de la ciudad, promueve la igualdad sustantiva y la paridad de género obligando a las autoridades la adopción de medidas necesarias, temporales y permanentes para erradicar la discriminación, la desigualdad de género y toda forma de violencia contra las mujeres. Y en su apartado J, la Constitución protege y garantiza los derechos de las víctimas de violaciones a los derechos humanos o de la comisión de delitos ordenando que las autoridades adopten medidas necesarias para su atención integral dando prioridad a las víctimas de todo delito que ponga en peligro su vida e integridad física y emocional.

Por las consideraciones expuestas, se somete al Pleno de este Honorable Congreso de la Ciudad de México, la propuesta de modificación del ordenamiento referido, que se explica a continuación:

<b>TEXTO VIGENTE</b>	<b>PROPUESTA DE MODIFICACIÓN</b>
TÍTULO CUARTO DELITOS CONTRA LA LIBERTAD PERSONAL	TÍTULO CUARTO DELITOS CONTRA LA LIBERTAD PERSONAL
CAPÍTULO I PRIVACIÓN DE LA LIBERTAD PERSONAL	CAPÍTULO I PRIVACIÓN DE LA LIBERTAD PERSONAL

<p><b>ARTÍCULO 160.</b> Se impondrán de seis meses a tres años de prisión y de veinticinco a cien días multa, al particular que prive a otro de su libertad, sin el propósito de obtener un lucro, causar un daño o perjuicio a la persona privada de su libertad o a cualquier otra.</p> <p>Si la privación de la libertad excede de veinticuatro horas, la pena de prisión se incrementará un mes por cada día.</p> <p>Si el agente espontáneamente libera a la víctima dentro de las veinticuatro horas siguientes al de la privación de la libertad, la pena de prisión será de la mitad de la prevista.</p> <p>La pena de prisión se aumentará en una mitad, cuando la privación de la libertad se realice con violencia, la víctima sea menor de edad o mayor de sesenta años o por cualquier circunstancia, la víctima esté en situación de inferioridad física o mental respecto del agente.</p>	<p><b>ARTÍCULO 160.</b> Se impondrán de seis meses a tres años de prisión y de veinticinco a cien días multa, al particular que prive a otro de su libertad, sin el propósito de obtener un lucro, causar un daño o perjuicio a la persona privada de su libertad o a cualquier otra.</p> <p>Si la privación de la libertad excede de veinticuatro horas, la pena de prisión se incrementará un mes por cada día.</p> <p>Si el agente espontáneamente libera a la víctima dentro de las veinticuatro horas siguientes al de la privación de la libertad, la pena de prisión será de la mitad de la prevista.</p> <p>La pena de prisión se aumentará en una mitad, cuando la privación de la libertad se realice con violencia, la víctima sea menor de edad o mayor de sesenta años o por cualquier circunstancia, la víctima esté en situación de inferioridad física o mental respecto del agente, <b>cuando la privación ocurra en instalaciones o vehículos destinados al transporte público o en aquellos de transporte privado solicitados a través de plataformas tecnológicas.</b></p>
<p>CAPÍTULO II PRIVACIÓN DE LA LIBERTAD CON FINES SEXUALES</p>	<p>CAPÍTULO II PRIVACIÓN DE LA LIBERTAD CON FINES SEXUALES</p>
<p><b>ARTÍCULO 162.</b> Al que prive a otro de su libertad, con el propósito de realizar un acto sexual, se le impondrá de uno a cinco años de prisión.</p> <p>Si dentro de las veinticuatro horas siguientes, el autor del delito restituye la libertad a la víctima, sin haber practicado el acto sexual, la sanción será de tres meses a tres años de prisión.</p> <p>Este delito se perseguirá por querrela.</p>	<p><b>ARTÍCULO 162.</b> Al que prive a otro de su libertad, con el propósito de realizar un acto sexual, se le impondrá de uno a cinco años de prisión.</p> <p>Si dentro de las veinticuatro horas siguientes, el autor del delito restituye la libertad a la víctima, sin haber practicado el acto sexual, la sanción será de <b>uno a</b> tres años de prisión.</p> <p>Este delito se perseguirá por querrela.</p>
<p>CAPÍTULO III SECUESTRO</p>	<p>CAPÍTULO III SECUESTRO</p>
<p><b>ARTÍCULO 163.</b> ...</p>	<p><b>ARTÍCULO 163.</b> ...</p>
<p><b>ARTÍCULO 164.</b> Las penas previstas en los dos artículos anteriores se incrementarán en una tercera parte, si en la privación de la libertad a</p>	<p><b>ARTÍCULO 164.</b> Las penas previstas en los dos artículos anteriores se incrementarán en una tercera parte, si en la privación de la libertad a</p>

