Bogotá D.C., 3 de noviembre de 2026

Honorable Senador
ENRIQUE GÓMEZ
Presidente
Comisión Primera
Ciudad

Asunto: Informe de ponencia para Primer Debate en la Comisión Primera del Senado de la República del **Proyecto de Ley No. 190 de 2026 Senado** *"Por medio de la cual se crea el delito de acoso sexual en espacio público y transporte público y se dictan otras disposiciones".*

Cordial saludo

En cumplimiento de la designación efectuada por la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional del Senado de la República y de acuerdo con lo establecido en el Artículo 156 de la Ley 5 de 1992, me permito rendir informe de ponencia para Primer Debate en la Comisión Primera del Senado del **Proyecto de Ley No. 190 de 2026 Senado** *"Por medio de la cual se crea el delito de acoso sexual en espacio público y transporte público y se dictan otras disposiciones".*

1. Trámite de la iniciativa:

El **Proyecto de Ley número 190 de 2026 Senado**, *"Por medio de la cual se crea el delito de acoso sexual en espacio público y transporte público y se dictan otras disposiciones*", fue radicado ante la Secretaría General del Senado de la República el 19 de agosto de

2026, por iniciativa de la Honorable Senadora María Angélica Guerra López, acompañado de su correspondiente exposición de motivos.

La iniciativa fue remitida a la Comisión Primera Constitucional Permanente del Senado de la República, cuya Secretaría dejó constancia de la radicación del expediente en dicha célula legislativa el 28 de agosto de 2026.

En cumplimiento de la designación efectuada, se presenta a consideración de la Comisión Primera Constitucional Permanente del Senado de la República el informe de ponencia para primer debate de la iniciativa.

II. Objeto del Proyecto de Ley

El **Proyecto de Ley número 190 de 2026** Senado tiene como objeto fortalecer la protección de la libertad, integridad y autodeterminación sexual de las mujeres en los espacios públicos, los lugares abiertos al público y los sistemas de transporte público o privado de uso colectivo. Para ello, propone incorporar al Código Penal un delito autónomo que sancione las conductas de acoso sexual cometidas en estos entornos y establecer medidas complementarias de prevención y atención a las víctimas.

La iniciativa busca contribuir a que las mujeres puedan transitar, utilizar los servicios de transporte y participar en la vida pública sin estar expuestas a comportamientos sexuales no consentidos que condicionen sus decisiones, restrinjan sus desplazamientos o menoscaben su dignidad. Desde esta perspectiva, reconoce que la protección frente al acoso sexual comprende tanto la autonomía

sobre el propio cuerpo como el ejercicio de los derechos en condiciones de igualdad y seguridad.

Con este propósito, el proyecto define las conductas que pretende sancionar, establece las penas y circunstancias de agravación aplicables y determina las condiciones para su investigación.

III. Consideraciones generales sobre el Proyecto de Ley

Acoso sexual en transporte y espacios públicos:

El acoso sexual en el transporte y los espacios públicos constituye un problema que trasciende la seguridad ciudadana y compromete el ejercicio efectivo de los derechos. Sus distintas manifestaciones vulneran la autonomía sobre el propio cuerpo y pueden convertir los desplazamientos cotidianos en experiencias de intimidación, vigilancia y temor.

Para las mujeres, la exposición a estas conductas representa una barrera adicional para acceder al trabajo, a la educación, a los servicios y a las actividades de la vida comunitaria. En Colombia, la información disponible permite identificar una afectación significativa y diferenciada por sexo, así como dificultades institucionales para conocer la verdadera magnitud del fenómeno, particularmente debido al subregistro de los hechos.

