

**EL ACOSO SEXUAL EN ESPACIOS PÚBLICOS COMO UN PROBLEMA
ECONÓMICO: UN ESTUDIO EN SANTIAGO DE CALI**

LUISA DANIELA TRUJILLO MEJÍA

UNIVERSIDAD DEL VALLE
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y ECONÓMICAS
PROGRAMA ACADÉMICO DE ECONOMÍA
SANTIAGO DE CALI
2022

El acoso sexual en espacios públicos como un problema económico: un estudio en Santiago
de Cali

Luisa Daniela Trujillo Mejía
Trabajo de grado para optar por el título de Economista

Directora de trabajo de grado
Diana Marcela Jiménez Restrepo

Universidad del Valle
Facultad de Ciencias Sociales y Económicas
Programa Académico de Economía
Santiago de Cali
2022

Agradecimientos

Agradezco a Dios por darme fortaleza, a mis padres por su apoyo incondicional, a Matty por su compañía, a todos los profesores del programa, especialmente a Álvaro Pretel y Paola Arias por sus recomendaciones y a mi tutora Diana Jiménez, quien confió en mí y me apoyó en esta investigación, a cada uno de mis compañeros que aportaron sus valiosas ideas en mi trabajo de grado, a María Margarita Vargas del equipo Libres y Seguras, por su trabajo y disposición en brindarme insumos valiosos, a las y los integrantes de los grupos focales, por permitirme conocer sus experiencias y opiniones. Finalmente, gracias mamá, este trabajo de grado realmente tiene dos autoras.

¡Gracias a todas y todos!

“A uno como mujer no sólo le da miedo que la roben, sino otras cosas (...)”

Mónica

Tabla de contenido

1. Introducción	2
2. Estado del arte	3
3. Marco teórico	10
4. Metodología	13
5. Principales resultados y hallazgos	17
5.1. Análisis exploratorio de datos espaciales	17
5.2. Análisis descriptivo de los datos del oem 2018 y 2019	22
5.3. Frases de acoso callejero	24
5.4. Espacios públicos seguros e inseguros	30
5.5. Ejercicio de cartografía social	32
6. Discusión	35
7. Reflexiones finales	38
8. Referencias	39
9. Anexos	45

Lista de gráficos

Gráfico 1. Análisis gráfico del cambio de camino como segundo óptimo	11
Gráfico 2. Mapa de calor de la distribución espacial de los casos de acoso callejero	18
Gráfico 3. Gráfico de dispersión de distancias de cada punto de acoso a la unidad más próxima de estaciones del MIO y parques urbanos	19
Gráfico 4. Mapa con zona de influencia de 500 metros y 1000 metros alrededor de las estaciones del MIO y casos de acoso callejero	20
Gráfico 5. Mapa de calor de la distribución espacial de los parques urbanos y reporte de casos de acoso sexual callejero	21
Gráfico 6. Porcentaje de mujeres que afirmaron y negaron recibir acoso en la calle por total de rangos de edades (2018)	22
Gráfico 7. Porcentaje del total de mujeres que toman acciones para mitigar la sensación de inseguridad por estrato socioeconómico (2019)	23
Gráfico 8. Porcentaje del total de mujeres por cada una de las veces que ha recibido acoso y proporción del total de mujeres para cada una de las veces que la han robado	23
Gráfico 9. ¿Qué tan frecuente ha recibido comentarios similares?	25
Gráfico 10. ¿Ha sido siempre igual la cantidad de comentarios que recibe?	25
Gráfico 11. ¿Considera que su bienestar se ve afectado al cambiar de camino?	27
Gráfico 12. ¿Considera que la decisión de cambiar de camino es óptima y eficiente?	28
Gráfico 13. Nivel de violencia en casa	29
Gráfico 14. Nivel de violencia en la calle	30

Lista de figuras

Figura 1. Grupo focal de la escuela Juan Pablo II (GF1)	24
Figura 2. Frases de acoso callejero	24
Figura 3. Fotografías utilizadas en el cuestionario	30
Figura 4. Hombres trabajando	31
Figura 5. Grupo focal de la Universidad del Valle (GF2)	32
Figura 6. Cartografías sociales del grupo focal Juan Pablo II	33
Figura 7. Cartografías sociales del grupo focal de la Universidad del Valle	34

EL ACOSO SEXUAL EN ESPACIOS PÚBLICOS COMO UN PROBLEMA ECONÓMICO: UN ESTUDIO EN SANTIAGO DE CALI

“La ciudad es una memoria organizada. En la historia, las mujeres son las olvidadas”. (Hannah Arendt)

Luisa Daniela Trujillo Mejía

RESUMEN

Esta investigación tiene como objetivo estudiar el acoso sexual en espacios públicos como un problema económico que condiciona las decisiones, especialmente las de movilidad, de un grupo de mujeres jóvenes de Cali, para las cuales se disminuye su nivel de bienestar, afectando su potencial económico. Con datos del Observatorio para la Equidad de las Mujeres para el año 2018 y 2019, datos georreferenciados del 2021 proporcionados por la plataforma Libres y Seguras, más información de fuentes primarias, recogida mediante grupos focales, los resultados muestran que ante una situación de acoso sexual en espacio público, las mujeres permanentemente cambian de decisiones, asumiendo comportamientos adaptativos y costos de oportunidad, para llegar sanas, salvas y tranquilas a sus destinos.

Palabras clave: acoso callejero, estrategia de movilidad, costo de oportunidad, entorno urbano.

1. Introducción

La planificación de la ciudad con perspectiva de género posibilita que las mujeres disfruten del entorno urbano, ejerciendo su derecho a vivir libres de violencia y a desplazarse sin ser acosadas. Para lograr lo anterior, es necesario entender las razones por las cuales las mujeres se sienten inseguras en los espacios públicos y, por consiguiente, pensar políticas públicas de mejora del entorno urbano, entendiendo la ciudad como un espacio de oportunidad donde las mujeres desarrollen su autonomía y empoderamiento económico.

De acuerdo con lo anterior, el acoso sexual en lugares públicos está catalogado como una forma de violencia que las mujeres experimentan de manera cotidiana y que está disfrazado de palabras aparentemente inofensivas y de roces o contactos corporales no autorizados, lo cual influye en el modo de vida de las mujeres. Además, el poder de participación en los espacios públicos se ve restringido y es por tanto, una privación de su derecho a tomar la calle y ocupar la ciudad, donde la apropiación de los espacios públicos sirve como indicador de la calidad de vida de sus habitantes.

Un estudio sobre caminabilidad con enfoque de género del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), refiere que las mujeres y hombres tienen patrones de desplazamiento distintos, donde las mujeres son quienes más realizan viajes a pie (Sabino et al., 2022). Por esta razón, se da la necesidad de construir espacios públicos en función de las experiencias y necesidades de las mujeres, ya que actualmente estos espacios no son lugares neutrales cuando se tienen en cuenta los grados de libertad que pueden disfrutar mujeres y hombres, pues es evidente que ellas viven de forma limitada su movilidad ciudadana frente a los hombres, incluso, cambian de rutas para evitar ser víctimas de violencia en estos espacios.

Esta investigación busca estudiar el acoso callejero como un problema económico en Santiago de Cali, teniendo en cuenta que esta problemática ha sido poco explorada en la disciplina económica. En efecto, se tiene como hipótesis a comprobar que el acoso sexual en lugares públicos es un problema que afecta la movilidad, el bienestar y el potencial económico de las mujeres, pues ellas adoptan diversas estrategias para evitar el acoso callejero, como cambiar de camino, lo cual implica costos de oportunidad en materia de tiempo y desplazamiento. Así mismo, toman otras decisiones que limitan su capacidad y potencial económico. Ante esto, las mujeres no disfrutan enteramente de las oportunidades económicas, sociales, deportivas, educativas, entre otras, que ofrece la ciudad.

En este orden de ideas, demostrar que las mujeres son las principales víctimas de acoso callejero y que ante ello cambian de camino, lo cual implica costos de oportunidad y limitaciones en su movilidad, es el objetivo principal de este trabajo de grado. Por medio de discusiones en grupos focales y cartografías sociales, se demostró con el apoyo de estadísticas descriptivas, que el acoso callejero afecta el potencial económico y bienestar de

las mujeres. Así mismo, a través de fotografías de la ciudad se identificaron las características de los espacios públicos que afectan la percepción de seguridad y a su vez se abordó el acoso callejero a partir de algunos análisis exploratorios de datos espaciales.

La actual investigación se estructura en siete secciones que inician con la presente introducción, continúa con el estado del arte donde se relacionan estudios de acoso sexual en lugares públicos a nivel internacional, nacional y local, el marco teórico que articula conceptos claves de la economía con el acoso callejero. Seguidamente la metodología planteada, da continuidad a resultados obtenidos a partir del análisis descriptivo, espacial, realización de grupos focales y cartografía social. Finalmente se ofrece una discusión y se concluye con las reflexiones finales.

2. Estado del arte

Las manifestaciones de violencia tienen lugar en las zonas urbanas y rurales de todo el mundo, sin distinción de su nivel de desarrollo económico. En su obra, Jacobs (1961) anticipaba conceptos clave en la economía urbana actual, mostrando la necesidad de un espacio público organizado, seguro e inclusivo. Asimismo, Newman (1972) resaltaba la importancia de la creación de un tejido social que se defienda, donde se creen condiciones para un entorno cotidiano seguro, productivo y bien mantenido. Ambos autores destacan la importancia de la seguridad y el bienestar en el espacio público.

Para Arendt et al. (1993), el concepto de ciudad comprende tanto el espacio físico como la organización de la comunidad, para lo cual advierten que existen diferencias en la noción de igualdad y capacidad de trabajo, así como divisiones en los espacios, entre mujeres y hombres, pues señalan que históricamente a la mujer se le ha relegado un lugar en el hogar, mientras que el hombre tiene un lugar afuera en el mundo.

Ahora bien, es relevante considerar que en cada escala espacial la violencia tiene lugar en la forma en la que se organiza la sociedad, siendo necesario analizarla como un problema social (Burgess, 1998, citado por Falú, 2009, p. 25). De esta manera, las crecientes y complejas violencias, se evidencian tanto en el espacio privado como en el público conllevando restricciones a la ciudadanía; estas no son iguales para mujeres y hombres, ni se viven o se perciben de igual manera (Falú, 2011). El acoso callejero, es una de estas formas de violencia y es experimentado principalmente por las mujeres.

En este sentido, las investigaciones de Valentine (1989) y Stanko (1995) señalan que el acoso callejero genera afectaciones en las mujeres pues a diferencia de los hombres ven constantemente invadido su espacio personal por silbidos, comentarios o agresiones físicas

de extraños, generando múltiples limitaciones, entre ellas los horarios para salir, la libre escogencia de rutas y medios de transporte para evitar peligros.

De acuerdo con Bowman (1993) situaciones como estas generan un profundo efecto en la conciencia de las mujeres y su libertad en el espacio público, donde reducen su movilidad física y geográfica, evitando acudir a ciertos lugares, actividades y por seguridad idean caminos distintos, incluso más largos. Para Santamaría (2013) el acoso callejero es como un golpe silencioso que es necesario visibilizar como una forma de violencia de género.

Diversos estudios, como los de Beebejaun (2009), Sweet y Ortiz (2010), Rapino (2011) Boomsma y Steg (2014) demuestran que las mujeres viven de forma limitada su movilidad ciudadana frente a los hombres, pues además de temer ser víctima de robo sienten miedo de ser agredidas sexualmente.

El espacio público de acuerdo con Madanipour (2015) es un elemento fundamental en la economía de las sociedades urbanas, aunque este no es disfrutado de igual forma por mujeres y hombres, lo que genera cambios de comportamiento por parte de ellas. En este sentido, Toro (2015) y Bolívar (2017) revelan en sus estudios sobre el género y el acceso a la ciudad, las afectaciones en las mujeres, los cambios de comportamiento y las diferentes estrategias de seguridad que han tenido que adoptar. Por su parte, Tandogan e Ilhan (2016) sugieren que la calidad de estos espacios refleja el nivel de bienestar económico de la ciudad.

Ante esta situación, una lista creciente de ciudades líderes a nivel mundial se ha sumado a programas como el de “Ciudades Seguras y Espacios Públicos Seguros” donde se brinda apoyo a los Gobiernos nacionales para la erradicación de todas las formas de violencia contra mujeres y niñas dado que, la violencia de género, se aplica en el ámbito privado del hogar y en espacios públicos, como el transporte y la calle (Organización de las Naciones Unidas [ONU] Mujeres, 2015).

Para Macmillan et al. (2000), el acoso callejero o acoso sexual en lugares públicos se define a partir de aquellas acciones, gestos y manifestaciones de naturaleza sexual y misógina, no consentida y que además es habitual por parte de hombres desconocidos hacia las mujeres en espacios públicos, lo cual tiene el efecto de anular a la mujer como sujeto de derechos al situarla como objeto sexual a través de la humillación, miedo e intimidación.

Organizaciones como ONU Mujeres (2020), advierten que cuando las niñas y mujeres tienen temor de caminar por las calles, desplazarse en el transporte público o ir a espacios comunitarios, se genera una repercusión no solo en la salud y bienestar, sino en la movilidad libre y autónoma, así como un impacto significativo en el acceso a oportunidades de empleo, formación y educación, coartando sus posibilidades de participar en actividades

sociales, deportivas o de ocio, lo cual limita la participación plena de las mujeres en la sociedad, afectando por consiguiente su potencial económico.

A nivel internacional, las investigaciones sobre el acoso callejero muestran la necesidad de implementar acciones para su erradicación. Los estudios de Parish et al. (2006) revelan que las mujeres que pertenecen al mercado laboral en China presentan niveles significativamente mayores de acoso callejero que las mujeres desempleadas, precisamente por el desplazamiento en la ciudad que requiere dirigirse al lugar de trabajo.

Por su parte Fischer y Sprado (2017) refieren que en las calles de Rotterdam mujeres entre los 18 y 45 años, reportaron acoso sexual, con silbidos, insistencia para tener sexo, persecución o acorralamiento en espacios públicos por parte del género masculino. De igual forma, Miranda y van Nes (2020) consideran la relación entre las características espaciales de un entorno construido, la presencia de varios tipos de personas y la violencia sexual de género en el espacio público en Rotterdam, encontrando correlaciones entre la ocurrencia de delitos sexuales, el número de personas y mujeres en las calles, la integración espacial local y el incremento del peligro cuando es de noche en las calles residenciales.

Diversos estudios muestran que las mujeres cambian su ruta de viaje para evitar el acoso y las agresiones. Dado lo anterior, se han diseñado herramientas de mapeo que brindan información que les posibilite hacerse cargo de su seguridad personal. Es así como en sus investigaciones Levy et al. (2020) desarrollan SafeRoute, como una solución novedosa al problema de navegar por las ciudades y evitar el acoso callejero y la delincuencia donde se puede optar por elegir calles favorables, incorporando seguridad y eficiencia en Boston, Nueva York y San Francisco. De forma similar, Tanner et al. (2020) presentan la estrategia de mapeo de masas Free to Be donde las mujeres comparten la ubicación de los espacios públicos donde se sienten seguras o inseguras, en Delhi, Kampala, Sydney, Lima y Madrid.

En Centroamérica los estudios de Gaytan (2007, 2009) revelan que este problema es socialmente tolerado y que parte de los obstáculos que se presentan para abordarlo son la escasez de pruebas y testimonios debidamente registrados, además, resalta que el acoso sexual consiste en una interacción focalizada entre desconocidos, en el que un participante realiza acciones alusivas a la sexualidad sin consentimiento, que generan un entorno hostil.

Esta problemática es objeto de análisis de Organizaciones Internacionales, investigadores, líderes sociales e Instituciones legales a nivel mundial. Comprender cuáles son las bases legales vigentes acerca de la violencia de género y el acoso callejero a nivel nacional e internacional, permiten tener una mirada holística de la situación actual de las mujeres y el proceso en la construcción normativa. Los datos aportados por ONU Mujeres (2020) exponen que, en el marco legislativo, 32 de los 33 países de América Latina y el Caribe tienen leyes que protegen los derechos de las mujeres y niñas en cuanto a la violencia de

género en el ámbito privado, pero en relación al acoso sexual en los espacios públicos aún varios países se encuentran en el camino de legislar.

En este sentido, son cada vez más los movimientos ciudadanos y las Organizaciones que buscan visibilizar el acoso sexual en espacios públicos como una forma de violencia de género, contribuyendo de esta manera a la transformación de las leyes y políticas para avanzar en materia de prevención y sanción. El siguiente cuadro presenta algunos de ellos.

Cuadro 1. Movimientos ciudadanos, Organizaciones y Leyes para el acoso callejero.

Lugar	Nombre y descripción	Ley
Nueva Zelanda	Grupos de mujeres de Tokelau combaten la violencia contra la mujer y las niñas.	Sección 4 de la Offenses Act / 1981- Sanciona las formas de violencia en las vías públicas (BCN, 2015).
Bélgica	Instalación artística. Proyecto: “Poesía masculina”. Sensibiliza a los hombres frente al acoso sexual.	Ley para la lucha contra la discriminación entre mujeres y hombres / 2014. Primer país en aprobar ley contra el acoso callejero. (Hirald, 2015)
Costa Rica	“Movámonos seguras”, estimula los mecanismos de denuncia.	Nº 9877 / 2020 – Prevención y sanción a esta forma de violencia.
Argentina	Organización Acción Respeto: Cuestiona la violencia verbal hacia la mujer en la vía pública.	Nº 27501 / 2019 - El acoso callejero como modalidad de violencia a la mujer. Nº 5742 / 2016- Prevención y sanción.
Chile	Observatorio OCAC. Proyecto Acoso Callejero en Chile: Incidencias políticas y públicas.	Nº 21153 / 2019 - Tipifica el delito de acoso sexual en espacios públicos.
El Salvador	Colectiva Pioneras de la Paz Campaña: “Las calles también son de nosotras”.	Decreto Nº 480 / 2019 - Modifica el Código Penal. Agresiones sexuales, en lugares públicos o privados.
Perú	Observatorio Paremos el acoso sexual callejero. Proyecto de ley contra el acoso.	Nº 30823 / 2018 - Protección y prevención de violencia contra la mujer. Nº 30314 / 2015 - Sanción y prevención del acoso sexual en espacios públicos.

