

El Vagón Rosa de CDMX: respuesta de innovación social para la violencia de género en el
transporte público

Lizhet Michelle Parra Olivos

Universidad Nacional Abierta y a Distancia (UNAD)
Escuela de Ciencias Sociales, Artes y Humanidades (ESAH)
Psicología
Diplomado en Innovación Social

2023

Resumen

En este artículo académico se utilizó la sistematización de experiencias, para evaluar el Vagón Rosa, una innovación social con tipología de creatividad, la cual se apoyó en creación de nuevos objetos (espacios) para fines sociales, basándose en la estrategia de la discriminación positiva, la cual tiene como propósito remediar las desigualdades históricas y estructurales en contra de ciertos grupos, en este caso las mujeres, a través de la implementación de medidas que otorgan beneficios. Surge en el año 2000 cuando el Sistema de Transporte Colectivo (STC) estableció de forma oficial los dos primeros vagones de cada metro para uso exclusivo de mujeres, menores de 12 años y personas con capacidades diferentes ante las cifras de acoso sexual en el transporte público. Este tipo de espacios segregados en el transporte público se han implementado en otros medios de transporte en CDMX y la innovación ha sido replicada con éxito a nivel internacional en vagones de países como Tokio, Brasil, India, Malasia y Egipto. Los casos de acoso y violencia son suficientes para que el Vagón Rosa se presente como un espacio necesario. A pesar de esto, sigue siendo una medida de protección y no de eliminación, por tal, es necesario mantener el esfuerzo coordinado y sostenido entre las autoridades y la ciudadanía para abordar esta problemática con medidas basadas en la perspectiva de género para crear herramientas de prevención, educación y sensibilización, así como sanciones efectivas.

Palabras clave: Acoso sexual, mujeres, innovación, discriminación positiva, seguridad.

Abstract

In this academic article, the systematization of experiences was used to evaluate the Pink Car, a social innovation with a typology of creativity, which relied on the creation of new objects (spaces) for social purposes, based on the strategy of positive discrimination, which aims to remedy historical and structural inequalities against certain groups, in this case women, through the implementation of measures that provide benefits. It arose in 2000 when the Collective Transportation System (STC) officially established the first two cars of each subway for the exclusive use of women, children under 12 years of age and people with disabilities, in view of the figures of sexual harassment in public transportation. This type of segregated spaces in public transportation has been implemented in other means of transportation in CDMX and the innovation has been successfully replicated internationally in cars in countries such as Tokyo, Brazil, India, Malaysia and Egypt. Cases of harassment and violence are enough to make the Pink Wagon a necessary space. Despite this, it is still a measure of protection and not elimination, therefore, it is necessary to maintain the coordinated and sustained effort between authorities and citizens to address this problem with measures based on the gender perspective to create tools for prevention, education, and awareness, as well as effective sanctions.

Keywords: Sexual harassment, women, innovation, affirmative action, security.

Tabla de contenido

Introducción	5
Metodología	7
Resultados	8
Conclusiones y recomendaciones	13
Referencias.....	15

Introducción

El siguiente artículo presenta el Vagón Rosa de Ciudad de México (CDMX) como innovación social que aborda la violencia de género en el transporte público. Por medio de la revisión documental y tres entrevistas realizadas a mujeres usuarias. Las mujeres son consideradas actores de cambio pues tienen un rol protagónico en la organización popular, mantienen identidad y representación colectiva de interés comunes como la seguridad.

CDMX es una de las ciudades más grandes del mundo, cuenta con una amplia red de medios de transporte. El Metro de CDMX fue inaugurado el 4 de septiembre de 1969 y se convirtió en el primer sistema de metro de América Latina, dada la necesidad de una red de transporte eficiente y masivo por el crecimiento acelerado de la ciudad y a los problemas de congestión vial. Un año después, en 1970 se estableció por primera vez una zona de mujeres en el transporte público mexicano, el mismo año de la marcha de las minifaldas donde se exigía la libertad en la forma de vestir, el derecho a la equidad y participación social de las mujeres. Posteriormente, en el año 2000 el Sistema de Transporte Colectivo (STC) estableció de forma oficial los dos primeros vagones de cada metro para uso exclusivo de mujeres y menores de 12 años. En el 2007, el jefe de Gobierno del Distrito Federal, Marcelo Ebrard, puso en marcha el programa “Acoso Cero”, que incluía la asignación del tercer vagón, e incluyó a las personas con capacidades diferentes (Sistema de Transporte Colectivo, 2011).