En este sentido, el diagnóstico de la Estrategia Nacional para Abordar la Violencia Sexual en el Transporte Público y la Movilidad Activa (ENVIS), publicado por el Ministerio de Transporte en 2025, recoge información de la Policía Nacional correspondiente a 2023. Según estos registros, en los sistemas de transporte del país

se reportaron 35 casos de acceso carnal, 85 de actos sexuales, 16 de otros delitos sexuales contra menores de edad y 12 de acoso sexual.[1]

No obstante, el propio diagnóstico advierte sobre la existencia de un importante subregistro. Al contrastar las denuncias con encuestas, estudios exploratorios y otras fuentes de información, reconoce que los registros administrativos no reflejan la totalidad de los hechos ocurridos. En consecuencia, el reducido número de casos registrados no puede interpretarse como evidencia de una baja incidencia del fenómeno, sino que debe examinarse a la luz de las barreras para denunciar, las deficiencias en los mecanismos de registro y las dificultades para que estas conductas lleguen a conocimiento de las autoridades.

Esta diferencia entre los registros oficiales y las experiencias de victimización se hace particularmente evidente al examinar los resultados de la Encuesta de Percepción y Victimización de Bogotá 2025, elaborada por la Cámara de Comercio de Bogotá a partir de una muestra de 20.038 personas. La encuesta incorporó preguntas específicas sobre acoso sexual en el sistema TransMilenio, incluidos buses, paraderos, portales y estaciones, y encontró que el 17,6 % de las personas encuestadas manifestó haber sido víctima de estas conductas. Al desagregar los resultados por sexo, la proporción ascendió al 25,7 % entre las mujeres, frente al 7,4 % entre los hombres.[2]

Los resultados revelan una brecha de 18,3 puntos porcentuales y una proporción de victimización declarada entre las mujeres aproximadamente 3,5 veces superior a la de los hombres. Más allá de su dimensión estadística, esta diferencia evidencia que

[1] Ministerio de Transporte. Estrategia Nacional para Abordar la Violencia Sexual en el Transporte Público y la Movilidad Activa —ENVIS—. 2025

[2] Cámara de Comercio de Bogotá. Encuesta de Percepción y Victimización de Bogotá 2025.

las experiencias de inseguridad y violencia en el transporte público no son homogéneas. Las mujeres enfrentan riesgos específicos asociados al acoso sexual, la intimidación, el contacto físico no consentido y otras formas de violencia basada en género, que pueden restringir su libertad de circulación, afectar su autonomía y condicionar decisiones tan cotidianas como los horarios, los medios de transporte o las rutas que utilizan.

Aunque Bogotá concentra una parte importante de la información disponible, la problemática no se limita a la capital. En mayo de 2025, la Alcaldía de Medellín informó que durante 2024 se habían reportado 136 casos de acoso sexual en el transporte público, mientras que, en lo corrido de 2025, se habían registrado otros 36. La administración municipal reconoció, además, la persistencia del subregistro y la necesidad de fortalecer tanto el conocimiento de las rutas de atención como la confianza de las víctimas en los mecanismos institucionales de denuncia.[3]

Precisamente, uno de los principales obstáculos para dimensionar la magnitud del fenómeno es la distancia que existe entre experimentar una situación de acoso sexual y ponerla en conocimiento de las autoridades. Esta dificultad no solo limita la disponibilidad de información confiable, sino que también obstaculiza la activación de las rutas de atención y la adopción de medidas oportunas de protección y sanción.

Al respecto, los resultados divulgados de la Encuesta de Acoso Sexual Callejero 2025, realizada en Bogotá, ofrecen evidencia adicional sobre estas barreras. Según la Veeduría Distrital, solo el 27 % de las mujeres encuestadas sabía dónde denunciar estas conductas y apenas el 8,3 % manifestó haberlo hecho. A ello se suma que el

[3] Alcaldía de Medellín. «Medellín cumple 10 años construyendo espacios seguros para mujeres y niñas». Mayo de 2025.

51,6 % de las mujeres participantes señaló haber experimentado acoso sexual callejero entre junio de 2024 y junio de 2025.[4]

Si bien el 8,3 % corresponde a un indicador local de denuncia obtenido mediante una encuesta y no puede extrapolarse directamente al conjunto del país, constituye una señal preocupante sobre las dificultades que enfrentan las víctimas para acceder a los mecanismos institucionales de atención. En conjunto, la evidencia examinada permite identificar dos problemas estrechamente relacionados: por una parte, la persistencia de conductas de acoso sexual que afectan de manera diferenciada a las mujeres y restringen el ejercicio de sus derechos; por otra, la insuficiencia de los mecanismos de denuncia, registro y atención, que contribuye a mantener una parte importante de estas violencias fuera del conocimiento de las autoridades.