Ecuador	Quiero andar tranquila, calles sin acoso. Protocolo de atención. Investigación violencia sexual en el transporte público.	Artículo 158-166/2014 - Código Orgánico Integral Penal. Cualquier tipo de acoso sexual contra la mujer es considerado un delito.
Nicaragua	Matagalpinas y el kit anti acoso callejero.	Nº 779 /2012 - Ley integral contra la violencia hacia las mujeres.
México	No quiero tu piropo, quiero tu respeto. Colectivo feminista.	Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida libre de violencia/ 2020
Colombia	Colectivo Muertes Chiquitas. La violencia de género en Medellín. Observatorio contra el acoso callejero Colombia.	Nº 1257 / 2008 - Sensibilización, prevención y sanción de formas de violencia y discriminación contra la mujer, reforma Código Penal, de Procedimiento Penal, Ley 294 de 1996.

Elaboración propia. Fuentes: BCN (2015), Hiraldo (2015), López (2018), Observatorio de Igualdad de Género de América Latina y el Caribe. Naciones Unidas, Comisión Económica para América Latina (CEPAL, s.f).

Es relevante mencionar que estos movimientos ciudadanos y Organizaciones, entre muchos otros contribuyen con sus aportes a la construcción de políticas y leyes que respondan a esta necesidad desatendida históricamente en la planificación de las ciudades. De esta manera se ha ido ganando fuerza dentro de la planeación de los gobiernos locales y nacionales mediante la prevención, atención y sanción de violencias contra las mujeres, así como en la generación de inversión en la seguridad y viabilidad económica de los espacios públicos.

En el contexto nacional y desde una perspectiva socio-jurídica, Cantillo (2016) encuentra que, en Neiva, Ibagué, Florencia y Mocoa, este tipo de violencia es invisibilizada por ser un suceso efímero y carece, en algunos territorios, de regulación jurídica, de políticas de prevención y de sanción. Por su parte, el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF) realizó una publicación que comprende diferentes delitos violentos contra mujeres, con un análisis descriptivo para Colombia en los años 2009 a 2014. Este estudio enfocó para la caracterización general del evento: tendencia, distribución espacio - temporal del hecho, distribución sociodemográfica y distribución según características del hecho. En dicha publicación se evidencia el alto grado de violencia que contra la mujer se ejerce en Colombia y cómo el acoso callejero contribuye a ello (Marthé, 2016).

Con la finalidad de visibilizar este problema en Colombia, el Programa “Ciudades Seguras y Espacios Públicos Seguros para mujeres y niñas Colombia” (ONU Mujeres, 2018) realiza un estudio en Medellín, Bogotá, Cali, Villavicencio y Popayán. Para lo cual se obtuvo que, en Medellín, el 60% de las mujeres encuestadas consideraron que viven en una ciudad insegura, 7 de cada 10 mujeres les genera temor salir a la calle, ya que es en este espacio y en los bares donde se presentan los mayores casos de acoso sexual y otras formas de violencia.

En Medellín las investigaciones de Bolívar (2017), permiten identificar que el acoso sexual afecta la identidad femenina por medio de una limitación en la ropa que utilizan, mientras que Toro y Ochoa (2017) revelan, mediante grupos focales y cartografía social, experiencias de acoso callejero, resaltando las diferencias que existen entre la concepción de peligro pues los hombres consideran que los lugares peligrosos son aquellos en los que hay fronteras invisibles, mientras que las mujeres manifiestan temor por estar en riesgo en lugares donde puedan ser agredidas sexualmente.

En este mismo informe realizado por ONU Mujeres (2018), se reporta que en Bogotá el 83,9% de mujeres se sienten inseguras usando el Transmilenio y el 62,3% de ellas afirman que las personas a su alrededor no reaccionan ante un acto de acoso sexual. Por su parte Cali, presenta un alto subregistro de los delitos de violencia sexual en los espacios públicos, reportando 241 casos de delitos sexuales contra las mujeres en 2017, de los cuales 23 se perpetraron en la vía pública, adicional a esto, las mujeres sienten una mayor inseguridad y riesgo en las calles, parques y transporte público. Asimismo, en 2016 Villavicencio reportó 11 feminicidios en la ciudad, donde 7 ocurrieron en la vía pública. De esta manera, la sensación de inseguridad es prominente en las calles y en el sistema de transporte público de estas ciudades, así como en lugares de entretenimiento nocturno y cerca de parques.

El caso de Popayán no es diferente, pues la situación se mantiene ya que 8 de cada 10 mujeres encuestadas han sido víctimas de acoso sexual, mayormente en las calles y avenidas, siendo la edad de entre 11 y 19 años donde las niñas y mujeres sufren con más regularidad de este tipo de violencia con un 41%, seguido de mujeres entre los 19 y 27 años con un 28,2% y finalizando con un 8,1% de mujeres mayores de 27 años. Cabe resaltar que existe un bajo registro de estos actos, ya que el 91% de las mujeres encuestadas no ha notificado a las autoridades sobre el acoso en espacios públicos.

De manera general, el informe de Ciudades Seguras y Espacios Públicos Seguros para mujeres y niñas Colombia (ONU Mujeres, 2018), presenta además de cifras de violencia de género en espacios públicos los propósitos de diferentes intervenciones localizadas, donde se realiza un esfuerzo por transformar las normas sociales, mejorar la infraestructura de los espacios y transportes públicos, así como fortalecer estrategias enmarcadas en lo jurídico y preventivo.

A nivel nacional, Marthé (2016) y Cantillo (2016) visibilizan esta problemática, destacando como factor de vulnerabilidad la pertenencia al área rural en comparación con el área urbana, puesto que la vulnerabilidad de las mujeres del campo está asociada a que residen en zonas menos desarrolladas, marginalizadas y en condiciones de pobreza, lo que las expone más al riesgo de ser objeto de violencia doméstica y por parte de la comunidad, lo cual ocurre mayormente de la adolescencia a la madurez.

Al respecto Toro y Ochoa (2017) destacan cómo las mujeres han visto limitadas sus oportunidades por temor al espacio público; para esto se cita el caso de Gilma, una mujer que requería estudiar en horario nocturno, sin embargo, debido al acoso callejero y a la preocupación de sus familiares por estos hechos, dejó la universidad y se dedicó a las labores del hogar. Esta situación contribuyó a que se redujera de manera significativa su desarrollo profesional y capital humano.

De acuerdo con estas necesidades a nivel regional, el Valle del Cauca cuenta con el OEM el cual tiene como objetivo la prevención y erradicación de todo tipo de violencia contra la mujer. Dentro de sus estudios en torno al acoso callejero destacan el impacto psicológico, económico, físico frente al disfrute de los espacios públicos. En el tercer boletín publicado en el 2019 muestran los tipos de violencia a los que se enfrentan las mujeres caleñas en sus hogares, así como las agresiones que sufren por fuera de ellos (OEM, 2019).

Dentro de los datos aportados por el OEM (2019) en la sección de violencia ejercida en el espacio público contra mujeres, se señala que el 58% se sienten inseguras en barrios distintos al suyo, el 42% en el centro de la ciudad y el 41.2% en el transporte público. Asimismo, ante la sensación de inseguridad, el 25.1% no sale de su casa; el 22.1% sale con alguien y el 20.7% evita el transporte público por lo que opta por el privado; el 48.7% no sale con objetos de valor y el 13.9% ha dejado de visitar amigos o parientes. Finalmente, es relevante mencionar que estas situaciones afectan y limitan la participación de las mujeres en los espacios públicos (OEM, 2019).

Otros datos importantes en relación al acoso sexual en espacio público que viven las mujeres en Cali son los aportados por ONU Mujeres (2018) por el programa Ciudades Seguras, donde se detectó en un estudio exploratorio que el transporte público en la ciudad constituye un escenario de riesgo de violencia para mujeres y niñas. Aunque esta situación no se genera en calidad de peatona, sino al interior de los vehículos, permite reflexionar frente a la necesidad de generar cambios culturales, a través de iniciativas que busquen garantizar la seguridad y los derechos de mujeres y niñas en torno a su movilidad y desplazamiento por la ciudad.

Como se puede mostrar, desde diferentes perspectivas se ha hecho un esfuerzo por comprender aspectos frente al acoso callejero en torno a las afectaciones en el bienestar social; las estrategias de movilidad, especialmente mediante aplicaciones digitales, y los

avances en la normativa. Sin embargo, los estudios aquí mencionados poco abordan el acoso sexual en lugares públicos como un problema económico donde se establezcan relaciones entre la elección, cambios en las estrategias de movilidad y costos de oportunidad que asumen las mujeres.

3. Marco teórico

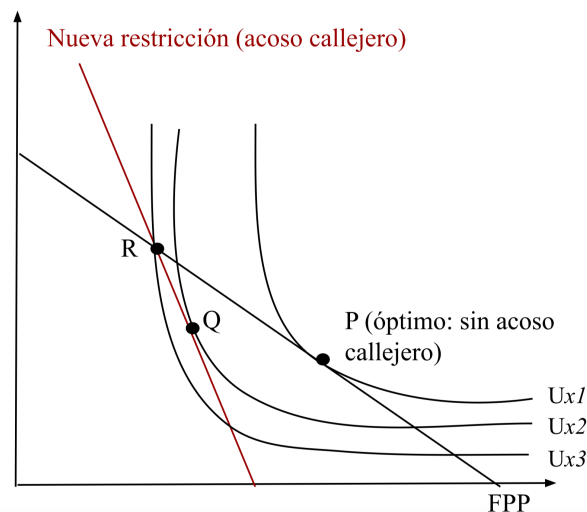
Con el fin de realizar una aproximación teórica al acoso callejero como un problema que afecta el potencial económico de la mujer, se analizan las contribuciones de Zambrano (2015) donde se establecen relaciones desde diferentes conceptos de la Teoría Económica, asimismo se consideran los estudios de Alvarado et al. (2017) que presentan la disposición a pagar (DAP) individual de las mujeres en la implementación de un programa que pretende reducir el acoso sexual, donde los resultados muestran que la DAP fue positiva y significativamente relacionada con el deterioro en la calidad de vida debido al acoso.

Los estudios de Zambrano (2015) revelan que actividades cotidianas como caminar o utilizar el transporte público producen un riesgo significativo para las mujeres y que en aras de reducirlo toman medidas defensivas o se adaptan al acoso, modificando patrones de comportamiento; ambas decisiones representan un segundo óptimo, ya que suponen notables costos y afectaciones en la calidad de vida femenina.

La Teoría del Segundo Óptimo introducida inicialmente por Lipsey y Lancaster (1956), ilustra un escenario en donde existe una restricción que no permite llegar al óptimo de Pareto, por tanto, las demás condiciones dejan de ser deseables y se busca entonces una segunda mejor opción, pues el óptimo de Pareto no pudo ser alcanzado. Por esta razón, ante un escenario de acoso callejero, las mujeres cambian conductas, como sus estrategias de movilidad para evitar ser víctimas de acoso callejero, de esta manera el óptimo de Pareto es el estado en el que la mujer pueda disfrutar de la ciudad moviéndose libre y segura, sin embargo, ante la presencia del acoso como una restricción a su movilidad, ella toma comportamientos adaptativos, como cambios de ruta que representan un segundo óptimo.

De acuerdo con lo expuesto anteriormente, se construye el gráfico 1 que ilustra el escenario óptimo en el que la ciudad es libre de acoso por medio del punto *P*, entendiendo la libertad según la teoría neoclásica como la ausencia de restricciones de cualquier índole (Garrido, 2015) la cual es la mejor situación posible, donde la producción y el consumo de bienes y servicios es óptimo, es decir, las oportunidades que brinda la ciudad son óptimas.

Gráfico 1. Análisis gráfico del cambio de camino como segundo óptimo



Fuente: Elaboración propia

No obstante, ante la presencia de una nueva restricción, el acoso callejero, P deja de ser alcanzable, por lo cual la persona (mujer en este caso) deberá escoger un segundo óptimo que le permita tener el mayor nivel de utilidad posible, dadas las condiciones antes expuestas. Aunque R podría ser la segunda mejor opción, pues se encuentra sobre la Frontera de Posibilidades de Producción (FPP) y la nueva restricción, este no lo es, dado que la curva de indiferencia del punto R tiene un nivel de utilidad menor, es decir, $U_{x2} \gg U_{x3}$, por ende, Q representa el segundo óptimo. En otras palabras, Q refleja el cambio de estrategia de movilidad que la persona (mujer) debe asumir, con el fin de evitar acoso callejero, aunque su bienestar se vea reducido, pues $U_{x1} \gg U_{x2}$.

Evitar el acoso también genera un costo de oportunidad, en el que de acuerdo con Mankiw (2012), es aquello que se sacrifica con el fin de obtener algo. Para este caso, las mujeres al dejar el camino que frecuentan para evitar el acoso, que en la mayoría de los casos es el trayecto más corto, renuncian a la utilidad que inicialmente les proporcionaba el camino inicial, por lo que esto les representa un costo de oportunidad.

Cabe mencionar que el acoso también representa un costo marginal social, pues las decisiones de consumo y producción de bienes y servicios se ven afectadas, al no poder disfrutar algunos espacios seguros en la ciudad o dedicarse a otras actividades productivas en función de evitar acoso, es decir, ante una situación de acoso sexual en lugares públicos, la mujer no podría gozar de las mismas oportunidades que ofrece el entorno urbano, limitando sus actividades y afectando su potencial económico lo que constituye un efecto renta, pues existe una pérdida monetaria real al sustituir una actividad por otra.

Al respecto, Sweet y Ortiz (2010) refieren que las mujeres prefieren lugares de trabajo más seguros, aunque estos les provean un salario menor, frente a un trabajo mejor remunerado que esté ubicado en un lugar inseguro de la ciudad. Además, estudios realizados por Kearn (2010) revelan que el 80% de mujeres alrededor del mundo han vivido acoso ocasional en los espacios públicos, 50% buscan rutas alternas hasta sus destinos y el 19% han cambiado de trabajo con el fin de evitar pasar por esa zona.

Según Zambrano (2015) la mujer, además, deberá cambiar sus preferencias de consumo sin que el nivel de utilidad se afecte, lo cual refleja un efecto sustitución. Sin embargo, evitar ciertos lugares y por ende cambiar la estrategia de movilidad, sí afecta los niveles de bienestar de las mujeres, tal como se ilustró en el gráfico 1.

Con estos conceptos en mente y a fin de realizar un análisis crítico, se estudian los alcances y las limitaciones de estos conceptos al explicar el acoso callejero, los cuales son poco flexibles, ya que, desde su construcción en un momento histórico concreto, se diseñaron bajo un enfoque androcéntrico. No obstante, lo anterior no implica que se deba prescindir de ellos, sino la necesidad de recuperar a las mujeres como agentes económicos, debido a que ellas se han incorporado masivamente en el mercado laboral, lo cual requiere reflexionar frente a una estructura que ha situado a las mujeres en los márgenes de la economía, desde lo académico y político (Pérez, 2005), por tanto, se propone conjugar los postulados androcéntricos preexistentes con las modificaciones que se requieren. Además, es relevante reflexionar en las aulas de clase sobre los diferentes enfoques de la economía en la que distintos grupos sociales puedan sentirse representados.

En este sentido, Medina (2019) critica la postura androcéntrica en la que se fundamenta la economía neoclásica y en la que se construye el modelo de ciudadanía aparentemente universal, pues ambas tienen un sesgo androcéntrico, pues los modelos creados son ajenos a la experiencia de las mujeres y de esta manera la corporeidad de ellas es excluida del sujeto racional universal. Esta exclusión reside en la división sexual del trabajo, en el que a la mujer se le ha otorgado un espacio en el ámbito privado y al hombre en el espacio público.

En este orden de ideas, Ferber y Nelson (2009) advierten la forma en la que al género masculino se le ha asociado con el valor bueno y racional mientras al género femenino se le relaciona con lo intuitivo e irracional. Para Garrido (2015) no es la naturaleza la que otorga aparentemente estas diferencias, sino la división sexual del trabajo que genera construcciones subjetivas distintas entre mujeres y hombres. En este sentido, a la mujer históricamente se le relaciona con el altruismo, el cuidado y el amor, cuestiones que no son consideradas en la teoría ortodoxa. Según Pimentel (2016) resulta interesante realizar un análisis crítico de este enfoque, para reconocer los alcances y las limitaciones que presenta.

Con el fin de realizar un análisis crítico de este enfoque, se tuvieron en cuenta elementos conceptuales de esta teoría, para trabajar sobre ellos y adaptar estos conceptos a un contexto más actual, ya que no es la aceptación total de una teoría ni el olvido de la misma, la solución a las vulnerabilidades a las que se enfrenta cuando esta contiene limitaciones al explicar un problema, sino evolucionar de manera conjunta con los cambios generados en cada contexto, pues es relevante tener en cuenta que la economía es una disciplina que estudia situaciones cambiantes. Por tanto, las nuevas teorías no deben restar trascendencia histórica a los trabajos originales expuestos, sino que aporten y nutran la disciplina.