Esta iniciativa se conoce como el Vagón Rosa, la cual es una innovación social debido a que surge como solución a la problemática del acoso sexual en el metro. “A menudo, la innovación social consiste en la reconstrucción y la reutilización de las ideas existentes” (European Unión, 2012) citado en (Hernández, José; Tirado, P; Ariza, A., 2016, p.177) en ese sentido la estructura sigue siendo la original de los vagones del metro creado en 1969. Presenta

tipología de creatividad, pues se apoya en creación de nuevos objetos (espacios) para fines sociales, basándose en la estrategia de la discriminación positiva, esta tiene como propósito remediar las desigualdades históricas y estructurales en contra de ciertos grupos en la sociedad, en este caso las mujeres, a través de la implementación de medidas que otorgan beneficios.

La división de espacios se puede considerar una medida extrema, pero necesaria para evitar el acoso en el transporte de forma directa, de esta manera el Vagón Rosa brinda un espacio seguro para las mujeres, personas con discapacidades, adolescentes, niñas y niños.

Según cifras de INEGI (2021) “a nivel nacional, del total de mujeres de 15 años y más, 70.1 % han experimentado al menos un incidente de violencia y/o acoso” (p.3). En este sentido, el acoso sexual se puede definir como “cualquier comportamiento -físico o verbal- de naturaleza sexual que tenga el propósito o produzca el efecto de atentar contra la dignidad de una persona” (CNDH MÉXICO, 2017, p. 13).

CDMX es de las entidades con más casos de acoso sexual, en 2022 concentró más del 13% de los incidentes registrados (INEGI,2021). Sin embargo, “la cifra negra para los delitos de índole sexual supera el 99%, donde la impunidad, el poco seguimiento de algunas autoridades y el desconocimiento jurídico dejan a las víctimas en un estado de incertidumbre y desamparo” (Colín, 2023, p. 1). Esta problemática tiene impacto en la vida de las víctimas, ya que causa inseguridad y miedo lo que limita su libertad y su capacidad para desplazarse por la ciudad, genera que las mujeres modifiquen sus rutinas, lo que incluye cambios en su vestimenta y la inclusión de elementos de autodefensa, puede llegar a tener efectos psicológicos y emocionales a largo plazo como ansiedad, depresión y trastorno de estrés postraumático. También tiene implicaciones sociales amplias, contribuye a la normalización de comportamientos violentos y discriminatorios, perpetua las desigualdades y reproduce los estereotipos de género dañinos.

Metodología

En este artículo académico se utilizó la sistematización de experiencias, Jara O. (2018) la define como “el proceso de reflexión y análisis crítico de una experiencia, que busca comprenderla en su complejidad, identificar sus aprendizajes y lecciones, y extraer principios y criterios que orienten la acción futura”(p.187).

Se realizó revisión documental de 20 publicaciones y tres entrevistas. Según, Hernández Sampieri (2006) la entrevista, es una reunión para intercambiar información entre el entrevistador y el entrevistado. Para ella se crearon 8 preguntas orientadoras, la cual se realizó a tres mujeres entre los 20 y 50 años, dos mexicanas y una colombiana, todas usuarias continuas del metro, esto permitió conocer en profundidad la experiencia de las usuarias.

El análisis de la información ocurre durante la recolecta de datos, de modo que se pueda generar una comprensión del material primario recogido al transcribir la entrevistas. Del mismo modo con la revisión de literatura disponible.

Posteriormente se identificó el grado de maduración de la innovación social, trabajando sobre la propuesta de comparación que hace el libro construyendo la innovación social de Jailler & otros (2017) entre los TLR para diseños de innovación tecnológicos y la propuesta para TLR en innovación social.

Resultados

El Vagón Rosa, se encuentra en esta fase, TRL 8 - Sistema completo y cualificado / validación social finalizada y valorada por la comunidad, esta innovación ha sido probada y opera plenamente, lo que permite valorar los resultados y beneficios de su aplicación por parte de organismos internacionales, nacionales y organizaciones sociales como lo son el Sistema de Transporte Colectivo Metro, la Fiscalía General, la Secretaría de Movilidad y la Secretaría de las Mujeres, encargados de realizar informes y sistematizar los resultados para generar acciones desde el gobierno nacional. A nivel internacional, por ejemplo, la Encuesta sobre la Violencia Sexual en el Transporte y Otros Espacios Públicos en la Ciudad de México realizada por ONU Mujeres (Gobierno de la Ciudad de México, 2022).