De ahí que la respuesta institucional no deba limitarse al fortalecimiento de las medidas de vigilancia, prevención y atención en los sistemas de transporte y los espacios públicos, sino que deba contemplar también una respuesta desde el derecho penal. En este sentido, resulta necesario avanzar en la tipificación del acoso sexual en espacios públicos y medios de transporte como una conducta punible autónoma, que permita reconocer sus particularidades, delimitar con claridad los comportamientos sancionables y garantizar una protección efectiva de los bienes jurídicos comprometidos, especialmente la libertad, la integridad y la autonomía sexuales.

La creación de este tipo penal permitiría, además, superar las dificultades que presenta el marco normativo vigente para abordar estas conductas, dotar a las

[4] Veeduría Distrital. «Encuesta de Acoso Sexual Callejero 2025: una radiografía necesaria para Bogotá». Publicación institucional de divulgación de resultados

autoridades de herramientas jurídicas específicas para su investigación y sanción y fortalecer la garantía de los derechos de las víctimas, con observancia de los principios de legalidad, proporcionalidad y mínima intervención del derecho penal.

Insuficiencia de la protección:

El ordenamiento penal colombiano contempla distintas figuras orientadas a proteger la libertad e integridad sexual . Sin embargo, sus ámbitos de aplicación no comprenden necesariamente todas las manifestaciones de acoso sexual que se presentan en el transporte y los espacios públicos. Esta circunstancia exige examinar la suficiencia de la protección penal vigente frente a conductas que, por sus características, pueden producirse entre personas desconocidas, sin vínculos previos de autoridad, subordinación o en situaciones de intimidación que afectan el ejercicio cotidiano de la libertad y la autonomía sexuales.

Una primera limitación se encuentra en los elementos exigidos por el artículo 210A del Código Penal, que sanciona el acoso, la persecución, el hostigamiento o el asedio físico o verbal con fines sexuales no consentidos, cuando el autor se vale de una situación de superioridad manifiesta o de relaciones de autoridad o poder derivadas, entre otros factores, de la edad, el sexo o la posición laboral, social, familiar o económica.[5] Al respecto, la Corte Suprema de Justicia ha precisado que estas relaciones no se circunscriben al ámbito laboral ni requieren necesariamente una jerarquía formal. No obstante, la configuración del delito exige acreditar la existencia de una situación de superioridad o poder y su aprovechamiento por parte del sujeto activo. Asimismo, la jurisprudencia ha señalado que la persistencia de la

[5] Colombia. Congreso de la República. Ley 599 de 2000, Código Penal, artículo 210A, adicionado por el artículo 29 de la Ley 1257 de 2008.

conducta puede manifestarse mediante actos sucesivos desarrollados en un período breve, sin que sea indispensable que se prolonguen durante días o semanas.[6]

Estas exigencias pueden dificultar la aplicación del tipo penal frente a comportamientos de naturaleza sexual cometidos entre personas sin vínculos previos, mediante episodios aislados y en circunstancias en las que no resulte posible acreditar el aprovechamiento de una posición de superioridad. Aunque la ausencia de estos elementos no desvirtúa la afectación sufrida por la víctima, sí puede impedir la adecuación típica de la conducta al artículo 210A y hacer necesario determinar si los hechos configuran otro delito. En consecuencia, la insuficiencia normativa no radica en una exclusión general de los espacios públicos del ámbito de aplicación del acoso sexual, sino en que los presupuestos exigidos por el tipo penal no necesariamente concurren en todas las modalidades de violencia sexual que allí se presentan.

Una segunda dificultad se relaciona con el tratamiento penal de determinadas agresiones sexuales mediante la figura de injuria por vías de hecho, prevista en el artículo 226 del Código Penal.[7] Esta disposición, ubicada dentro de los delitos contra la integridad moral, sanciona los agravios realizados mediante vías de hecho y responde, por tanto, a una finalidad de protección distinta de aquella que caracteriza a los delitos contra la libertad, integridad y formación sexuales.

