

**VAGONES EXCLUSIVOS PARA MUJERES EN SISTEMAS DE METRO:
ENTRE PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD Y LÍMITES ESTRUCTURALES.
EVIDENCIA INTERNACIONAL Y REFLEXIONES PARA LIMA**

Lucia Salome Córdova Chavez
<https://orcid.org/0000-0002-5619-6183>
Universidad Nacional de Ingeniería
luciacordovach@gmail.com

Recibido: septiembre, 2025.
Aceptado: noviembre, 2025.

RESUMEN

Este artículo analiza la separación espacial por género en sistemas de metro, como respuesta al acoso sexual en el transporte público. Con base en un estudio comparativo estructurado en cinco dimensiones (diseño operacional, gobernanza y fiscalización, medidas complementarias, resultados reportados y controversias), se revisan cinco casos internacionales (Ciudad de México, Tokio, Dubái, El Cairo y Río de Janeiro), junto con una línea base para Lima, con el fin de identificar logros, límites y condiciones de transferibilidad. Los resultados muestran que los espacios exclusivos incrementan consistentemente la percepción de seguridad y la comodidad de las usuarias, y, en contextos de alta demanda, pueden favorecer recorridos más largos. Sin embargo, su efectividad estructural es acotada: el acoso persiste en microespacios del viaje (accesos, andenes, pasillos de transbordo), las denuncias se mantienen bajas, y un diseño operativo insuficiente (número de vagones, horarios, cobertura) puede saturar los vagones mixtos o desplazar la violencia. Además, su aceptación social y su cumplimiento dependen de la capacidad institucional para fiscalizar y sostener medidas complementarias. Para Lima, se propone implementar pilotos evaluables en hora punta, articulados con un régimen sancionador claro, vigilancia reforzada, mejoras en accesos y campañas de corresponsabilidad, junto con mediciones rigurosas de impacto que determinen su viabilidad antes de cualquier escalamiento.

Palabras clave: transporte público, género, acoso sexual, segregación espacial, Lima.

WOMEN-ONLY CARRIAGES IN METRO SYSTEMS: BETWEEN PERCEIVED SAFETY AND STRUCTURAL LIMITATIONS. INTERNATIONAL EVIDENCE AND LESSONS FOR LIMA

ABSTRACT

This article analyzes gender-segregated spaces in metro systems as a response to sexual harassment in public transport. Based on a comparative study structured across five dimensions (operational design, governance and enforcement, complementary measures, reported outcomes, and controversies), it reviews five international cases (Mexico City, Tokyo, Dubai, Cairo, and Rio de Janeiro) together with a baseline analysis for Lima, with the aim of identifying achievements, limitations, and transferability conditions. The findings show that women-only cars consistently increase users perceived safety and comfort, and, in high-demand contexts, may support longer and more continuous trips. However, their structural effectiveness is limited: harassment persists in micro-spaces of the journey (station entrances, platforms, transfer corridors), reporting rates remain low, and suboptimal operational design (number of cars, service hours and coverage) can overcrowd mixed cars or displace violence. Moreover, social acceptance and compliance depend on the institutional capacity to enforce and sustain complementary measures. For Lima, the article proposes implementing evaluable peak-hour pilots, coupled with a clear sanctioning regime, reinforced surveillance, improved station access, and co-responsibility campaigns, along with rigorous impact assessments to determine the measure's viability before any potential scale-up.

Keywords: Public Transport, Gender, Sexual Harassment, Spatial Segregation, Lima.

INTRODUCCIÓN

La movilidad urbana es uno de los pilares para el desarrollo de las ciudades. Siguiendo a Gutiérrez (2012: 68), se entiende como “una práctica social de desplazamiento entre lugares con el fin de concretar actividades cotidianas”. Desde una perspectiva analítica, implica el traslado de personas y bienes, y articula la demanda de viaje (deseos y/o necesidades de desplazarse) con las capacidades para satisfacerlas. Estas capacidades pueden ser objetivas (ingresos, tiempo, cobertura y frecuencia del sistema, tarifas, entre otros) y subjetivas (información, habilidades para usar el sistema, percepción de seguridad y confianza). Producto de la interacción entre demanda y capacidades se configuran las condiciones efectivas de acceso de los distintos grupos sociales a sus actividades diarias (Gutiérrez 2012: 68). En consecuencia, una red de transportes amplia no garantiza por sí sola mayor movilidad si las capacidades de las personas son insuficientes. Por el contrario, capacidades individuales elevadas no se traducen en desplazamientos cuando la oferta de transporte es limitada o se percibe insegura.

Al profundizar en las capacidades subjetivas, se constata que el transporte no es neutro en términos de género. Las normas y roles de género condicionan quién se mueve, cómo, cuándo y para qué. En consecuencia, las mujeres presentan patrones

de movilidad más complejos y diversos que los varones. Sus desplazamientos suelen involucrar cadenas cotidianas de cuidado, trayectos poligonales, interdependientes e intermodales, así como temporalidades no lineales. La planificación del transporte, marcada históricamente por un sesgo androcéntrico, ha tendido a invisibilizar estas particularidades al privilegiar los desplazamientos laborales unidireccionales sobre otros tipos de viajes (Ortiz et al. 2021: 14-18). Esta configuración diferenciada se traduce en mayores restricciones de tiempo, previsibilidad, confort y seguridad para mujeres, lo que limita su acceso efectivo a la ciudad. En ese punto, la inseguridad, en particular el acoso en el transporte, opera como una barrera decisiva que condiciona las capacidades subjetivas y el uso del sistema.

En el contexto peruano, el acoso en el transporte público presenta prevalencias altas y persistentes. Un sondeo internacional realizado por Thomson Reuters Foundation en colaboración con YouGov situó a Lima en el tercer lugar del ranking de ciudades con sistemas de transporte más peligrosos para las mujeres (BruceLockhart 2016), junto con Ciudad de México y Bogotá. El estudio comparó 16 de las 20 ciudades más grandes del mundo e informó proporciones cercanas al 60% de acoso físico durante los desplazamientos (Bruce-Lockhart 2016). A nivel nacional, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) indicó que “en Lima y Callao, 7 de cada 10 mujeres han sido víctimas de acoso sexual en el transporte público en algún momento de sus vidas” (MTC 2020: 8). Reportes operativos de la Autoridad de Transporte para Lima y Callao (ATU) registraron 208 atenciones por acoso en servicios de transporte masivo como el Metropolitano, los corredores complementarios y la Línea 1 del Metro (ATU 2023).

Ante esta problemática, el análisis se centra en la seguridad personal, en particular en el acoso en el transporte público, entendido como un condicionante de las capacidades subjetivas del viaje. El artículo evalúa la funcionalidad de los vagones exclusivos para mujeres como medida específica de gestión del riesgo en sistemas de transporte masivo, con énfasis en el metro. Para ello, se desarrolla una comparación de cinco experiencias internacionales (Ciudad de México, Tokio, Dubái, El Cairo y Río de Janeiro), utilizando a Lima como contexto de referencia. La investigación organiza el análisis en una matriz de cinco dimensiones: a) diseño operacional del servicio; b) gobernanza y fiscalización; c) medidas complementarias; d) resultados reportados; e) controversias y efectos no deseados. El objetivo es identificar patrones comunes y diferencias entre los casos, con el fin de evaluar transferibilidad y pertinencia de esta política al contexto peruano.