Las cifras de acoso sexual y violencia contra la mujer en CDMX son el resultado de una compleja combinación de factores sociales, culturales y estructurales. Aunque es importante tener en cuenta que la violencia contra las mujeres ocurre en diferentes lugares y contextos. Uno de los factores clave es la persistente desigualdad de género y los roles de género arraigados en la sociedad, estos roles, que a menudo perpetúan estereotipos y normas de comportamiento discriminatorias, pueden fomentar actitudes y comportamientos que contribuyen a la violencia contra las mujeres. Además, la falta de conciencia y educación sobre el consentimiento y la igualdad de género puede alimentar una cultura que tolera y normaliza la violencia. Otro aspecto relevante es la existencia de espacios públicos inseguros, la falta de iluminación adecuada, la falta de presencia policial y la falta de infraestructuras diseñadas pensando en la seguridad de las mujeres pueden contribuir a un entorno propicio para el acoso y la violencia.

Además, es importante mencionar que el subregistro y la falta de denuncia de los casos de violencia también pueden influir en las estadísticas, las barreras sociales, culturales y legales

que enfrentan las mujeres para denunciar estos delitos pueden llevar a una infraestimación de la magnitud real del problema.

En CDMX de acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y de Geografía (INEGI) y la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH), las formas de violencia reportadas con más frecuencia en el transporte público fueron “piropos o frases ofensivas (74%), tocamientos o manoseos sin consentimiento (58%), sentir miedo de ser atacadas o abusadas (14%). El 79.4% de las mujeres capitalinas se sientan inseguras de transitar en la calle (ONU Mujeres, 2017, p. 1).

Tomando en cuenta lo anterior, la pirámide de Maslow establece una serie de necesidades humanas jerarquizadas. La seguridad es considerada una necesidad básica y se encuentra en el segundo nivel de la pirámide, esta categoría incluye la necesidad de seguridad física y emocional. Algunos ejemplos son la protección contra el peligro físico y la ausencia de amenazas o violencia. Maslow argumenta que cuando las necesidades básicas de seguridad no están satisfechas, las personas pueden sentirse ansiosas, inseguras o temerosas, lo que puede afectar su bienestar y desarrollo personal (Gómez, 2022).

En ese sentido, el acoso sexual en el transporte público se puede analizar desde un enfoque psicosocial, el cual busca examinar tanto las características individuales de las personas involucradas como los factores sociales y culturales que contribuyen al acoso sexual en este contexto específico.

Desde la perspectiva psicológica, se exploran las experiencias y reacciones emocionales de las víctimas y los agresores. Las víctimas pueden experimentar una variedad de respuestas emocionales, como miedo, vergüenza, culpa, ansiedad y trauma, también pueden experimentar consecuencias psicológicas a largo plazo, como trastorno de estrés postraumático o depresión.

En cuanto a los agresores, se analizan los factores individuales, como las actitudes hacia las mujeres, las dinámicas de poder y las distorsiones cognitivas que pueden llevar a comportamientos de acoso sexual, como la conducta antisocial o la falta de empatía.

Desde el punto de vista social, se investigan los factores culturales y estructurales que perpetúan el acoso sexual en el transporte público. Esto incluye la desigualdad de género, las normas sociales y la socialización de roles de género, además, se analizan las dinámicas de poder y el impacto de la cultura del machismo en la tolerancia y normalización del acoso sexual.

El enfoque psicosocial también considera las estrategias de intervención para abordar el acoso sexual en el transporte público, como la implementación de políticas y medidas de seguridad en el transporte, la educación, la concientización, la promoción de cambios culturales y sociales que promuevan la igualdad de género y el respeto.

El Vagón Rosa, es una solución tangible y práctica a un grave problema que afecta a la vida de las mujeres en CDMX al proporcionar un espacio designado exclusivo para su uso. También es un símbolo de solidaridad y apoyo a los derechos de la mujer y la igualdad de género. Esta innovación social ha sido replicada en Tokio, Brasil, India, Malasia y Egipto, precisamente para evitar la violencia sexual que se comete en estos espacios (Emol, 2022). Además, a nivel local el gobierno de la ciudad ha colaborado con transferencia de conocimiento a otros gobiernos como es el caso de Nuevo León (Gobierno de Nuevo León).