Desde esta perspectiva, la protección de la integridad moral no comprende necesariamente la totalidad de los bienes jurídicos afectados por una conducta de naturaleza sexual impuesta a la víctima. Estas agresiones pueden comprometer

[6] Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Penal. Sentencia SP459-2023, radicación 58669. M. P. Gerson Chaverra Castro.
[7] Colombia. Congreso de la República. Ley 599 de 2000, Código Penal, artículo 226,

directamente la autonomía corporal, la libertad para decidir sobre las interacciones de contenido sexual y la posibilidad de transitar por los espacios públicos sin experimentar intimidaciones de esta naturaleza. Por ello, su calificación exclusivamente como una afectación al honor puede resultar insuficiente para reconocer la dimensión sexual de la agresión y la gravedad de los derechos comprometidos. Lo anterior no supone que cualquier comportamiento ofensivo deba equipararse automáticamente a un delito sexual, sino que su calificación jurídica debe atender a las circunstancias concretas de los hechos y al bien jurídico efectivamente lesionado o puesto en peligro.

Ahora bien, el análisis de estas insuficiencias debe partir del reconocimiento de las herramientas de protección que ya contempla el ordenamiento penal. En particular, el artículo 206 del Código Penal sanciona los actos sexuales distintos del acceso carnal ejecutados mediante violencia, mientras que el artículo 212A establece una comprensión amplia de esta última, que incluye, además del uso de la fuerza, la intimidación, la coacción y otras circunstancias que impidan el libre consentimiento de la víctima.[8] En consecuencia, la configuración de una agresión sexual no depende exclusivamente de la existencia de lesiones, forcejeos o resistencia física, pues la violencia también puede manifestarse mediante mecanismos de intimidación o sometimiento que afectan la libertad de decisión de la persona.

Por esta razón, la creación de un tipo penal autónomo debe concebirse como una medida complementaria a las disposiciones existentes y no como un mecanismo destinado a sustituirlas. Su finalidad debe ser ampliar la protección frente a aquellas conductas que, pese a comprometer la libertad y la autonomía sexuales, no

[8] Colombia. Congreso de la República. Ley 599 de 2000, Código Penal, artículos 206, "Acto sexual violento", y 212A, "Violencia"; este último adicionado por el artículo 11 de la Ley 1719 de 2014.

satisfacen los elementos exigidos por los tipos penales vigentes. Al mismo tiempo, la nueva regulación debe preservar la aplicación de las disposiciones que sancionan comportamientos de mayor gravedad, evitando que la incorporación de una figura específica conduzca a una calificación menos severa de agresiones que ya cuentan con una respuesta penal.

En este contexto, resulta jurídicamente pertinente avanzar en la tipificación autónoma del acoso sexual en el transporte y los espacios públicos, mediante una disposición que reconozca las particularidades de estas conductas, delimite de manera precisa los comportamientos sancionables y garantice una protección adecuada de los bienes jurídicos comprometidos. Esta regulación debe atender, además, a la afectación desproporcionada que experimentan las mujeres y articularse con mecanismos que faciliten la denuncia, la identificación de los presuntos responsables, la conservación de los elementos materiales probatorios y la atención de las víctimas sin revictimización. De esta manera, la creación de un nuevo tipo penal no constituiría una respuesta meramente simbólica, sino un instrumento orientado a cerrar vacíos de protección y fortalecer la capacidad del Estado para prevenir, investigar y sancionar estas formas de violencia sexual, con observancia de los principios de legalidad, proporcionalidad y mínima intervención penal.