En coherencia con ello, se plantean dos preguntas de investigación: 1) ¿Cuáles son las condiciones que determinan la transferibilidad de la implementación de vagones exclusivos para mujeres al contexto de Lima?; 2) ¿Qué factores operativos e institucionales explican los principales logros y limitaciones de los vagones exclusivos en los casos internacionales revisados, y cómo pueden orientar su implementación en Lima?

Asimismo, con base en la literatura y la evidencia recopilada, se propone la siguiente hipótesis: si bien los vagones exclusivos para mujeres pueden mejorar de manera inmediata la percepción de seguridad y comodidad durante el viaje, su efectividad estructural será limitada si no se implementan con un diseño operativo adecuado, mecanismos de fiscalización efectivos y medidas sostenidas. En contextos como el de Lima, su impacto dependerá no solo de la medida en sí, sino de su integración en una política más amplia de seguridad y movilidad con enfoque de género.

METODOLOGÍA

Para este trabajo, se desarrolló un estudio comparativo de casos de carácter descriptivo-explicativo, sobre la implementación de vagones exclusivos para mujeres en sistemas de metro. La investigación se sustentó en fuentes secundarias variadas (documentos normativos y operativos, literatura técnica y académica, estadísticas, reportes institucionales y prensa especializada), las cuales fueron contrastadas entre sí (triangulación) para verificar la consistencia de la información. El análisis es predominantemente cualitativo, centrado en la revisión de marcos legales y operativos en cada ciudad, complementado con la descripción de indicadores cuantitativos disponibles (por ejemplo, encuestas de victimización o percepciones de seguridad). El período considerado abarca desde la introducción del servicio de vagones exclusivos para mujeres en cada caso hasta agosto de 2025.

La unidad de análisis son los vagones exclusivos para mujeres implementados en sistemas de metro. Se seleccionaron cinco casos internacionales: Ciudad de México, Tokio, Dubái, El Cairo y Río de Janeiro, tomando además a Lima como caso de referencia para discutir la transferibilidad de la política. La selección respondió a la existencia comprobada de estos servicios y a la disponibilidad de información pública suficiente sobre su diseño y resultados. Asimismo, se buscó cubrir la diversidad geográfica e institucional (América Latina, Asia Oriental y Medio Oriente), de modo que los contrastes culturales, tamaño de red y los enfoques de gobernanza permitieran comparar diferentes diseños operativos de una misma medida.

El análisis comparativo se estructuró en cinco dimensiones, cada una operacionalizada mediante criterios específicos:

- a) *Diseño operacional del servicio*: describe las características prácticas del servicio exclusivo en cada ciudad. Se observaron los aspectos siguientes: i) cobertura temporal (días y horarios en los que rige la medida); ii) cobertura espacial, entendida como el número de vagones disponibles por tren o la cantidad de trenes/estaciones con servicio exclusivo; iii) señalización de los espacios exclusivos; iv) excepciones permitidas, como el ingreso de niños o personas con discapacidad acompañadas.

- b) *Gobernanza y fiscalización*: analiza el marco legal e institucional que sustenta y regula la medida. Se consideraron los siguientes aspectos: i) tipo de instrumento normativo que respalda la implementación (ley, reglamento, ordenanza, protocolo, etc.); ii) entidad responsable de la aplicación y fiscalización; iii) mecanismos de control o sanción, incluyendo presencia policial, protocolos de actuación y sanaciones por incumplimiento.
- c) *Medidas complementarias*: examina las acciones que refuerzan la seguridad de las usuarias más allá del vagón exclusivo. Se identificaron los siguientes aspectos: i) infraestructura de apoyo (cámaras de vigilancia, botones de pánico, módulos de atención); ii) estrategias de denuncia o asistencia (aplicaciones móviles, canales oficiales); iii) campañas comunicacionales o formativas dirigidas a la ciudadanía o al personal del sistema.
- d) *Resultados reportados*: reúne los efectos de la medida sobre la seguridad y la experiencia de viaje de las usuarias. Se incluyeron los siguientes criterios: i) indicadores de prevalencia de acoso (antes y después, si existían datos); ii) percepción de seguridad y comodidad reportadas por las usuarias; iii) frecuencia o nivel de uso del espacio exclusivo; iv) aceptación social de la medida reflejada en encuestas, estudios locales o debates públicos.
- e) *Controversias y efectos no deseados*: recoge los debates críticos y las limitaciones prácticas de la medida. Se revisaron los aspectos siguientes: i) discursos públicos o académicos sobre estigmatización, segregación o simbolismo de la medida; ii) dificultades de aplicación o incumplimiento (invasión del vagón por varones, falta de control); iii) efectos colaterales negativos como desplazamiento del acoso a otras áreas o saturación de vagones mixtos.

Triangulación y validación de fuentes

La investigación aplicó una estrategia de triangulación básica de fuentes secundarias, combinando, siempre que fue posible, información oficial, literatura académica o técnica, y reportes periodísticos o de opinión pública. Esta verificación cruzada buscó garantizar consistencia de los datos e identificar patrones significativos más allá de una sola fuente.

Dado que se trata de un estudio basado exclusivamente en información secundaria, se priorizó el uso de documentos normativos y operativos, informes institucionales, estudios especializados y artículos académicos de alta fiabilidad. En algunos casos, esta evidencia se complementó con reportes de prensa que permitieron ampliar el contexto o incorporar percepciones ciudadanas.

Limitaciones metodológicas y alcances del análisis

La disponibilidad y calidad de la información varió significativamente entre las ciudades analizadas, lo que impidió abordar todas las dimensiones con el mismo nivel de profundidad. Asimismo, se identificaron diferencias conceptuales en la definición de acoso y subregistros relevantes en contextos donde la denuncia es limitada, lo que restringe la comparabilidad directa entre casos.

En consecuencia, el estudio adopta un enfoque comparativo-descriptivo y exploratorio, centrado en los aspectos mejor documentados y en aquellos más útiles para analizar la posible transferibilidad al contexto limeño. No se pretende establecer relaciones causales ni generalizaciones concluyentes, sino aportar una lectura crítica fundamentada en la evidencia contrastada, que permita identificar patrones comunes, mecanismos institucionales y condiciones operativas relevantes para futuras políticas públicas.

LÍNEA BASE EN LIMA Y CALLAO

En Lima Metropolitana y Callao, se realizan alrededor de 24.6 millones de viajes diarios, de los cuales 12.2 millones corresponden a mujeres. El transporte público constituye el principal modo de desplazamiento (41,75%), seguido de la caminata (25,85%) (ATU 2025). En los sistemas de transporte masivo, que son el foco de este artículo, la participación femenina es la siguiente: Línea 1 del Metro de Lima (2,02%), Metropolitano (1,72%) y corredores complementarios (1,33%). Estos se articulan con una amplia red de buses convencionales (microbús/coaster, ómnibus y combis) (ATU 2025). Estos datos muestran una fuerte dependencia femenina del transporte público, lo que hace central el análisis de su seguridad y accesibilidad.

