



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

OFICIO CIRCULAR
NÚMERO 227

**C.C. Integrantes de los Ayuntamientos del Estado de Guanajuato
P r e s e n t e s .**

La Comisión de Seguridad Pública y Comunicaciones de esta Sexagésima Quinta Legislatura del Congreso del Estado de Guanajuato, remitimos para opinión la iniciativa formulada por diputada y diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional a efecto de reformar y adicionar diversas disposiciones a la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios y a la Ley Orgánica Municipal para el Estado de Guanajuato, por lo que corresponde al primer ordenamiento (ELD 348A/LXV-I).

Les solicitamos atentamente hagan llegar sus propuestas y observaciones a la Secretaría General de este Congreso del Estado o bien a la dirección de correo electrónico: cseguridad@congresogto.gob.mx.

El plazo para la remisión de las opiniones es por 20 días hábiles, contados a partir del día siguiente a la recepción de la solicitud, a fin de estar en posibilidad de analizarlas antes de la formulación del dictamen correspondiente.

Atentamente
Guanajuato, Gto., 13 de marzo de 2023
Comisión de Seguridad Pública y Comunicaciones



Martín López Camacho
Diputado Presidente



INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN ARTÍCULO 165 BIS Y SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 166 DE LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE GUANAJUATO Y SUS MUNICIPIOS Y, SE REFORMA EL INCISO D), DE LA FRACCIÓN III, DEL ARTÍCULO 76 DE LA LEY ORGÁNICA MUNICIPAL PARA EL ESTADO DE GUANAJUATO, CON OBJETO DE QUE LOS VEHÍCULOS UTILIZADOS EN EL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO, SUBURBANO, INTERMUNICIPAL, TURÍSTICO Y EL TRANSPORTE ESCOLAR POR SER COLECTIVOS DEBERÁN CONTAR CON UN EQUIPO DE VIDEOGRABACIÓN HACIA EL INTERIOR DE LA UNIDAD, PARA HACER VIABLE EL ACCESO DE MUJERES, NIÑAS Y ADOLESCENTES A TRANSPORTE PÚBLICO SEGURO Y DE CALIDAD PARA ELIMINAR EN ESTOS ESPACIOS, LA VIOLENCIA DE GÉNERO, EL ABUSO Y ACOSO SEXUAL.

**DIPUTADO MARTÍN LÓPEZ CAMACHO.
PRESIDENTE DEL CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y
SOBERANO DE GUANAJUATO.
SEXAGÉSIMA QUINTA LEGISLATURA.
PRESENTE**

GUSTAVO ADOLFO ALFARO REYES, proponente y quienes suscriben, Diputadas y Diputados integrantes de la LXV Legislatura del H. Congreso del Estado de Guanajuato y del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional I, con fundamento en lo dispuesto en la fracción II del artículo 56 de la Constitución Política para el Estado de Guanajuato, así como en el artículo 167, fracción II de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato, someto a consideración del Pleno para su aprobación, la presente iniciativa con proyecto de Decreto que **ADICIONA UN ARTÍCULO 165 BIS Y SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 166 DE LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE GUANAJUATO Y SUS MUNICIPIOS Y, SE REFORMA EL INCISO D), DE LA FRACCIÓN III, DEL ARTÍCULO 76 DE LA LEY ORGÁNICA MUNICIPAL PARA EL ESTADO DE GUANAJUATO, CON OBJETO DE QUE LOS VEHÍCULOS UTILIZADOS EN EL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO, SUBURBANO, INTERMUNICIPAL, TURÍSTICO Y EL TRANSPORTE ESCOLAR POR SER COLECTIVOS DEBERÁN CONTAR CON UN EQUIPO DE VIDEOGRABACIÓN HACIA EL INTERIOR DE LA UNIDAD, PARA HACER VIABLE EL ACCESO DE MUJERES, NIÑAS Y ADOLESCENTES A**



TRANSPORTE PÚBLICO SEGURO Y DE CALIDAD PARA ELIMINAR EN ESTOS ESPACIOS, LA VIOLENCIA DE GÉNERO, EL ABUSO Y ACOSO SEXUAL, conforme a la siguiente:

EXPOSICION DE MOTIVOS

La Convención Internacional sobre los Derechos del Niño, en su artículo 1, define que niño, es todo ser humano menor de dieciocho años de edad salvo que, en virtud de la ley que le sea aplicable, haya alcanzado antes la mayoría de edad.

Los artículos 3 y 4 de dicha Convención señalan en forma textual:

*“**Artículo 3.** En todas las medidas concernientes a los niños que tomen las instituciones públicas o privadas de bienestar social, los tribunales, las autoridades administrativas o los **órganos legislativos**, harán una consideración primordial a que se atenderá será el interés superior del niño...”*

*“**Artículo 4.** Los Estados Partes **adoptarán todas las medidas administrativas, legislativas** y de otra índole para dar efectividad a los derechos reconocidos en la presente Convención. En lo que respecta a los derechos económicos, sociales y culturales, los Estados Partes adoptarán esas medidas hasta el máximo de los recursos de que dispongan y, cuando sea necesario, dentro del marco de la cooperación internacional.”*

***Artículo 34.** Los Estados Partes se comprometen a proteger al niño contra todas las formas de explotación y abuso sexuales. Con este fin, los Estados Partes tomarán, en particular, todas las medidas de carácter nacional, bilateral y multilateral que sean necesarias para impedir...”*

Por su parte, la Convención Interamericana para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra la Mujer o “Convención de Belem Do Para”, en sus artículos 1 y 2 establece:

*“**Artículo 1.** Para los efectos de esta Convención debe entenderse por violencia contra la mujer 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.*

*“**Artículo 2.** Se entenderá que violencia contra la mujer incluye la violencia física, sexual y psicológica:*



a. que tenga lugar dentro de la familia o unidad doméstica o en cualquier otra relación interpersonal, ya sea que el agresor comparta o haya compartido el mismo domicilio que la mujer, y que comprende, entre otros, violación, maltrato y abuso sexual;

b. que tenga lugar en la comunidad y sea perpetrada por cualquier persona y que comprende, entre otros, violación, abuso sexual, tortura, trata de personas, prostitución forzada, secuestro y acoso sexual en el lugar de trabajo, así como en instituciones educativas, establecimientos de salud o cualquier otro lugar, y

c. que sea perpetrada o tolerada por el Estado o sus agentes, donde quiera que ocurra.”

Se ha establecido que la violencia de género 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” (art. 1º, Convención Belém do Pará, 1994); se puede presentar en cualquier etapa del ciclo de vida de la mujer, en diversos ámbitos (laboral, escolar, comunitario), de manera reiterativa o en una única ocasión, y sus efectos son inmediatos y acumulativos, tanto en la salud, como en su desarrollo; además, en algunos casos puede implicar la muerte de la víctima¹.

En tanto la violencia sexual se define como: cualquier acto que degrada o daña el cuerpo o la sexualidad de la víctima (tocamientos, insinuaciones, acercamientos no deseados, introducción forzada y sin consentimiento del pene, dedos o algún otro objeto por cualquier persona; limitar, negar o imponer la anticoncepción o el embarazo, infectar intencionalmente de una enfermedad de transmisión sexual, explotación sexual, trata de personas con fines sexuales, mutilación genital, revisiones forzadas para “asegurar” la virginidad y la infidelidad) y que, por lo tanto, atenta contra su libertad, dignidad e integridad física.

