



"2020, Año de Leona Vicario, Benemérita Madre de la Patria"



DIP. ISABELA ROSALES HERRERA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
I LEGISLATURA
P R E S E N T E

La suscrita, Diputada Paula Adriana Soto Maldonado, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA en el Congreso de la Ciudad de México, I Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122 apartado A fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 Apartado D inciso a), 30 numeral 1 inciso b), de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4 fracción XXI, 12 fracción II, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 5 fracción I, 79 fracción VI, 82, 95 fracción II y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México; me permito someter respetuosamente a la consideración de este Pleno, la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO, POR LA QUE SE REFORMAN Y DEROGAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE CULTURA CÍVICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO, ASÍ COMO DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL** al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. La modernización y democratización de la Ciudad de México

La Ciudad de México se ha caracterizado por ser una ciudad abierta, cívica y democrática, así como por ser una de las entidades pioneras en la lucha por la defensa de los derechos fundamentales de la ciudadanía. En este sentido, a pesar de las crecientes complejidades que enfrenta nuestra Ciudad, hemos trabajado de la mano con diversas instituciones y órdenes de gobierno para fortalecer las garantías de cada ciudadana y ciudadano que habita en la urbe más grande de nuestro país.

A partir de la Revolución Industrial y la consecuente construcción de sociedades industrializadas, con el paso del tiempo se han transformado paulatinamente las formas de organización social, así como la configuración de nuevas problemáticas y necesidades. De acuerdo con el sociólogo alemán, Ulrich Beck, a través de la desvinculación y revinculación de las formas sociales industriales, se ha dado paso a la aparición de nuevas formas de



"2020, Año de Leona Vicario, Benemérita Madre de la Patria"



organización y a la conformación de una sociedad moderna, flexible y transformadora.¹ Este proceso conlleva la aparición de nuevas estructuras sociales y necesidades que demandan la creación de nuevas soluciones. Una de las consecuencias de este proceso es lo que Beck define como "sociedad de riesgo".

De acuerdo con Beck, el auténtico reto de la modernidad es responder a los desafíos que representan fenómenos como la globalización, individualización, así como las crisis ecológicas y financieras, y los riesgos que éstos representan.

II. El proceso democrático y sus retos ante la inseguridad

Los sociólogos alemanes, Niklas Luhmann y Ulrich Beck son algunos de los referentes principales del concepto de "sociedad de riesgo", surgido a partir del proceso de modernización urbana que se caracteriza por el rebasamiento de las instituciones estatales por parte de las amenazas y riesgos globales que enfrentan las sociedades complejas con carácter democrático.

En este sentido, las grandes urbes enfrentan cada vez más y mayores retos para garantizar la vida digna, libre y democrática de sus habitantes, principalmente en materia de prevención y combate a los riesgos que amenazan la seguridad de la ciudadanía.

En consonancia con ello, se encuentran estipulados como derechos fundamentales que poseen las ciudadanas y ciudadanos, a fin de establecer las condiciones óptimas para el correcto desarrollo de la convivencia en sociedad, como una obligación y responsabilidad del Estado, en la Constitución Política de nuestra Ciudad: el Derecho a la Movilidad y el Derecho a la Seguridad.

La construcción y el fortalecimiento de una Ciudad compleja y plural implica una labor ardua y constante, pues a mayor complejidad, mayores son los retos a enfrentar. Uno de estos retos es el crecimiento demográfico, que aunado a una cultura cívica deficiente, ha generado un clima de inseguridad y violencia que incrementa día a día, poniendo en situaciones de riesgo a toda la ciudadanía, principalmente a los sectores más vulnerables de la población.

¹ Beck, Ulrich. *La sociedad del riesgo: hacia una nueva modernidad*. Siglo XXI, 2006.



"2020, Año de Leona Vicario, Benemérita Madre de la Patria"



En el marco de la *sociedad de riesgo*, la seguridad pública es uno de los retos más complejos y urgentes de resolver, como es la inseguridad y violencia que enfrentan las usuarias y usuarios de diferentes medios de transporte público, como el Metro.