El acoso sexual en el transporte público constituye una forma de violencia persistente que afecta directamente las capacidades subjetivas de viaje de las mujeres y, en consecuencia, su acceso efectivo a la ciudad. El MTC (2020) lo define como toda conducta de connotación sexual no consentida que genera consecuencias negativas para la víctima. Estas manifestaciones pueden expresarse de forma no verbal (miradas persistentes, sonidos alusivos a la actividad sexual, silbidos, gestos), verbal (comentarios o chistes sexuales, alusiones al cuerpo o la apariencia) o física (contacto innecesario, acercamientos invasivos, arrinconamientos, persecuciones, exhibicionismo o intentos de relaciones sexuales forzadas) (MTC 2020: 14).

El mismo estudio reporta que más del 74% de las mujeres en Lima y Callao han sido víctimas de acoso en el transporte público y que la gran mayoría (85%) no denunció el hecho. Este subregistro se traduce en estrategias de evitación (cambios de trayecto, horarios o rutas) que incrementan la llamada movilidad latente (necesidades

de desplazamiento no realizadas). Estas condiciones mantienen a muchas mujeres viajando en condiciones de vulnerabilidad (en riesgo de realización, reducción o deterioro) (Gutiérrez 2012: 70).

La evolución de las respuestas frente al acoso en el transporte público puede observarse en la tabla 1, que presenta una línea de tiempo de medidas implementadas en Lima y Callao desde 2008 hasta el horizonte de este artículo (2025), abarcando desde los protocolos iniciales en el Metropolitano hasta las brigadas contra el acoso sexual previstas por el Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables (MIMP). La lectura de esta trayectoria evidencia cuatro rasgos principales:

- *Evolución progresiva.* Se pasó de medidas operativas iniciales (CCTV y patrullaje, 2008) a campañas de sensibilización (2013-2017), y, posteriormente, a la adopción de un marco legal nacional más sólido con las leyes N° 30314 y N° 30364 (2015), normas sectoriales (MTC 2019a, MTC 2019b) y estudios técnicos (MTC 2020).
- *Fragmentación institucional.* Las intervenciones han sido impulsadas por distintos actores (PNP, MIMP, MTC, ATU), en momentos desarticulados. Esta falta de continuidad ha limitado la construcción de una política integral.
- *Transición hacia la prevención.* En los últimos años, se observa un giro hacia enfoques más integrales, con el reglamento de protocolos de atención (ATU 2022), el plan piloto de filas exclusivas (ATU 2024) y las brigadas contra el acoso sexual (MIMP 2025).
- *Marco legal robusto con débil operacionalización en transporte.* A partir del Decreto Ley N° 1410 (2018), el acoso sexual se tipifica como delito en el Código Penal (art. 176-B.) No obstante, la cronología normativa y operativa no evidencia mecanismos específicos que aseguren la fiscalización y aplicación de estas sanciones en el transporte público masivo. Esto limita su eficacia disuasiva y la solidez de medidas complementarias.

Finalmente, resulta clave subrayar que Lima atraviesa un proceso de expansión de su red de metro. A la Línea 1, se suma la Línea 2, parcialmente operativa desde diciembre de 2023 (OSITRAN 2025), mientras que las Líneas 3 y 4 continúan en fase de estudios y planificación. Esta ampliación multiplicará la cobertura del sistema y la cantidad de usuarias expuestas cotidianamente. En este escenario, anticipar medidas preventivas como los vagones exclusivos constituye una oportunidad estratégica para pasar de respuestas reactivas y fragmentadas hacia una política estructural de seguridad, diseñada desde el inicio de las futuras líneas.

Fecha	Actor(es)	Medida/instrumento	Alcance
2008	Operador Metropolitano (BRT)	Protocolos de atención de acoso, CCTV y patrullaje.	Troncal y alimentadores del Metropolitano, primera respuesta operativa frente al acoso.
2013-2017	Operadores (Metropolitano y Línea 1 del Metro) y Policía Nacional del Perú (PNP)	Campañas de prevención y sensibilización: "Yo viajo segura en el Metropolitano" (2013); "Si eres víctima, denuncia" (2014-2017); "Basta de violencia contra la mujer" (2014-2017); "¡No más, alto al acoso!" (2015); "Botones de emergencia" (2017)	Mensajería en estaciones y vehículos, activaciones en hora punta; instalación de botones de auxilio (Metropolitano y Línea 1).
2015	Congreso de la República	Ley N° 30314 (prevención y sanción del acoso sexual en espacios públicos); Ley N° 30364 (prevención, sanción y erradicación de la violencia contra las mujeres).	Marco legal nacional: reconoce y sanciona el acoso sexual como forma de violencia, exige protocolos de atención y políticas sectoriales en todas las entidades (cobertura: todo espacio público, incluido transporte).
2016	Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables (MIMP)	Protocolo de los Centros Emergencia Mujer para la atención de casos de acoso sexual en espacios públicos.	Atención integral a víctimas (derivación a servicios de apoyo y soporte) y coordinación interinstitucional (aplicación nacional).
2018	Congreso de la República	Decreto Legislativo N° 1410: tipificación del acoso sexual como delito penal.	Penas de 3 a 5 años de cárcel, sanciones más severas para reincidentes o agravantes. Aplica a todos los espacios públicos (transporte incluido).
2019	Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)	R.D. N° 009 y N° 016-2019-MTC/18: avisos preventivos obligatorios contra el acoso sexual.	Colocación obligatoria de avisos en vehículos y estaciones informando la prohibición del acoso y sus sanciones (todos los servicios de transporte público).
2020	Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)	Estudio sobre seguridad y presencia de mujeres en el transporte público (línea de base para Lima y Callao)	Diagnóstico oficial del acoso y sus efectos en la movilidad; cuantifica la magnitud y brinda insumos técnicos para normas y protocolos.
2022	Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)	RPE. N° 229-2022-ATU/PE: Reglamento del protocolo de atención de acoso sexual.	Implementación de canales de denuncia, protocolos de actuación, equipos de respuesta y coordinación interinstitucional en los servicios de transporte bajo la ATU (Lima-Callao).
2024	ATU y PNP	Plan piloto de "filas exclusivas" para mujeres y personas en riesgo de acoso.	Colas de embarque exclusivas con apoyo de brigadas antiacoso para prevenir invasiones. Piloto iniciado en estaciones del Metropolitano (2024), en proceso de expansión.
2025	Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables (MIMP)	R. M. N° 201-2025-MIMP "Brigadas Contra el Acoso Sexual en el Transporte Público".	Equipos móviles de prevención y atención desplegados en el transporte público, con énfasis en la protección de niñas, niños, adolescentes y mujeres. Articulación con operadores y PNP (en implementación).

Tabla 1. Línea de tiempo de acciones institucionales frente al acoso en el transporte (Lima y Callao, 2008-2025) (elaboración de la autora basada en la normativa y documentos oficiales: Ley N° 30314 (Congreso de la República 2015a), Ley N° 30364 (Congreso de la República 2015b), Decreto Legislativo N° 1410 (Congreso de la República 2018), Resoluciones Directorales N° 009-2019-MTC/18 y N° 016-2019-MTC/18, Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 229-2022-ATU/PE, plan piloto de filas exclusivas (ATU 2024), Resolución Ministerial N° 201-2025-MIMP; así como en el Estudio sobre seguridad y presencia de mujeres en el transporte público (MTC 2020: 38, 41-44).