que se hace referencia en los mismos concurre cualquiera de las circunstancias siguientes:	que se hace referencia en los mismos concurre cualquiera de las circunstancias siguientes:
I. Que se realice en un domicilio particular, lugar de trabajo o a bordo de un vehículo;	I. Que se realice en un domicilio particular, lugar de trabajo o a bordo de un vehículo;
II. Que el autor sea o haya sido integrante de alguna corporación de seguridad pública o privada, o se ostente como tal sin serlo;	II. Que el autor sea o haya sido integrante de alguna corporación de seguridad pública o privada, o se ostente como tal sin serlo;
III. Que quienes lo lleven a cabo actúen en grupo;	III. Que quienes lo lleven a cabo actúen en grupo;
IV. Que se realice con violencia, o aprovechando la confianza depositada en él o los autores;	IV. Que se realice con violencia, o aprovechando la confianza depositada en él o los autores;
V. Que la víctima sea menor de edad o mayor de sesenta años, o que por cualquier otra circunstancia se encuentre en inferioridad física o mental respecto de quien ejecuta la privación de la libertad;	V. Que la víctima sea menor de edad o mayor de sesenta años, o que por cualquier otra circunstancia se encuentre en inferioridad física o mental respecto de quien ejecuta la privación de la libertad;
VI. Que el sujeto activo utilice para delinquir a una o más personas menores de edad o que no tengan la capacidad para comprender el significado del hecho; o	<b>VI. Que se realice en instalaciones o vehículos destinados al transporte público o en aquellos de transporte privado solicitados a través de plataformas tecnológicas.</b>
VII. Que se cause un daño o alteración a la salud de la víctima conforme a lo previsto en el artículo 130 de este Código, sin perjuicio de la aplicación de las reglas del concurso para la imposición de sanciones.	VII. Que el sujeto activo utilice para delinquir a una o más personas menores de edad o que no tengan la capacidad para comprender el significado del hecho; o
	VIII. Que se cause un daño o alteración a la salud de la víctima conforme a lo previsto en el artículo 130 de este Código, sin perjuicio de la aplicación de las reglas del concurso para la imposición de sanciones.
<b>CAPÍTULO II ABUSO SEXUAL</b> ...	<b>CAPÍTULO II ABUSO SEXUAL</b> ...
<b>ARTÍCULO 178.</b> Las penas previstas para la violación y el abuso sexual, se aumentarán en dos terceras partes, cuando fueren cometidos:	<b>ARTÍCULO 178.</b> Las penas previstas para la violación y el abuso sexual, se aumentarán en dos terceras partes, cuando fueren cometidos:
I. Con intervención directa o inmediata de dos o más personas;	I. Con intervención directa o inmediata de dos o más personas;
II. Por ascendiente contra su descendiente, éste contra aquél, el hermano contra su colateral, el tutor contra su pupilo, el padrastro o la madrastra contra su hijastro, éste contra cualquiera de ellos, amasio de la madre o del padre contra cualquiera de los hijos de éstos o los hijos contra aquellos. Además de la pena de prisión, el culpable perderá la patria potestad o	II. Por ascendiente contra su descendiente, éste contra aquél, el hermano contra su colateral, el tutor contra su pupilo, el padrastro o la madrastra contra su hijastro, éste contra cualquiera de ellos, amasio de la madre o del padre contra cualquiera de los hijos de éstos o los hijos contra aquellos. Además de la pena de prisión, el culpable perderá la patria potestad o