Si nos referimos a la Ciudad de México y la Zona Metropolitana, son las mujeres y niñas el grupo poblacional más vulnerable ante los delitos relacionados con la inseguridad, así como la violencia de género que se expresa a través del acoso, hostigamiento, abuso sexual y feminicidios. Por este motivo, desde el Congreso de la Ciudad de México debemos continuar trabajando conjuntamente para la defensa y protección de las garantías y derechos fundamentales de todas y todos, especialmente de la población más vulnerable.

Ante esta problemática, como parte de las acciones afirmativas que el Sistema de Transporte Colectivo Metro ha establecido a fin de mitigar, prevenir y reducir el riesgo en la comisión de los delitos sexuales cometidos en contra de las mujeres y niñas usuarias, ha sido la implementación de vagones diferenciados y la separación de hombres y mujeres a través de vagones exclusivos; medida que data desde 1970.

A pesar de estos esfuerzos, todavía es común la invasión de vagones exclusivos para mujeres y niñas, por parte de hombres, lo cual incrementa el riesgo de las usuarias a ser víctimas de delitos de tipo sexual, que sufren diariamente.

Para muestra de ello, el pasado 30 de enero, un hombre abordó uno de los vagones exclusivos para mujeres, en la estación Chabacano de la línea 9 del Sistema de Transporte Colectivo Metro, y amenazó de muerte a las mujeres a bordo con un arma de fuego.

Una de las usuarias denunció el hecho en redes sociales y detalló que tras la amenaza, las pasajeras corrieron a otro vagón y activaron una palanca de emergencia, sin embargo, el sujeto logró huir. La usuaria agregó que durante lo ocurrido no había elementos de vigilancia en la zona. Horas más tarde, el Metro informó la detención de un hombre aparentemente desarmado y en estado de ebriedad, en esa misma estación.²

² Consultado en:

<https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/cdmx/metro-chabacano-denuncian-sujeto-armado-en-vagon-de-mujeres>

(Fecha de consulta: 01 de febrero de 2020).



"2020, Año de Leona Vicario, Benemérita Madre de la Patria"



Por este motivo, es imprescindible implementar acciones que refuercen las actuales medidas preventivas y sancionatorias, a fin de garantizar la seguridad de las usuarias del transporte colectivo, durante el transcurso hacia su destino.

OBJETIVOS DE LA PROPUESTA

- Garantizar espacios seguros en los que las mujeres, niñas y adolescentes puedan desplazarse y viajar seguras en las áreas destinadas en el Transporte Público Metro, y que dicho espacio exclusivo no se vea trastocado por ningún hombre, incluyendo servidores públicos del Sistema de Transporte Colectivo.
- Lograr que las sanciones correspondientes a la invasión de las áreas exclusivas destinadas a las mujeres, no continúen siendo únicamente de carácter conmutativo.
- Que la sanción por este delito recaiga exclusivamente en el arresto administrativo de 36 horas.
- Realizar las adecuaciones necesarias, para que con lenguaje incluyente y claro, se establezcan señalamientos para identificar las áreas exclusivas para mujeres.
- Articular una estrategia que permita informar, sensibilizar y concientizar a servidores públicos, elementos de seguridad y vigilancia (tanto públicos como privados), así como a la ciudadanía en general, para garantizar el respeto y la seguridad hacia las usuarias del Transporte Colectivo Metro.
- Legislar para la prevención y sanción de delitos de carácter sexual hacia las mujeres, niñas y adolescentes que utilizan el transporte público de manera diaria.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Con la finalidad de establecer el carácter punitivo de las sanciones derivadas de la invasión de áreas exclusivas destinadas a las mujeres, niñas y adolescentes, es necesario llevar a cabo acciones por parte del Gobierno de la Ciudad de México.

Por este motivo, es preciso reformar la Ley de Movilidad del Distrito Federal (ahora Ciudad de México), en particular el artículo 230, así como el artículo 32 de la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México.



"2020, Año de Leona Vicario, Benemérita Madre de la Patria"



Es fundamental realizar dichas reformas al marco normativo, tomando acciones en conjunto con las diferentes áreas de la administración pública local, con el fin de que las mujeres, niñas y adolescentes puedan viajar de forma segura a través del Sistema de Transporte Colectivo Metro.