En el caso del acoso callejero, si bien se realizó una aproximación económica, que como se menciona carece de flexibilidad en algunos de sus conceptos, es menester analizar el problema bajo este enfoque junto con otras herramientas metodológicas y teóricas, que trabajen en complementariedad, para lograr abarcar el acoso callejero como un problema económico. Por ende, es fundamental la participación de quienes viven estas situaciones, con el fin de conocer si estos conceptos permiten explicar los resultados obtenidos, es decir, analizar de qué manera son válidos al abordar el problema del acoso callejero como un problema económico y cómo se pueden mejorar o adaptar a la problemática a estudiar.

4. Metodología

Se adoptó la triangulación metodológica como técnica de análisis de datos, para ofrecer mayor robustez de los resultados obtenidos y del rigor metodológico del estudio, toda vez que pretende estudiar un mismo fenómeno mediante múltiples métodos (Denzin, 1970). En este orden de ideas, la triangulación entre métodos funciona de manera complementaria y es recomendada por Hernández et al. (2006) para comparar resultados provenientes de datos cualitativos y cuantitativos. La estrategia metodológica se divide en tres grandes fases: estadísticas descriptivas que incluyen algunos análisis de datos espaciales, grupos focales y construcción de cartografías sociales.

Como primera estrategia empírica, se desarrollan gráficas de barras apiladas para conocer i) la proporción de mujeres que han sido víctimas de silbidos o comentarios sobre su cuerpo y su relación con la variable rangos de edad, ii) la proporción de mujeres que realizan estrategias para mitigar la sensación de inseguridad en relación con su estrato socioeconómico y iii) la comparación entre la proporción de veces que las han robado y acosado. Los datos utilizados son de la encuesta anual del OEM de la sección espacio público para el año 2018 y 2019, la cual es representativa y tiene un muestreo estratificado por Unidades de Planificación Urbana (UPU) en Cali y por comunas en municipios (OEM, 2019). Las mujeres encuestadas son mayores de 18 años ubicadas en Cali, donde 812 son de la encuesta OEM 2018 y 490 de la encuesta OEM 2019.

También se analizaron los datos espaciales de la plataforma web Libres y Seguras¹, la cual mapea, recolecta datos y realiza cartografía digital para identificar y visibilizar el acoso callejero en Cali. Mediante una encuesta en esta plataforma web, las usuarias indican su edad, comuna, si han sido víctimas de acoso callejero, describen a su agresor, el tipo de agresión y las posibles consecuencias emocionales, además relatan su experiencia junto con el punto georreferenciado del suceso en el mapa de la ciudad. Sin embargo, este no es un censo representativo de la ciudad, dado que son algunas mujeres que por medio de redes sociales, que es el principal medio de comunicación por el cual se difunde la encuesta, han conocido la iniciativa y contribuido desde su experiencia a la consolidación de esta base de datos colaborativa, por lo cual es susceptible de subregistro, teniendo en cuenta también que son las mujeres que cuentan con los medios tecnológicos necesarios, aquellas que pueden diligenciar esta encuesta virtual en la plataforma web.

Los resultados de esta base de datos arrojan que el acoso sexual se presenta mayormente en la calle (56.3%), transporte público (17.5%) y establecimientos comerciales (8.7%). De 113 casos, once terminaron en violencia interpersonal y asaltos. Además, el rango de edad con mayor número de casos se encuentra entre los 19 y 25 años (Libres y Seguras, 2021). Los anteriores datos se utilizaron a su vez, para el análisis de datos espaciales de este trabajo, los cuales fueron recogidos en el año 2021 y comprende casos que van desde el año 2001 hasta el 2021. No obstante, algunos datos no se lograron ubicar en el mapa de Cali, por lo que la muestra se restringió a 68 casos correctamente georreferenciados en QGIS.

Se establecen las posibles relaciones que tiene el acoso callejero con la composición de la ciudad y las características sociodemográficas de las mujeres, para ello se da cuenta de los lugares en los que existe mayor reporte de casos, planteando una caracterización espacial que, según el alcance y disponibilidad de los datos, permiten una adecuada georreferenciación de los barrios, parques urbanos, casos de acoso callejero y estaciones del Masivo Integrado de Occidente (MIO). Estos datos los proporciona Libres y Seguras² y el Geovisor de Infraestructura de Datos Espaciales de Santiago de Cali (IDESC)³.

Cabe señalar que, la descripción que se expondrá a continuación no necesariamente se aproxima a la magnitud del fenómeno dado el subregistro del que sufren los datos a estudiar. El análisis realizado es con datos espaciales mediante tres mapas: i) mapa de calor dividido por barrios que evidencia dónde ocurre mayormente el acoso sexual, ii) mapa con zonas de influencia de 500 metros y 1000 metros alrededor de las estaciones del MIO sobre el acoso callejero y iii) un mapa de calor que muestra la distribución espacial de los parques y plazas más importantes de la ciudad.

¹ Articulación de colectivas feministas interesadas en deconstruir las prácticas que normalizan el acoso sexual callejero y las violencias sexuales hacia las mujeres y niñas: <https://libresyseguras.com/>

² <https://www.libresyseguras.com/>

³ <https://idesc.cali.gov.co/geovisor.php>

Los ejercicios anteriormente mencionados permitieron, desde los medios tecnológicos y estadísticos, como STATA, QGIS y Excel, la caracterización del acoso callejero en Cali. Sin embargo, para efectos de la investigación se hizo necesario contar con técnicas para recopilar datos a través de la interacción grupal que captaran la experiencia personal de mujeres y hombres en el espacio público, para esto se recurrió a la conformación de dos grupos focales en la ciudad de Cali que, mediante diálogos y relatos, contribuyeron a complementar la información alrededor del acoso sexual, las estrategias de movilidad y los comportamientos adaptativos.

De acuerdo con Pope (2009) el grupo focal se caracteriza por ser un grupo de discusión que posibilita dialogar sobre un asunto común que se ha vivido y se ha compartido por medio de la experiencia, a partir de estímulos específicos para el debate. Se siguieron las recomendaciones de Severo et al. (2007), acerca del número de participantes (entre 6 y 15), duración de las sesiones (hasta de dos horas), registro de los datos mediante grabación en audio o video, anotaciones en diario de campo y sesiones guiadas por un moderador. En este caso la autora de la investigación, quien utilizó como medio, cuestionarios de Google y contó con apoyo técnico para el registro fotográfico.

Durante la realización de los grupos focales, se realizó una pequeña encuesta para recolectar la información socioeconómica básica de las y los participantes, la cual, fue sometida a dos pruebas piloto. De estos ensayos, se obtuvo que, primero, las personas que se transportan frecuentemente en automóvil particular, se les dificulta responder preguntas relacionadas a construir caminos propios peatonales y sus caminos alternativos, segundo, responder el cuestionario de manera individual pero de manera presencial y en grupo es relevante en el ejercicio, ya que al realizar las mismas preguntas a más de una persona, se generan reflexiones alrededor del tema que posibilitan aclarar dudas y nutrir la discusión, además, la cartografía social generó mejores resultados de forma presencial, puesto que quienes participaron pudieron graficar mejor el espacio por el que se movilizan.

La metodología que se desarrolló en los grupos focales consistió en el diligenciamiento de dos cuestionarios donde se aplicaron los protocolos de consentimiento informado. Las y los participantes atendieron preguntas orientadas, por medio de sesiones de trabajo en las cuales se abordó: características sociodemográficas, discusiones en torno a imágenes que pueden sugerir acoso, activación de experiencias personales, percepción de seguridad y características de lugares públicos inseguros mediante fotografías de la ciudad, algunas de ellas son el mismo lugar de día y de noche con el fin de conocer si la luz es un factor que puede afectar su percepción de seguridad.

Grupo focal 1: Institución Educativa Juan Pablo II (GF1)

(2 sesiones de 1 hora y 30 minutos los días 14 y 21 de junio de mayo 2022)

La Institución Educativa Juan Pablo II es de carácter formal, ubicada en el barrio Prados del Sur. El grupo focal estuvo compuesto por 9 mujeres y 6 hombres entre los 16 y 43 años, que hacen parte del Programa de Educación de Jóvenes y Adultos del Ministerio de Educación Nacional, el cual permite completar estudios no culminados en la educación regular formal. Las y los estudiante se caracterizan por vivir en la zona de ladera de Cali, solteras/os o en unión libre, que se auto reconocen mayoritariamente como indígenas y mestizos. Los hombres se transportan caminando o en motocicleta mientras que las mujeres caminan o en ocasiones sus parejas las transportan. Por otro lado, se pidió permiso al docente y rector de la institución para poder llevar a cabo los grupos focales, los cuales no recibieron incentivos económicos. Cabe mencionar que las y los participantes del GF1 no estaban muy familiarizados con algunos conceptos, así que mediante infografías se les explicaron algunos de ellos (ver anexo 1).

Grupo focal 2: Universidad del Valle, sede Meléndez (GF2)

(1 sesión de 2 horas y 30 minutos el 2 de junio de 2022)

Las y los participantes son estudiantes universitarios, 6 mujeres y 8 hombres, del curso Actualidad Económica. Cinco de quienes participaron cuentan con título de técnico o tecnólogo. Oscilan entre los 21 y 33 años de edad. A diferencia del GF1, residen en distintos lugares de la ciudad o fuera de ella. La mayoría son solteros y se auto reconocen como mestizos, dos son afrodescendientes y uno de la comunidad indígena. En ocupación y transporte existe una diferencia significativa en comparación con el GF1, ya que las y los estudiantes universitarios no están desempleados ni buscan empleo. En cuanto a la forma de transportarse, el GF1 se desplaza mayormente a pie a su Institución educativa, pues muchos viven cerca de ella, mientras que la mayoría del GF2, utiliza transporte público.

A ambos grupos focales se les explicó que la información proporcionada sería con propósitos académicos, con participación voluntaria y que sus respuestas serían tratadas como anónimas. Ninguno de los dos grupos focales contó con financiación ni se desarrolló bajo el marco de ningún proyecto de investigación.

Finalmente, se realizó un ejercicio de cartografía social. Para Vélez et al. (2012) esta es una herramienta de investigación, una técnica dialógica, participativa y colaborativa que invita a la reflexión, organización y acción alrededor de un espacio físico y social específico donde se trabaja la imagen que se tiene de la realidad, siendo la representación gráfica el resultado de trayectorias subjetivas y comunitarias de los participantes. La inclusión de mujeres y hombres, se fundamenta en el carácter comparativo del análisis con respecto a la percepción de seguridad y violencia de ambos géneros; la inclusión de hombres se hizo con la intención de tener en cuenta la mayor cantidad de actores sociales involucrados.

En la sesión de cartografía social empleada en el presente estudio las y los participantes dibujaron la ruta de camino hacia su lugar de estudio con símbolos que sugieren si se fue víctima de acoso durante el trayecto y si esto generó un cambio de camino. Por otra parte, la cartografía se llevó a cabo de manera personal, aunque con interacción grupal, ya que las estrategias de movilidad son tanto procesos individuales como colectivos, donde diversos actores influyen en esta decisión. De acuerdo con Granada (2007), las cartografías sociales pueden ser un proceso individual o colectivo, en el cual se escogen, valoran y perciben aspectos del entorno, con enfoque espacial y temporal.

Para la realización de las cartografías, las y los integrantes de los grupos focales, iniciaron con escribir su rutina diaria antes de ir a estudiar. Posteriormente, dibujaron el camino que comúnmente recorren para llegar a su lugar de estudio. A continuación, se les colocó un audio⁴ ante el cual debían responder si a partir de lo escuchado cambiarían o no de camino y si considerarían que esto les tomaría más tiempo para llegar a su lugar de destino, además señalar en rojo el lugar donde habían sufrido acoso sexual. Por último, describieron las ventajas y desventajas para el camino que usualmente toman, y para el alternativo, si existe. Parte de la intención de implementar la cartografía social es permitir la experiencia de visualizar cómo ante situaciones de acoso sexual en los espacios que se recorren habitualmente, se generan diferentes reacciones de las mujeres y los hombres, donde ellas generan mayores cambios y estrategias de movilidad, lo cual genera que deban asumir comportamientos adaptativos y costos monetarios y temporales que afectan su bienestar.

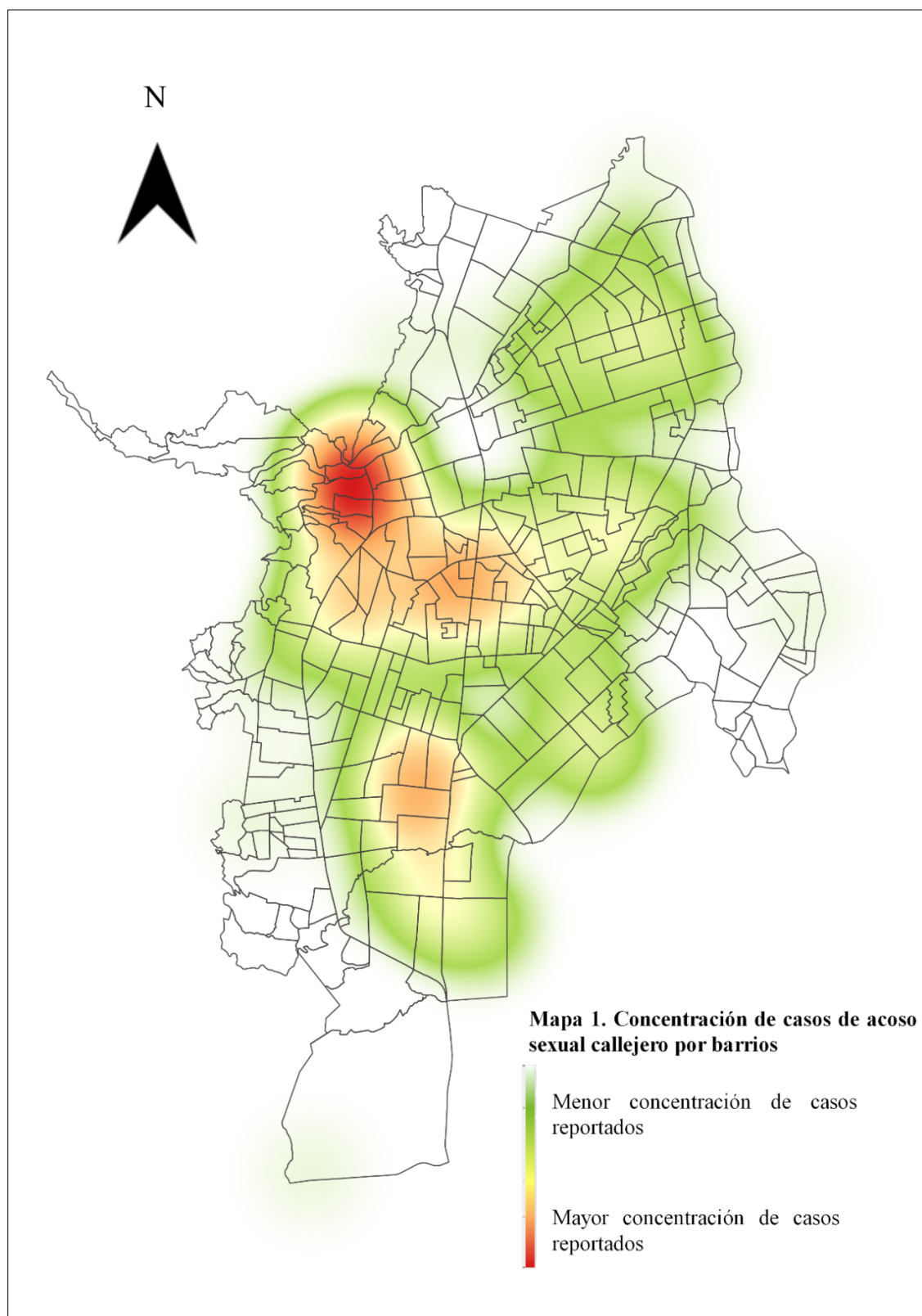
5. Principales resultados y hallazgos

5.1. Análisis exploratorio de datos espaciales

Dentro del análisis de los datos se encuentra que el acoso sexual en lugares públicos, es un problema que por lo general se reporta en el centro histórico de la ciudad y barrios aledaños, tal como lo muestra el gráfico 2. Este sector se caracteriza por contener la mayor proporción de unidades económicas de la ciudad, en su mayoría comerciales e informales (Gallego et al., 2007), por lo que existe un flujo de personas bastante alto dando lugar a que se presenten roces corporales no consentidos, insistencia por parte de los vendedores que pueden pasar de la persuasión para vender sus productos, al acoso. De igual forma, existe concentración de casos en las comunas 10 y 17, en los barrios Prados del Limonar, La Hacienda, y El Ingenio, sector donde la Alcaldía de Santiago de Cali (2020) ha autorizado recorridos nocturnos de la policía debido a las constantes denuncias de mujeres que manifestaron haber sido víctimas de abuso, especialmente, en el Parque del Ingenio, lugar que por la poca iluminación y cercanía al río Meléndez, se presta para que algunas mujeres sean víctimas de robo y agresión sexual, especialmente en la noche (El Tiempo, 2021).

⁴ Grabación en audio con frases de acoso sexual callejero.