RESULTADOS

Tomando como referencia la línea de base de Lima y la trayectoria institucional reseñada, se presentan a continuación las experiencias de las ciudades seleccionadas. Cada caso se expone de manera sintética, destacando la magnitud del problema, el diseño de los servicios exclusivos, y los principales resultados y limitaciones reportados.

Tokio

El acoso sexual en el transporte (llamado *chikan*) es un problema histórico. En 1912 se reportaban casos y existieron trenes exclusivos para mujeres hasta 1973 (Horii & Burgess 2012: 42). A partir del año 2000, se introdujeron los *women-only cars* y, en el Tokyo Metro, la medida se implementó en 2005 durante horas punta (Tokyo Metro 2025). Las encuestas recientes muestran que el 56,3% de las mujeres han sufrido acoso en trenes o estaciones (IID 2024). Aunque los vagones exclusivos cuentan con amplia aceptación social, su efectividad se ve limitada por la disponibilidad, la persistencia del acoso en accesos y andenes, y la baja tasa de denuncias (Horii & Burgess 2012).

Ciudad de México

Presenta una de las prevalencias más altas de acosos: se estima que nueve de cada diez mujeres han sido víctimas de violencia sexual en el transporte público (Metrobús CDMX s.f.). Desde la década de 1970, se implementaron vagones exclusivos, los que, en el año 2000, se consolidaron como dos vagones por tren para mujeres, niños/as y personas con discapacidad. La medida fue acompañada por módulos de atención, video vigilancia y presencia policial (Sistema de Transporte Colectivo 2011). Los estudios reportan que el 92,7% de las usuarias considera necesaria la separación (Soto 2017). Los principales efectos positivos son mayor comodidad, ampliación de recorridos y aumento en la percepción de seguridad. No obstante, la violencia persiste en andenes y accesos, y la medida puede reforzar simbólicamente la imagen de vulnerabilidad si no se acompaña de mejoras estructurales en todo el sistema (Soto et al. 2017).

Río de Janeiro

En Brasil, el acoso en el transporte público es generalizado. Una encuesta nacional reveló que el 97% de las mujeres han sido víctimas de algún tipo de acoso (Instituto Patrícia Galvão & Instituto Locomotiva 2019, citado en Silva 2022: 15). En Río de Janeiro, la respuesta fue la creación de vagones exclusivos, establecidos por la Ley Estatal N° 4.733/2006, reforzados por normas posteriores. En 2024, se extendieron también al VLT Carioca (Câmara Municipal do Rio de Janeiro 2024). Los estudios reportan que las usuarias valoran estos vagones por brindar una mayor sensación de seguridad

y comodidad. Sin embargo, su efectividad se ve limitada por problemas de fiscalización, incumplimiento en horas pico y resistencia de algunos varones. Además, especialistas advierten que la medida, aunque significativa, puede reforzar la segregación de género y no sustituye la necesidad de políticas integrales contra la violencia en todo el sistema de transporte (Rodrigues & Vieira 2017: 135).

El Cairo

El Metro de El Cairo introdujo vagones exclusivos en 1989 poco después de su inauguración, y se convirtió en uno de los primeros sistemas en África y Medio Oriente en institucionalizar la separación de género. Desde entonces, se reserva al menos un vagón por tren durante todo el día y otro en horarios punta (Tillous 2019). A diferencia de otros casos, la medida no surgió como respuesta directa al acoso, sino como parte de una estrategia de comodidad y control social, orientada a incentivar el uso del metro frente al automóvil privado y a reforzar normas de conducta. Posteriormente, el discurso de protección frente al acoso se incorporó, pero los vagones exclusivos siguen siendo más un instrumento de regulación moral y estatal que una política de género. En consecuencia, aunque han perdurado por más de tres décadas, su existencia revela los límites de soluciones basadas únicamente en la segregación espacial (Tillous 2019).

Dubái

La introducción de vagones exclusivos para mujeres y niños/as se inscribe en un marco cultural que refuerza la segregación de género. Desde la apertura del metro en 2009, se reservan vagones exclusivos y zonas diferenciadas en andenes (SYSTRA s.f.). Estudios señalan altos niveles de cumplimiento y percepción positiva de seguridad, favorecidos por el fuerte régimen sancionador del Roads and Transport Authority (RTA) y la estricta cultura de vigilancia social (Marnicio 2016). No obstante, la medida reproduce estigmas de género y no elimina el acoso en espacios de interconexión como accesos y buses alimentadores.

En conjunto, estas experiencias muestran un amplio rango de diseños y resultados. Las tablas 2 y 3 sintetizan, respectivamente, las características operativas de los sistemas de metro y los principales atributos de los servicios exclusivos para mujeres.

Ciudad	Lima	Tokio	Ciudad de México	Río de Janeiro	El Cairo	Dubái
Inicio de operación	2011	1927	1969	1979	1987	2009
Operador	Línea 1 del Metro de Lima	Tokyo Metro Co., Ltd.	Metro CDMX - Sistema de Transporte Colectivo (STC)	Metrô Rio	Egyptian Company for metro management & operation	Dubai Metro (RTA Dubai)
Entidad reguladora	ATU, MTC, OSITRAN	Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism / Gobierno Metropolitano de Tokio	Gobierno de la Ciudad de México, Secretaría de Movilidad (SEMOVI)	AGETRANSP / Gobierno Estatal de Río	Autoridad Ferroviaria de Egipto	Roads and Transport Authority (RTA)/ Gobierno de Dubái
Longitud de la red (km)	33	195	226,5	57	65,6	89,6
Líneas	1	9	12	3	2	2
Estaciones	26	180	195	41	55	55
Promedio de pasajeros diarios (en miles), (2024)	600	6,840	3,200	631	1,000 (Línea 1) – 1,380 (Línea 2)	755

Tabla 2. Características operativas e institucionales de los sistemas de metro analizados (elaboración de la autora basada en información institucional de Línea 1 del Metro de Lima (s.f.), Diario Oficial *El Peruano* [2024]; Tokyo Metro [2025]; Sistema de Transporte Colectivo [2024]; Metro Rio [s.f.] y Prefeitura do Rio de Janeiro - Data.Rio [2025]; Egyptian Company for Metro Management and Operation [s.f.]; y Damac Properties [2024]).