Y el acoso sexual se manifiesta, de manera general, en “piropos”, tocamientos, insinuaciones de índole sexual; de manera específica, las acciones que se pueden considerar acoso son: silbidos; miradas lascivas; guiños; burlas e insultos sexistas, homofóbicos o transfóbicos; solicitudes

¹ Correa Herrejón, Alejandra. Tesis que para obtener el grado de Maestra en Políticas Públicas Comparadas. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales Sede Académica de México. México. 2020.



persistentes de nombre, número o destino de alguien después de haberse negado a dar dicha información; nombres, comentarios o demandas de índole sexual; seguimientos; tocamientos; masturbación pública; agresión sexual y violación. El acoso sexual, entre otras acciones que presentan las siguientes características:

- Connotación sexual (hacen referencia de forma explícita o implícita a partes, comportamientos o imaginarios sexuales).
- Son recibidas de una persona desconocida (con quien no existe una relación previa).
- Ocurren en espacios públicos o semi- públicos y en el transporte público.
- Es unidireccional (no se toma en cuenta si la víctima desea recibir la acción).
- Potencialmente produce malestar a nivel individual o social (rabia, estrés, miedo, asco, impotencia, modificación de la conducta, conflicto, etc.).

Como consecuencia de la brevedad de su duración, así como la forma casi imperceptible en la que se presenta (se disfraza de halagos, en susurros, confundiéndose entre la multitud de las calles o de los medios de transporte públicos) y por, aparentemente, no representar una amenaza directa para la integridad física de la víctima, no se le ha dado la importancia con la que sí cuentan otros tipos de violencia, se ha invisibilizado, a pesar de ser una práctica extendida en diversos lugares del mundo y tener importantes efectos sobre el bienestar de la mujer en la medida que se vulnera el derecho a la privacidad, además de alterar la utilización de los espacios públicos (por ejemplo, evitar ciertos lugares, cambiar los recorridos acostumbrados o sólo movilizarse caminando o en transporte público a ciertas horas, entre otros).

Por otro lado, los espacios públicos, entre ellos la calle y el transporte público, se han visto mermados en su imagen y percepción de seguridad por parte de la población en general, ante las constantes agresiones que sufren las mujeres en general y las niñas, sobre todo.

Al respecto, a nivel nacional, la proporción de población que, en general, se siente insegura ha tenido un comportamiento variable, partiendo de una proporción que se mantiene en 2015 y 2016 más o menos estable, hasta 2017 donde se da un ligero incremento, pasando de 72.4% en 2016, a 74.3% en 2017. Para 2018, de nueva cuenta se registra un aumento de cerca de cinco puntos porcentuales, pasando a 79.4% (ENVIPE, 2015-2018). La Ciudad de México, por su parte, presenta una tendencia incremental constante,



alcanzando cifras superiores al promedio nacional en todos los años en los que se tiene registro, con diferencias particularmente marcadas en 2016, donde se reportó una proporción de población que se siente insegura de 84.6%, mientras que el promedio nacional fue de 72.4, es decir, una diferencia de más de 12 puntos porcentuales. En 2017 y 2018, existe aún una brecha importante, sin embargo, se identifica una tendencia a cerrarla (la diferencia en 2017 fue de 11.4 puntos porcentuales y, en 2018, fue de 8.9 puntos). Puebla igualmente registró una tendencia ascendente, con un salto importante de 2017 a 2018, pasando de 68.1 a 81.4%, mientras que Jalisco presenta una tenencia variable, con incrementos y reducciones entre los años del periodo considerado, siendo 2018 el año con la mayor proporción de población que se siente insegura (73.6%) (ENVIPE, 2015-2018).

Reconociendo que la violencia de género es un problema con consecuencias importantes en distintos niveles y ámbitos, el derecho internacional cuenta con varios instrumentos y mecanismos que buscan garantizar a la mujer una vida libre de violencia, así como el ejercicio pleno de otros derechos. Ejemplo de ello es que, en 1979, la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó la Convención sobre la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra la Mujer, a través de la cual los Estados se comprometen expresamente a modificar aquellas leyes que constituyan discriminación contras las mujeres, así como crear otras que contribuyan a su erradicación. Este instrumento, si bien no aborda de manera específica la violencia contra las mujeres, a través de sus cláusulas antidiscriminatorias, sí las protegen de ella. Además, en las recomendaciones generales que el Comité de la Convención sobre la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra la Mujer ha emitido a los Estados Parte de la Convención, sí se hace mención particular al tema.

La primera recomendación que se emitió respecto de la violencia contra la mujer fue la número 12, "Violencia contra la mujer", en 1989. La segunda recomendación en materia de violencia contra la mujer, la número 19, fue en 1992 y también se titula "Violencia contra la mujer", destacando el hecho que en esta recomendación se reconoce que las autoridades también pueden ser perpetradoras y, por lo tanto, se deberán adoptar medidas para impedir la violación de derechos o para investigar y castigar los actos de violencia e indemnizar a las víctimas.



La Convención fue adoptada en Nueva York el 18 de diciembre de 1979, firmada por México el 17 de julio de 1980 y aprobada por el Senado de la República el 18 de diciembre de 1980; además, es vinculante para México desde el 23 de marzo de 1981. Al respecto, cabe señalar que, si bien 189 estados han firmado la Convención, 177 de ellos no cuentan con una legislación específica para atender el acoso sexual en los espacios públicos.

Así, Argentina, Perú, Costa Rica, México, Portugal, Francia, Bélgica, Reino Unido, Holanda y Nueva Zelanda son los únicos países que han desarrollado la normatividad específica para atender este problema. En el caso de Francia, por ejemplo, en 2018 se aprobó un proyecto de ley contra las violencias sexistas y sexuales, incluyendo el acoso sexual callejero o, bien, “ultraje sexista”, dentro de lo que se consideran los comentarios o comportamientos con connotación sexual o sexista que puedan atentar contra la dignidad de las personas por su carácter degradante o humillante o que puedan crear una situación intimidatoria, hostil u ofensiva. Asimismo, en 1993 la ONU aprobó la Declaración sobre la Eliminación de la Violencia Contra la Mujer y la Conferencia Mundial de Derechos Humanos adoptó la Declaración de Viena y el Programa de Acción, declarando que la violencia por razón de sexo y todas las formas de acoso y explotación sexual son incompatibles con la dignidad y el valor de las personas y, por lo tanto, deben ser eliminadas.

La Declaración de Viena es uno de los primeros instrumentos donde se reconoce el derecho de las mujeres a una vida libre de violencia. Posteriormente, en 1994, los Estados del continente americano firmaron la Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer (Convención de Belém do Pará), el primer instrumento jurídico específico para combatir la violencia contra la mujer, el cual contribuyó a romper con la idea de que se trata de un problema privado y que, por lo tanto, es un problema público que deberá ser atendido por todos los sectores sociales, incluyendo a los Estados. La Convención fue adoptada en Belém do Pará, Brasil, el 9 de junio de 1994, y entró en vigor el 5 de marzo de 1995. Fue firmada por México el 4 de junio de 1995, aprobada 46 por el Senado de la República el 26 de noviembre de ese mismo año y ratificada el 12 de noviembre de 1998, lo que la hace vinculante.