la tutela, en los casos en que la ejerciere sobre la víctima, así como los derechos sucesorios con respecto del ofendido. Se impondrá al agresor la pérdida de los derechos como acreedor alimentario que tenga con respecto a la víctima;	la tutela, en los casos en que la ejerciere sobre la víctima, así como los derechos sucesorios con respecto del ofendido. Se impondrá al agresor la pérdida de los derechos como acreedor alimentario que tenga con respecto a la víctima;
III. Por quien valiéndose de medios o circunstancias que le proporcionen su empleo, cargo o comisión públicos, profesión, ministerio religioso o cualquier otro que implique subordinación por parte de la víctima. Además de la pena de prisión, si el agresor fuese servidor público se le destituirá e inhabilitará en el cargo, empleo o comisión, o en su caso, será suspendido en el ejercicio de su profesión por un término igual al de la pena de prisión;	III. Por quien valiéndose de medios o circunstancias que le proporcionen su empleo, cargo o comisión públicos, profesión, ministerio religioso o cualquier otro que implique subordinación por parte de la víctima. Además de la pena de prisión, si el agresor fuese servidor público se le destituirá e inhabilitará en el cargo, empleo o comisión, o en su caso, será suspendido en el ejercicio de su profesión por un término igual al de la pena de prisión;
IV. Por la persona que tenga al ofendido bajo su custodia, guarda o educación o aproveche la confianza en ella depositada;	IV. Por la persona que tenga al ofendido bajo su custodia, guarda o educación o aproveche la confianza en ella depositada;
V. Fuere cometido al encontrarse la víctima a bordo de un vehículo particular o de servicio público;	V. Fuere cometido al encontrarse la víctima a bordo de un vehículo particular, de servicio público <b>o vehículos destinados al transporte privado solicitados a través de plataformas tecnológicas.</b>
VI. Fuere cometido en despoblado o lugar solitario;	VI. Fuere cometido en despoblado o lugar solitario;
VII. Dentro de los centros educativos, culturales, deportivos, religiosos, de trabajo, o cualquier otro centro de naturaleza social; y	VII. Dentro de los centros educativos, culturales, deportivos, religiosos, de trabajo, o cualquier otro centro de naturaleza social; y
VIII. En inmuebles públicos.	VIII. En inmuebles públicos <b>e instalaciones destinadas al transporte público.</b>
<b>CAPÍTULO III ACOSO SEXUAL</b>	<b>CAPÍTULO III ACOSO SEXUAL</b>
<b>ARTÍCULO 179.</b> A quien solicite favores sexuales para sí o para una tercera persona o realice una conducta de naturaleza sexual indeseable para quien la recibe, que le cause un daño o sufrimiento psicoemocional que lesione su dignidad, se le impondrá de uno a tres años de prisión.  Cuando además exista relación jerárquica derivada de relaciones laborales, docentes, domésticas o de cualquier clase que implique subordinación entre la persona agresora y la víctima, la pena se incrementará en una tercera parte de la señalada en el párrafo anterior.	<b>ARTÍCULO 179.</b> A quien solicite favores sexuales para sí o para una tercera persona o realice una conducta de naturaleza sexual indeseable para quien la recibe, que le cause un daño o sufrimiento psicoemocional que lesione su dignidad, se le impondrá de uno a tres años de prisión.  <b>Cuando el delito sea cometido en instalaciones destinadas al transporte públicos, o en vehículos destinados al transporte público de pasajeros; vehículos de transporte privado solicitados a través de plataformas tecnológicas la pena se incrementará en dos terceras partes.</b>



	<p>Cuando además exista relación jerárquica derivada de relaciones laborales, docentes, domésticas o de cualquier clase que implique subordinación entre la persona agresora y la víctima, la pena se incrementará en una tercera parte de la señalada en el párrafo anterior.</p> <p>...</p>
--	---

Por todo lo antes expuesto y fundado, someto a la consideración del Pleno de este órgano legislativo la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DEL CÓDIGO PENAL PARA EL DISTRITO FEDERAL.**

**PROYECTO DE DECRETO**

**ARTÍCULO 160.** *Se impondrán de seis meses a tres años de prisión y de veinticinco a cien días multa, al particular que prive a otro de su libertad, sin el propósito de obtener un lucro, causar un daño o perjuicio a la persona privada de su libertad o a cualquier otra.*

...