Ciudad	Tokio	Ciudad de México	Río de Janeiro	El Cairo	Dubái
Diseño operacional	Un vagón exclusivo en horas punta; señalización visible; acceso a mujeres, escolares y personas con discapacidad (y acompañantes).	Dos a tres vagones exclusivos; señalización visible; acceso a mujeres, niños/as <12, y personas con discapacidad.	Un vagón exclusivo en horas punta; señalización visible; acceso a mujeres, personas con identidad de género femenino, menores acompañados <12 años, y personas con discapacidad con acompañante.	Dos vagones exclusivos (4º y 5º coche); uno permanente y otro mixto tras las 21:00; señalización visible; acceso solo a mujeres, niños/as <12, y personas con discapacidad y acompañantes).	Un vagón exclusivo permanente, señalización visible, acceso a mujeres de todas las edades y niños < 12 años. Prohibido ingreso a hombres, salvo por error, con sanción inmediata.
Gobernanza y fiscalización	Ministerio de Justicia: chikan delito penal; hasta 6 meses de cárcel o ¥500 000 multa (~ USD 3,300); hasta 10 años en reincidencia; apoyo de staff y control social en estaciones.	Juzgados cívicos de la CDMX: sanciones por invadir vagones exclusivos conforme a la Ley de Cultura Cívica: multa de 21-30 UMA's (~ USD 127-181), arresto de 25-36 hrs. o trabajo comunitario de 12-18 hrs.	Juzgados y Policía Militar de RJ: invasión sancionada con multas de R\$ 55 a R\$ 1.152 (~ USD 11-230), retiro inmediato y penalidades administrativas; concesionarias multadas si no garantizan el servicio.	Ministerio de Transporte de Egipto: aplicación institucional y control en estaciones; sin sanciones específicas más allá del retiro.	Roads and Transport Authority (RTA): aplica sanciones por invasión; multa de 100 AED (~ USD 27) y posibilidad de penalidades mayores en reincidencia.
Medidas complementarias	Campañas de sensibilización, cámaras de seguridad, botones de emergencia en vagones y Apps de denuncia.	Módulos de atención, botones de auxilio, cámaras de videovigilancia y programa Viajemos Seguras	Campañas educativas, capacitación de personal y vigilancia policial.	Señalización visible, personal de estación y campañas oficiales ligadas a orden social y moral.	CCTV en estaciones y trenes, personal de seguridad, campañas de concienciación sobre normas sociales.
Resultados reportados	En 2024: 56,3% mujeres, 15,2 % hombres y 35,7% no binarias con experiencias de <i>chikan</i> en trenes o estaciones. 12,4% de usuarios declaró victimización.	92,7% usuarias considera necesaria la medida; se reporta mayor seguridad y comodidad. Solo 9,3% de víctimas presenta denuncia.	97% de mujeres reportó acoso en transporte público; usuarias perciben mayor seguridad y comodidad en vagones exclusivos.	Medida consolidada por más de 30 años; percibida como protección básica frente al acoso.	Alta percepción de seguridad y cumplimiento, atribuida al régimen sancionador y la fuerte cultura de vigilancia social.
Controversias y efectos no deseados	Segregación no resuelve acoso; persiste en accesos/ andenes; >50% no denuncia por tiempo o trámite.	Persistencia de acoso en otras áreas; refuerzo simbólico de victimización; incremento relativo de violencia física en otros vagones.	Persistencia de acoso en accesos; incumplimiento frecuente en horas pico; riesgo de reforzar estigmas y desplazar la violencia a otros espacios.	No surgió de demandas feministas sino de control estatal; persiste el acoso en accesos y buses; refuerza la segregación de género sin atacar causas estructurales.	Medida refuerza la segregación de género; no elimina el acoso en accesos, buses alimentadores o espacios públicos.

Tabla 3. Síntesis comparativa de vagones exclusivos para mujeres y niñas/níños en sistemas de metro (elaboración de la autora basada en IID [2024], Tokyo Metro [2025], Soto et al. [2017], Câmara Municipal do Rio de Janeiro [2024], Silva [2022], Rodrigues & Vieira [2017], Tillous [2019], RTA [s.f.], Gulf News [2015]).

DISCUSIÓN

Dimensión operativa y cultural

Los sistemas de metro analizados muestran contrastes significativos tanto en su escala como en el contexto cultural en que se insertan. Tokio y Ciudad de México, redes maduras y con alta demanda, lograron institucionalizar los vagones exclusivos como parte de políticas sostenidas. En cambio, en Río de Janeiro y El Cairo –sistemas intermedios–, la continuidad ha sido más frágil y dependiente de coyunturas políticas. En Dubái, con una red reciente y más pequeña, la medida se percibe como incipiente. Estas diferencias operativas se entrelazan con factores culturales.

Mientras que, en Dubái y El Cairo, la segregación por género se apoya en normas sociales y religiosas que estructuran la vida pública, en Tokio, surge como respuesta a la presión social para enfrentar el *chikan*, y, en Ciudad de México y Río de Janeiro, se produce gracias a la movilización ciudadana frente al acoso. Esta combinación de condiciones técnicas y socioculturales explica por qué en algunos sistemas consolidan los servicios exclusivos como políticas permanentes, mientras que en otros enfrentan cuestionamientos sobre su sostenibilidad.

Patrones comunes

Mas allá de las diferencias operativas y culturales, en todos los casos, la medida ha contribuido a mejorar la percepción de seguridad de las usuarias y a legitimar la idea de un espacio protegido frente al acoso. Las encuestas respaldan esta valoración: 92,7% en Ciudad de México (Soto et al. 2017: 37); 90% en el Cairo (UN-Habitat 2021: 6); cerca del 70% en Tokio (Beh Lih Yi & Reid 2018); y una alta aceptación en Río (Kondylis et al. 2025) y Dubái (Marnicio 2016). Estos resultados muestran que la separación espacial se convierte en una respuesta pragmática y socialmente aceptada cuando el acoso es masivo y sostenido. Además, el uso cotidiano integra esta medida en las rutinas de viaje, lo que genera efectos de mayor comodidad, continuidad de trayectos y ampliación de recorridos, como se documenta en Ciudad de México (Soto 2017).

Este patrón coincide con los planteamientos de Gutiérrez (2012) sobre la importancia de las capacidades subjetivas del viaje, en particular la percepción de seguridad y confianza como elementos centrales para que las mujeres puedan ejercer su derecho a la movilidad de manera plena. El incremento en la sensación de control y previsibilidad durante el trayecto constituye un mecanismo que reduce la movilidad latente (evitación de viajes por miedo), aun cuando el riesgo objetivo persista en otros espacios del sistema.

Otro rasgo compartido es el rol simbólico de la medida. Los vagones exclusivos funcionan como un reconocimiento explícito de que el acoso constituye un problema público que requiere intervención institucional. En línea con Ortiz y colaboradores

(2021), esta visibilización tensiona el sesgo androcéntrico histórico del transporte y abre paso a medidas que incorporan la perspectiva de género en el diseño y gestión de la movilidad urbana.

Factores diferenciadores

Las principales variaciones radican en el diseño operativo y la capacidad institucional de fiscalización. Mientras en Ciudad de México, El Cairo y Dubái los vagones exclusivos son permanentes, en Tokio y en Río de Janeiro, su aplicación se restringe a las horas punta, lo que limita su alcance. En materia de sanciones, Ciudad de México, Rio y Dubái establecen multas explícitas por la invasión de los vagones exclusivos, mientras que, en El Cairo, la aplicación normativa es débil y poco sistemática. Tokio constituye un caso particular, pues no sanciona la invasión del vagón, pero tipifica el *chikan* (acoso sexual) como delito penal con penas de cárcel y multas severas.