Sobre la receptividad, se han presentado casos de hombres que usan los espacios de la zona de mujeres como protesta a los privilegios, aunque el Vagón Rosa también está destinada a los adultos mayores, menores de 12 años y personas con discapacidades (Publimetro, 2022).

Las principales críticas del Vagón Rosa son: 1) Discriminación de género ya que se les prohíbe a los hombres el acceso y no cuentan un vagón propio. 2) Falta de efectividad para

prevenir la violencia y el acoso sexual en el transporte público, pues los agresores encuentran otros espacios. 3) Rechazo a la comunidad LGBT+. 4) Refuerzo de estereotipos de género al asumir que las mujeres son las únicas que pueden ser víctimas de violencia sexual en el transporte.

La opinión de las usuarias es un aspecto fundamental para considerar la receptividad del Vagón Rosa, según las entrevistas realizadas se concluye que este espacio diferenciado ha logrado brindar un ambiente agradable y seguro, donde las mujeres pueden compartir su trayecto con otras mujeres, generando un sentimiento de protección y confort. Sin embargo, es importante reconocer que esta medida no soluciona todos los problemas de seguridad a los que están expuestas las mujeres en la ciudad.

Las necesidades que cubre el Vagón Rosa según las usuarias entrevistadas son garantizar la seguridad de las mujeres que utilizan transporte público a diario, teniendo en cuenta los alarmantes antecedentes de violencia y acoso. El Vagón Rosa les permite llegar a su trabajo, escuela o casa sin temor, además, envía un mensaje claro, el gobierno está tomando medidas concretas para garantizar su seguridad y bienestar. No obstante, argumentan que es importante seguir trabajando en erradicar la cultura de machismo que incentiva la violencia de género y en cambio promover una cultura de respeto.

A pesar de que el Vagón Rosa ha tenido éxito en prevenir acoso dentro del vagón, las mujeres siguen siendo vulnerables al salir de este, lo cual demuestra que se requieren medidas adicionales para abordar el problema. Afirman que, la diferencia de movilidad de un vagón mixto a el rosa es el sentimiento de incomodidad y vulnerabilidad al estar rodeadas de hombres, los riesgos sufrir de violencia y acoso, el Vagón Rosa también evita la necesidad de cubrirse o llevar armas de defensa. Las entrevistadas, proyectan que surjan iniciativas para implementar

medidas educativas que aborden la violencia de género, con el fin de disminuir la discriminación y fomentar el respeto y la igualdad.

Esta innovación esta soportada desde la discriminación positiva, diferentes autores sobre estudios de género han analizado la efectividad y las implicaciones de esta estrategia, por su parte, Fraser (1997) aboga por la discriminación positiva como un medio para corregir las desigualdades estructurales y promover la redistribución de recursos. Argumenta que es necesario reconocer y rectificar las injusticias pasadas y presentes para lograr una verdadera igualdad. Mientras que, Young (1990), cuestiona la efectividad, argumenta que la discriminación positiva puede ser efectiva para remediar las desigualdades inmediatas, pero no es suficiente para abordar las causas estructurales de la desigualdad de género.

“El transporte rosa, por otro lado, no tiene la meta de proteger a la mujer, sino de cambiar la imagen de ésta y darle una oportunidad de demostrar su poder, capacidad y papel como ciudadana.” (Dunckel-Graglia, 2013, p. 174).

Por último, según la teoría de la identidad social propuesta por Tajfel & Turner (1979) los conflictos entre grupos surgen cuando las personas buscan mantener y mejorar la identidad social positiva de su propio grupo. Para lograrlo, pueden recurrir a la discriminación y la exclusión de los grupos externos. Tajfel argumenta que esta discriminación se basa en la necesidad de resaltar las diferencias entre los grupos y exaltar la propia identidad grupal. En este sentido la discriminación positiva puede tener un impacto positivo en la identidad social de los individuos pertenecientes a grupos discriminados. Al recibir un trato favorable y oportunidades adicionales, los individuos pueden sentirse valorados y conectados con su grupo de pertenencia, lo que fortalece su autoestima y bienestar.

