

Entre rutas y riesgos: un análisis del acoso callejero en Santiago de Cali*

Luisa Daniela Trujillo Mejía**

Diana Marcela Jiménez Restrepo***

1

Palabras clave

Mujeres; acoso callejero; espacio público; costos de oportunidad

Clasificación JEL

B54, D61, R49.

Resumen

En este artículo se ofrece una reflexión en torno a una forma de violencia de género, lamentablemente normalizada, que afecta el libre desarrollo de las mujeres en el espacio público: el acoso callejero. A través de información recopilada en grupos focales y cartografías sociales que exploran las rutas que realizan estudiantes jóvenes y adultos en ciertas zonas de Cali, se concluye que las mujeres son las principales víctimas de este tipo de violencia. Esto las impulsa a diseñar estrategias de movilidad, renunciando a espacios y oportunidades que la ciudad les ofrece. Los resultados indican que, frente al acoso sexual en el espacio público, las mujeres adaptan sus decisiones, modificando sus rutas. Esto muestra que la experiencia ante el acoso callejero varía significativamente entre mujeres y hombres, siendo más frecuente para ellas y generándoles costos de oportunidad en materia de tiempo, desplazamiento y tranquilidad.

Cómo citar este artículo: Trujillo Mejía, L., & Jiménez Restrepo, D. (2025). Entre rutas y riesgos: un análisis del acoso callejero en Santiago de Cali. *Equidad y Desarrollo*, 45, e1713. <https://doi.org/10.19052/eq.voll.iss45.5306>

Fecha de Recepción: 7 de febrero de 2024. Fecha de aceptación: 12 de marzo de 2024

* Este artículo emerge de la investigación “El acoso sexual en espacios públicos como un problema económico: un estudio en Santiago de Cali”, realizada en el marco del trabajo de grado meritorio para optar por el título de Economista de la Universidad del Valle, iniciado en el 2021 y concluido en diciembre del 2022; fue dirigido por Diana Marcela Jiménez Restrepo.

** Economista de la Universidad del Valle, Cali (Colombia). ✉ trujillo.luisa@correounivalle.edu.co ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3961-925X>

*** Profesora titular, Departamento de Economía de la Universidad del Valle, Cali (Colombia). ✉ diana.marcela.jimenez@correounivalle.edu.co ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9639-036X>



Between Routes and Risks: An Analysis of Street Harassment in Santiago de Cali

Abstract

This article offers a reflection on a form of gender violence, unfortunately normalized, that affects the free development of women in public spaces: street harassment. Through information gathered in focus groups and social cartographies that explore the routes taken by young students and adults in certain areas of Cali, it is concluded that women are the main victims of this type of violence. This drives them to design mobility strategies, renouncing spaces and opportunities that the city offers them. The results indicate that, faced with sexual harassment in public spaces, women adapt their decisions, modifying their routes. This shows that the experience of street harassment varies significantly between women and men, being more frequent for women and generating opportunity costs in terms of time, travel and peace of mind.

Keywords

Women; street harassment; public space; opportunity costs

Introducción

“A uno como mujer no sólo le da miedo que la roben sino otras cosas”¹ (comunicación personal). La preocupación por la seguridad en el espacio público va más allá del temor a ser robadas; abarca también el miedo a agresiones sexuales, como destacó Mónica en el inicio de su intervención en el grupo focal. Su comentario surgió en respuesta a una fotografía de un espacio público de Cali, el cual se veía solitario y oscuro. La breve, pero contundente afirmación, es un buen reflejo de la percepción de seguridad que tiene la gran mayoría de mujeres en la ciudad. Ellas no sólo le temen a los asaltos —una preocupación que también puede afectar a algunos hombres—, sino que, además, su sensación de seguridad se ve afectada por la posibilidad de enfrentar agresiones sexuales en el espacio público. Esta aprehensión se fundamenta en experiencias propias y en los relatos de mujeres de sus círculos cercanos.