FUNDAMENTACIÓN LEGAL

1. La presente Iniciativa encuentra su sustento en la Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer "CONVENCIÓN DE BELEM DO PARA", Capítulo II Artículo 3, donde queda asentado que "Toda mujer tiene derecho a una vida libre de violencia, tanto en el ámbito público como en el privado".³

Asimismo, en su artículo 4, manifiesta que "Toda mujer tiene derecho al reconocimiento, goce, ejercicio y protección de todos los derechos humanos y a las libertades consagradas por los instrumentos regionales e internacionales sobre derechos humanos", principalmente su derecho a que se respete su integridad física, psíquica y moral, como lo indica el inciso b de este mismo artículo.⁴

De igual manera, el Capítulo III de esta Convención, en su artículo 7 inciso c, determina que el Estado deberá incluir en sus legislaciones internas, así como normas penales, civiles y administrativas que prevengan, sancionen y erradiquen la violencia contra la mujer y adoptar las medidas administrativas necesarias.⁵

De acuerdo con el artículo 8 inciso e, de este mismo documento, el Estado deberá adoptar en forma progresiva, medidas y programas específicos para "fomentar y apoyar programas de educación gubernamentales y del sector privado destinados a concientizar al público sobre los problemas relacionados con la violencia contra la mujer, los recursos legales y la reparación que corresponda."⁶

³ Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer "CONVENCIÓN DE BELEM DO PARA". Disponible en: https://www.conapred.org.mx/leyes/convencion_belem_do_para.pdf (Fecha de consulta: 28 de enero de 2020).

⁴ *Ídem.*

⁵ *Ibid.*, p.3.

⁶ *Ibid.*, p.4.



I LEGISLATURA

"2020, Año de Leona Vicario, Benemérita Madre de la Patria"



2. Con respecto a la protección de los derechos humanos, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 1 estipula que dentro del territorio nacional, todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en esta Constitución, así como en los tratados internacionales de que el Estado forme parte.⁷

En el mismo sentido, la Constitución establece que este mismo documento, así como "las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión".⁸

3. Por su parte, la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, en su artículo 49 fracción XXII, incisos a) y b), establecen que les corresponde a las entidades federativas y al Distrito Federal (ahora Ciudad de México), especializar a las y los agentes del Ministerio Público, peritos y personal de atención a víctimas a través de programas y cursos permanentes en derechos humanos y género, así como en perspectiva de género para la debida diligencia en la conducción de averiguaciones previas y procesos judiciales relacionados con discriminación, violencia y feminicidio.⁹
4. La Ciudad de México, a través de su Constitución Política, refiere en su Artículo 4 que en la capital del país todas "las personas gozan de los derechos humanos y garantías reconocidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en los tratados e instrumentos internacionales de los que el Estado mexicano sea parte, en esta Constitución y en las normas generales y locales." También en su artículo 41, la Constitución de esta ciudad determina que

"es responsabilidad exclusiva del Gobierno de la Ciudad de México, en colaboración con las alcaldías y sus habitantes, para la prevención, investigación, sanción de infracciones administrativas y persecución de los delitos, la impartición de justicia, la reinserción social, el acceso a una vida libre de violencia y la protección de las personas

⁷ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Disponible en: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf_mov/Constitucion_Politica.pdf (Fecha de consulta: 28 de enero de 2020).

⁸ *Ídem.*

⁹ Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia. Disponible en: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGAMVLV_130418.pdf (Fecha de consulta: 03 de febrero de 2020).



"2020, Año de Leona Vicario, Benemérita Madre de la Patria"



frente a riesgos y amenazas que atenten contra sus derechos y libertades."¹⁰

5. En este mismo sentido, la Ley de Acceso a las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Distrito Federal (ahora Ciudad de México), establece en su artículo 23, fracciones I, II y III que el Sistema de Transporte Público de la capital deberá generar mecanismos de prevención, detección y canalización de las mujeres víctimas de violencia; realizar estudios estadísticos e investigaciones que permitan la elaboración de políticas públicas que prevengan la violencia contra las mujeres en el transporte público; y realizar con otras dependencias campañas de prevención de la violencia contra las mujeres en el transporte público, respectivamente.¹¹

CONVENCIONALIDAD

La interpretación de los derechos fundamentales no deberán ser analizados únicamente para el fondo del estudio del Proyecto de Decreto presentado, sino que se deberán tomar en cuenta todos y cada uno de los aspectos y ordenamientos jurídicos aplicables a la materia, buscando otorgar siempre la mayor amplitud de legalidad, certeza jurídica, y protección de las gobernadas y gobernados.