Necesidad de un tipo penal autónomo:

La creación de un tipo penal autónomo de acoso sexual en el transporte y los espacios públicos busca superar las insuficiencias de protección frente a conductas que vulneran la libertad y la autodeterminación sexuales, pero que no necesariamente reúnen los elementos exigidos por los delitos actualmente previstos

en el ordenamiento jurídico. Su finalidad es establecer una respuesta penal específica para estas manifestaciones de violencia sexual, mediante una descripción clara y precisa de los comportamientos sancionables y el reconocimiento de los bienes jurídicos comprometidos. Esta regulación debe complementar las disposiciones existentes, sin desplazar la aplicación de aquellos tipos penales que sancionan conductas de mayor gravedad cuando los hechos reúnen sus elementos constitutivos.

La necesidad de esta intervención adquiere especial relevancia al considerar que el acoso sexual en estos entornos afecta de manera desproporcionada a las mujeres. Sus consecuencias trascienden el momento de la agresión y pueden condicionar decisiones cotidianas relacionadas con los recorridos, horarios y medios de transporte utilizados. De esta manera, la vulneración de la libertad sexual puede traducirse también en restricciones al acceso al trabajo, la educación y las actividades de la vida pública, profundizando las desigualdades en el ejercicio de los derechos y en el disfrute de los espacios compartidos.

Por esta razón, aunque la protección penal debe extenderse a todas las personas, resulta necesario incorporar un enfoque diferencial de género que reconozca los riesgos particulares y las barreras de acceso a la justicia que enfrentan las mujeres. Este enfoque permite comprender las circunstancias en las que se producen las agresiones y orientar la respuesta institucional hacia una protección efectiva de los derechos. Su incorporación, por tanto, no debe limitarse al reconocimiento de estas desigualdades, sino reflejarse tanto en la configuración del tipo penal como en los mecanismos institucionales destinados a garantizar su aplicación.

En este contexto, la autonomía corporal y la libertad sexual constituyen el eje central de la protección propuesta. Toda persona tiene derecho a decidir libremente sobre su cuerpo y sobre las interacciones de naturaleza sexual en las que participa. La presencia en una calle, una estación o un vehículo de transporte público no supone, bajo ninguna circunstancia, el consentimiento para recibir contactos físicos de naturaleza sexual, acercamientos intimidatorios o cualquier otra conducta sexual no consentida. En consecuencia, la regulación propuesta busca salvaguardar esta facultad de decisión y reconocer que su desconocimiento puede constituir una vulneración directa de la libertad y la autodeterminación sexuales, con independencia de la existencia de vínculos previos entre el agresor y la víctima.

Así, la creación de un tipo penal autónomo permitiría abordar aquellas manifestaciones de acoso sexual que no encuentran una respuesta adecuada en las disposiciones vigentes, reconociendo su naturaleza sexual y evitando que su valoración jurídica se reduzca exclusivamente a una afectación de la integridad moral. Esta diferenciación resulta fundamental para identificar correctamente los bienes jurídicos comprometidos, delimitar las conductas sancionables y orientar la investigación penal hacia las circunstancias de la agresión, la ausencia de consentimiento y la afectación de la libertad sexual de la víctima. De esta manera, la nueva figura contribuiría a fortalecer la protección penal frente a estas conductas, bajo criterios de legalidad, proporcionalidad y respeto por el carácter de última ratio del derecho penal.

IV. Normas constitucionales y legales que soportan el Proyecto de Ley

Fundamento constitucional:

La iniciativa encuentra fundamento en los artículos 13, 16, 42 y 43 de la Constitución Política, que sustentan la protección de la igualdad, la autonomía personal y el derecho de las mujeres a vivir libres de discriminación y violencia. El artículo 13[9] impone al Estado el deber de promover condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptar medidas en favor de grupos discriminados o marginados. Este mandato, junto con la prohibición de discriminación contra la mujer establecida en el artículo 43[10], respalda una respuesta legislativa que atienda la afectación desproporcionada del acoso sexual sobre las mujeres.

Por su parte, el artículo 16[11] reconoce el libre desarrollo de la personalidad, del cual se desprende la protección de la autonomía para decidir sobre el propio cuerpo y las interacciones de naturaleza sexual. El artículo 42[12] refuerza el reconocimiento de la igualdad de derechos y oportunidades entre los integrantes de la familia y el rechazo de la violencia en ese ámbito, en concordancia con el deber de proteger la dignidad y la integridad de las personas.