Conclusiones y recomendaciones

El Vagón Rosa es una innovación social basada en la estrategia de discriminación positiva, la cual busca remediar las desigualdades históricas y estructurales en contra de ciertos grupos en la sociedad, en este caso las mujeres, a través de la implementación de políticas y medidas que otorgan beneficios especiales o ventajas a estos grupos. La discriminación positiva, puede ser una herramienta efectiva para abordar la desigualdad de género, sin embargo, es necesario abordar las causas estructurales para lograr un cambio real y sostenible.

Esta innovación se encuentra en esta fase, en la fase TRL 8 - Sistema completo y cualificado / validación social finalizada, la iniciativa ha sido probada y opera plenamente, el gobierno de la ciudad realiza a través de diferentes entidades la valoración y evaluación de los resultados y beneficios a la comunidad. La iniciativa ha sido objeto de replicación tanto a nivel internacional en otros países, como a nivel local en diferentes entidades federativas. Además, se ha extendido a otros medios de transporte de la ciudad.

El Vagón Rosa brinda a las mujeres sentimiento de seguridad al movilizarse, ya que les brinda un espacio diferenciado en el metro de la CDMX. Sus principales debilidades resultan del hecho en que no trata la problemática de violencia y agresiones de raíz, no elimina el acoso, solo crea un espacio sin él. Las necesidades que cubre el Vagón Rosa según las usuarias entrevistadas son garantizar la seguridad de las mujeres que utilizan transporte público a diario, teniendo en cuenta los alarmantes antecedentes de violencia y acoso. No obstante, argumentan que es importante seguir trabajando en erradicar la cultura de machismo que incentiva la violencia.

Para finalizar, las recomendaciones a la innovación son:

Fortalecer las evaluaciones periódicas a través de encuestas y consultas a las usuarias, para identificar áreas de mejora y ajustar las políticas y medidas implementadas. Relacionado

con lo anterior, establecer alianzas con organizaciones para recibir asesoramiento y colaboración en el diseño de políticas y estrategias de mejora.

Implementar sistemas de monitoreo para ampliar el espacio seguro, incluir la instalación iluminación, cámaras de seguridad y botones de pánico para que las usuarias puedan pedir ayuda de manera inmediata y disuadir el comportamiento acosador, las grabaciones pueden ser utilizadas como evidencia en caso de denuncias y procesos judiciales.

Educar sobre el propósito y la importancia del Vagón Rosa, como medida para abordar el acoso y brindar un espacio seguro para las mujeres, aclarar que no es una medida de exclusión, sino una forma de garantizar la seguridad, una necesidad básica.

Promocionar los espacios mixtos para evitar la sensación de exclusión. De igual manera, promover la idea de que la seguridad y el respeto en el transporte público son responsabilidad de todos, destacar que tanto hombres como mujeres tienen un papel importante en la construcción de un entorno seguro y libre de acoso.

Campañas de concientización en los medios de comunicación, redes sociales y en los propios medios de transporte público, estas deben educar a la población sobre el acoso sexual, sus efectos negativos y la importancia de denunciarlo. Hacer visibles las sanciones más estrictas para enviar un mensaje claro de que el acoso sexual no será tolerado.

Formación y capacitación del personal de seguridad y otros empleados del transporte público sobre cómo identificar y abordar el acoso sexual, esto incluye proporcionarles herramientas para intervenir de manera segura y eficaz en situaciones de acoso. También, aumentar la presencia de personal de seguridad en las estaciones y en los vagones.

Fomentar la participación de la comunidad, esto puede incluir la creación de comités o grupos de voluntarios que estén atentos a posibles casos de acoso y brinden apoyo a las usuarias.

Referencias

- Alpizar, F. A. (2016). *La metodología participativa para la intervención social: Reflexiones desde la práctica*. Universidad Nacional, Heredia, Costa Rica:
file:///C:/Users/pmexico2/Downloads/Dialnet-LaMetodologiaParticipativaParaLaIntervencionSocial-5585469.pdf
- CNDH MÉXICO. (2017). *HOSTIGAMIENTO SEXUAL Y ACOSO SEXUAL*.
<https://appweb.cndh.org.mx/biblioteca/archivos/pdfs/Hostigamiento-Acoso-Sexual.pdf>
- Colín, J. L. (2023). *Al alza registros de acoso sexual en CDMX, aunque cifra negra supera el 99%*. Publimetro: <https://www.publimetro.com.mx/noticias/2023/02/10/cdmx-al-alza-registros-de-acoso-sexual-cifra-negra-supera-el-99/#:~:text=Datos%20del%20Instituto%20Nacional%20de,sexual%20de%20forma%20o fensiva%20o>
- Dunckel-Graglia, A. (2013). *Rosa, el nuevo color del feminismo: un análisis del transporte exclusivo para mujeres*. La ventana vol.4 no.37 Guadalajara ene./jun:
https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-94362013000100007
- Emol. (2022). *¿Vagones exclusivos para mujeres?: Retorna debate por eventual medida ante acoso sexual en el transporte público*. <https://acortar.link/HcNQ1q>
- Fraser, N. (1997). *Justice interruptus*. New York: Routledge.
- Gobierno de la Ciudad de México. (2022). *Alerta por Violencia contra las Mujeres*.
https://semujeres.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Informe_Alerta_mayo_2022.pdf
- Gobierno de Nuevo León. (s.f.). *Viaja segura en el vagón rosa*.
<https://www.nl.gob.mx/campanas/viaja-segura-en-el-vagon-rosa>