El acoso sexual en espacios públicos es una preocupación global persistente que afecta las oportunidades de empleo y educación para mujeres y niñas (Organización de las Naciones Unidas [ONU] Mujeres, 2020). Fischer y Sprado

1 Testimonio del Grupo Focal 1, realizado el 7 de mayo de 2022.

(2017) encontraron que el 84 % de las mujeres en Rotterdam han experimentado acoso callejero, lo que lleva a que adapten su comportamiento por temor al acoso, incidiendo en sus patrones de movilidad (Porter et al., 2011; Grillo et al., 2014; Berik et al., 2022), y relacionándose negativamente con su capital humano, en términos de participación laboral (Chakraborty et al., 2018) y acceso a educación de calidad (Borker, 2021). En Colombia, Cantillo (2016) resalta la importancia de replantear la planificación urbana con miras a abordar el acoso callejero, pues afecta la calidad de vida al transformar los espacios públicos en entornos segregados.

En específico, en esta investigación se utilizan métodos cualitativos como la cartografía social y los grupos focales, a fin de analizar experiencias personales de acoso callejero en Cali. El objetivo es destacar que las mujeres son las principales víctimas de este tipo de violencia de género y que, en respuesta a ello, cambian sus rutas de desplazamiento, lo que restringe su movilidad.

El presente estudio contribuye a la literatura existente en varios frentes. Al explorar el acoso callejero desde la intersección del urbanismo feminista y la economía feminista se ofrecen nuevas perspectivas sobre cómo abordar las necesidades de las mujeres en la economía y el diseño de espacios públicos. Además, al emplear métodos cualitativos, resalta la eficacia de estas técnicas para comprender las experiencias y percepciones sobre el acoso callejero. Por último, al proponer recomendaciones específicas con miras a mejorar la seguridad en entornos urbanos, este estudio tiene importantes implicaciones en el desarrollo de políticas públicas dirigidas a promover la igualdad de género y la seguridad ciudadana, especialmente en Cali.

El cuerpo del artículo se estructura en cinco apartados que inician con la presente introducción; continúa con los referentes teóricos que fundamentan el trabajo realizado alrededor del urbanismo feminista y la economía feminista. Posteriormente, la metodología planteada, a fin de dar paso a los resultados y a la discusión generada a partir de grupos focales y cartografía social, en la que se destaca que las mujeres, al enfrentar el acoso callejero, asumen costos de oportunidad y tienden a modificar sus rutas, indicando un efecto negativo y significativo en sus decisiones. Finalmente, se ofrecen algunas conclusiones y recomendaciones.

Referentes teóricos

4 Las configuraciones urbanas, delineadas por construcciones históricas y estereotipos de género, relegaron a las mujeres al ámbito privado del hogar, responsabilizándolas de las tareas de cuidado no remuneradas, mientras que los hombres han ocupado predominantemente el espacio público, por fuera de casa. Esta noción, discutida por Velásquez y Meléndez (2003), persiste y restringe la participación de las mujeres en los entornos urbanos. Tal limitación ha propiciado dinámicas de subordinación que desencadenan en intimidación y acoso hacia las mujeres en el espacio público (Gaytán 2007; 2009), ya que estos entornos no fueron inicialmente concebidos considerando sus necesidades.

De acuerdo con lo anterior, en esta sección se exponen las dos teorías que sustentan la presente investigación: el urbanismo feminista y la economía feminista. Estas perspectivas teóricas permiten analizar el fenómeno del acoso callejero y su impacto en la capacidad de las mujeres de participar en espacios públicos y acceder a oportunidades.

De esta manera, las características urbanas y una planificación deficiente son factores cruciales en la perpetuación del acoso callejero. Espacios mal iluminados y áreas poco transitadas proporcionan entornos propicios para agresiones, donde los acosadores pueden operar sin ser detectados fácilmente. Es así como se considera el trabajo de Col·lectiu Punt 6 (2019) como línea teórica alrededor del urbanismo feminista, pues este enfoque propone soluciones inclusivas para abordar el acoso callejero, el cual aboga por un diseño urbano que considera diversas perspectivas, especialmente las experiencias y necesidades de las mujeres, promoviendo espacios seguros mediante iluminación adecuada y áreas bien transitadas, entre otros aspectos urbanos.