En México, se cuenta con normatividad nacional adicional a la internacional, puesto que se cuenta con un marco jurídico nacional referente al derecho a las mujeres a una vida libre de violencia. La Ley General de Acceso de las



Mujeres a una Vida Libre de Violencia, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1º de febrero de 2007, es de observancia general en toda la República y tiene por objetivo establecer la coordinación entre los tres órdenes de gobierno (federación, estados -incluido el, entonces, Distrito Federal- y municipios y alcaldías del Distrito Federal) para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres, así como los principios y modalidades para garantizar una vida libre de violencia que favorezca su desarrollo y bienestar conforme a los principios de igualdad y no discriminación.

Dicha ley incluye los principios rectores para lograr estos objetivos que son: a) igualdad jurídica entre la mujer y el hombre; b) respeto a la dignidad humana de las mujeres y; c) no discriminación y la libertad de las mujeres. Además, define conceptos clave como “violencia contras las mujeres”, así como los tipos de violencia (psicológica, física, económica, patrimonial y sexual) y los ámbitos de la vida en los que las mujeres pueden ser violentadas (familiar, laboral, docente, comunitaria e institucional), con la finalidad de visibilizar que los efectos de la violencia no son sólo lesiones físicas.

Así mismo, el Reglamento de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, publicado en el DOF el 11 de marzo de 2008, justamente reglamenta las disposiciones de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, señalando las atribuciones de la federación, las entidades y los municipios, para la implementación de una política nacional integral para garantizar el acceso de las mujeres al derecho a una vida libre de violencia. De la misma forma, establece ejes de acción y modelos, que son un conjunto de estrategias que reúnen las medidas y acciones necesarias para garantizar la seguridad y el ejercicio de los derechos de las mujeres víctimas de violencia. Los modelos que considera el reglamento son prevención, atención, sanción y erradicación.

En tal sentido, el objetivo del modelo de prevención es reducir los factores de riesgo de la violencia contra las mujeres y se integra por tres etapas: a) anticipar y evitar la generación de violencia; b) detectar en forma oportuna los posibles actos o eventos de violencia y; c) disminuir el número de víctimas, mediante acciones disuasivas que desalienten la violencia. El modelo de atención se refiere al conjunto de servicios integrales proporcionados a las mujeres y a las personas agresoras con la finalidad de disminuir el impacto de la violencia, incluyendo estrategias de rehabilitación y capacitación. El



mecanismo de sanciones se refiere a los lineamientos para realizar las acciones para garantizar el modelo de atención. El modelo de erradicación se refiere a, precisamente, los mecanismos y políticas públicas que se implementan en los tres órdenes de gobierno para eliminar la violencia contra las mujeres y consta de dos fases: a) ejecución de actividades encaminadas al desaliento de prácticas violentas contra las mujeres y; b) consolidación, vigilancia y monitoreo del modelo.

En la violencia de género según datos estadísticos, respecto de la persona agresora, el 98.2% fueron hombres (ENVIPE, 2018); además, más de 75% son desconocidos, 7.2% conocidos y **5.7% conductores de transporte público** (ENDIREH, 2016); destaca que fueron reportados como personas agresoras agentes de seguridad o policías ya que, aunque se trata de un porcentaje bajo, dichos actores son autoridades que tendrían que estar garantizando a las mujeres seguridad y una vida libre de violencia².

Por ello, se considera que hacen falta políticas públicas diseñadas para erradicar la violencia de género hacia la mujer. Porque dichas acciones constituyen “una serie de decisiones o de acciones, intencionalmente coherentes, tomadas por diferentes actores públicos y a veces no públicos [...] a fin de resolver de manera puntual un problema políticamente definido como colectivo”. Ahora, de acuerdo con Keiser y Meier³ “una política tendrá mayores posibilidades de ser exitosa [...] si la política misma es construida usando el mejor conocimiento sobre el tema de política que esté disponible”; en esta misma línea, Patricia Ingraham (1987) señala que a “menos que entendamos el problema por resolver y las técnicas que usaremos para resolverlo, lo más probable es que entremos en ciclos recurrentes de fracasos en las políticas”.

A partir de estos planteamientos surge la primer hipótesis, a saber, que las personas tomadoras de decisiones sobre el diseño del programa desconocían que es mayor la presencia del problema de violencia sexual contra las mujeres en las calles y otros espacios públicos, incluyendo al transporte público directamente operado por el gobierno de Ciudad de México, en tanto, en las entidades federativas por los gobiernos locales o por el Estado y en otros casos concesionados a particulares, pero sobre este tema falta mucha información, por lo que a falta de información completa

² Idem.

³ Idem.



acerca del fenómeno, tomaron la decisión de priorizar las acciones en el transporte público por encima de otros espacios públicos.

Sobre ello, si bien es una posibilidad reconociendo la complejidad del problema; así, por ejemplo, el acoso sexual es un fenómeno complejo que en buena medida depende de aspectos subjetivos, como es la percepción de la víctima, la cual, a su vez, depende de otros muchos factores, como es la educación, además de que se manifiesta de distinta forma dependiendo del horario, lo que dificulta el entendimiento integral y completo del problema y una posible solución eficaz.

Si bien es cierto, se han logrado avances importantes en cuanto al ejercicio de los derechos de las mujeres, también cierto es que, aún existen áreas de oportunidad importantes para lograr la igualdad sustantiva entre hombres y mujeres. Un ejemplo claro de ello es el tema de la violencia hacia las mujeres, ya que, en México en 2016 poco más de 66% de las mujeres de 15 años y más han sido víctimas de, por lo menos, un incidente de violencia en su vida.

Al respecto, la violencia de género son todas aquellas acciones que afectan de manera específica a las mujeres, basadas en su género, clasificadas en cinco tipos: psicológica, física, patrimonial, económica y sexual. Nos referimos principalmente a la violencia sexual comunitaria, específicamente el acoso sexual. En México, en 2016 más de 34% de las mujeres reportaron haber sido víctimas de este tipo de violencia a lo largo de su vida, de las cuales 64.1% fueron en la calle y **24.6% en el transporte público** (autobús o microbús 14.8%; Metro 7.3%; Metrobús 1.4%); para 2018, 57.8% de las mujeres reportaron haber sido víctimas de acoso y hostigamiento sexual en la calle, mientras que 25.8% lo sufrió en el transporte público.

De acuerdo con el “Diagnóstico sobre la violencia contra las mujeres y las niñas en el transporte público de la Ciudad de México” de ONU- Mujeres, publicado en 2017, Ciudad de México es la entidad con mayor incidencia de violencia contra las mujeres en los espacios públicos (49.9% reportaron haber sido víctima de algún tipo de violencia sexual comunitaria), siendo siempre mayor el reporte en la calle que en el transporte público; por ejemplo, en el caso de las mujeres a las que les dijeron frases ofensivas de carácter sexual, 91.4% reportaron que el evento ocurrió en la calle, mientras que 3.6% **fueron en el transporte público**. Otro ejemplo, donde, aunque es mayor la incidencia en la calle, la diferencia con el transporte público es menor, es en el caso de las mujeres víctimas de tocamientos o manoseos sin

consentimiento, 46.9% reportaron que fue en la calle, mientras que 42.7% señalaron que fue en el transporte público⁴.

Otra fuente que da cuenta de la magnitud del problema es la “Encuesta sobre la violencia sexual en el transporte y otros espacios públicos en la Ciudad de México”, la cual señala que 69.1% de las mujeres participantes reportó sentirse insegura o muy insegura en las calles y espacios públicos, mientras que **54.4% se sienten de esa manera en el transporte público**; 81.3% manifestaron tener miedo a ser víctimas de algún ataque sexual en las calles y espacios públicos y **77.4% en el transporte público**.