...

*La pena de prisión se aumentará en una mitad, cuando la privación de la libertad se realice con violencia, la víctima sea menor de edad o mayor de sesenta años o por cualquier circunstancia, la víctima esté en situación de inferioridad física o mental respecto del agente, cuando la privación ocurra en instalaciones o vehículos destinados al transporte público o en aquellos de transporte privado solicitados a través de plataformas tecnológicas.*

...

**ARTÍCULO 162.** *Al que prive a otro de su libertad, con el propósito de realizar un acto sexual, se le impondrá de uno a cinco años de prisión.*

*Si dentro de las veinticuatro horas siguientes, el autor del delito restituye la libertad a la víctima, sin haber practicado el acto sexual, la sanción será de **uno a tres años de prisión.***

...

**ARTÍCULO 164.** *Las penas previstas en los dos artículos anteriores se incrementarán en una tercera parte, si en la privación de la libertad a que se hace referencia en los mismos concurre cualquiera de las circunstancias siguientes:*

I. a V. ...

**VI. Que se realice en instalaciones o vehículos destinados al transporte público o en aquellos de transporte privado solicitados a través de plataformas tecnológicas;**

**VII. Que el sujeto activo utilice para delinquir a una o más personas menores de edad o que no tengan la capacidad para comprender el significado del hecho; o**

**VIII. Que se cause un daño o alteración a la salud de la víctima conforme a lo previsto en el artículo 130 de este Código, sin perjuicio de la aplicación de las reglas del concurso para la imposición de sanciones.**

...

**ARTÍCULO 178.** *Las penas previstas para la violación y el abuso sexual, se aumentarán en dos terceras partes, cuando fueren cometidos:*

I. a IV. ...

**V. Fuere cometido al encontrarse la víctima a bordo de un vehículo particular, de servicio público o vehículos destinados al transporte privado solicitados a través de plataformas tecnológicas.**

VI. ...

VII. ...

VIII. *En inmuebles públicos e instalaciones destinadas al transporte público.*

**ARTÍCULO 179.** *A quien solicite favores sexuales para sí o para una tercera persona o realice una conducta de naturaleza sexual indeseable para quien la recibe, que le cause un daño o sufrimiento psicoemocional que lesione su dignidad, se le impondrá de uno a tres años de prisión.*

*Cuando el delito sea cometido en instalaciones destinadas al transporte públicos, o en vehículos destinados al transporte público de pasajeros; vehículos de transporte privado solicitados a través de plataformas tecnológicas la pena se incrementará en dos terceras partes.*

### **Artículos Transitorios.**

**PRIMERO.-** *El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.*

Dado en el Palacio Legislativo de Donceles, Recinto del Congreso de la Ciudad de México, a los 19 días del mes de febrero de 2019.



**DIP. DIEGO ORLANDO GARRIDO LÓPEZ**



I LEGISLATURA

**DIEGO ORLANDO GARRIDO LÓPEZ**

**DIPUTADO**

CCDMX/IL/DOGL/014/2019.

Ciudad de México, a 18 de febrero de 2019.

**DIP. JOSÉ DE JESÚS MARTÍN DEL CAMPO CASTAÑEDA**  
**PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL**  
**CONGRESO DE LA CIUDAD. I LEGISLATURA.**  
**PRESIDENTE.**

Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 82 y 83 fracción II del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, le solicito la inscripción del instrumento parlamentario que a continuación se cita, para que se liste en el orden del día de la sesión ordinaria de fecha 19 de febrero de los corrientes.

Se anexa la versión escrita del mismo.

Título del Instrumento Parlamentario: INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DEL CÓDIGO PENAL PARA EL DISTRITO FEDERAL.

Atentamente,

Dip. Diego Orlando Garrido López.