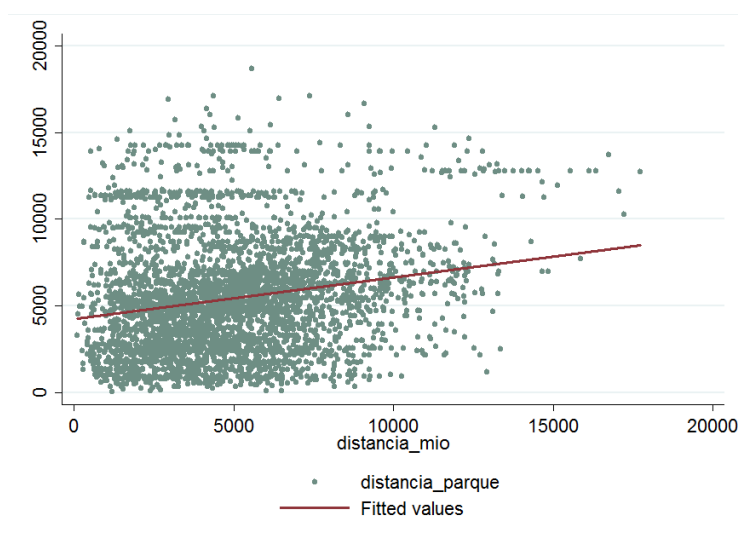
Gráfico 2. Mapa de calor de la distribución espacial de los casos de acoso callejero



Fuente: Elaboración propia

Ahora bien, como segundo ejercicio se construyeron dos matrices de distancia, la primera calcula la distancia euclidiana entre cada observación de acoso callejero con las estaciones del MIO y la segunda contempla la distancia entre cada observación de acoso con cada parque urbano de la ciudad. A partir de esta información, se calcula el coeficiente de correlación de Pearson entre ambas distancias, el cual es de 0,198 (ver anexo 2), indicando una correlación positiva entre ambas variables tal como lo muestra el gráfico 3, es decir que, a medida que aumenta la distancia entre los casos de acoso y las estaciones del MIO, también se incrementa la distancia entre los parques urbanos y los casos de acoso.

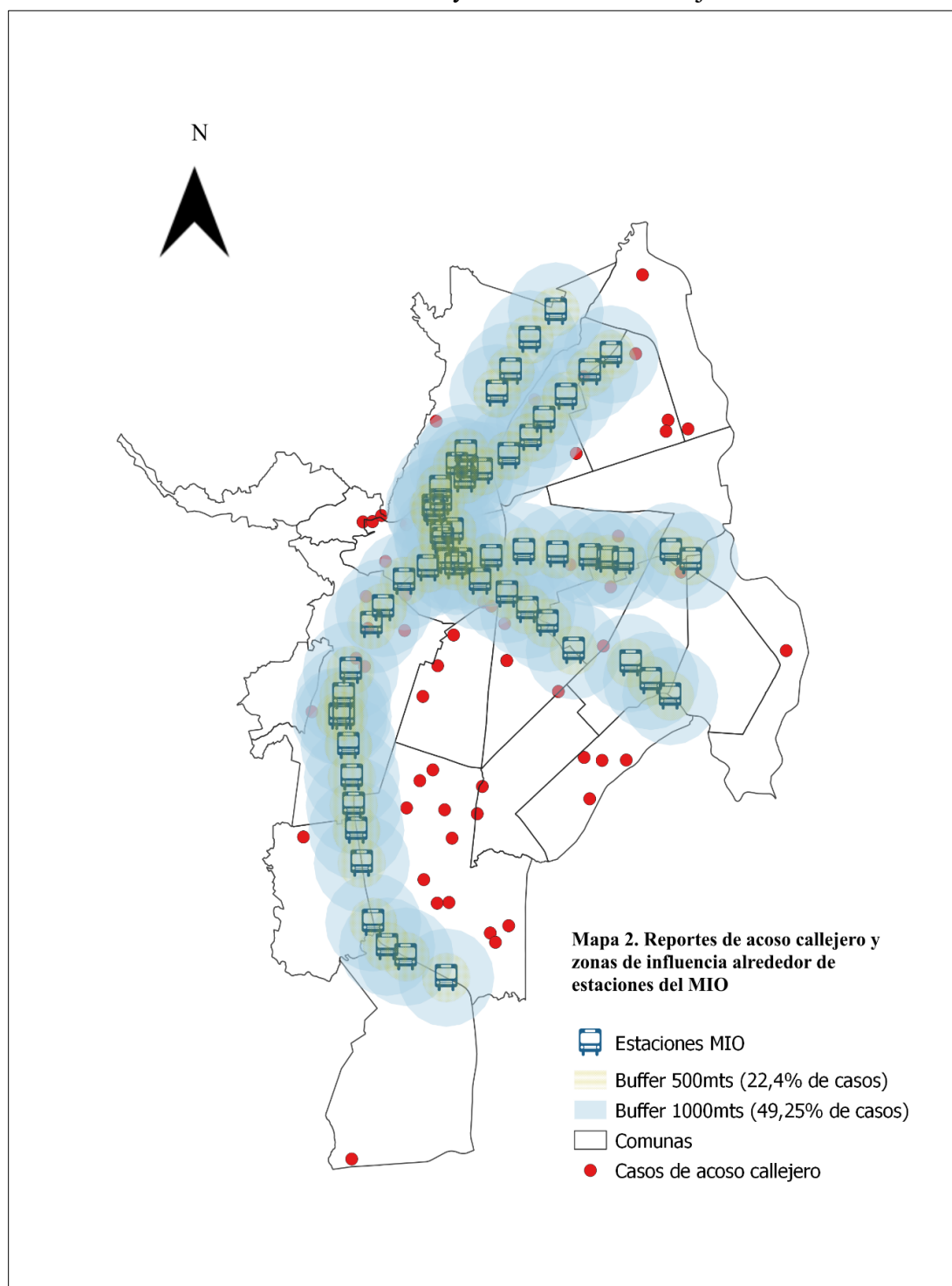
Gráfico 3. Gráfico de dispersión de distancias de cada punto de acoso a la unidad más próxima de estaciones del MIO y parques urbanos



Fuente: cálculos propios

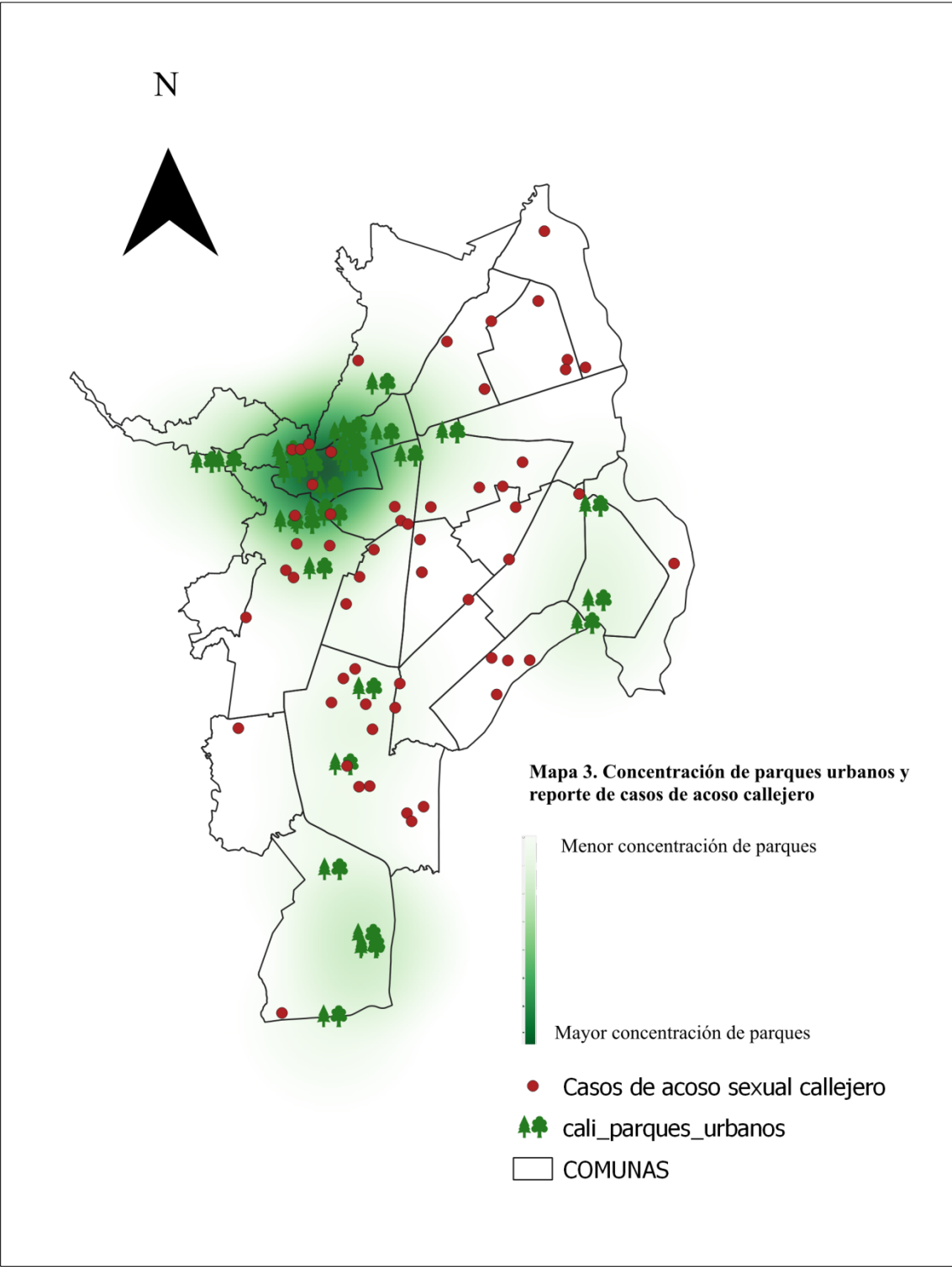
En tal sentido, los viajes a pie son una parte importante de los desplazamientos en el transporte público, pues la mayoría de estos comienzan y terminan a pie (Sabino et al., 2022), por tanto, se construye una zona de influencia de 1000 metros y 500 metros alrededor de las estaciones del MIO, con el fin de observar el efecto gradiente de las distancias sobre el acoso callejero. Así pues, la zona de influencia de 500 metros abarca el 22,4% de casos de acoso callejero, mientras que la de 1000 metros contiene el 49,25% de casos reportados (Gráfico 4). En cuanto a los parques urbanos y algunos humedales (Geovisor IDESC, 2021) mostrados en el gráfico 5, se muestra que existe una concentración de parques y plazas en el centro y sur de la ciudad, lugares en los que también coinciden casos de acoso sexual e incluso donde se concentran dichos casos. Tal como se menciona en el informe de ONU Mujeres (2018), las mujeres en Cali sienten temor en los parques, dado que algunos carecen de iluminación, vigilancia y suelen ser solitarios, especialmente en horas de la noche, lo cual son escenarios propicios para que se presenten agresiones sexuales.

Gráfico 4. Mapa con zona de influencia de 500 metros y 1000 metros alrededor de las estaciones del MIO y casos de acoso callejero



Fuente: Elaboración propia

Gráfico 5. Mapa de calor de la distribución espacial de los parques urbanos y reporte de casos de acoso sexual callejero

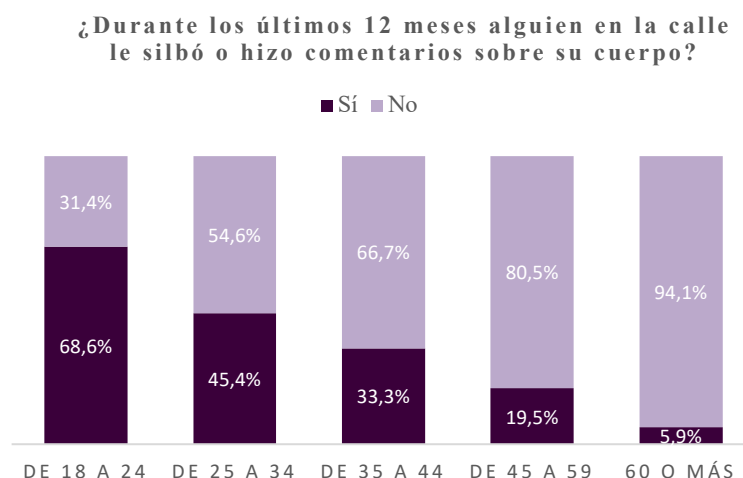


Fuente: Elaboración propia

5.2. Análisis descriptivo de los datos del OEM 2018 y 2019

El gráfico 6 muestra que el porcentaje de mujeres de esta encuesta que recibe comentarios o silbidos por desconocidos para el 2018, se va reduciendo a medida que se analiza un rango de edad mayor, pues son las mujeres entre los 18 y 34 años quienes más los reciben y solo el 5,9% de mujeres de 60 años o más, suelen contestar a este tipo de comentarios generando temor en el agresor en comparación con las mujeres más jóvenes, según ONU Mujeres (2018) y Libres y Seguras (2021). Cabe mencionar que, las jóvenes se desplazan con frecuencia por la ciudad, pues quizá, tienen un mayor grado de ocupación en actividades como trabajar y estudiar, lo que les implica un mayor deseo de movilizarse por el espacio público (Valdés, 2018). Esto sugiere para ellas una mayor exposición.

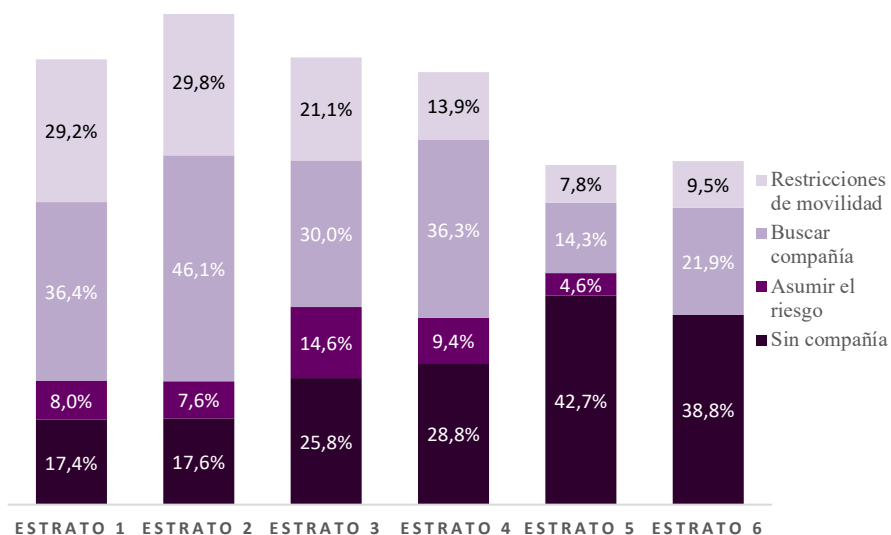
Gráfico 6. Porcentaje de mujeres que afirmaron y negaron recibir acoso en la calle por total de rangos de edades (2018)



Fuente: Cálculos propios

Para el año 2019, la mayoría de mujeres pertenecientes al estrato 1 y 2, prefieren buscar compañía o restringir su movilidad y muy pocas deciden asumir el riesgo (Gráfico 7) y a medida que aumenta el estrato socioeconómico, la cantidad de mujeres que respondieron que toman restricciones en su movilidad se reduce y a su vez se incrementa la acción de salir sin compañía, pues puede deberse a que las mujeres de estrato 5 y 6 pueden percibir que su entorno es más seguro, por lo que no requieren salir de casa en compañía. Según un estudio realizado para América Latina y el Caribe por el BID en el 2019, los viajes a pie los realizan entre el 40% y 45% de las personas de bajos ingresos, ya que tienden a depender de la caminata por temas de asequibilidad y por tanto pueden realizar mayores estrategias de movilidad, por el contrario, solo el 10% y 20% de las personas de altos ingresos, caminan como alternativa de transporte (Rivas et al., 2019).

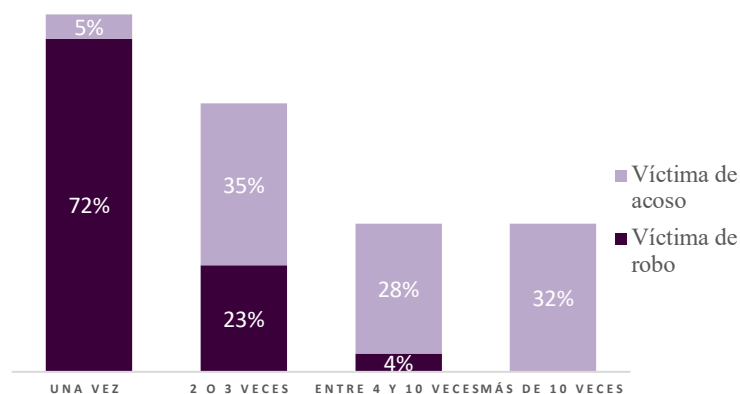
Gráfico 7. Porcentaje del total de mujeres que toman acciones para mitigar la sensación de inseguridad por estrato socioeconómico (2019)



Fuente: Cálculos propios

Por otra parte, cuando se analiza la cantidad de veces que una mujer ha sido víctima de acoso sexual o robo, es de notar el 32% ha sido acosada en más de 10 ocasiones mientras que ninguna en esa cantidad de ocasiones ha sido asaltada, aunque el 72% de ellas afirma haber sido víctima de robo pero solo una vez y esto descende a medida que se le pregunta por la frecuencia del evento. Esto demuestra que, a diferencia de los hombres, las mujeres deben construir estrategias de movilidad para evitar ser víctimas de robo, pero también de acoso, ya que esto último les ocurre con mayor frecuencia (Gráfico 8).