Para atender esta problemática, se han implementado, en todos los órdenes de gobierno, distintas acciones de política pública que van desde la construcción de un marco normativo sólido y robusto (que incluye la firma de convenios internacionales -como la Convención Interamericana para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra la Mujer “Belem do Pará-, así como la aprobación de disposiciones normativas a nivel nacional -como la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, su reglamento y modificaciones al Código Penal-, y estatal -como la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia en el Distrito Federal-, en las que se han plasmado las obligaciones del Estado mexicano para atender todo tipo de violencia contra la mujer), hasta la puesta en marcha de acciones y programas públicos, dirigidos a prevenir, atender y sancionar los distintos tipos de violencia contra las mujeres en los espacios públicos.

Dentro de las acciones y programas implementados, a nivel federal, destaca la instalación del Sistema Nacional de Prevención, Atención, Sanción y Erradicación de la Violencia contra las Mujeres, los Centros de Justicia para las Mujeres o el proyecto “Redes Ciudadanas e Interinstitucionales: tejiendo redes para la erradicación de la violencia de género” implementado desde 2016 por la Comisión Nacional para Prevenir y Erradicar la Violencia Contra las Mujeres. A nivel estatal, el gobierno de Ciudad de México, en el marco del “Programa Global Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas” de ONU-Mujeres, pone en marcha en 2015 el programa “Ciudad segura y amigable para mujeres y niñas”, el cual tiene por objetivo erradicar la violencia sexual en el ámbito comunitario hacia las mujeres y las niñas, en dos espacios, fundamentalmente, la calle (Camina Segura) y el transporte público (Viaja Segura)⁵. Al respecto, si bien parece que, considerando sus

⁴ ONU- Mujeres 201.

⁵ Informe INMUJERES-CDMX, 2017

componentes, el programa atiende los dos espacios donde se registran en mayor medida los reportes de violencia sexual en general, al analizar sus acciones, se hace evidente la atención prioritaria que se da al problema en el transporte público a cargo directamente del gobierno de la ciudad. Por ejemplo, en el caso del componente Camina Segura, el cual tiene el objetivo de “garantizar a mujeres, niñas y adolescentes condiciones de seguridad en los espacios públicos, en los trayectos a los transportes públicos, incorporar la perspectiva de género en el modelo de movilidad de la Ciudad de México, basándose en los principios de ciudades y espacios seguros para las mujeres y las niñas (saber dónde está y para dónde va; ser vista y oída; visibilidad e iluminación, entre otros)”, se implementan acciones de mejora a los CETRAMs⁶ y a las paradas de los transportes públicos⁷.

Percepción de inseguridad de la mujer en el Estado de Guanajuato:

Un aspecto que se ha visto trastocado con la situación de violencia que ocurre en el país, es el de la percepción de inseguridad en espacios que se ocupan o transitan de manera cotidiana. En este sentido, el estado de Guanajuato no ha sido la excepción y, de acuerdo con la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública 2018 (ENVIPE), la situación se encuentra de la siguiente manera: 77.7 por ciento de las mujeres de 18 años y más se sienten inseguras en la calle. 70.5 por ciento de las mujeres de 18 años y más se sienten inseguras en el transporte público. 69.1 por ciento de las mujeres de 18 años y más se sienten inseguras en un parque o centro recreativo⁸.

Condición del acoso en Guanajuato:

Llamadas de emergencia al 911.

De acuerdo con información del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, en el estado de Guanajuato, de enero a agosto de 2019, se han registrado los siguientes indicadores en el sistema de emergencias 911: Se recibieron 184 llamadas por incidentes de abuso sexual, lo que lleva al estado a ocupar la sexta posición a nivel nacional en

⁶ Centros de Rutas Alimentadoras del transporte público.

⁷ Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales Sede Académica de México Maestría en Políticas Públicas Comparadas VIII Promoción 2017-2019 Análisis de los determinantes del diseño del Programa “Ciudad segura y amigable para mujeres y niñas” del gobierno de Ciudad de México Tesis que para obtener el título de Maestra en Políticas Públicas Comparadas Presenta: Alejandra Correa Herrejón Directora de Tesis: Dra. Gisela Zaremberg Ciudad de México, abril 2020.

⁸ Estudio sobre acoso callejero. Instituto para las Mujeres Guanajuatenses.



este tema. En este mismo sentido, se han registrado 490 llamadas de emergencia por incidentes de acoso u hostigamiento sexual, por lo que Guanajuato se coloca en la tercera posición en el país. De igual manera, se han recibido 113 llamadas de emergencia por incidentes de violación, lo que coloca a la entidad en la séptima posición a nivel nacional⁹.

En este tenor, la percepción de inseguridad ocasiona que las personas limiten su accionar en espacios públicos. Así lo muestran los resultados obtenidos por la ENVIPE (2018)¹⁰ para el estado de Guanajuato y que a continuación se enuncian:

- 57 por ciento de las mujeres de 18 años y más han dejado o evitado salir de noche por temor a ser víctima de algún delito.
- 38.1 por ciento de las mujeres de 18 años y más han dejado o evitado tomar taxi por temor a ser víctima de algún delito.
- 17.2 por ciento de las mujeres de 18 años y más han dejado o evitado usar el transporte público por temor a ser víctima de algún delito.

Para complementar este panorama es pertinente analizar lo que muestran las encuestas. Con base en ellas se estima que 1.6% de las Niñas Niños y Adolescentes de entre 10 y 17 años, a nivel nacional, sufrió algún daño a la salud por robo, agresión o violencia en la calle o transporte público. Al desagregar por edades se confirma que las probabilidades de experimentar un incidente de violencia en la calle o transporte público aumentan con los años. En términos de sexo, sobresale que los niños y los adolescentes tienden a exhibir niveles de riesgo más altos que las mujeres. Entre los principales tipos de violencia que experimentaron, tanto niñas como niños y adolescentes en general figuran: golpes, patadas y puñetazos (53%), agresiones verbales (26%) y otro tipo de agresiones (18%)¹¹.

En tal orden de pensamiento el artículo 8 bis, de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios en su fracción VI, señala que las políticas y el Programa Estatal de Movilidad, entre otras cuestiones deberá:

⁹ Idem.

¹⁰ Idem.

¹¹ PANORAMA ESTADÍSTICO DE LA VIOLENCIA CONTRA NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES EN MÉXICO. UNICEF.



“Artículo 8 bis. Las Políticas y el Programa Estatal de Movilidad deberán:

VI. Promover el acceso de mujeres y niñas en espacios públicos y transporte de calidad seguro y eficiente, incluyendo las acciones para eliminar la violencia de género y el acoso sexual...”.

Por lo anterior la presente iniciativa, tiene como propósito la realización de acciones para fortalecer la seguridad en el transporte público de pasajeros en la zona urbana y suburbana, es decir la movilidad de personas, regulados por el Municipio y el Estado en forma coordinada, conforme a las disposiciones legales, y también en el transporte intermunicipal, el turístico y el especial de transporte escolar que regula en forma exclusiva el Estado, con la finalidad de que, en todos los casos por ser medios de transporte colectivo, a través de las instalación de equipamiento de videograbación hacia el interior de los vehículos, prevenir, detectar y eliminar la violencia de género y el acoso sexual que sufren la mujeres y niñas, sin que se deje de considerar que los niños y el resto de las personas que viajan están en posibilidad de ser objeto de estas agresiones en el uso de transporte público en el estado de Guanajuato, por lo que no debemos esperar a que la cifras negras nos estallen en las manos, sino que es tiempo de la implementación de estos componentes para dar mayor seguridad y calidad al transporte público en las modalidades antes señaladas.