Asimismo, el artículo 93[13] dispone que los derechos y deberes constitucionales deben interpretarse de conformidad con los tratados internacionales sobre derechos humanos ratificados por Colombia. Esta regla orienta la comprensión del alcance de la igualdad, la autonomía y la protección frente a la violencia, y exige que su desarrollo legislativo sea concordante con los compromisos internacionales del Estado.

[9] Constitución Política de Colombia, artículo 13.
[10] Constitución Política de Colombia, artículo 43.
[11] Constitución Política de Colombia, artículo 16.
[12] Constitución Política de Colombia, artículo 42
[13] Constitución Política de Colombia, artículo 93

Estas disposiciones respaldan la protección de la libertad y la autodeterminación sexuales en los espacios compartidos y la corresponsabilidad frente a conductas que vulneran los derechos de otras personas. En conjunto, este marco constitucional sustenta la adopción de medidas dirigidas a fortalecer la protección frente al acoso sexual en el transporte y los espacios públicos.

Fundamento convencional:

La iniciativa se sustenta en los compromisos internacionales asumidos por Colombia para prevenir y sancionar la violencia y la discriminación contra las mujeres, así como en lo dispuesto en el artículo 93 [14] de la Constitución Política, que establece que los tratados y convenios internacionales sobre derechos humanos ratificados por Colombia prevalecen en el orden interno y sirven como criterio para interpretar los derechos y deberes consagrados en la Constitución.

La Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer[15] establece, en sus artículos 2 y 3, el deber de adoptar medidas legislativas y de otra índole que aseguren la protección efectiva de sus derechos en condiciones de igualdad. Asimismo, su artículo 5 exige modificar los patrones socioculturales basados en prejuicios y estereotipos que perpetúan la desigualdad. Estos mandatos respaldan una respuesta frente a la normalización del acoso sexual y a las barreras que limitan el disfrute de los espacios públicos por las mujeres.

[14] Ídem.

[15] Naciones Unidas. Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer —CEDAW—, artículos 2, 3 y 5.

Por su parte, la Convención de Belém do Pará[16] reconoce el derecho de las mujeres a vivir libres de violencia tanto en el ámbito público como en el privado. Sus artículos 2 y 4 comprenden la violencia sexual que ocurre en la comunidad y protegen, entre otros derechos, la integridad física, psíquica y moral, la libertad y la seguridad personales. Este marco permite abordar el acoso sexual en el transporte y los espacios públicos como una afectación de derechos que exige una respuesta estatal.

En particular, el artículo 7 obliga a actuar con debida diligencia para prevenir, investigar y sancionar la violencia contra las mujeres, adoptar las disposiciones internas necesarias y garantizar procedimientos justos y eficaces. A su vez, el artículo 8 contempla medidas educativas, formación de funcionarios y servicios de atención, lo que sustenta la articulación de la respuesta penal con acciones preventivas y de protección.

En este contexto, el tipo penal autónomo propuesto busca contribuir al cumplimiento de dichas obligaciones mediante la atención de las insuficiencias de protección identificadas. Su desarrollo debe acompañarse de mecanismos accesibles de denuncia, atención sin revictimización y medidas que permitan a las mujeres ejercer su autonomía y libertad sexual en condiciones de igualdad.

V. Impacto fiscal

De acuerdo con la exposición de motivos, la iniciativa no contempla apropiaciones presupuestales específicas ni establece, en principio, la creación de nuevas

[16] Organización de los Estados Americanos. Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer —Convención de Belém do Pará—, artículos 2, 3, 4, 7 y 8.

obligaciones financieras para las entidades responsables. Las medidas de prevención, atención y seguimiento previstas en el artículo 6 deberán articularse con las competencias, los programas, los planes institucionales y las capacidades técnicas y operativas de las entidades encargadas de su implementación. En consecuencia, su ejecución deberá realizarse de manera coordinada y progresiva, de acuerdo con las prioridades institucionales y sin necesidad de apropiaciones ni cargas fiscales adicionales.