Gráfico 8. Porcentaje del total de mujeres por cada una de las veces que ha recibido acoso y proporción del total de mujeres para cada una de las veces que la han robado



Fuente: Cálculos propios

5.3. Frases de acoso callejero

Figura 1. Grupo focal de la escuela Juan Pablo II (GF1)



Con el fin de recordar experiencias pasadas e introducir el tema, se proyectó una imagen con frases para que, según sus percepciones, los catalogaran como piropos adecuados o inadecuados (Gaytan, 2009).

Figura 2. Frases de acoso callejero



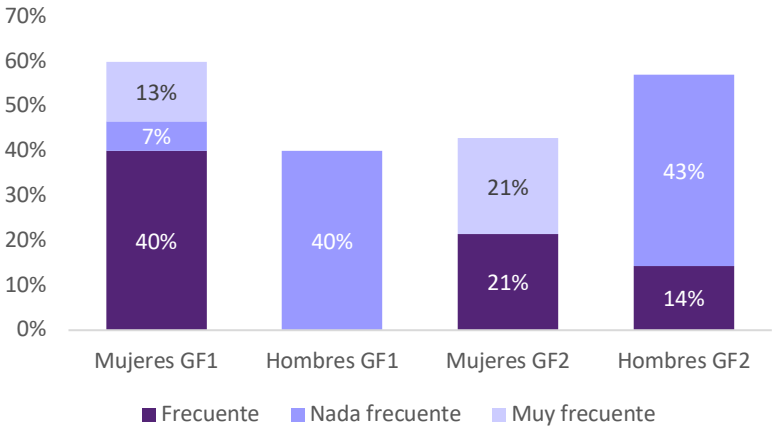
En ambos grupos los comentarios tienen una connotación negativa, irrespetuosa, morbosa y no adecuada. El GF2 conceptualiza el fenómeno como acoso sexual y verbal, mencionando consecuencias del mismo, resaltando que es cotidiano y normalizado por la sociedad, refieren que es una situación que condiciona las decisiones de las mujeres, según el testimonio de algunas de ellas:

“Es algo que a veces me hace sentir horrible y uno se siente incómodo y da rabia cuando un hombre le dice cosas como las que aparecen en la imagen. Los hombres piensan que al hacer eso se sienten más machos” Mujer GF1.

“Son típicas frases de acoso verbal y callejero que recibe uno como mujer en su cotidianidad y aunque en su momento parecen comentarios inofensivos, para uno como mujer lo dejan en un estado de vulnerabilidad y lo condicionan en la toma de decisiones (...)” Mujer GF2.

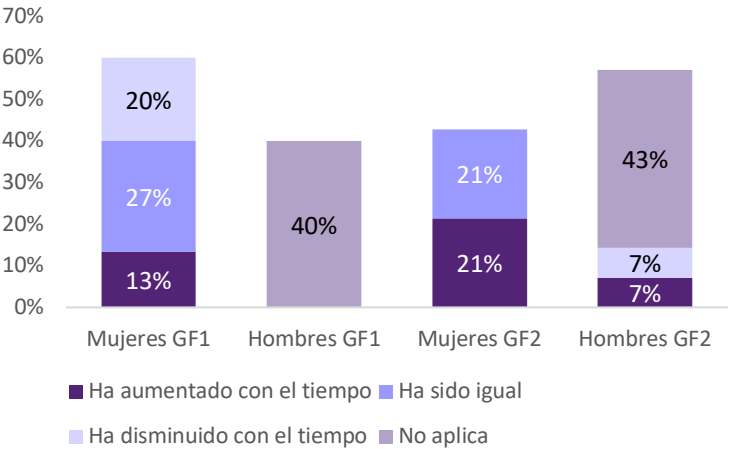
El 40% y 21% de las mujeres de los grupos focales 1 y 2, respectivamente, respondieron que recibir comentarios similares es algo que con frecuencia les sucede, contrario a lo que respondieron la mayoría de los hombres, quienes tanto en el GF1 como en el GF2, contestaron que esto no les ocurre con frecuencia (40% y 43%), lo cual permite entender que recibir acoso por parte de desconocidos, es un fenómeno mayormente asociado al hecho de ser mujer. Además, las mujeres más jóvenes, pertenecientes al GF2, no perciben que estos comentarios se reduzcan con el tiempo y ello se debe a que es entre estas edades más jóvenes donde se reciben con mayor frecuencia estos comentarios (Gráfico 9 y 10).

Gráfico 9. ¿Qué tan frecuente ha recibido comentarios similares?



Fuente: Elaboración propia a partir de la sección de frases de acoso callejero
 GF1: 9 mujeres y 6 hombres. GF2: 6 mujeres y 8 hombres

Gráfico 10. ¿Ha sido siempre igual la cantidad de comentarios que recibe?



Fuente: Elaboración propia a partir de la sección de frases de acoso callejero
 GF1: 9 mujeres y 6 hombres. GF2: 6 mujeres y 8 hombres

Ambas mujeres del GF1 y GF2 mencionaron que reciben estos comentarios mayormente en la vía pública, parques o plazas, cerca de bares, bahías de transporte y zonas donde se adelantan construcciones. Esto, no les permite disfrutar de los espacios de igual forma que lo hacen los hombres. En ambos grupos, las mujeres ignoran la situación, sienten miedo, asco y rabia. Con respecto a la reacción de las personas a su alrededor, mencionan que no hacen nada, solo observan, así que el hecho pasa desapercibido. Para la mayoría de las mujeres significa que es un comportamiento normalizado. Así lo menciona una de ellas:

“¡No! Nunca hacen nada, eso pasa desapercibido, un ruido más de la ciudad, algo que lo ven natural, es un comportamiento que normalizan” Mujer GF2.

Frente a las reacciones que se tienen ante una situación de acoso, las respuestas de ambos grupos focales giraron en torno a que, si el comentario es de una mujer hacia un hombre, se van a sentir halagados, orgullosos y en algunas ocasiones apenados, lo contrario ocurre si se pregunta por la reacción de las mujeres, las respuestas de ambos grupos focales se refieren a que ellas se sentirán intimidadas afectadas emocionalmente y difícilmente enfrentarían la situación; así lo mencionan algunos participantes:

“(…) pues uno se sonroja ahí, esa es la verdad, nos crecemos, o algunos se crecen” Hombre GF1.

“Pienso que al no ser tan común ellos lo pueden tomar con gracia o halago” Mujer GF2.

“Uno no se crece a diferencia de ellos, a uno le da mal genio, le dan ganas a uno de trompearlo y uno pues no lo hace porque a uno le da miedo que se lo devuelvan o que lo agredan más a uno” Mujer GF1.

“Pero algunas les dicen y les gustan” Hombre GF1.

“Pero hay otras que no, y ¿usted cómo hace para saber si a quien se lo dice le va a gustar o no? Mejor no decir nada, ¿no?, porque uno en serio se siente acosada” Mujer GF1.

La anterior discusión demuestra que el acoso sexual en lugares públicos es un hecho que se da sin el consentimiento de la mujer y algunos hombres se cuestionan si la receptora está de acuerdo en recibirlo o no. Por otra parte, en el GF2, mujeres y hombres mencionan que ellas se sienten vulnerables e inseguras en el espacio público, afectando su comportamiento y generando cambios en sus hábitos y decisiones, a diferencia de los hombres, que, de acuerdo con las y los integrantes, en algunos llega a aumentar su autoestima y confianza.

Por otro lado, las mujeres manifiestan que en su cotidianidad toman decisiones para evitar ser acosadas. En ambos grupos focales, ellas mencionaron que evitan los lugares que les generan inseguridad y optan por cambios en las estrategias de movilidad. Asimismo,

buscan avisar cuando salen de un lugar, compartiendo el recorrido real que están haciendo. Las mujeres perciben que su seguridad mejora cuando salen acompañadas, especialmente por hombres, muestra de que no cuentan con libertad y autonomía en su movilidad.

Por el contrario, ningún hombre del GF1 toma acciones para evitar ser acosado, ni refiere consecuencias alrededor de ello. En cuanto a las mujeres, ante una situación de acoso, deciden cambiar de camino, caminar rápido o ignorar la situación. Las consecuencias asociadas son sentir miedo, mayor esfuerzo mental o emocional y traumas, todas asociadas a efectos psicológicos. En cuanto a las participantes del GF2 manifiestan que esta situación les implica cambiar sus comportamientos y hábitos, así lo expresan algunas de ellas:

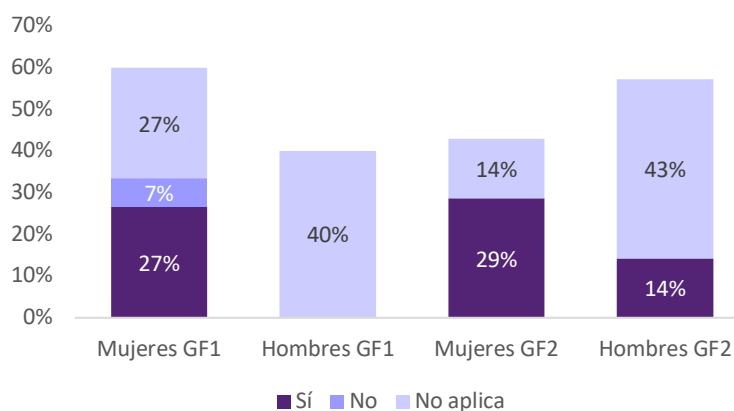
“Ese tipo de situaciones genera que uno por lo general cambie hábitos, como irse más cubierto al salir, ir acompañado, y así” Mujer GF2.

“Yo creo que lo mismo, como que afecta las decisiones que uno toma en su cotidianidad, aunque en el momento parezca como que pasa desapercibido, entonces uno se siente afectada en las decisiones que toma” Mujer GF2.

Cabe mencionar, que la percepción de bienestar sobre una situación, es un buen indicativo para conocer si las condiciones económicas generan una mejor calidad de vida. En este sentido, la posibilidad de cambiar de camino ante la amenaza que representa el acoso sexual en lugares públicos, la mayoría concuerda en que ello afecta su bienestar (Gráfico 11). Una de las participantes prefiere evitar estas situaciones y se cuestiona lo siguiente:

“Si alguien me dice eso, pues yo cambio de camino para no topármelo y para evitar que me siga diciendo esas cosas que no me gustan, pero no debería de ser así, ¿por qué tengo que cambiar de camino?” Mujer GF1.

Gráfico 11. ¿Considera que su bienestar se ve afectado al cambiar de camino?



Fuente: Elaboración propia a partir de la sección de frases de acoso callejero
GF1: 9 mujeres y 6 hombres. GF2: 6 mujeres y 8 hombres

Con una mayor proporción, las y los participantes del GF2, más familiarizados con los conceptos de bienestar, optimización y eficiencia, refieren que, al considerar cambiar de camino ante una situación de acoso, su bienestar se afecta al recorrer un trayecto más largo lo que dificulta llegar al destino.

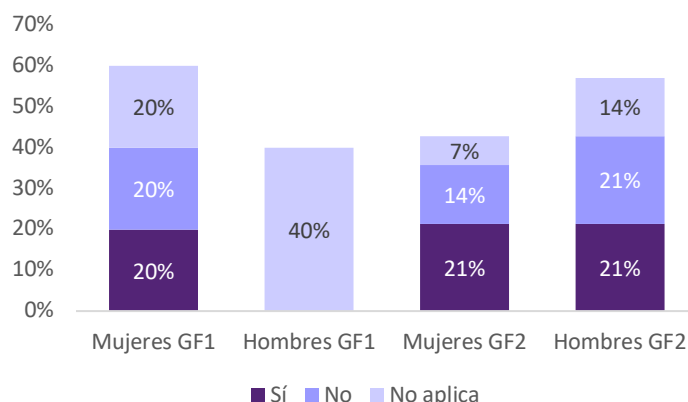
“Uno a veces cambia de camino y es una trayectoria más larga o si está en un sitio o pasar por una calle que está con gente así rara, entonces como que cambiar de camino para evitar eso (...)” Hombre GF2.

“(...) cambiar de camino, porque prefiero evitar, aunque sé que por el otro que vaya a tomar pues me dificulta llegar a mi destino, entonces creo que tal vez si hay un inconveniente que me afecta. Por ejemplo, si la parada del MIO está más lejos que por donde venía, pues toca caminar más hasta la parada del MIO, o coger otro transporte, pirata o así” Mujer GF2.

El anterior comentario permite comprender que, ante una situación de acoso sexual las mujeres cambian de camino, lo cual representa un costo de oportunidad en términos de un mayor desplazamiento y tiempo. Además, el hecho de tomar otro transporte para evitarlo, supone un costo monetario que las mujeres deben asumir, por tanto, para evitar el acoso callejero, las mujeres toman decisiones que cuestan, y afectan su bienestar.

El gráfico 12 permite conocer si para los grupos focales la decisión de cambiar de camino es óptima y eficiente. En el GF1 no se logra un consenso por parte de las mujeres, ya que sus respuestas se dividen en iguales porcentajes. Para las y los participantes, tomar una ruta alterna puede ser eficiente y óptimo o no, dependiendo del enfoque con el que se decida: si se basa en la seguridad, lo será; si es desde el desplazamiento, no, ya que el trayecto alternativo es más largo y puede conllevar mayor inversión de tiempo y esfuerzo físico.

Gráfico 12. ¿Considera que la decisión de cambiar de camino es óptima y eficiente?



Fuente: Elaboración propia a partir de la sección de frases de acoso callejero
GF1: 9 mujeres y 6 hombres. GF2: 6 mujeres y 8 hombres

“Yo creo que no porque si el que lo molesta a uno está pendiente y lo tiene fichado a uno lo puede seguir a ver uno a donde va, entonces yo creo que no, porque si alguien lo persigue a uno puede que lo siga en el otro camino” Mujer GF1.

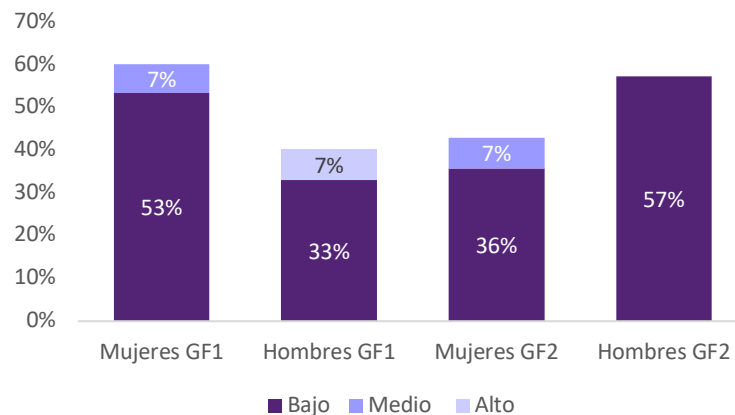
“Eso es algo exagerado, yo creo que sí, porque se está protegiendo entonces es bueno y óptimo” Hombre GF1.

“(…) no es eficiente porque el camino puede ser más largo” Hombre GF1.

Se debe mencionar que, el GF2 tiene mayor acercamiento con estos conceptos, pues los han desarrollado a lo largo de su programa académico, aun así, entre mujeres y hombres no llegan a un acuerdo en sus respuestas. Ahora bien, este ejercicio sería interesante de analizar bajo otros grupos focales con otras profesiones y ocupaciones, con el fin de enriquecer las perspectivas de estos conceptos en el marco del acoso callejero.

Cabe comparar el nivel de violencia que perciben las y los integrantes, entre la calle y su casa, donde los resultados indican que el nivel de violencia en casa es menor que en la calle para ambos grupos focales (Gráfico 13 y 14).

Gráfico 13. Nivel de violencia en casa



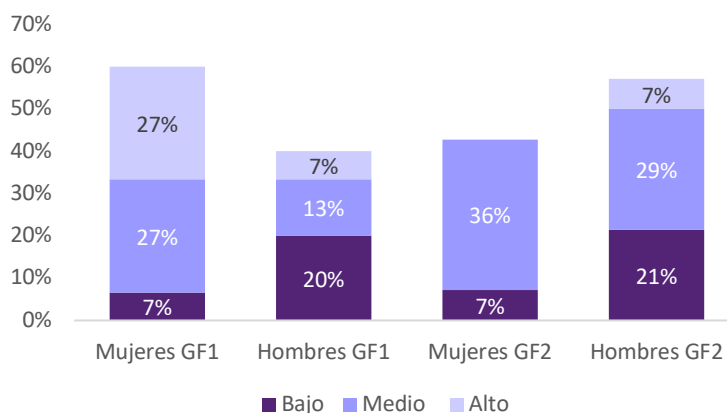
Fuente: Elaboración propia a partir de la sección de frases de acoso callejero

GF1: 9 mujeres y 6 hombres. GF2: 6 mujeres y 8 hombres

Quienes escogieron bajo nivel de violencia en la calle, son en su mayoría hombres (20% y 21%), mientras que las mujeres perciben que este es un espacio mediana o altamente violento (Gráfico 14). Según Stanko (1995), el miedo a la delincuencia por parte de las mujeres es específicamente hacia hombres desconocidos. En efecto, las mujeres consideran la conducta de un extraño como imprevisible e incontrolable; el mayor temor es hacia agresiones sexuales, a pesar de que los datos indican que la violencia en el espacio privado

es mucho mayor (Valentine, 1989). No obstante, el acoso sexual en el espacio público sufre un subregistro, puesto que de acuerdo con Fischer y Sprado (2017), denunciar requiere tiempo, señalamientos sociales y energía, además de pocos resultados en cuanto a penalización, por lo que muchas víctimas evitan este proceso.