Porque sí la movilidad se define como el fenómeno que resulta del deseo o necesidad de viajar de una a otra zona de la región o área de estudio y entonces la movilidad es la resultante de la interacción entre las diferentes zonas de la región y se expresa en viajes-persona al día¹² es necesario entender que existen en las ciudades del Estado de Guanajuato, zonas o polígonos de alto riesgos para estos delitos y otros de mayor gravedad, por ello la necesidad de proponer este aditamento a los vehículos de transporte de personas en el Estado.

Por citar un ejemplo, de las pocas ciudades donde existe información sobre la movilidad, de acuerdo con los datos obtenidos del estudio “Desarrollo Urbano y Movilidad en América Latina”, del total de viajes motorizados que se realizan en la ciudad de León, el 52% corresponden al transporte público y el 48% a transporte privado. El tiempo promedio de desplazamiento en León

¹² Ortiz Flores, Gloria Eugenia. Tesis para obtener el Grado de Maestro en Ingeniería de Tránsito y Transporte. Facultad de Ingeniera. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. México. 2014



es de 52 minutos para transporte público y 32 minutos para automóvil particular¹³.

Es así, que la movilidad de personas mediante el uso del transporte público urbano y suburbano está regulado en su operación por la autoridad Municipal, conforme a lo dispuesto en los artículos 139 de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios y al artículo 76, fracción III, inciso d) de la Ley Orgánica Municipal para el Estado de Guanajuato, que señalan, en forma textual, respectivamente:

“Artículo 139. Es competencia del Ejecutivo del Estado la prestación del servicio público de transporte, con excepción del transporte urbano y suburbano en ruta fija, cuya prestación será competencia de los ayuntamientos”

“Artículo 76. Los ayuntamientos tendrán las siguientes atribuciones:

III. En materia de servicios públicos

“d) Intervenir en los términos de las leyes de la materia, en la formulación y aplicación de los programas de transporte público de pasajeros, cuando afecten su ámbito territorial”.

De lo anterior se desprende que el Municipio en la prestación de los servicios urbano y suburbano debe dar cumplimiento a lo establecido en las disposiciones de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, en forma especial a las políticas establecidas en el artículo 8 bis, fracción VI, transcrito con anterioridad. En tanto, el estado en los servicios que son regulados en su exclusiva competencia (intermunicipal, turístico y de especial de transporte escolar), también deberá propiciar el cumplimiento de dicho dispositivo en el desarrollo de los servicios, que tienen carácter de transporte colectivo.

Así, el Municipio a través de los Ayuntamientos regula en forma coordinada con el Estado los servicios de transporte urbano y suburbano, conforme a lo dispuesto por los artículos 141 y 143 de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, señalan que la prestación del servicio será prestado, en la forma siguiente:

¹³ Observatorio Ciudadano de León. Ciudades Humanas. Movilidad en León.



“Servicio público de transporte urbano

Artículo 141. *El servicio público de transporte urbano es el destinado al traslado de personas dentro de las zonas urbanas del territorio municipal.*

Este servicio se prestará en las clases y con las características que establezcan los reglamentos respectivos, mediante el uso de vehículos que la autoridad municipal considere adecuados, los que en ningún caso tendrán una capacidad inferior a veinte asientos sin modificar las características de fabricación.”

“Servicio público de transporte suburbano

Artículo 143. *El servicio público de transporte suburbano es el que tiene por objeto trasladar personas de las comunidades rurales hacia la cabecera municipal y viceversa, o de una comunidad a otra, pero siempre dentro del espacio territorial de un mismo municipio.*

Este servicio se prestará en las clases y con las características que establezcan los reglamentos respectivos, mediante el uso de vehículos que la autoridad municipal considere adecuados para la prestación del servicio sin modificar las características de fabricación.

La autoridad municipal, determinará los lugares donde los vehículos que presten este servicio deban realizar ascensos y descensos dentro de la mancha urbana. En el caso de los municipios donde opere el sistema de rutas integradas, los recorridos de las rutas suburbanas podrán realizarlo según la ubicación de las estaciones de transferencia que sean determinadas por el área municipal correspondiente.”

En tanto el Estado regulará en forma exclusiva los servicios de transporte intermunicipal, el transporte turístico y el servicio especial de transporte escolar, conforme a lo dispuesto por los artículos 147, 150 y 166, que a la letra dicen:

“Servicio intermunicipal de autotransporte

Artículo 147. *El servicio público de transporte intermunicipal de autotransporte es el que se presta con las características que establezca el reglamento de la Ley, mediante el uso de midibuses, autobuses o cualquier tipo de vehículos con capacidad de transportación superior a estos, que la*



autoridad estatal considere adecuada para la prestación del servicio, sin modificar las características de fabricación.”

“Servicio público de transporte turístico

Artículo 150. *El servicio público de transporte turístico es el que transporta personas hacia aquellos lugares situados en la entidad que revisten un interés histórico, arqueológico, cultural, arquitectónico o recreativo.*

Este servicio se prestará en las clases y con las características que establezca el reglamento de la Ley en vehículos con una capacidad superior a seis usuarios.”

“Servicio especial de transporte escolar

Artículo 166. *El servicio especial de transporte escolar es el que se presta a quienes se desplazan de su lugar de origen a sus instituciones educativas y viceversa, o cuando su destino se relacione con fines educativos. Este transporte se prestará en vehículos cerrados con capacidad mínima de ocho pasajeros, podrá estar sujeto a itinerario y horario determinado y contará con las características que al respecto establezca el reglamento de la Ley.”*

Como se podrá apreciar, ninguno de estos servicios antes señalados, establecen alguna acción especial en la ley para garantizar el cumplimiento al artículo 8 Bis fracción VI de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, menos aun para propiciar la seguridad en el traslado, referida a algún mecanismo que propicie que los pasajeros, en especial de mujeres, niñas, niños y adolescentes, para que se transporten con la seguridad de que no sufrirán agresiones, verbales, físicas o de carácter sexual en el traslado, por lo que es imperioso actualizar la ley a los nuevos momentos que se viven en el estado, en materia de seguridad en todos los aspectos.

Por ello, la presente iniciativa consiste en proponer la reforma a la ley de movilidad del estado para hacer obligatoria la instalación de equipo de videograbación en las unidades de transporte público, como se hace en otras entidades del país, con la finalidad de prevenir y detectar a quienes realizan hechos considerados como delitos y a identificar plenamente a quienes realizar estas conductas, así como las agresiones y acoso en el transporte público, y es por lo que la fracción Parlamentaria del Partido Revolucionario



Institucional considera que no debemos esperar a que se hagan más visibles las estadísticas de los delitos cometidos en el transporte público y escolar, así como las conductas de violencia de género y acoso sexual en contra de mujeres, niñas, niños y adolescentes y del público en general en el transporte público colectivo, por lo que consideramos que es momento de tomar acciones anticipadas para frenar este fenómeno, ahora que es tiempo, y que cuando menos en nuestro estado aun no muestra los índices de alarma como en otras entidades del país, pero ello no es excusa, para no tomar estas medidas de prevención que a futuro serán herramientas tecnológicas de gran valía en estos temas.