VI. Conflicto de interés

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5 de 1992, se advierte que no existen circunstancias o eventos que puedan generar un conflicto de interés de conformidad con lo expuesto en el artículo 286 de la misma Ley. Lo anterior, de cualquier forma, no es óbice para que quien así lo tenga a bien lo declare habiéndolo encontrado.

VII. Pliego de Modificaciones

Texto original	**Texto propuesto**	**Observaciones**
ARTÍCULO 3. Adiciónese el artículo 210B a la Ley 599 de 2000, el cual quedará así: Artículo 210B. Acoso sexual en espacio público y transporte público.	ARTÍCULO 3. Adiciónese el artículo 210B a la Ley 599 de 2000, el cual quedará así: Artículo 210B. Acoso sexual en espacio público y transporte público.	Se propone eliminar el numeral 4 del artículo 210B propuesto, relativo a las expresiones verbales, gestuales o corporales de contenido sexual que generen intimidación,

El que, sin consentimiento de la víctima, realice en espacio público, lugares abiertos al público o sistemas de transporte público o privado de uso colectivo, cualquiera de las siguientes conductas de naturaleza sexual: 1. Tocamientos, roces o contactos corporales no consentidos de naturaleza sexual; 2. Persecución, aproximación intimidante o arrinconamiento con finalidad sexual; 3. Actos de exhibicionismo en presencia de la víctima o victimas; 4. Expresiones verbales, gestuales o corporales de contenido sexual que generen	El que, sin consentimiento de la víctima, realice en espacio público, lugares abiertos al público o sistemas de transporte público o privado de uso colectivo, cualquiera de las siguientes conductas de naturaleza sexual: 1. Tocamientos, roces o contactos corporales no consentidos de naturaleza sexual; 2. Persecución, aproximación intimidante o arrinconamiento con finalidad sexual; 3. Actos de exhibicionismo en presencia de la víctima o victimas; ~~**4. Expresiones verbales, gestuales o corporales de contenido sexual que generen**~~	humillación, hostigamiento o afectación de la dignidad. Su formulación no delimita con suficiente precisión los comportamientos sancionables y puede dar lugar a interpretaciones amplias, incompatibles con la exigencia de taxatividad derivada del principio de legalidad penal. En consecuencia, se ajusta la numeración del numeral siguiente.

intimidación, humillación, hostigamiento o afectación de la dignidad; 5. Cualquier otra conducta de naturaleza sexual realizada sin consentimiento que afecte la libertad, dignidad o autodeterminación sexual de la víctima. Incurrirá en prisión de doce (12) a treinta y seis (36) meses y multa de diez (10) a cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes.	~~**intimidación, humillación, hostigamiento o afectación de la dignidad**~~; ~~**5.**~~ 4. Cualquier otra conducta de naturaleza sexual realizada sin consentimiento que afecte la libertad, dignidad o autodeterminación sexual de la víctima. Incurrirá en prisión de doce (12) a treinta y seis (36) meses y multa de diez (10) a cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes.	

VIII. Proposición

Con fundamento en las anteriores consideraciones, haciendo uso de las facultades conferidas por el artículo 153 de la Ley 5ª de 1992 y habida cuenta de la necesidad y conveniencia de la presente iniciativa, solicito a los honorables miembros de la Comisión Primera del Senado de la República dar primer debate al **Proyecto de Ley No. 190 de 2026 Senado** *"Por medio de la cual se crea el delito de acoso sexual en espacio público y transporte público y se dictan otras disposiciones"* de conformidad con el texto propuesto.

Cordialmente



María Clara Posada
Senadora de la República

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY 190 DE 2026 SENADO

"Por medio de la cual se crea el delito de acoso sexual en espacio público y transporte público y se dictan otras disposiciones".

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto proteger la libertad, integridad, dignidad y autodeterminación sexual de las mujeres en el espacio público y en los sistemas de transporte público o privado de uso colectivo, mediante la creación de un tipo penal autónomo de acoso sexual en dichos contextos.