Las medidas complementarias también marcan diferencias. En Ciudad de México, se articularon módulos de atención y botones de auxilio; en Dubái, destaca la vigilancia intensiva mediante cámaras de vigilancias; en Tokio, existen aplicaciones de denuncia; en Río de Janeiro, predominan campañas de sensibilización; y, en El Cairo, la señalización se orienta más al control social y moral que a la protección de derechos. Estas diferencias muestran que el éxito de la medida depende no solo de la existencia del vagón exclusivo, sino del ecosistema institucional que lo sostiene.

Efectos no deseados

En todos los casos, persiste el acoso en andenes, accesos y espacios de interconexión, lo que sugiere que la medida actúa principalmente sobre una parte del ciclo del viaje y no sobre el sistema en su conjunto. Más que eliminar el riesgo, los vagones exclusivos tienden a redistribuirlo espacialmente. Asimismo, el diseño operativo puede generar efectos colaterales no deseados como la saturación de vagones mixtos o la desprotección de ciertos tramos (Soto et al. 2017; IID 2024).

Otro límite identificado es la persistencia de bajas tasas de denuncia (p.e., 9,3% en Ciudad de México) (Soto et al. 2017: 34), lo que limita la efectividad del control institucional. Aun en sistemas de vigilancia intensiva, el temor a procesos engorrosos, la normalización social del acoso y la desconfianza hacia las autoridades restringen la posibilidad de activar mecanismos de protección. Esta brecha evidencia que la sola existencia del vagón exclusivo no modifica automáticamente la disposición a denunciar ni las dinámicas culturales que sostienen la impunidad.

Finalmente, diversos análisis advierten que, si se implementan sin políticas complementarias, los vagones exclusivos pueden reforzar simbólicamente la idea de que las mujeres deben ser protegidas a través de la segregación, lo que consolida estigmas

de género, en lugar de cuestionarlos. En conjunto, estos hallazgos confirman que los vagones exclusivos, aunque valorados y funcionales para mejorar la experiencia inmediata del viaje, no pueden sustituir políticas integrales de seguridad y género en el transporte. Su eficacia depende de su articulación con estrategias más amplias de transformación institucional, cultural y operacional.

LECCIONES PARA LIMA

La evidencia internacional permite identificar tres aportes centrales para evaluar la transferibilidad de los vagones exclusivos al contexto de Lima. Estas recomendaciones no solo derivan de la descripción de los casos, sino del análisis comparado de sus ventajas, limitaciones y condiciones institucionales, operativas y socioculturales.

Necesidad de un diseño operativo claro y gradual

En los sistemas donde la medida se ha consolidado, la claridad en la definición del número de vagones, la cobertura horaria y la señalización han sido cruciales para facilitar su aceptación y reducir la incertidumbre de uso. La experiencia mexicana, por ejemplo, muestra que el uso cotidiano de los vagones exclusivos se integra en las rutinas de viaje cuando las reglas son estables y visibles, lo que genera efectos positivos en comodidad y continuidad de los trayectos (Soto 2017). Al mismo tiempo, los casos estudiados advierten que el diseño operativo puede generar saturación en vagones mixtos o desprotección en tramos no cubiertos si no se calibrada adecuadamente la oferta (Soto et al. 2017). Para Lima, caracterizada por una alta variabilidad horaria en los flujos de viaje y una capacidad instalada limitada en la Línea 1, estas experiencias sugieren implementar la medida inicialmente como un piloto evaluable, con métricas de demanda claras, ajustes periódicos y mecanismos para evitar efectos no deseados.

Aunque aún no se han realizado encuestas específicas en el Metro de Lima, un estudio previo en el Metropolitano mostró que el 80% de sus usuarias respaldaría la implementación de buses o espacios exclusivos para mujeres como medida contra el acoso (Ávalos & Hernández 2020: 106). Este hallazgo constituye un indicio preliminar de que existe una aceptación favorable a las intervenciones de segregación temporal y controlada, aspecto que fortalece la plausibilidad social de una medida de este tipo al contexto limeño.

Importancia de un régimen de fiscalización sólido y visible

La comparación internacional evidencia que, incluso en sistemas con normas claras (Ciudad de México, Dubái, Tokio), la eficacia de los vagones exclusivos depende menos de la existencia de una regla y más de la capacidad operativa para hacerla cumplir.

En todos los casos revisados, persisten altos niveles de subregistro, trámites engorrosos y ausencia de datos públicos sobre sanciones aplicadas, lo que limita la trazabilidad real del control. En ese marco, para Lima, resulta indispensable diseñar un régimen de fiscalización sólido y específico para la medida, que articule tres componentes:

1. Marco legal vigente, incluyendo la Ley N° 30314 y el Decreto Ley N° 1410, que ya tipifican el acoso sexual y definen responsabilidades institucionales.
2. Protocolos operativos existentes en ATU y MTC, hoy poco difundidos entre la ciudadanía.
3. Un mecanismo sancionador concreto para la invasión del vagón exclusivo, inexistente en la normativa peruana actual. La experiencia internacional muestra que, sin una sanción explícita, su cumplimiento depende únicamente del control social y de la presencia de personal operativo, lo que reduce la eficacia y genera incumplimiento recurrente.

Por ello, más que replicar modelos externos, Lima necesita simplificar los procedimientos de denuncia, aumentar la presencia operativa en andenes, y garantizar un control visible, rápido y disuasivo. Sin estas condiciones, los vagones exclusivos, como ocurre en otros países, corren el riesgo de convertirse en una medida simbólica, con un cumplimiento irregular y efectos limitados sobre la seguridad real o percibida.

Relevancia de medidas complementarias que cubran todo el ciclo de viaje

Los casos internacionales muestran que los vagones exclusivos actúan únicamente sobre una parte del desplazamiento. En Tokio, persiste el acoso en accesos y andenes; en Ciudad de México, se reportan incidentes en zonas de transbordo; y, en Dubái, el control es estricto dentro del vagón, pero no necesariamente fuera de él. Estos patrones coinciden con lo planteado por Gutiérrez (2012) sobre la centralidad de las capacidades subjetivas del viaje: la percepción de seguridad debe sostenerse en todas las etapas del ciclo de desplazamiento para que su efecto sea integral. Para Lima, estas experiencias muestran que la eficacia de los vagones exclusivos depende de su articulación con medidas complementarias que garanticen protección continua: infraestructura de seguridad, dispositivos de alerta, iluminación adecuada, protocolos claros y presencia institucional, así como campañas educativas que fomenten la denuncia y promuevan la corresponsabilidad masculina.

En conjunto, la experiencia internacional indica que los vagones exclusivos pueden mejorar la experiencia inmediata del viaje y fortalecer las capacidades subjetivas de seguridad de las usuarias. Sin embargo, su efectividad depende de un adecuado diseño operativo, de la solidez del régimen de fiscalización, y de su integración en una estrategia más amplia de seguridad y movilidad con enfoque de género. Estas condiciones

no solo derivan de las prácticas de cada ciudad, sino del aprendizaje comparado entre sistemas con distintos niveles de madurez, cultura institucional y capacidad operativa, elementos clave para el caso limeño.

CONCLUSIONES

El análisis comparativo de cinco experiencias internacionales, desarrollado a través de las cinco dimensiones metodológicas del estudio, muestra que los vagones exclusivos en sistemas de metro constituyen una medida funcional y pragmática para reducir la exposición inmediata de las mujeres al acoso dentro de los trenes y reforzar su percepción de seguridad. Esta combinación explica su alta aceptación social y su permanencia en contextos tan diversos como Tokio, Ciudad de México, Dubái, El Cairo y Río de Janeiro, donde su uso cotidiano se ha integrado a las rutinas de viaje y ha permitido a muchas usuarias ampliar sus recorridos con mayor comodidad.