La presente iniciativa se adecua a los principios, normas y obligaciones de la Convención de Belém do Para, adoptada en 1994 en Brasil y ratificada en 1998 por el Estado Mexicano, en sus artículos 3, 4, 7 y 8. De igual manera, se encuentra en concordancia con la Convención Americana sobre los Derechos Humanos, principalmente en los artículos 1, 5 y 11, referentes a los derechos y libertades fundamentales, el derecho a la integridad personal y a la protección de la honra y de la dignidad, respectivamente.

¹⁰ Constitución Política de la Ciudad de México. Disponible en: http://www.infodf.org.mx/documentospdf/constitucion_cdmx/Constitucion_%20Politica_CDMX.pdf (Fecha de consulta: 28 de enero de 2020).

¹¹ Ley de Acceso a las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Distrito Federal. Disponible en: <http://www.aldf.gob.mx/archivo-7e0d94b7963be999b1f2df97ba927fc3.pdf> (Fecha de consulta: 03 de febrero de 2020).



"2020, Año de Leona Vicario, Benemérita Madre de la Patria"



Por lo razonamientos anteriormente expuestos, presento a consideración de esta H. Soberanía, la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO, POR LA QUE SE REFORMAN Y DEROGAN LAS SIGUIENTES DISPOSICIONES:**

LEY DE CULTURA CÍVICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>Artículo 29.- Son infracciones contra el entorno urbano de la Ciudad: I...X XI. Ingresar a zonas señaladas como de acceso restringido en los lugares o inmuebles destinados a servicios públicos, sin la autorización correspondiente o fuera de los horarios establecidos;</p>	<p>Artículo 29.- Son infracciones contra el entorno urbano de la Ciudad: I...X XI. Ingresar a zonas señaladas como de acceso restringido en los lugares o inmuebles destinados a servicios públicos, específicamente en los vagones del Metro destinados exclusivamente a mujeres y niños, sin la autorización correspondiente o fuera de los horarios establecidos, incluyendo a funcionarios o servidores públicos de dicho sistema de transporte;</p>
<p>Artículo 31.- Para efectos de esta Ley las infracciones se clasifican y sancionan de la siguiente manera: Infracciones tipo A, se sancionarán con una multa por el equivalente de 1 a 10 veces la Unidad de Medida o arresto de 6 a 12 horas o trabajo en favor de la comunidad de 3 a 6 horas; Infracciones tipo B, se sancionarán con multa equivalente de 11 a 40 Unidades de Medida, o arresto de 13 a 24 horas o trabajo en favor de la comunidad de 6 a 12 horas. Infracciones tipo C, se sancionarán con una</p>	<p>Artículo 31.- Para efectos de esta Ley las infracciones se clasifican y sancionan de la siguiente manera: Infracciones tipo A, se sancionarán con una multa por el equivalente de 1 a 10 veces la Unidad de Medida o arresto de 6 a 12 horas o trabajo en favor de la comunidad de 3 a 6 horas; Infracciones tipo B, se sancionarán con multa equivalente de 11 a 40 Unidades de Medida, o arresto de 13 a 24 horas o trabajo en favor de la comunidad de 6 a 12 horas. Infracciones tipo C, se sancionarán con una</p>