Gráfico 14. Nivel de violencia en la calle



Fuente: Elaboración propia a partir de la sección de frases de acoso callejero
 GF1: 9 mujeres y 6 hombres. GF2: 6 mujeres y 8 hombres

5.4. Espacios públicos seguros e inseguros

Ambos grupos focales escogieron como inseguros lugares solitarios, oscuros, zonas boscosas o con puentes, y caracterizan como seguras las fotos tomadas de día, así como lugares donde hay vigilancia, como centros comerciales, instituciones educativas o donde hay gran flujo de personas. Estas son algunas de las fotografías mostradas que cumplen con algunas de estas características mencionadas, las demás pueden ser vistas en el anexo 3. Al lado izquierdo se ubica la que foto que escogieron como insegura y al lado derecho la que consideraron como más segura:

Figura 3. Fotografías utilizadas en el cuestionario



“Lugares como restaurantes, aeropuertos o centros comerciales los considero más seguros” Mujer GF2.

Los hombres consideran inseguros los lugares donde pueden ser víctimas de robo y las mujeres, además de esto, espacios de consumo de licor, lugares boscosos o donde hay grupos de hombres, en los que sientan que pueden estar en riesgo de una agresión sexual. Así lo evidencian las y los participantes al mostrarles la siguiente foto:

Figura 4. Hombres trabajando



“Los hombres cuando están en grupo siempre sueltan palabras obscenas” Mujer GF1.

“Yo no le veo nada de malo, son un grupo de hombres queriendo ganar su dinero, normal” Hombre GF1.

Al comparar fotografías de día y de noche, coincidieron en que les generaba mayor inseguridad las que eran de noche. Para los hombres, los lugares oscuros son propicios para ser víctimas de robo, mientras que, para las mujeres, además de lo anterior, podrían ser víctimas de agresiones sexuales, acercamientos no autorizados, tocamientos, silbidos, persecución, entre otros. Así lo expresaron en los dos grupos focales:

“Yo puse en uno expuesto, pero por miedo a robo”. Hombre GF1.

“A uno como mujer no solo le da miedo que la roben sino otras cosas, como la imagen de esos hombres, uno le puede dar miedo de que uno de ellos lo siga o que se acerquen sin mi permiso” Mujer GF1.

“(...) la presencia de los hombres y que sean altas horas de la noche generan inseguridad, ya sea porque me roben o me acosen” Mujer GF2.

El ejercicio de las fotografías posibilita confirmar lo que algunas autoras como Toro (2015) refieren, sobre que, el temor de ser acosadas y agredidas sexualmente es mayor cuando las mujeres recorren lugares con franjas boscosas, callejones, puentes peatonales, espacios que no cuentan con buena iluminación, con poca vigilancia y que suelen ser solitarios. De acuerdo con Sur (2014), un diseño urbano que no es inclusivo en materia de género

contribuye a que el espacio público sea un escenario propicio para que se presenten este tipo de delitos.

Cabe señalar, que la percepción de seguridad entre mujeres y hombres varía, pues las primeras cargan con la tendencia social, respaldada en ocasiones por políticas gubernamentales que aconsejan evitar lugares y momentos percibidos como más "peligrosos", donde a la mujer se le responsabiliza en ocasiones por estar en "el lugar equivocado o momento equivocado" o por llevar "ropa inapropiada" cuando fueron atacadas. Los estudios sobre el género y el acceso a la ciudad explican cómo el acoso sexual es una demostración de poder, un recordatorio de la propiedad de los espacios públicos mostrada por los hombres hacia las mujeres.

5.5. Ejercicio de cartografía social

Del ejercicio de las cartografías sociales para el GF1 se destaca que todos los caminos eran parecidos, ya que las y los participantes son de la zona de ladera de Cali, por lo cual tienen simbologías de ubicación parecidas, en las que se resaltan: la Institución Educativa Juan Pablo II sede Templo del Saber y Sede Portete, calle 4 esquinas, Hospital Departamental Mario Correa Rengifo y el Centro Cultural Las Colinas (CECUCOL).

Figura 5. Grupo focal de la Universidad del Valle (GF2)



Las cifras presentadas en la tabla 1 muestran una diferencia significativa entre mujeres y hombres en dos aspectos importantes, todas las mujeres representaron por medio de su cartografía haber vivido situaciones de acoso en su camino al lugar de estudio. Por otra parte, las mujeres están más dispuestas a cambiar de camino si se les presenta esta situación, así lo describe también un estudio realizado por Grillo et al. (2014) en la Universidad de Cornell y Hollaback, en el que el 85% de las mujeres toman rutas alternas con el fin de evitar ser víctimas de acoso callejero. Así lo demuestran los siguientes testimonios:

“¡No!, yo sigo por la misma cuadra” Hombre GF1.

“Yo cambiaría, para evitar pasar por ahí y que luego me pase algo malo” Mujer GF1.

Tabla 1. Características, número y porcentaje por grupos focales

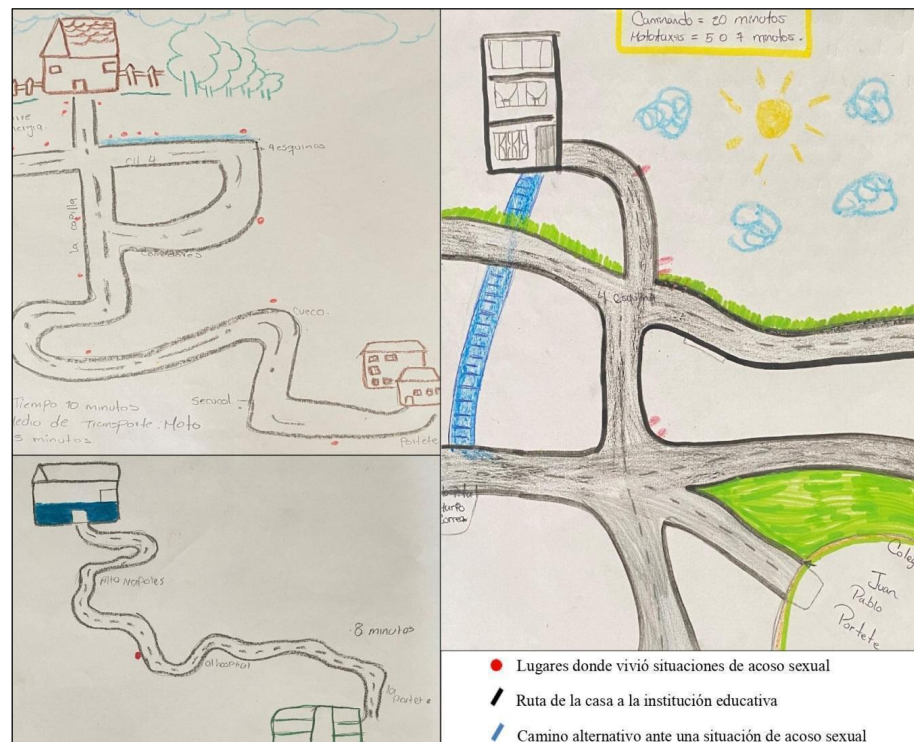
Características	Juan Pablo II (GF1)				Universidad del Valle (GF2)			
	Mujer	%	Hombre	%	Mujer	%	Hombre	%
Total grupo focal	9	64%	5	43%	6	43%	8	57%
Tomaría un camino alternativo	9	100%	0	0%	2	33%	1	13%
El camino alternativo le tomaría más tiempo	6	67%	0	0%	2	33%	1	13%
Vivió una situación de acoso callejero	9	100%	1	20%	6	100%	1	13%

Fuente: Elaboración propia a partir de los resultados de la sección de cartografía social

Cabe destacar que, si bien las mujeres están más dispuestas a cambiar de camino en ambos grupos focales en relación con los hombres, el porcentaje de mujeres que lo harían es menor en el GF2 en comparación con las del GF1, esto se debe a que el medio de transporte que frecuentemente utilizan las del GF2 es el MIO, ya que la distancia entre su casa y la universidad es considerable, por lo que es difícil cambiar de camino una vez se está en el transporte, así lo explica una de ellas:

“Yo no puse que cambiaba de camino, porque cambiar de camino para aquellos que vamos en MIO pues sí nos afecta muchísimo, no es tan fácil, porque si vos te cambias de carril o camino, pues ya no vas a coger el transporte en el momento” Mujer GF2.

Figura 6. Cartografías sociales del grupo focal Juan Pablo II

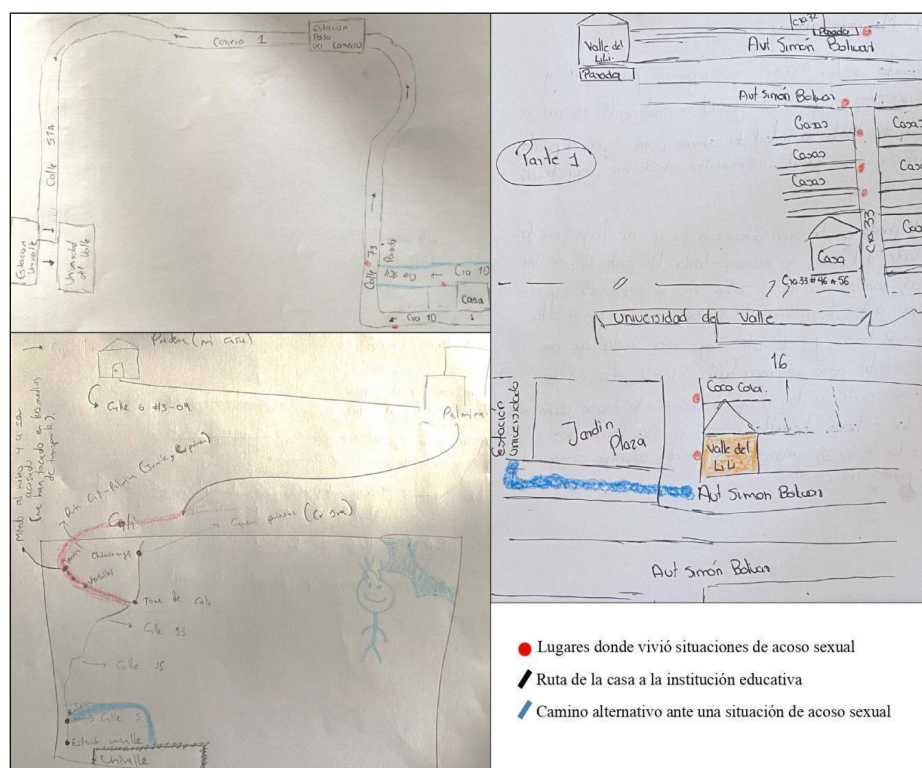


Una de las participantes explica que la ruta que comúnmente utiliza para llegar a la universidad ha sido modificada, porque cerca de donde vive, un vecino la incómoda con frases y comportamientos obscenos, por lo que ha optado por dirigirse a una parada del MIO más lejana:

“(…) yo podría salir por aquí para ir a coger mi parada, pero el señor que está por ahí me hace sentir incómoda, me dice cosas que no me gustan, entonces salgo por acá, aunque queda más lejos para caminar” Mujer GF2.

En cuanto al GF1, dado que los habitantes de la zona periférica de la ciudad no cuentan con buen acceso al transporte público formal, el desplazamiento de las mujeres de la zona de ladera de Cali se limita más que todo a la escala barrial o comunal, donde principalmente se desplazan como peatonas, mientras que los viajes de los hombres son a escala ciudad, ya que la mayoría tienen vehículos propios o conocimientos para manejar (Valdés, 2018).

Figura 7. Cartografías sociales del grupo focal de la Universidad del Valle



En ambos grupos focales, las personas que decidieron cambiar de camino, comprenden que este cambio de ruta les implicaría más tiempo que el camino que comúnmente utilizan, por tanto, ante una situación de acoso sexual en la calle, las mujeres modifican su estrategia de movilidad a pesar de que ello les implique un costo de oportunidad en términos de tiempo. Para Valdés (2018) la elección del medio de transporte y las rutas a utilizar están en función de la variable del tiempo de desplazamiento, como un costo. No obstante, ante una

situación de amenaza como lo es el acoso callejero, las mujeres prefieren asumir este costo con el propósito de prevenir y protegerse. Adicional a esto, los resultados indican que si bien esta es una problemática que sufren las mujeres, ello no implica que sea solo a ellas a quienes les ocurre, aunque sí con mayor frecuencia.

6. Discusión

Lo obtenido no es lejano a lo encontrado por el grueso de autores que han escudriñado el papel de mujeres y hombres en espacios públicos, y su relación con el acoso callejero:

Los entornos urbanos se construyeron por y para los hombres de acuerdo a los roles de género impartidos en la historia, donde las mujeres debían pertenecer al espacio privado realizando labores del hogar, mientras que los hombres tenían un lugar fuera de él. Lo anterior es semejante a lo discutido por Velásquez y Meléndez (2003), quienes plantean que estos pensamientos aunque se han desdibujado a través del tiempo, mantienen el campo de acción de la mujer limitado en los entornos urbanos. Esto ha generado dinámicas de subordinación por parte de algunos hombres para intimidar y acosar mujeres en el espacio público (Gaytan 2007, 2009), ya que, en principio, este no fue diseñado a partir de las necesidades de ellas, lo que genera, como se demostró en la presente investigación, que el acoso callejero sea un problema mayormente asociado al hecho de ser mujer (Tabla 1).

Un estudio realizado en Reino Unido por Trench et al. (1992), identifica que corredores iluminados, con actividades económicas y vigilancia, son características de la ciudad que mejoran la percepción de seguridad, resultados equiparables a los obtenidos por la presente investigación (sección 5.4), además explican que existe un *trade-off* por parte de mujeres y hombres al elegir caminos, donde el equilibrio estará entre el tiempo de viaje y la seguridad. Como un paso adelante de lo realizado por estos autores, se demostró que las mujeres frente a los hombres, prefieren el camino más seguro pese al costo en materia de tiempo y desplazamiento que puede representarles, lo cual constituye claras diferencias entre mujeres y hombres al tomar esta decisión, incluso, el temor de los hombres reside en el asalto, mientras que además de ello, las mujeres temen ser acosadas, lo cual les ocurre con mayor frecuencia en comparación con el robo (Gráfico 8).

En efecto, falta camino por recorrer en el diseño de espacios públicos para las mujeres, aunque también en algunas configuraciones teóricas y metodológicas de la Teoría Económica. Por esta razón, se hace imprescindible contar con algunos conceptos utilizados en esta teoría y contrastarlos con los resultados obtenidos, los cuales arrojan que las mujeres asumen costos adicionales cuando se enfrentan a una situación de acoso callejero. En línea con lo anterior, Mora et al. (2022) demuestran mediante diferentes alternativas de algoritmos, que el camino más corto en ciertas zonas de Medellín en la mayoría de los casos resulta ser aquel con mayor riesgo de acoso sexual y consideran que esta metodología

utilizada permitirá que se creen aplicaciones que brinden no solo rutas cortas, sino más seguras. Aunque, como lo sugieren los autores, sería relevante estudiar la situación como un problema de optimización en el que se incorpore la seguridad y eficiencia, para poder elegir caminos óptimos que contengan tanto caminos cortos como seguros, lo cual recomiendan por medio de métodos como la frontera de Pareto.

El interés de utilizar aspectos como el tiempo, los costos y la optimización bajo el problema del acoso callejero es una necesidad encontrada en el campo académico y que además son conceptos frecuentemente utilizados por la Teoría Económica. No obstante, desde los métodos cualitativos de esta investigación se probó que conceptos como eficiencia y optimización son más limitados, especialmente cuando se espera que sean los individuos quienes tomen decisiones bajo este enfoque, pues los resultados de los grupos focales indican que modificar las estrategias de movilidad ante una posible amenaza es una decisión óptima y eficiente cuando el propósito es protegerse, por el contrario, esta sería una decisión poco óptima y eficiente si se basa en la comparación entre distancias y el tiempo invertido, ya que estos últimos podrían ser mayores (Gráfico 12). Empero, en ocasiones las mujeres no disponen de medios tecnológicos para escoger la decisión más eficiente, solo cambian de ruta con el propósito de evitar la agresión. Aunque, es de notar que existen poblaciones con brechas digitales que se les dificulta acceder a estos medios, por lo que esta sería una solución parcial al problema.

Siguiendo el hilo de la discusión, Zambrano (2015) considera el cambio de camino como un segundo óptimo, aunque esto quizá sea una reducción del problema de violencia de género, cuando lo que rige esta decisión son emociones como el miedo, la dignidad y seguridad de las mujeres, dado que se ha demostrado que el temor a los peligros imaginados afecta el comportamiento individual (Becker y Rubinstein, 2011) y que las mujeres cambian su conducta en respuesta al miedo que sienten por el acoso callejero, en especial se ha encontrado que la falta de seguridad afecta los patrones de movilidad de ellas (Kearl, 2010; Porter et al., 2011; Grillo et al., 2014) y está negativamente correlacionada con el capital humano en materia de pertenecer al mercado laboral (Chakraborty et al., 2018) y a instituciones educativas de calidad (Borker, 2020), lo cual son también costos que deben asumir las mujeres y que afectan su potencial económico. Por esta razón, los costos de oportunidad y las afectaciones en el bienestar de las mujeres son conceptos más apropiados al estudiar el acoso callejero en contraste con los de eficiencia y optimización que están más relacionados a las ciencias computacionales, pues como se mostró, no existe un consenso en los grupos focales sobre si esta decisión es óptima y eficiente (Gráfico 12).