ARTÍCULO 2. DEFINICIONES. Para efectos de la presente ley, se entenderá por:

a) Acoso sexual en espacio público: Toda conducta de naturaleza o connotación sexual, realizada sin consentimiento, en espacios públicos o abiertos al público, que tenga por finalidad o efecto intimidar, hostigar, cosificar, perseguir o afectar la dignidad, libertad, integridad o autodeterminación sexual de la víctima.

b) Espacio público: El definido en el artículo 5 de la Ley 9 de 1989 y demás normas concordantes, incluyendo calles, parques, plazas, andenes, ciclorrutas, escenarios deportivos, zonas comunes de acceso público y cualquier lugar abierto o accesible al público.

c) Transporte público o privado de uso colectivo: Todo sistema, vehículo, estación, terminal, portal, paradero o infraestructura destinada al transporte de personas, incluyendo sistemas masivos, colectivos, escolares, intermunicipales y plataformas de movilidad de uso colectivo.

d) Consentimiento: Manifestación libre, expresa, inequívoca e informada mediante la cual una persona acepta voluntariamente una conducta de naturaleza sexual. El silencio, la falta de resistencia, el miedo, la coerción, el estado de indefensión o las condiciones de subordinación no constituyen consentimiento,

e) Conducta de naturaleza sexual: Toda acción física, verbal, gestual, visual o simbólica con contenido o connotación sexual dirigida contra una persona sin su consentimiento.

f) Tocamientos o contactos corporales no consentidos: Todo roce, acercamiento físico, presión corporal o contacto realizado sin consentimiento sobre el cuerpo de otra persona con connotación o de naturaleza sexual.

g) Hostigamiento sexual: Conducta reiterada o persistente de persecución, intimidación, aproximación, expresiones verbales, sonidos, gestos o acciones de contenido sexual que generen afectación a la tranquilidad, dignidad o libertad de la víctima.

ARTÍCULO 3. Adiciónese el artículo 210B a la Ley 599 de 2000, el cual quedará así:

Artículo 210B. Acoso sexual en espacio público y transporte público.

El que, sin consentimiento de la víctima, realice en espacio público, lugares abiertos al público o sistemas de transporte público o privado de uso colectivo, cualquiera de las siguientes conductas de naturaleza sexual:

1. Tocamientos, roces o contactos corporales no consentidos de naturaleza sexual;

2. Persecución, aproximación intimidante o arrinconamiento con finalidad sexual;

3. Actos de exhibicionismo en presencia de la víctima o víctimas;

4. Cualquier otra conducta de naturaleza sexual realizada sin consentimiento que afecte la libertad, dignidad o autodeterminación sexual de la víctima.

Incurrirá en prisión de doce (12) a treinta y seis (36) meses y multa de diez (10) a cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

ARTÍCULO 4. CIRCUNSTANCIAS DE AGRAVACIÓN PUNITIVA. La pena prevista en el artículo anterior se aumentará de una tercera parte a la mitad cuando:

a) La conducta se cometa en sistemas de transporte masivo, estaciones, portales o paraderos;

b) La víctima sea menor de edad, adulta mayor o persona en situación de discapacidad;

c) El autor se aproveche de aglomeraciones, confinamiento o limitaciones de movilidad de la víctima;

d) El autor sea servidor público o trabajador vinculado al sistema de transporte;

e) Exista reincidencia en conductas de la misma naturaleza.

ARTÍCULO 5. ACCIÓN PENAL. La conducta prevista en el artículo 210B será querellable, salvo cuando concurran circunstancias de agravación punitiva, caso en el cual la investigación se adelantará de oficio.

ARTÍCULO 6. MEDIDAS DE PREVENCIÓN Y ATENCIÓN. El Gobierno Nacional, en coordinación con las entidades territoriales y autoridades de transporte, implementará:

1. Protocolos de atención inmediata a víctimas;

2. Canales accesibles y rápidos de denuncia;

3. Campañas pedagógicas de prevención;

4. Estrategias de monitoreo y seguridad en sistemas de transporte público;

5. Programas de formación en prevención de violencia basada en género.

ARTÍCULO 7. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.



María Clara Posada
Senadora de la República