- Gómez, S. M. (2022). *Percepción de la jerarquía de necesidades de Maslow y su relación con los factores de atracción y retención del talento humano*. Contaduría y Administración, [S.l.], v. 68, n. 1, p. e377, nov. 2022. ISSN 2448-8410.:
<http://dx.doi.org/10.22201/fca.24488410e.2023.3416>.
- Hernández, José; Tirado, P; Ariza, A. (2016). *El concepto de innovación social: ámbitos, definiciones y alcances teóricos*. Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa, núm. 88: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=17449696006>
- INEGI. (2021). *Violencia contra las mujeres en México*.
<https://www.inegi.org.mx/tablerosestadisticos/vcmm/>
- Jara, O. (1996). *Tres posibilidades de sistematización. Comprensión, aprendizajes y teorización*. En: *Aporte 44. Sistematización recientes búsquedas. Dimensión educativa*.
https://centroderecursos.alboan.org/ebooks/0000/0589/6_CEA_POS.pdf
- Jara, O. H. (2018). *La sistematización de experiencias: práctica y teoría para otros mundos posibles*. Bogotá: Centro Internacional de Educación y Desarrollo Humano - CINDE.
<https://repository.cinde.org.co/bitstream/handle/20.500.11907/2121/Libro%20sistematizacio%CC%81n%20Cinde-Web.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Milenio. (2018). *Usuarios rechazan vagón rosa en Metro, asegura ONG*.
<https://www.milenio.com/estados/usuarios-rechazan-vagon-rosa-metro-asegura-ong#:~:text=Usuarios%20rechazan%20vag%C3%B3n%20rosa%20en%20Metro%2C%20asegura%20ONG,no%20es%20soluci%C3%B3n%20al%20acoso%20en%20el%20transporte>.
- Navarrete, S. (2019). *Habrà sanción por invadir espacios de mujeres en el transporte, advierte la CDMX*. EXPANSIÓN, S.A.: <https://politica.expansion.mx/cdmx/2019/09/25/habra->

sancion-por-invasión-espacios-de-mujeres-en-el-transporte-advierte-la-cdmx#:~:text=Para%20inhibir%20el%20acoso%20dentro%20del%20Metro%20y,arresto%20o%20una%20multa%20de%20hasta%202%2C534%20pesos.

ONU Mujeres. (2017). *ONU Mujeres y el Gobierno de la Ciudad de México lanzan campaña contra el acoso sexual que padecen mujeres y niñas en el transporte público.*

<https://mexico.unwomen.org/es/noticias-y-eventos/articulos/2017/03/camapana-acoso-sexual#:~:text=ONU%20Mujeres%20y%20el%20Gobierno%20de%20la%20Ciudad,Santo.%20Fecha%3A%20Jueves%2030%20de%20marzo%20de%202017>

Publimetro. (2022). *'Si yo quiero, soy mujer', se excusa hombre en vagón rosa del Metrobús tras discusión de mujeres.* <https://www.publimetro.com.mx/noticias/2022/08/02/cdmx-mujeres-discuten-en-vagon-rosa-por-hombres-que-ocupan-lugares/>

Sistema de Transporte Colectivo. (2011). *Separación de hombres y mujeres.*

<https://www.metro.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/separacionn-de-hombres-y-mujeres>

Tajfel, H., & Turner, J. (1979). *An Integrative Theory of Intergroup Conflict*. New York: Organizational identity.

Young, I. M. (1990). *Justicia y política de la diferencia*. Princeton, New Jersey: Princeton University Press.