En este orden de ideas, los resultados encontrados en el gráfico 13 y gráfico 14, sugieren la siguiente paradoja encontrada en la literatura: las mujeres suelen percibir un mayor nivel de violencia en el espacio público, frente al espacio privado, lo cual, refiere Stanko (1995), es un miedo dirigido a hombres desconocidos, aunque existan mayores reportes de violencia

doméstica por alguien que conocen (Valentine, 1989). Sin embargo, la violencia en el espacio público sufre un subregistro, por su naturaleza fugaz. Debido a lo anterior y a otros factores, algunos han catalogado el miedo de las mujeres al crimen violento como subjetivo e incluso percibido como irracional (Burt y Katz, 1985). En el otro extremo, los temores de las mujeres se describen como una respuesta racional a la amenaza de daño percibida (Baumer, 1985). Desde el paradigma dominante de la economía, la mujer ha sido poco considerada en la creación del agente económico, debido a que este fue creado bajo bases androcéntricas, en las que solo se contemplaron los problemas del hombre y que es en ellos donde radica la racionalidad (Ferber y Nelson, 2019).

Por su parte, Bonome (2009) advierte que los factores afectivos y emocionales en la toma de decisiones como el miedo, son con frecuencia omitidos e ignorados y que pueden o no impactar la racionalidad, aunque la evidencia muestre que en ocasiones las decisiones son movidas por la emoción, así mismo, refiere que la Teoría Económica dominante se sustenta bajo la visión maximizadora en la que se estudia la escogencia de los agentes sin comprender su proceso social dentro de esa elección, donde la cuestión según esta teoría se resuelve ante un listado de opciones en las que el agente racional escogerá la que le genere una mayor utilidad.

No obstante, es relevante considerar procesos adaptativos que están cargados de experiencias acumuladas, pues el enfoque dominante asume que las alternativas son generadas a través de un mecanismo automático, aunque esto no suela ocurrir, ya que, como se demostró, el equilibrio entre el tiempo de viaje y la seguridad al tomar un camino alternativo va más allá de una decisión que tomen las personas de forma automática, pues esta decisión está en función del miedo y los señalamientos sociales, entre otros aspectos, es por esta razón que, la teoría ortodoxa no permite comprender completamente el problema del acoso callejero, aunque, esta conclusión no necesariamente sugiera el descarte de la teoría, por el contrario, es pertinente seguir ahondando en estos temas y crear espacios en la disciplina que posibiliten reconstruir y repensar trabajos originales, con el fin de avanzar y expandirse hacia una Teoría Económica más actual.

Ya discutidos todos los puntos anteriormente mencionados, cabe preguntarse, ¿cuál es el mecanismo por el cual, la movilidad, el potencial económico y el bienestar de las mujeres es afectado ante la presencia de acoso callejero? De acuerdo con un estudio realizado en la India y Bangladesh por Berik et al. (2022), el acoso sexual en espacios públicos afecta el bienestar de las mujeres desde el Enfoque de Capacidades, pues limita su desplazamiento por la ciudad, lo cual las condiciona a elegir caminos largos, tal como lo mencionaron las y los integrantes de los grupos focales (gráfico 11), así como decisiones más radicales como dejar la institución educativa o el trabajo que tienen, para evitar seguir viviendo estas experiencias. Lo anterior reduce el capital humano de la mujer, y por consiguiente disminuye su potencial económico y finalmente afecta su bienestar, donde ellas asumen costos económicos, de movilidad y en materia de salud mental. Todos estos aportes

teóricos, de la mano con trabajos cuantitativos y cualitativos, demuestran que las mujeres no tienen un lugar digno en el espacio público y que, ante ello, deben asumir costos que reducen su libertad, bienestar y desarrollo.

7. Reflexiones finales

El acoso sexual en lugares públicos es un problema principalmente asociado al hecho de ser mujer. Esto marca claras diferencias entre mujeres y hombres, las primeras ven constantemente limitada su movilidad y participación en la ciudad, lo que las lleva a tomar decisiones, como, por ejemplo, cambios de ruta, en los que deben asumir costos de oportunidad. No obstante, como se discutió anteriormente, algunos conceptos utilizados por la teoría ortodoxa como la optimización y eficiencia poco explican la decisión de cambiar de camino tomada en el momento por los individuos, aunque, es relevante seguirlos considerando para que por medio de algoritmos y ciencias de la computación se pueda escoger el camino más óptimo en materia del equilibrio entre el tiempo de desplazamiento y la seguridad, con el fin de que se creen aplicaciones en las que las mujeres puedan apoyarse para desplazarse con mayor tranquilidad por las ciudades.

Dado que muchas mujeres toman el camino alternativo sintiendo miedo, existe discrepancia en la literatura sobre si esta decisión es racional o no. Este trabajo da cuenta de que tanto en el diseño de espacios públicos como en la construcción de la Teoría Económica, las experiencias y necesidades de las mujeres fueron omitidas y de esta manera el concepto de agente racional fue construido bajo bases androcéntricas, que no dan cabida al papel de la mujer como un agente económico, por tanto, es fundamental seguir ahondando en estos problemas a los que se enfrentan las mujeres y considerar que siendo parte de la sociedad, la mujer contribuye como un agente económico y social que toma decisiones y requiere de escenarios que posibiliten su libre desarrollo.

Este estudio contó con la limitación de la no recolección de datos sistemáticos sobre el acoso callejero por parte de las instituciones estatales y de algunos centros de investigación, especialmente, desde el enfoque de movilidad o datos espaciales sobre el acoso callejero, debido a la tendencia de culpar a las mujeres por estos hechos y a no considerarlo un delito, lo cual genera un subregistro de denuncias. Otros análisis interesantes podrían surgir a partir de regresiones econométricas espaciales, como por ejemplo, la probabilidad de que variables como tipos de uso del suelo urbano, como residencial o comercial, incrementen la aparición de acoso callejero, o si la falta de luminosidad en algunos lugares genera un escenario propicio para estas situaciones.

A estas recomendaciones también se le suman, generar más grupos focales, de diferentes profesiones y ocupaciones, en los que se discutan los conceptos utilizados en la presente investigación, con el fin de conocer sus opiniones y fortalecer las consideraciones sobre los

alcances y limitaciones de la teoría al abordar problemas como el acoso callejero. De igual forma, la generación de otros coeficientes de correlación entre distancias de cada punto de acoso a cada tipo de espacio público sería un ejercicio relevante.

Por último, la mayoría de la planificación urbana no considera las experiencias y necesidades específicas de las mujeres, las cuales son significativas, ya que ellas son las mayores peatonas y actualmente se enfrentan a limitaciones en sus posibilidades de movilidad, por lo cual, ante entornos urbanos más inclusivos en materia de género, la percepción de seguridad que tienen las mujeres sobre la ciudad que habitan mejorará, así como su calidad de vida, ya que podrán disfrutar de entornos que han sido contruidos por y para ellas, con el fin de que se proteja su dignidad y derechos, y a su vez puedan desarrollar su potencial económico en materia de no tener que asumir los costos asociados a las violencias basadas en género.

8. Referencias

- Alcaldía de Santiago de Cali. 2020. *Refuerzan recorridos nocturnos en el parque del Ingenio*. <https://www.cali.gov.co/seguridad/publicaciones/158064/refuerzan-recorridos-nocturnos-en-parque-de-el-ingenio/>
- Alvarado Sánchez, M. I., Izquierdo Albarracín, D. E., Zambrano Monserrate, M. A. (2017). *Valoración contingente del acoso sexual callejero a las mujeres: un caso de estudio en Guayaquil-Ecuador*. [Doctoral dissertation. Escuela Superior Politécnica del Litoral].
- Arendt, H., Cruz, M., Novales, R. G. 1993. *La condición humana* (Vol. 306). Barcelona: Paidós.
- Baumer, T. L. 1985. Testing a general model of fear of crime: Data from a national sample. *Journal of research in crime and delinquency*, 22(3), 239-255.
- BCN. 2015. *Conozca cómo Nueva Zelanda castiga el acoso en las calles*. *Observatorio Parlamentario*. <https://www.bcn.cl/observatorio/asiapacifico/noticias/acoso-callejero-nueva-zelandia>.
- Becker, G., Rubinstein, Y. 2011. Fear and the Response to Terrorism: An Economic Analysis. *Centre for Economic Performance*. (Paper No 1079). London School of Economics. <https://cep.lse.ac.uk/pubs/download/dp1079.pdf>
- Beebejaun, Y. 2009. Making safer places: Gender and the right to the city. *Security Journal*, 22(3), 219-229.

- Berik, G., Bhattacharya, H., Singh, T. P., Sinha, A., Strenio, J., Naomi, S. S., Talboys, S. (2022). Capability Approach to Public-space Harassment of Women: Evidence from India and Bangladesh. *Working Paper, No: 2022-05*. University of Utah. https://economics.utah.edu/research/publications/2022_05.pdf
- Bolívar Zapata, M. C. 2017. *El acoso sexual callejero como influencia de la corporalidad femenina y su vestuario*. [Tesis de Licenciatura, Escuela Arquitectura y Diseño. Universidad Pontificia Bolivariana].
- Bonome, M. G. 2009. *La racionalidad en la toma de decisiones: análisis de la teoría de la decisión de Herbert A. Simon*. [Tesis doctoral Universidade Coruña]. <http://hdl.handle.net/2183/11857>
- Boomsma, C., Steg, L. 2014. Feeling safe in the dark: Examining the effect of entrapment, lighting levels, and gender on feelings of safety and lighting policy acceptability. *Environment and Behavior*, 46(2), 193-212.
- Borker, G. 2018. *Safety First: Perceived Risk of Street Harassment and Educational Choices of Women*. Job Market Paper, Department of Economics, Brown University. https://data2x.org/wp-content/uploads/2019/11/PerceivedRiskStreetHarassmentandEdChoicesofWomen_Borker.pdf
- Bowman, C.G. 1993. Street harassment and the informal ghettoization of women. *Harvard Law Review*. 106, (3) 517–580.
- Burt, M. R., & Katz, B. L. 1985. Rape, robbery, and burglary: Responses to actual and feared criminal victimization, with special focus on women and elderly. *Victimology*, 10, 325–358. <https://www.ojp.gov/ncjrs/virtual-library/abstracts/rape-robbery-and-burglary-responses-actual-and-feared-criminal#additional-details-0>
- Cantillo, Y. 2016. Violencia contra la mujer en espacios públicos. *Mundo Jurídico*, (1), 1-11. <http://www.udla.edu.co/revistas/index.php/mundojuridico/article/view/668/670>
- CEPAL. Observatorio de Igualdad de Género de América Latina y el Caribe. Naciones Unidas CEPAL. <https://oig.cepal.org/es/leyes/leyes-de-violencia>.
- Chakraborty, T., Mukherjee, A., Rachapalli, S. R., & Saha, S. (2018). Stigma of sexual violence and women's decision to work. *World Development*, 103, 226-238.
- Denzin, N. 1970. *Strategies of multiple triangulation. The research act in sociology: A theoretical introduction to sociological method*. 297-313.

- El Tiempo. Agosto 05 de 2021. Celular y voz enredarían a 'El Búho' en 10 abusos en parques de Cali. El Tiempo Sitio Web: <https://www.eltiempo.com/colombia/cali/cali-llamada-de-presunto-abusador-sexual-a-victima-una-pista-para-captura-608273>
- Falú, A. 2009. Mujeres en la ciudad: De violencias y derechos. Red Mujer y Hábitat de América Latina, Ediciones SUR, Santiago de Chile.
<http://www.sitiosur.cl/pubtemp/SUR-mujeres-en-la-ciudad.-de-violencias-y-derechos.pdf>
- Falú, A. 2011. “Restricciones ciudadanas. Las violencias de género en el espacio público”. *Pensamiento iberoamericano*, 9, 127-146.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3710895>
- Ferber, M. A., Nelson, J. A. (Eds.). 2009. *Beyond economic man: Feminist theory and economics*. University of Chicago Press. Chicago.
- Fischer, T.; Sprado, N. 2017. *Seksuele Straatintimidatie in Rotterdam*; Erasmus Universiteit Rotterdam: Rotterdam, The Netherlands.
- Gallego, A. I., Solano, J., Alonso Cifuentes, J. C., Arcos, M. A. 2007. Una mirada descriptiva a las comunas de Cali. Cali. Departamento Administrativo de Planeación-Universidad Icesi. https://www.icesi.edu.co/centros-academicos/images/Centros/cienfi/libros/mirada_descriptiva_comunas_Cali.pdf
- Garrido, N. F. 2015. Androcentrismo y teoría económica, ¿qué tienen que decir las mujeres al respecto? *Cuadernos de Economía Crítica*, (3), 49-70.
- Gaytán Sánchez, P. 2007. El acoso sexual en lugares públicos: un estudio desde la Grounded Theory. *El cotidiano*, 22(143), 5-17.
- Gaytan Sánchez, P. 2009. *Del piropo al desencanto: un estudio sociológico*. Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco, División de Ciencias Sociales y Humanidades, Departamento de Sociología.
- Geovisor *Infraestructura de Datos Espaciales Santiago de Cali*. 2021. Recuperado el 31 de diciembre de 2022 de <https://idesc.cali.gov.co/geovisor.php>
- Granada, H. 2007. *Dimensiones psicosociales del ambiente, su relación con el desarrollo humano*. Grupo de investigación en desarrollo, sociedad y medio ambiente (GEMA). Buga: Impretec Ltda.
- Grillo, M. Paluch, R. Livingston, B. 2014. Cornell International Survey on Street Harassment.

- Hernández, R., Fernández, C. Baptista A. P. 2006. *Metodología de la investigación*. 4ª. México: Mc Graw–Hill/Interamericana Editores, S.A. de C.V, 850 págs.
- Hirald, V. 2015. ¿Deberían prohibir los “piropos” en las calles? En Bélgica lo han conseguido y nos cuentan sus dudas. <https://muhimu.es/genero/femme-de-la-rue/>
- Jacobs, J. 1961. *Death and Life of Great American Cities*; Random House: New York, NY, USA.
- Kearl, H., 2010. Stop Street Harassment: Making public places safe and welcoming for women. Praeger Publisher (Ed.). Oxford, England: ABC-CLIO.
- Levy, S., Xiong, W., Belding, E., Wang, W. Y. 2020. SafeRoute: Learning to Navigate Streets Safely in an Urban Environment. *ACM Transactions on Intelligent Systems and Technology*, 11(6), 1-17.
- Libres y Seguras [@libresyseguras_]. Agosto 31 de 2021. El mapa publicado recolecta los datos a través de la encuesta que se encuentra alojada en la plataforma desde el mes de junio [Fotografía]. Instagram. <https://www.instagram.com/p/CTQWVmAs5fo/?hl=es>
- Lipsey, R. G., Lancaster, K. 1956. The general theory of second best. *The review of economic studies*, 24(1), 11-32.
- López Gil, M. C. 2018. Acoso sexual callejero: Evaluación de su percepción cultural en el Valle de Aburrá y análisis de género de las formas de sanción en Colombia, en las últimas dos décadas. *Revista Indisciplinas*, 4(7), 79–100. <https://publicaciones.unaula.edu.co/index.php/indisciplinas/article/view/670>
- Macmillan, R., Nierobisz, A., Welsh, S. 2000. Experiencing the streets: Harassment and perceptions of safety among women. *Journal of research in crime and delinquency*, 37(3), 306-322.
- Madanipour, A., 2015. *Urban Design and Public Space. International Encyclopedia of the Social and Behavioral Sciences* (Second Edition). 789-794.
- Mankiw, G. 2012. *Principios de economía*. México: Cengage Learning Editores SA.
- Marthé, A. 2016. *Violencia interpersonal contra mujeres en Colombia, 2009 – 2014*. Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. Forensis datos para la vida. <https://www.medicinalegal.gov.co/documents/20143/56654/3+Masatugo+Interpersonal+2009-2014.pdf>

- Medina-Vicent, M. 2019. La economía feminista frente a la racionalidad económica autointeresada. *Veritas*, (42), 29-48.
- Miranda, J. V., van Nes, A. 2020. Sexual violence in the city: Space, gender, and the occurrence of sexual violence in Rotterdam. *Sustainability*, 12(18), 7609.
- Mora, I., Serna, A., Toro, M. 2022. Prevention of Street Harassment Through Constrained Shortest Path Algorithms. *Written Report*. <https://doi.org/10.31219/osf.io/9fr32>
- Newman, O. 1972. *Defensible Space; Crime Prevention through Urban Design*. New York: Macmillan.
- Observatorio para la Equidad de las Mujeres. 2019. Boletín N°3 Violencia en las mujeres del Valle del Cauca. <https://oemcolombia.com/wp-content/uploads/2019/11/Bolet%C3%ADn-03-Noviembre.pdf>
- ONU Mujeres. 2015. Ciudades seguras y espacios públicos seguros. Iniciativa Bandera. Nueva York, EEUU.
- ONU Mujeres. 2018. Ciudades seguras y espacios públicos seguros para mujeres y niñas Colombia. Primera edición Oficina ONU Mujeres Colombia.
- ONU Mujeres. 2020. Programa Ciudades y Espacios Públicos Seguros para mujeres y niñas en América Latina: Informe de resultados.
- Parish, W., Das, A., Laumann, E. 2006. Sexual Harassment of Women in Urban China. *Archives of Sexual Behavior*. 35(4), 411-425.
- Pérez, A. 2005. Economía del Género y Economía Feminista: conciliación o ruptura. *Revista venezolana de estudios de la mujer*, 10(24), 43-63.
- Pimentel Linares, G. L. 2016. *El altruismo en el marco de la teoría neoclásica: alcances y limitaciones*. [Programa Integrado de Maestría y Doctorado en Ciencias Económicas. Casa abierta al tiempo. Ciudad de México. Universidad Autónoma Metropolitana]. <http://hdl.handle.net/11191/7610>
- Pope., C. 2009. Pesquisa qualitativa na atenção à saúde. 3. ed. Porto Alegre: Artmed.
- Porter, G., Hampshire, K., Abane, A., Tanle, A., Munthali, A., Robson, E., . Dube, S. 2011. Young people's transport and mobility in sub-Saharan Africa: the gendered journey to school. *Documents d'analisi geografica.*, 57(1), 61-79.
- Rapino, M. A., & Cooke, T. J. 2011. Commuting, gender roles, and entrapment: A national study utilizing spatial fixed effects and control groups. *The Professional Geographer*, 63(2), 277-294.