No obstante, las limitaciones estructurales de la medida son recurrentes y revelan que su efectividad es acotada. El acoso persiste en accesos, andenes y pasillos de transbordo, lo que evidencia un desplazamiento del problema más que su resolución. Asimismo, la saturación de vagones mixtos, las bajas tasas de denuncia y, en ciertos contextos donde la segregación de género no es norma cultural, el riesgo de reforzar simbólicamente la vulnerabilidad femenina confirman que los vagones exclusivos ofrecen beneficios inmediatos, pero no sustituyen políticas integrales de seguridad y género en el transporte. A ello se suma la importancia crítica del diseño operativo (número de vagones, horarios de aplicación, cobertura y control de aforos), cuyo desempeño determina, en gran medida, la experiencia real de viaje y los posibles desplazamientos del acoso a otros espacios.

Las experiencias internacionales ofrecen orientaciones claras para Lima y, al mismo tiempo, advierten sobre los límites de la transferibilidad. La Líneas 1 y 2 del Metro constituyen espacios idóneos para un piloto en horas punta, con un número reducido de vagones, señalización visible, personal de apoyo en andenes y protocolos de denuncia accesibles. Este piloto debería articularse con evaluaciones rigurosas de aforos, percepción de seguridad y posibles desplazamientos del acoso a otros espacios, de modo que la política pueda adaptarse sobre la base de evidencia antes de cualquier expansión.

Finalmente, el éxito de una medida de este tipo en Lima dependerá de su articulación con acciones estructurales más amplias: iluminación adecuada en accesos y paraderos, cámaras en andenes y vagones, brigadas de atención inmediata y campañas de responsabilidad que dirigidas también a los varones. De igual manera, será indispensable cerrar la brecha entre un marco legal sólido y una fiscalización débil. Sin una institucionalidad capaz de hacer cumplir la norma y sostener medidas complementarias, la intervención corre el riesgo de diluirse en el plano simbólico. Solo mediante un enfoque

integral que combine infraestructura, control efectivo y transformación cultural, los vagones exclusivos pueden trascender la respuesta inmediata y consolidarse como una política robusta de seguridad con perspectiva de género.

REFERENCIAS

- Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU). 2022. *Reglamento que regula el protocolo para la atención de casos de acoso sexual en el servicio público de transporte regular de competencia de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU*. Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 229-2022. <<https://www.gob.pe/institucion/atu/normas-legales/3670666-229-2022-atu-pe>> [consultado: 02-08-2025].
- Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU). 2023. *La ATU atendió a 208 víctimas de acoso sexual en el Metropolitano y los corredores complementarios*. Lima: Gob. pe. <<https://www.gob.pe/institucion/atu/noticias/837119-la-atu-atendio-a-208-victimas-de-acoso-sexual-en-el-metropolitano-y-los-corredores-complementarios>> [consultado: 02-08-2025].
- Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) 2024. *Plan piloto contra el acoso en el Metropolitano tendrá apoyo de la Policía, brigada antiacoso de la ATU y personal incógnito en buses*. Lima: Gob.pe. <<https://www.gob.pe/institucion/atu/noticias/945357-plan-piloto-contra-el-acoso-en-el-metropolitano-tendra-apoyo-de-la-policia-brigada-antiacoso-de-la-atu-y-personal-incognito-en-buses>> [consultado: 02-08-2025].
- Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU). 2025. *Distribución de viajes en Lima y Callao al año 2023*. Lima: Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao. <<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiNTczMDk5M2EtZTkyZC00Y-2JILTk3ZjEtNTBkOWM5ZjIwZGM3IiwidCI6IjQwN2Y0YWQ2LWVlYzQtND-MwNy05ZmVkLWJmNTVkOWZlN2M2OSJ9>> [consultado: 04-08-2025].
- Ávalos, O. & C. Hernández 2020. *Estrategia para combatir la violencia de género en el transporte público en el Perú*. Lima: Universidad ESAN.
- BruceLockhart, A. 2016. *Which Cities Have the Most Dangerous Transport Systems for Women?* Ginebra: World Economic Forum.
- Câmara Municipal do Rio de Janeiro. 2024. *Institui a obrigatoriedade de destinação de vagão no VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) exclusivo para mulheres no município do Rio de Janeiro e dá outras providências*. Lei Ordinária N° 8.278. Leis Municipais. <<https://leismunicipais.com.br/a/rj/r/rio-de-janeiro/lei-ordinaria/2024/828/8278/lei-ordinaria-n-8278-2024-institui-a-obrigatoriedade-de-destinacao-de-vagao-no-vlt-veiculo-leve-sobre-trilhos-exclusivo-para-mulheres-no-municipio-do-rio-de-janeiro-e-da-outr>> [consultado: 06-08-2025].
- Congreso de la República. 2015a. Ley para prevenir y sancionar el acoso sexual en los espacios públicos. *Diario Oficial El Peruano*, Norma legal N° 30314, 26 de marzo.

- <<https://observatoriolegislativocele.com/wp-content/uploads/LEYES/Peru/30314.pdf>> [consultado: 06-08-2025].
- Congreso de la República. 2015b. Ley para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres y los integrantes del grupo familiar. *Diario Oficial El Peruano*, Norma legal N° 30364, 23 de noviembre. <<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/3349706/Ley%20N%C2%BA%2030364.pdf?v=1656956841>> [consultado: 06-08-2025].
- Congreso de la República. 2018. Decreto legislativo que incorpora el delito de acoso, acoso sexual, chantaje sexual y difusión de imágenes, materiales audiovisuales o audios con contenido sexual al código penal, y modifica el procedimiento de sanción del hostigamiento sexual. Lima: *Diario Oficial El Peruano*, Decreto Legislativo N° 1410, 12 de septiembre. <<https://img.lpderecho.pe/wp-content/uploads/2023/08/DL-1410-LPDerecho.pdf>> [consultado: 06-08-2025].
- Damac Properties. 2024. *Dubai Metro Expansion: 2025 and beyond*. Dubái: Damac Properties. <<https://www.damacproperties.com/en-us/blog/dubai-metro-expansion-2025-and-beyond-2378/>> [consultado: 05-08-2025].
- Diario Oficial El Peruano. 2024. Línea 1 transportó más de 720 mil pasajeros en un solo día: Un hito en sus 13 años de historia. *Diario Oficial El Peruano*, 24 de diciembre. <<https://elperuano.pe/noticia/260652-linea-1-transporto-mas-de-720-mil-pasajeros-en-un-solo-dia-un-hito-en-sus-13-anos-de-historia>> [consultado: 08-08-2025].
- Egyptian Company for Metro Management and Operation. s. f. *About Cairo Metro*. El Cairo: Egyptian Company for Metro Management and Operation. <<https://cairo-metro.gov.eg/en/about/4>> [consultado: 08-08-2025].
- Gulf News. 2018. *Dubai Metro: Dh100 Fine Slapped on Male Riders Found in Women-and-Children-only Cabins*. Dubái: Gulf News. <<https://gulfnews.com/uae/transport/dubai-metro-dh100-fine-slapped-on-male-riders-found-in-women-and-kids-only-cabins-1.1467528>> [consultado: 15-08-2025].
- Gutiérrez, A. 2012. ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Revista Bitácora Urbano Territorial* 21 (2): 61-74.
- Horii, M. & A. Burgess 2012. Constructing Sexual Risk: 'Chikan', Collapsing Male Authority and the Emergence of Women-only Train Carriages in Japan. *Health, Risk & Society* 14 (1): 41-55. <https://doi.org/10.1080/13698575.2011.641523>
- IID, Inc. 2024. 痴漢被害実態把握調査 報告書概要版 [Survey on the Actual Situation of Groping Victims – Summary Report]. Tokio: IID. <<https://www.chikanbokumetsu.metro.tokyo.lg.jp/knowledge/victims-report24.html>> [consultado: 18-08-2025].
- Línea 1 del Metro de Lima. s.f. *¿Quiénes somos?* Lima: Línea 1 del Metro de Lima <<https://www.lineauno.pe/quienes-somos/>> [consultado: 08-08-2025]