Por lo que reiteramos, los datos con que se cuentan y que se han presentado en la presente iniciativa, aunque son de otras entidades federativas, de la ciudad de México y León, Guanajuato, no deben ser desestimados, siendo prudente y racional imponer en las leyes que inciden en la regulación del transporte público urbano, suburbano y de transporte escolar, por tener carácter colectivo la medida de consistente en la colocación de equipos de video grabación en los vehículos de estos tipos de transporte con la finalidad de que se prevenga mediante la disuasión este tipo de conductas incluso las delictivas, y que en caso de ocurrir exista la posibilidad de identificar en forma plena a los agresores, por parte de las autoridades competentes y de los propios permisionarios, pues como se ha señalado no en pocas ocasiones las agresiones son propiciadas por los conductores de las unidades de servicio público o de personal que les auxilia, lo cual debe ser combatido con energía por parte del Estado, mediante las reformas legales como la que ahora se plantea, al considerar que los equipos de videograbación son elementos indispensables que refuerzan la seguridad en estos tiempos, donde las nuevas tecnologías son de total importancia para prevenir las conductas como las que se han relatado y cuyo costo no es de gran significancia económica para el transportista o permisionario, dado que en realidad configura una inversión al equipamiento en su negocio de transporte de personas, al ofrecer mayor seguridad al pasaje, calidad y seriedad en la prestación de estos servicios.

Por lo anterior, se propone la adición de un artículo 165 bis al Capítulo II, denominado “Servicio Público de Transporte” a la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, para establecer que los vehículos en los que se presta este tipo de servicios colectivos deberán contar con un sistema de videograbación, el cual deberá contener memoria de almacenamiento a



efecto de que en caso de ocurrir incidentes o conductas delictivas a bordo de la unidad, la autoridad competente o el permisionario pueda extraer la evidencia y verificar algún o algunos hechos ocurridos. Precepto propuesto que deberá quedar como sigue:

“Artículo 165 bis. Los vehículos utilizados para prestar los servicios de transporte referidos en los artículos 141, 143, 147 y 150 de esta ley, deberán contar con un equipo de videograbación hacia el interior del vehículo y sobre el servicio que presten, con una memoria de guarda de la información de cuando menos 72 horas de capacidad, cuyas demás características se determinarán en los Reglamentos respectivos por la autoridad competente reguladora de cada servicio”.

En razón a que el servicio especial de transporte de escolar se encuentra en un capítulo diverso a los anteriores servicios a que se ha hecho referencia es necesario también proponer una reforma al artículo 166, al que se propone se adicione un segundo párrafo para quedar en la forma siguiente:

“Artículo 166. El servicio especial de transporte escolar es el que se presta a quienes se desplazan de su lugar de origen a sus instituciones educativas y viceversa, o cuando su destino se relacione con fines educativos. Este transporte se prestará en vehículos cerrados con capacidad mínima de ocho pasajeros, podrá estar sujeto a itinerario y horario determinado y contará con las características que al respecto establezca el reglamento de la Ley.

Los vehículos con que se preste este servicio deberán contar con un equipo de videograbación hacia el interior del vehículo y sobre el servicio que presten, con una memoria de guarda de la información de cuando menos 72 horas de capacidad, cuyas demás características se determinarán en el Reglamento de esta Ley.”

Finalmente, se hace necesario una reforma al artículo 76 inciso, fracción III, inciso d), para quedar como sigue:

“Artículo 76. Los ayuntamientos tendrán las siguientes atribuciones:

III. En materia de servicios públicos

d) Intervenir en los términos de las leyes de la materia, en la formulación y aplicación de las políticas y programas estatales de movilidad o de transporte público de pasajeros, cuando afecten su ámbito territorial, ajustando sus reglamentos a las acciones de transporte público urbano



y suburbano seguro y de calidad que determine la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios”.

De ser aprobada, la presente iniciativa, tendrá los siguientes impactos, de conformidad con el artículo 209 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato:

- I. **Impacto jurídico:** Con la presente propuesta se materializa una acción legislativa para cumplir a cabalidad lo dispuesto por el artículo 8 bis, fracción VI de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, puesto que la instalación de mecanismos de videograbación se promueve el acceso a mujeres y niñas a un transporte público seguro y de mayor calidad y constituye una acción importante para mitigar y eliminar ciertas conductas en el transporte público urbano, suburbano, intermunicipal y de transporte turístico, como servicios generales de transporte y en el servicio especial escolar, por tener carácter colectivo, respectivamente.

Que, en caso de presentarse eventos de violencia de género, acoso o abuso sexual, habrá la posibilidad de que ante una denuncia la autoridad investigadora tenga la posibilidad de contar con evidencia para conocer el hecho e identificar plenamente al o los autores no sólo de estas conductas, sino delictivas.

- II. **Impacto administrativo:** No se aprecia impacto administrativo.
- III. **Impacto presupuestario:** No se aprecia impacto presupuestal al estado o los municipios, sino que se el impacto será a los permisionarios, los que deberán realizar el equipamiento como una inversión a la prestación de sus servicios.
- IV. **Impacto social:** Con esta medida las mujeres, niñas, niños y adolescentes, viajarán con mayor frecuencia en el transporte público, al conocer que se cuenta con el equipamiento de videograbación a efecto de captar eventos que pongan el riesgo o afecten su persona y de que no recibirán conductas de violencia de género, acoso y abuso sexual, sobre todo en transporte colectivo.

Los permisionarios a su vez, podrán ofrecer un servicio de mayor calidad y seguridad para este tipo de pasajeros, sin que se desconozca



que también resultan beneficiados el resto de los usuarios que tendrán los mismos beneficios y seguridad.

Por lo anteriormente expuesto, someto a la consideración de este H. Congreso del Estado de Guanajuato el siguiente:

DECRETO.

PRIMERO. Se adicionan un artículo 165 bis a la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, para quedar como sigue:

“Artículo 165 bis. Los vehículos utilizados para prestar los servicios de transporte referidos en los artículos 141, 143, 147 y 150 de esta ley, deberán contar con un equipo de videograbación hacia el interior del vehículo y sobre el servicio que presten, con una memoria de guarda de la información de cuando menos 72 horas de capacidad, cuyas demás características se determinarán en los Reglamentos respectivos por la autoridad competente reguladora de cada servicio”.

SEGUNDO: Se adiciona un segundo párrafo al artículo 166, al Capítulo II, denominado “Servicio Público de Transporte”, de Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, para quedar como sigue:

“Artículo 166. El servicio...

Los vehículos con que se preste este servicio deberán contar con un equipo de videograbación hacia el interior del vehículo y sobre el servicio que presten, con una memoria de guarda de la información de cuando menos 72 horas de capacidad, cuyas demás características se determinarán en el Reglamento de esta Ley.”

TERCERO. Se reforma el inciso d), de la fracción III, del artículo 76 de la Ley Orgánica Municipal para el Estado de Guanajuato, para quedar como sigue:

“Artículo 76. Los ayuntamientos tendrán las siguientes atribuciones:

III. En materia de servicios públicos



d) Intervenir en los términos de las leyes de la materia, en la formulación y aplicación de las políticas y programas estatales de movilidad o de transporte público de pasajeros, cuando afecten su ámbito territorial, ajustando sus reglamentos a las acciones de transporte público urbano y suburbano seguro y de calidad que determine la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios”.