- Rivas, M. E., Suárez-Alemán, A., & Serebrisky, T. 2019. *Políticas de transporte urbano en América Latina y el Caribe: Dónde estamos, cómo llegamos aquí y hacia dónde vamos* (Vol. 719). Inter-American Development Bank.
- Sabino, L., Tini, B., Bruna, S., Farias, Pitombo, F. 2022. *Metodología para calcular el índice técnico de caminabilidad sensible al género*. División de transporte. Banco Interamericano de Desarrollo.
- Santamaría Venegas, A.M. 2013. Acoso sexual callejero: un golpe silencioso. Tres miradas sobre esta forma de violencia de género. [Tesis de pregrado, Pontifica Universidad Javeriana]. <https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/14800>
- Severo, T. P., Fonseca, A. D. D., & Gomes, V. L. D. O. 2007. Grupo focal como técnica de coleta de dados na pesquisa em enfermagem. *Revista Mineira de Enfermagem*, 11(3), 297-302.
- Stanko, E. A. 1995. Women, crime, and fear. *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 539(1), 46-58.
- Sur, P. 2014. Safety in the urban outdoors: Women negotiating fear of crime in the city of Kolkata. *Journal of International Women's Studies*, 15(2), 212-226.
- Sweet, E. L., & Ortiz Escalante, S. 2010. Planning responds to gender violence: Evidence from Spain, Mexico and the United States. *Urban Studies*, 47(10), 2129-2147.
- Tandogan, O., & Ilhan, B. S. 2016. Fear of crime in public spaces: From the view of women living in cities. *Procedia engineering*, 161, 2011-2018.
- Tanner, S., Kalms, N., Cull, H., Matthewson, G., Aisenberg, A. 2020. "Disruption and Design: Crowdmapping Young Women's Experience in Cities." *IDS Bulletin*, 51(2), 113–128. <https://doi.org/10.19088/1968-2020.133>
- Toro Jiménez, J. 2015. *Mujeres, a la calle: configuraciones urbanas, violencia y roles de género. Un análisis de las violencias hacia las mujeres en espacios públicos de Medellín*. [Tesis de Antropología. Universidad de Antioquia. Facultad de Ciencias Sociales y Humanas. Departamento de Antropología]. <https://hdl.handle.net/10495/14444>
- Toro-Jiménez, J. y Ochoa-Sierra, M. 2017. Violencia de género y ciudad: cartografías feministas del temor y el miedo. *Sociedad y economía*, (32), 65-84. http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1657-63572017000100065
- Trench, S., Oc, T., & Tiesdell, S. 1992. Safer cities for women: perceived risks and planning measures. *The Town Planning Review*, 279-296.

- Valdés, D. 2018. *Movilidad cotidiana, apropiación y uso del territorio en la ladera de Cali: una aproximación a la experiencia de los habitantes de los barrios La Sultana y Lleras Camargo*. [Tesis de Maestría. FLACSO] Ecuador.
- Valentine, G. 1989. The geography of women's fear. *Area*, 21, 385–390.
- Velásquez C. V., y Meléndez, L. A. 2003. Los espacios públicos desde la perspectiva del género. *Frónesis*, 10(3), 74-104.
http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1315-62682003000300004&lng=es&tlng=es.
- Vélez Torre, I., Rátiva Gaona, S., & Varela Corredor, D. 2012. Cartografía social como metodología participativa y colaborativa de investigación en el territorio afrodescendiente de la cuenca alta del río Cauca. *Cuadernos de geografía: revista colombiana de geografía*, 21(2), 59-73.
- Zambrano, M. 2015. Una aproximación económica al acoso sexual callejero a mujeres en Guayaquil. *Compendium: Cuadernos de Economía y Administración*, 2(3), 47-50.

9. Anexos

Anexo 1. Infografías sobre los conceptos de óptimo y eficiente



Anexo 2. Coeficiente de correlación de Pearson de las distancias entre cada caso de acoso con cada tipo de atributo

	Distancia acoso - MIO	Distancia acoso - parque
Distancia acoso - MIO	1	
Distancia acoso - parque	0.198881825	1

Anexo 3. Formularios de Google

Grupo focal parte 1

Por favor contestar de manera consciente y honesta las siguientes preguntas. La información recogida en este formulario y en el grupo focal son para fines académicos y no hay contra prestación económica por la participación. Si alguien no se siente cómodo respondiendo por favor hacérselo saber a quien está dirigiendo el grupo. Tenga en cuenta que sus respuestas serán tratadas como ANÓNIMAS.

***Obligatorio**

Sección datos

Tenga en cuenta que sus respuestas serán tratadas como ANÓNIMAS.

1. Nombre y apellido *

2. Indique el género con el que se identifica *

Marca solo un óvalo.

☐ Masculino

☐ Femenino

☐ Otro:

3. Indique cuál es su edad *

4. Indique el barrio en el que vive *

5. Indique su nivel educativo alcanzado *

Marca solo un óvalo.

☐ Primaria

☐ Bachillerato

☐ Técnico o tecnólogo

☐ Pregrado

☐ Posgrado

☐ Ninguno

☐ Otro:

<https://docs.google.com/forms/d/10gW0chi0puOsO7gUOXpxBYLcnE21fErBS3gb4zQ2MJ0/edit>

6. Indique su estado civil *

Marca solo un óvalo

☐ Casada o casado

☐ Separado o separada

☐ Viuda o viudo

☐ En unión libre

☐ Soltero o soltera

7. Indique la etnia con la que se identifica *

Marca solo un óvalo.

☐ Mestiza

☐ Indígena

☐ Afrodescendiente

☐ Ninguno

☐ Otro:

8. Indique su ocupación *

Selecciona todas las que correspondan.

- ☐ Estudiante
☐ Empleado/a
☐ Trabajador/a Independiente
☐ Buscando empleo
☐ Actividades en el hogar

9. Indique el tipo de transporte que frecuentemente utiliza *

Selecciona todas las que correspondan.

- ☐ Transporte público colectivo (MIO, recreativos, buses)
☐ Carro particular
☐ Taxi
☐ A pie
☐ Motocicleta particular
☐ Uber, DiDi, otras plataformas de transporte móvil
☐ Motoratón
☐ Bicicleta
☐ Otro: _____

Sección de experiencias (reacción)

A continuación se presentará una imagen alusiva al tema que se discutirá, por favor responda las preguntas según su opinión más sincera.

<https://docs.google.com/forms/d/10gW0chl0pu0a07gLU0XpxBYLcnE21fErBS3gb4zQ2MU0/edit>

Mira la siguiente imagen



10. ¿Qué piensa de las anteriores frases? *

11. ¿Qué tan frecuente ha recibido comentarios similares a lo largo de su vida? *

Marca solo un óvalo.

- ☐ Nada frecuente
☐ Frecuente
☐ Muy frecuente

12. En las distintas etapas de su vida ¿la cantidad de estos comentarios que recibe es igual? *

Marca solo un óvalo.

- ☐ Ha sido igual
☐ Ha disminuido con el tiempo
☐ Ha aumentado con el tiempo
☐ No aplica, no me los dicen

13. Si respondió frecuente o muy frecuente ¿En cuáles de estas zonas le ocurrió? *

Selecciona todos los que correspondan.

- ☐ Parques o plazas
- ☐ Estaciones del MIO
- ☐ Centros comerciales
- ☐ Centros educativos
- ☐ Vía pública (calles, andenes, etc)
- ☐ Centros o escenarios deportivos
- ☐ Cerca a discotecas o bares
- ☐ Construcciones
- ☐ Zonas con muchos hombres (CAI, batallones, talleres mecánicos, etc) En mi casa
- ☐ Bahías transporte público (taxi, motoratones, piratas, etc) Puentes
- ☐ peatonales
- ☐ No aplica

14. ¿Cuál fue su reacción? *

15. ¿Qué hicieron las personas que estaban a su alrededor? *

16. ¿Cómo cree usted que un hombre se siente afectado ante una situación similar y cómo la enfrenta? *

17. ¿Cómo cree usted que una mujer se siente afectada ante una situación similar y cómo la enfrenta? *

18. Si usted tiene sospechas de que en este momento posiblemente va a vivir este tipo de situaciones ¿Qué decisión tomaría? y ¿Por qué? *

Selecciona todos los que correspondan.

- ☐ Cambiar de camino
- ☐ Caminar más rápido
- ☐ Tomar repentinamente un transporte
- ☐ Conversar con un desconocido para fingir que lo conoce Entrar en la
- ☐ casa de desconocidos
- ☐ Entrar en un negocio
- ☐ Hacer una llamada telefónica
- ☐ Enfrentar
- ☐ Confrontar
- ☐ Lo ignoro, no me importa
- ☐ Lo ignoro aunque sentí miedo Nada
- ☐ No aplica
- ☐ Otro: _____

19. ¿Qué consecuencias tiene para su vida las anteriores decisiones? y ¿Por qué? *

Selecciona todos los que correspondan.

- ☐ Sentir miedo Costos
- ☐ económicos Asumir el
- ☐ riesgo
- ☐ Mayor esfuerzo físico
- ☐ Mayor esfuerzo mental o emocional Más
- ☐ tiempo
- ☐ Traumas
- ☐ No aplica
- ☐ Otro: _____

20. Si en la anterior pregunta respondió que cambió de camino, ¿considera que su bienestar se ve afectado al tener que tomar esa decisión? ¿Por qué? *

Marca solo un óvalo.

- ☐ Si
☐ No
☐ No aplica

21. ¿Considera que la decisión de cambiar de camino es óptima y eficiente? ¿Por qué? *

Marca solo un óvalo.

- ☐ Si
☐ No
☐ No aplica

Nivel de
violencia

En los siguientes escenarios, a qué nivel de violencia se enfrenta

22. En casa *

Marca solo un óvalo.

- ☐ Bajo
☐ Medio
☐ Alto

23. En la calle *

Marca solo un óvalo.

- ☐ Bajo
☐ Medio
☐ Alto

Sección imágenes

24. ¿Cuál de estas imágenes te genera más inseguridad? *

Selecciona todas las que correspondan.



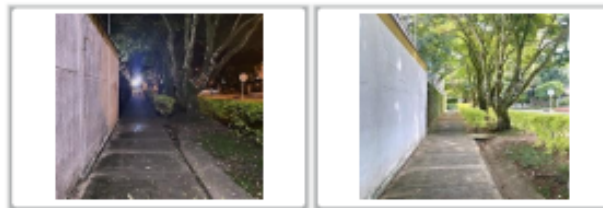
25. ¿Cuál de estas dos imágenes te genera más inseguridad para transitar? *



26. ¿Cuál de estas dos imágenes te genera más inseguridad para transitar? *



27. ¿Cuál de estas dos imágenes te genera más inseguridad para transitar? *



28. ¿Cuál de estas dos imágenes te genera más inseguridad para transitar? *

Marca solo un óvalo.



30. ¿Cuál de estas dos imágenes te genera más inseguridad para transitar? *
 Marca solo un óvalo.



31. ¿Cuáles son las características que más te generaron inseguridad de la imagen que escogió? *

32. ¿Qué tan expuesta/o te sientes al pasar por un puente peatonal? *

Marca solo un óvalo.

- ☐ Muy expuesto/a
☐ Algo expuesto/a
☐ Poco expuesto/a
☐ Nada expuesto/a



33. De acuerdo a las experiencias vividas, al pasar cerca de un grupo de hombres como los de las imágenes, ¿qué tan expuesta/o estás a una mirada, un gesto, una palabra.

Marca solo un óvalo.

- ☐ Nada expuesto/a
☐ Poco expuesto/a
☐ Muy expuesto/a
☐ Algo expuesto/a



34. De acuerdo a las experiencias vividas, al pasar cerca de un grupo de hombres como los de las imágenes, ¿qué tan expuesta/o estás a una mirada, un gesto, una palabra.

Marca solo un óvalo.

- ☐ Algo expuesto/a
☐ Muy expuesto/a
☐ Poco expuesto/a
☐ Nada expuesto/a



35. De acuerdo a las experiencias vividas, al pasar cerca a un grupo de hombres como los de las imágenes, ¿qué tan expuesta estás a una mirada, un gesto, una palabra. *

Marca solo un óvalo.

- ☐ Poco expuesto/a
☐ Nada expuesto/a
☐ Muy expuesto/a
☐ Algo expuesto/a



36. Marca solo un óvalo.

- ☐ Poco expuesto/a
☐ Algo expuesto/a
☐ Muy expuesto/a
☐ Nada expuesto/a



37. Marca solo un óvalo.

- ☐ Muy expuesto/a
☐ Poco expuesto/a
☐ Nada expuesto/a
☐ Algo expuesto/a



38. Marca solo un óvalo.

- ☐ Poco expuesto/a
☐ Nada expuesto/a
☐ Algo expuesto/a
☐ Muy expuesto/a
☐



39. De acuerdo a las experiencias vividas, al pasar cerca a un grupo de hombres como los de las imágenes, qué tan expuesta estás a una mirada, un gesto, una palabra. *

Marca solo un óvalo.

- ☐ Algo expuesto/a
☐ Nada expuesto/a
☐ Muy expuesto/a
☐ Poco expuesto/a



40. Marca solo un óvalo.

- ☐ Nada expuesto/a
☐ Algo expuesto/a
☐ Poco expuesto/a
☐ Muy expuesto/a



41. Marca solo un óvalo.

- ☐ Algo expuesto/a
☐ Poco expuesto/a
☐ Muy expuesto/a
☐ Nada expuesto/a



42. Marca solo un óvalo.

- ☐ Poco expuesto/a
☐ Muy expuesto/a
☐ Nada expuesto/a
☐ Algo expuesto/a



43. ¿Cuáles son las características de las imágenes que la/o hicieron sentir más expuesta/o? sino se sintió expuesto/a, escriba el por qué *

¡Muchas gracias!

Grupo focal parte 2

Por favor contestar de manera consciente y honesta las siguientes preguntas. La información recogida en este formulario y en el grupo focal son para fines académicos y no hay contra prestación económica por la participación. Si alguien no se siente cómodo respondiendo por favor hacérselo saber a quien está dirigiendo el grupo. Tenga en cuenta que sus respuestas serán tratadas como ANÓNIMAS.

*Obligatorio

1. Nombre completo *

2. Cuando sale de casa ¿Qué acciones toma previamente para evitar ser acosada en la calle? *

Selecciona todos los que correspondan.

- ☐ Evitar pasar por ciertos lugares
☐ Cambiar su forma de vestir Salir acompañada
☐ Cambiar horario de salida
☐ Avisarle a alguien que ya voy a salir
☐ Mandar ubicación en tiempo real
☐ Otro: _____

3. ¿Cuáles son los lugares de Cali que más temor le generan y por qué? *

Sección
rutina

En esta actividad usaremos hojas de bloc, marcadores y lápiz. Por favor de acuerdo con su experiencia dibuje o escriba en las hojas lo que se le pide a continuación:

4. PÁGINA 1: escriba su rutina del día más habitual para llegar a su institución educativa, desde que se levanta hasta la manera en la que llega a ese lugar (la ruta que comúnmente usa para llegar a la institución educativa). En una esquina de la hoja, coloque el tiempo que le toma esta ruta

Marca solo un óvalo.

☐ Hecho

5. PÁGINA 2: dada la anterior rutina, dibuje con marcador negro el camino que más utiliza para llegar a la institución educativa.

Marca solo un óvalo.

☐ Hecho

Sección
Cartografías
Sociales

Escuche los audios presentados por la moderadora y de acuerdo con ellos, responda las siguientes preguntas

6. Suponga que actualmente en algún punto del camino que dibujó hacia la institución educativa, unos hombres le dicen las anteriores frases, ¿usted se iría por otra cuadra/camino o seguiría por la misma?

Marca solo un óvalo.

- ☐ Continúo por la misma cuadra o camino (cuadra o camino 1) Me
☐ cambio de cuadra o camino (cuadra o camino 2)

7. Si usted marcó que cambiaba de cuadra o camino, ¿cree usted que esto le tomaría más tiempo para llegar a la institución educativa?

Marca solo un óvalo.

- ☐ Si
☐ No
☐ No aplica

8. ¿Cuánto?

9. Si usted tomó esa segunda cuadra o camino, píntela/o con el marcador azul

Marca solo un óvalo.

☐ Hecho

10. Ahora marque con color rojo los lugares en los que le han dicho estas frases *

Marca solo un óvalo.

☐ Hecho

11. ¿Qué ventajas y desventajas tiene la cuadra o camino 1? *

12. ¿Qué ventajas y desventajas tiene la cuadra o camino 2? *

13. ¿Cuál de estas dos opciones prefiere? *

Marca solo un óvalo.

- ☐ Cambiar de cuadra o camino, porque la protección es lo primero No cambiar de
☐ cuadra o camino y arriesgarse al continuar
☐ Otro: _____

14. ¿Por qué? *

¡Muchas gracias por responder!