- Marnicio, A. 2016. *Women's only Transportation in Dubai*. Houston: Rice University's Baker Institute for Public Policy. <<https://www.bakerinstitute.org/research/women-only-transport-dubai>> [consultado: 15-08-2025].
- Metrobús CDMX. s.f. *Metrobús y el plan de acciones inmediatas de atención a la violencia contra las mujeres*. Ciudad de México: Gobierno de la Ciudad de México-Metrobús. <<https://www.metrobus.cdmx.gob.mx/dependencia/acerca-de/viaja-segura>> [consultado: 08-08-2025].
- Metro Rio. s.f. *Rio de Janeiro Metro*. Rio de Janeiro: Metro Wiki-Fandom. <https://metro.fandom.com/wiki/Rio_de_Janeiro_Metro> [consultado: 08-08-2025].
- Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables (MIMP). 2025. *Programa Nacional para la Prevención y Erradicación de la Violencia contra las Mujeres e Integrantes del Grupo Familiar*. Resolución Ministerial N° 201-2025-MIMP. <<https://cdn-www.gob.pe/uploads/document/file/8110579/6797948-resolucion-ministerialn-d000201-2025-mimp-dm.pdf?v=1747969770>> [consultado: 02-08-2025].
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). 2019a. *Compendio de prevención del Acoso Sexual en Transporte Público de ámbito nacional – DGPRTM*. Resolución Directoral N° 009-2019-MTC/18. <https://cdn-www.gob.pe/uploads/document/file/349103/RD_N_009-2019-MTC-18.pdf?v=1565015195> [consultado: 07-08-2025].
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). 2019b. *Resolución Directoral que aprueba el Listado de Subespecialidades y Tipologías de Obras y Consultoría de Obras en el marco de la Ley N° 32069, Ley General de Contrataciones Públicas, y su Reglamento*. Resolución Directoral N° 016-2019-MTC/18. <https://cdn-www.gob.pe/uploads/document/file/396574/RD_N_16-2019-MTC-18.pdf?v=1571489103> [consultado: 07-08-2025].
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). 2020. *Estudio sobre la seguridad y presencia de mujeres en el transporte público*. Lima: Gob.pe. <<https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/455863-estudio-sobre-la-seguridad-y-presencia-de-mujeres-en-el-transporte-publico>> [consultado: 05-08-2025].
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). 2022. *MTC, la Cooperación Alemana y la Cooperación Suiza ofrecerán exposición sobre el acoso sexual en el transporte público*. Lima: Gob.pe. <<https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/674279-mtc-la-cooperacion-alemana-y-la-cooperacion-suiza-ofreceran-exposicion-sobre-el-acoso-sexual-en-el-transporte-publico>> [consultado: 02-08-2025].
- Ortiz, S., A. Ciocoletto, M. Fonseca, R. Casanovas & B. Valdivia 2021. *Movilidad cotidiana con perspectiva de género. Guía metodológica para la planificación y el diseño del sistema de movilidad y transporte*. Caracas: CAF. <<https://scioteca.caf.com/handle/123456789/1725>> [consultado: 05-08-2025].
- Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN). 2025. *Plan de negocios del año 2025 – Línea 2 del Metro de Lima*

- y Callao*. Lima: OSITRAN. <<https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2018/04/pdn-2025-l2.pdf>> [consultado: 08-08-2025].
- Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. 2025. *Fluxo médio de passageiros por dia útil nas linhas da rede metroviária no Município do Rio de Janeiro entre 1995-2024*. Rio de Janeiro: Data.Rio. <<https://www.data.rio/documents/0e9542bca4e34b7cbdfc636691bfcfdc/about>> [consultado: 08-08-2025].
- Rodrigues, J. & R. de Souza 2017. Políticas públicas de transporte coletivo de passageiros. A segregação das mulheres em vagão exclusivo do metrô. *Revista de Direito Sociais e Políticas Públicas* 3 (2): 122-145. <https://doi.org/10.26668/IndexLawJournals/2525-9881/2017.v3i2.2590>
- Soto, P. 2017. Diferencias de género en la movilidad urbana: las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México. *Revista Transporte y Territorio* 16: 127-146. <https://doi.org/10.34096/rtt.i16.3606>
- Soto, P., A. Aguilar, E. Gutiérrez & C. Castro 2017. *Evaluación de impacto del programa "Viajemos Seguras en el Transporte Público en la Ciudad de México": aportes al diseño e implementación de políticas de prevención de la violencia de género en espacios públicos*. Nota técnica N° IDBTN1305. Washington D.C.: Banco Interamericano de Desarrollo.
- Sistema de Transporte Colectivo. 2011. *Separación de hombres y mujeres*. Ciudad de México: Gobierno de la Ciudad de México.
- Sistema de Transporte Colectivo. 2024. *Cifras de operación en el STC*. Ciudad de México: Gobierno de la Ciudad de México.
- Silva, M. da. 2022. *Assédio sexual contra mulheres em transporte público: uma análise discursivo-crítica de notícias do jornal on-line A Gazeta*. Tesis de Doctorado en Lingüística, Universidade Federal do Espírito Santo. <<https://repositorio.ufes.br/server/api/core/bitstreams/f4a4f0e8-9841-495e-93e9-36e109f8504e/content>> [consultado: 22-11-2025].
- SYSTRA. s. f. *Dubai Metro – United Arab Emirates*. París: SYSTRA. <<https://www.systra.com/en/project/dubai-metro-united-arab-emirates/>> [consultado: 15-08-2025].
- Tillous, M. 2019. Women, (railway) Class and the State: An Analysis of Two Controversies Surrounding Women-only Metro Carriages (Cairo-São Paulo). *Gender, Place & Culture* 27 (8): 1155-1175. <https://doi.org/10.1080/0966369X.2019.1654435>
- Tokyo Metro 2025. *Business Situation*. Tokio: Tokyo Metro Co., Ltd. <https://www.tokyometro.jp/lang_en/corporate/enterprise/transportation/conditions/index.html> [consultado: 08-08-2025].