TRANSITORIO.

ÚNICO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Guanajuato.

Guanajuato, Gto., a 16 de noviembre de 2022
Diputadas y Diputados integrantes del Grupo
Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.

DIP. GUSTAVO ADOLFO ALFARO REYES

DIP. RUTH NOEMI TISCAREÑO AGOITIA.

DIP. ALEJANDRO ÁRIAS ÁVILA.

AUTORIDAD
CERTIFICADORA

e.congresogto.gob.mx

Información Notificación Electrónica

Folio:	33476
Asunto:	Iniciativa adición artículo 165 bis de la ley de movilidad del estado de guanajuato.
Descripción:	Iniciativa adición artículo 165 bis de la ley de movilidad del estado de guanajuato.
Destinatarios:	SECRETARIA GENERAL - Buzón Secretaría General, Congreso del Estado de Guanajuato UNIDAD DE CORRESPONDENCIA - Unidad de Correspondencia, Congreso del Estado de Guanajuato RUTH NOEMI TISCAREÑO AGOITIA - Diputados de la LXV Legislatura, H Congreso del Estado de Guanajuato ALEJANDRO ARIAS AVILA - Diputados de la LXV Legislatura, H Congreso del Estado de Guanajuato JORGE OCTAVIO SOPEÑA QUIROZ - Director General Parlamentario, Congreso del estado de Guanajuato
Archivo Firmado:	File_1831_20221115130557556_0.docx
Autoridad Certificadora:	AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE GUANAJUATO

Evidencia Criptográfica
Hoja de Firmantes

FIRMA

Nombre Firmante:	GUSTAVO ADOLFO ALFARO REYES	Validez:	Vigente
No. Serie:	50.4c.45.47.30.31.00.00.00.05.42	Revocación:	No Revocado
Fecha (UTC/CDMX):	15/11/2022 07:06:10 p. m. - 15/11/2022 01:06:10 p. m.	Estatus:	Válida
Algoritmo:	RSA - SHA256		
Cadena de Firma:	9b-16-84-20-17-ca-3b-97-dc-2d-7c-f0-bc-4f-b9-1e-ec-b9-9e-bc-af-f3-6d-55-73-dc-2b-12-85-6b-1e-79-68-41-b4-23-dc-9f-71-f0-7c-20-ea-1c-d6-42-9e-52-c2-00-42-f1-de-e7-7f-96-11-57-da-b0-05-0a-81-81-35-b1-b1-bd-b9-4f-08-6c-c4-c4-fc-bb-19-84-7e-e5-9c-d4-e3-cb-b1-3f-d5-6d-44-65-72-f4-95-11-57-d7-69-a4-a8-14-92-92-e1-fd-04-0c-06-3a-29-ee-6f-0f-78-cf-27-43-ea-0d-0b-38-3a-2b-53-34-94-47-32-b5-d8-ad-03-b8-23-6a-8f-84-05-39-be-a9-e6-5a-ae-22-dd-fd-a4-00-c9-6f-3c-1c-0d-d8-27-e9-c9-cb-4c-78-ea-b3-02-f2-e8-a2-37-43-c4-a3-5d-6f-40-c8-c1-e0-7a-03-e6-22-f8-f6-50-27-f0-41-e7-92-d6-30-ec-92-22-b2-0d-05-04-49-86-eb-d5-47-56-97-d3-13-eb-0e-6f-ef-ac-1c-ea-67-9a-b1-d9-3d-99-8b-84-15-d9-dc-68-81-43-19-8a-94-0c-a2-d2-09-7c-29-f3-4b-e1-c6-2d-a4-54-9f-5d-8a-fc-f2-f0-47-06-c1-80-89-6f-75		

OCSP

Fecha (UTC/CDMX):	15/11/2022 07:07:19 p. m. - 15/11/2022 01:07:19 p. m.
Nombre Respondedor:	Servicio OCSP de la AC del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato
Emisor Respondedor:	AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE GUANAJUATO
Número de Serie:	50.4c.45.47.30.31.30.35

TSP

Fecha (UTC/CDMX):	15/11/2022 07:07:20 p. m. - 15/11/2022 01:07:20 p. m.
Nombre Emisor de Respuesta TSP:	Advantage Security PSC Estampado de Tiempo 1
Emisor Certificado TSP:	Autoridad Certificadora Raiz Segunda de Secretaria de Economía
Identificador de Respuesta TSP:	638041144404769081
Datos Estampillados:	A4XtOEh5i1Qu8tksCVpmbhgp4mA=

CONSTANCIA NOM 151

Índice:	287428579
Fecha (UTC/CDMX):	15/11/2022 07:07:21 p. m. - 15/11/2022 01:07:21 p. m.
Nombre del Emisor:	Advantage Security PSC NOM151
Número de Serie:	2c

• Firma Electrónica Certificada •
Autoridad Certificadora del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato

FIRMA

Nombre Firmante:	RUTH NOEMI TISCAREÑO AGOITIA	Validez:	Vigente
No. Serie:	50.4c.45.47.30.31.00.00.00.05.40	Revocación:	No Revocado
Fecha (UTC/CDMX):	15/11/2022 09:05:42 p. m. - 15/11/2022 03:05:42 p. m.	Estatus:	Válida
Algoritmo:	RSA - SHA256		
Cadena de Firma:	0c-43-d0-56-8f-56-0e-d6-dc-71-65-0b-4f-be-fe-85-8c-23-02-71-e0-d7-f9-ff-9e-fc-9b-06-a3-98-0a-ab-1c-15-72-d2-96-91-fc-2e-71-c9-67-fe-e0-7a-0a-98-3f-cb-ce-a0-9d-4c-60-bc-96-33-c4-db-48-e7-4d-cf-8b-48-ee-3e-49-1c-e6-2d-6a-1f-c4-8e-66-8f-bb-ec-43-a5-20-77-70-04-ba-e0-3d-58-64-fd-71-f6-60-1c-8a-00-73-2a-19-3d-4d-81-ae-ca-a2-de-8a-69-45-6a-98-3f-af-d6-42-a1-0d-fb-b8-df-c1-ee-7c-49-2b-c6-55-ff-93-56-1a-ea-38-d4-dc-ce-8f-a1-b1-17-c3-e1-b9-b4-6a-f3-5b-69-d2-41-95-2d-78-67-36-04-54-6e-92-e0-af-80-3e-0d-6a-2f-e0-76-ec-43-6c-d4-04-ea-aa-cd-f5-8b-43-2e-10-24-72-e1-56-57-9e-8f-3f-8c-d9-99-a3-2c-a1-f3-79-55-7e-41-eb-a3-86-76-01-25-9e-04-a4-61-6b-7d-9a-43-c1-54-f7-d3-9a-bd-71-68-49-d6-0c-2c-0d-15-e9-22-ea-74-96-9c-ea-46-a1-97-8d-e9-bf-eb-da-de-c4-1c-93-06-4d-79-fa-52-dd-ff		