<p>multa equivalente de 21 a 30 Unidades de Medida, o arresto de 25 a 36 horas o trabajo comunitario de 12 a 18 horas; Infracciones tipo D, se sancionarán con arresto de 20 a 36 horas o de 10 a 18 horas de trabajo en favor de la comunidad.</p>	<p>multa equivalente de 21 a 30 Unidades de Medida, o arresto de 25 a 36 horas o trabajo comunitario de 12 a 18 horas; Infracciones tipo D, se sancionarán con arresto de 20 a 36 horas o de 10 a 18 horas de trabajo en favor de la comunidad. Infracciones tipo E, se sancionarán con arresto de 36 horas.</p>																								
<p>Artículo 32.- Para efectos del artículo anterior las infracciones se clasificarán de acuerdo al siguiente cuadro:</p> <table border="1" data-bbox="219 1018 763 1396"> <thead> <tr> <th>Artículo</th> <th>Fracción</th> <th>Clase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>26</td> <td>I. II, V, IX y X III, IV, VI, VII y VIII</td> <td>A B D</td> </tr> <tr> <td>...</td> <td>...</td> <td>...</td> </tr> <tr> <td>29</td> <td>I, II, III, IV, V, VI y VII VIII y XV IX, X, XI, XII, XIII y XIV</td> <td>B D C</td> </tr> </tbody> </table>	Artículo	Fracción	Clase	26	I. II, V, IX y X III, IV, VI, VII y VIII	A B D	29	I, II, III, IV, V, VI y VII VIII y XV IX, X, XI, XII, XIII y XIV	B D C	<p>Artículo 32.- Para efectos del artículo anterior las infracciones se clasificarán de acuerdo al siguiente cuadro:</p> <table border="1" data-bbox="795 1018 1339 1438"> <thead> <tr> <th>Artículo</th> <th>Fracción</th> <th>Clase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>26</td> <td>I. II, V, IX y X III, IV, VI, VII y VIII</td> <td>A B D</td> </tr> <tr> <td>...</td> <td>...</td> <td>...</td> </tr> <tr> <td>29</td> <td>I, II, III, IV, V, VI y VII VIII y XV IX, X, XII, XIII y XIV XI.</td> <td>B D C E</td> </tr> </tbody> </table>	Artículo	Fracción	Clase	26	I. II, V, IX y X III, IV, VI, VII y VIII	A B D	29	I, II, III, IV, V, VI y VII VIII y XV IX, X, XII, XIII y XIV XI.	B D C E
Artículo	Fracción	Clase																							
26	I. II, V, IX y X III, IV, VI, VII y VIII	A B D																							
...																							
29	I, II, III, IV, V, VI y VII VIII y XV IX, X, XI, XII, XIII y XIV	B D C																							
Artículo	Fracción	Clase																							
26	I. II, V, IX y X III, IV, VI, VII y VIII	A B D																							
...																							
29	I, II, III, IV, V, VI y VII VIII y XV IX, X, XII, XIII y XIV XI.	B D C E																							

LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
Artículo 230.- La Secretaría establecerá los requisitos y mecanismos para la impartición	Artículo 230.- La Secretaría establecerá los requisitos y mecanismos para la impartición

de cursos teórico prácticos sobre seguridad, educación vial, cultura de la movilidad, cursos de manejo para aspirantes a obtener licencias o permisos para conducir cualquier vehículo motorizado, cursos de capacitación vial y primeros auxilios para operadores o conductores de servicio de transporte en todas sus modalidades; así como cursos, seminarios y conferencias dirigidas a jóvenes y niños, con el fin de promover y difundir en la comunidad, una cultura de educación vial y movilidad.

de cursos teórico prácticos sobre seguridad, educación vial, cultura de la movilidad, cursos de manejo para aspirantes a obtener licencias o permisos para conducir cualquier vehículo motorizado, cursos de capacitación vial y primeros auxilios para operadores o conductores de servicio de transporte en todas sus modalidades, **cursos de sensibilización y concientización sobre la importancia del respeto hacia las mujeres, niñas y adolescentes y sus vagones exclusivos del Metro**; así como cursos, seminarios y conferencias dirigidas a jóvenes y niños, con el fin de promover y difundir en la comunidad, una cultura de educación vial y movilidad.

TRANSITORIOS

PRIMERO. Publíquese en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

SEGUNDO. La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

TERCERO. A partir de su entrada en vigor, las autoridades competentes contarán con un plazo máximo de 30 días naturales para establecer un programa de capacitación del personal del Sistema de Transporte Colectivo Metro, en particular para la Subdirección General de Operación y de las áreas de seguridad, para efectuar las acciones necesarias, con el fin de garantizar el cumplimiento de la presente Ley.

CUARTO. A partir de su entrada en vigor, las autoridades competentes contarán con un plazo máximo de 60 días naturales para la implementación de campañas permanentes de difusión y



"2020, Año de Leona Vicario, Benemérita Madre de la Patria"



reproducción sobre las sanciones dispuestas en la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México, en sus artículos 29 fracción XI, 31 y 32.

Dado en el Pleno del Congreso de la Ciudad de México a los 6 días del mes de febrero de 2020.



PAULA ADRIANA SOTO MALDONADO
DIPUTADA