OCSP

TSP

CONSTANCIA NOM 151

Fecha (UTC/CDMX):	15/11/2022 09:06:48 p. m. - 15/11/2022 03:06:48 p. m.	Fecha (UTC/CDMX):	15/11/2022 09:06:49 p. m. - 15/11/2022 03:06:49 p. m.	Índice:	287452868
Nombre Respondedor:	Servicio OSCP de la AC del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato	Nombre Emisor de Respuesta TSP:	Advantage Security PSC Estampado de Tiempo 1	Fecha (UTC/CDMX):	15/11/2022 09:06:51 p. m. - 15/11/2022 03:06:51 p. m.
Emisor Respondedor:	AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE GUANAJUATO	Emisor Certificado TSP:	Autoridad Certificadora Raiz Segunda de Secretaria de Economia	Nombre del Emisor:	Advantage Security PSC NOM151
Número de Serie:	50.4c.45.47.30.31.30.35	Identificador de Respuesta TSP:	638041216098112060	Número de Serie:	2c
		Datos Estampillados:	87lp55EroOwNm46BrXlQ9zrOVv0=		

• Firma Electrónica Certificada •
 Autoridad Certificadora del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato

FIRMA

Nombre Firmante:	KARINA CECILIA VILLALOBOS ANAYA	Validez:	Vigente
No. Serie:	50.4c.45.47.30.31.00.00.00.06.85	Revocación:	No Revocado
Fecha (UTC/CDMX):	15/11/2022 09:18:22 p. m. - 15/11/2022 03:18:22 p. m.	Estatus:	Válida
Algoritmo:	RSA - SHA256		
Cadena de Firma:	58-37-7f-b0-5d-be-06-80-31-dd-97-07-cc-8b-c0-f6-af-11-2c-a5-a8-d0-6b-4d-64-92-01-cc-2d-5b-e9-0e-15-a0-fd-24-64-bd-b8-ec-17-15-45-38-66-8f-b7-19-85-fe-57-49-40-43-9e-7a-1c-54-bf-dc-50-56-17-bd-f8-0d-54-a5-4e-6a-9e-e1-35-40-10-32-91-b4-02-24-91-07-94-50-42-06-c3-bd-11-56-51-18-b7-f6-d7-cc-8a-c4-06-32-94-bf-a1-ed-5f-1c-2f-a6-b6-d1-24-c9-85-52-75-dc-c5-b4-76-73-43-a1-2b-d2-4a-8a-19-d4-e8-1c-a7-27-9a-2b-52-ed-ee-43-cc-35-55-aa-54-75-4c-1f-5a-ce-ba-44-87-d7-89-c4-07-f9-03-95-43-cf-70-88-79-8a-53-a9-2f-ff-1e-87-81-6c-e1-26-24-90-93-b2-51-e1-e5-40-49-83-8d-3b-68-a8-5e-53-af-de-82-c4-e4-a2-28-1b-76-9d-34-a5-30-b0-c2-52-66-37-a2-26-e3-10-43-ac-b3-a5-62-12-a0-13-e7-43-fd-52-94-0e-11-76-72-2e-06-c9-bc-2a-de-cc-d4-b9-19-fd-48-1e-e3-fa-5b-0c-a6-63-b0-e7-bc-26-4f-ba-dc-7a		

OSCP

TSP

CONSTANCIA NOM 151

Fecha (UTC/CDMX):	15/11/2022 09:19:28 p. m. - 15/11/2022 03:19:28 p. m.	Fecha (UTC/CDMX):	15/11/2022 09:19:29 p. m. - 15/11/2022 03:19:29 p. m.	Índice:	287457344
Nombre Respondedor:	Servicio OSCP de la AC del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato	Nombre Emisor de Respuesta TSP:	Advantage Security PSC Estampado de Tiempo 1	Fecha (UTC/CDMX):	15/11/2022 09:19:30 p. m. - 15/11/2022 03:19:30 p. m.
Emisor Respondedor:	AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE GUANAJUATO	Emisor Certificado TSP:	Autoridad Certificadora Raiz Segunda de Secretaria de Economia	Nombre del Emisor:	Advantage Security PSC NOM151
Número de Serie:	50.4c.45.47.30.31.30.35	Identificador de Respuesta TSP:	638041223695303006	Número de Serie:	2c
		Datos Estampillados:	msha6JrLWNI/tj81Ak4ybTL9fqM=		

• Firma Electrónica Certificada •
 Autoridad Certificadora del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato

FIRMA

Nombre Firmante:	MA. LUZ ARREGUIN RICO	Validez:	Vigente
No. Serie:	50.4c.45.47.30.31.00.00.00.06.13	Revocación:	No Revocado
Fecha (UTC/CDMX):	15/11/2022 09:19:12 p. m. - 15/11/2022 03:19:12 p. m.	Estatus:	Válida
Algoritmo:	RSA - SHA256		
Cadena de Firma:	88-5d-36-f1-ed-89-04-33-3d-6c-b9-ab-3d-91-68-74-d8-de-81-67-37-7d-ab-e0-c7-7f-01-84-0b-ef-ec-07-d0-49-a8-22-27-a9-0e-46-fd-c7-e9-49-7c-8d-aa-64-7a-ee-b4-8c-f7-bd-dc-90-51-5d-5f-74-bd-45-5e-3d-e6-4e-4a-1c-d4-94-b7-0a-2b-36-9c-ec-c0-39-80-a1-1f-7a-3b-cd-22-07-9e-b8-af-75-99-ff-1a-0b-81-30-1c-7a-1d-5e-04-ae-11-c1-e9-f0-1a-65-e2-af-8e-31-30-cf-61-c1-2e-2f-d3-bc-87-e6-4b-f6-88-0d-85-bc-36-99-73-bf-51-bb-55-00-26-52-9b-42-1c-66-4b-28-3a-56-c3-f8-4f-27-af-9d-36-a7-a9-1a-c4-a8-81-a6-53-d1-68-aa-3d-fd-98-29-2e-26-8a-4c-20-00-64-a6-0d-50-75-31-1b-76-35-f3-75-ac-44-00-dc-9a-f8-1c-68-05-32-28-ec-55-e0-d0-8f-2a-b9-d2-fc-93-db-55-24-b1-f3-15-95-67-51-6a-3a-ee-cf-cc-95-45-44-74-bd-0b-ba-9c-7f-bc-f9-19-06-17-75-e0-7f-89-c8-e1-08-17-1e-1a-0a-d5-bd-ca-af-92-e6-62-14-c8-8b-bc		

OSCP

TSP

CONSTANCIA NOM 151

Fecha (UTC/CDMX):	15/11/2022 09:20:19 p. m. - 15/11/2022 03:20:19 p. m.	Fecha (UTC/CDMX):	15/11/2022 09:20:19 p. m. - 15/11/2022 03:20:19 p. m.	Índice:	287457581
Nombre Respondedor:	Servicio OSCP de la AC del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato	Nombre Emisor de Respuesta TSP:	Advantage Security PSC Estampado de Tiempo 1	Fecha (UTC/CDMX):	15/11/2022 09:20:20 p. m. - 15/11/2022 03:20:20 p. m.
Emisor Respondedor:	AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE GUANAJUATO	Emisor Certificado TSP:	Autoridad Certificadora Raiz Segunda de Secretaria de Economia	Nombre del Emisor:	Advantage Security PSC NOM151
Número de Serie:	50.4c.45.47.30.31.30.35	Identificador de Respuesta TSP:	638041224198584827	Número de Serie:	2c
		Datos Estampillados:	/+KM04u3kJA83vKUox7xybMN3I=		