La falta de refugios seguros y un diseño urbano que no contempla adecuadamente las diversas experiencias de género aumentan la vulnerabilidad, especialmente para las mujeres, por tanto, la participación comunitaria, con un enfoque en las voces femeninas, es esencial en el propósito de influir en las decisiones urbanísticas.

Centrándonos en el acoso callejero en el entorno residencial, se considera que un mayor aprecio por el barrio, el uso de espacios públicos y un mayor conocimiento de la ciudad están vinculados a una disminución de las situaciones de violencia (Aguilar et al., 2021). Esto concuerda con los principios del urbanismo

feminista según Jacobs (1961), resaltando la importancia del entorno y la vida cotidiana local para abordar la desorganización social.

Si bien esta línea teórica abarca en gran parte el ejercicio realizado, vale la pena relacionar el urbanismo feminista con la economía feminista para una comprensión más integral. Ambas teorías abogan por enfoques multidisciplinares, en los cuales la economía feminista destaca su atención por las desigualdades económicas, a nivel de género, en el diseño y la planificación urbana.

Desde la economía feminista resulta esencial promover la autonomía y el empoderamiento de las mujeres en el entorno urbano, factores cruciales que facilitan su plena participación en la vida económica y la toma de decisiones. Según Hartmann (1979), es relevante comprender las dimensiones económicas del patriarcado y cómo el acceso a recursos y oportunidades económicas es esencial para la libertad de las mujeres. En Macmillan et al. (2000) se encuentra que el acoso callejero, por ejemplo, no sólo afecta la seguridad y el bienestar de las mujeres, sino también su movilidad y el acceso a oportunidades económicas.

El urbanismo feminista, orientado al diseño urbano, se enriquece de los principios de la economía feminista, abordando la distribución de recursos y la influencia económica en la configuración urbana. Estas perspectivas se complementan, de modo que proporcionan una comprensión integral del acoso callejero desde enfoques interdisciplinares. Esta intersección facilita la identificación de estrategias de planificación urbana y políticas económicas dirigidas a promover entornos urbanos seguros, inclusivos y equitativos.

Estos enfoques explican cómo la división sexual del trabajo ha influido en la asignación de espacios tanto en la ciudad como en el aparato productivo. Según Col·lectiu Punt 6 (2019), los espacios urbanos han proyectado valores

“El urbanismo feminista, orientado al diseño urbano, se enriquece de los principios de la economía feminista, abordando la distribución de recursos y la influencia económica en la configuración urbana. Estas perspectivas se complementan, de modo que proporcionan una comprensión integral del acoso callejero desde enfoques interdisciplinares.”

6

de género, fortaleciendo la construcción cultural de las categorías “hombre” y “mujer”, de tal manera que, con el aumento de la participación femenina en el mercado laboral, surge la necesidad de reconfigurar los entornos urbanos para adaptarse a las cambiantes necesidades de las mujeres.

Diversos estudios también señalan que la organización del espacio urbano históricamente ha relegado a las mujeres al ámbito doméstico, mientras que se espera que los hombres ocupen y definan el espacio público (Arendt et al., 1993; Madanipour, 2015; Falú, 2017). Esta división entre el espacio privado y público influye, directamente, en cómo las personas experimentan la ciudad.

Los hombres se sienten con derecho de interactuar con mujeres desconocidas en la calle, invadiendo su intimidad y reforzando la idea de que las mujeres pertenecen a la esfera privada. Esto ha generado subordinación por parte de algunos hombres al acosar a las mujeres en el espacio público (Gaytán Sánchez 2007; 2009), pues, inicialmente, la planificación de la ciudad no se realizó de acuerdo con las necesidades de ellas, lo que genera que el acoso callejero sea un problema mayormente asociado al hecho de ser mujer.

Dado que este estudio se llevó a cabo en Cali, surge la pregunta sobre el papel de la mujer caleña en el espacio público a lo largo del tiempo. Según Ortiz (2023), durante la industrialización en la ciudad, la división sexual del trabajo influyó en la organización del espacio, estableciendo áreas específicas para mujeres y hombres con roles asignados. Posteriormente, a partir de los años sesenta, la identidad de las mujeres caleñas se vio moldeada por exposiciones a fiestas y espacios de rumba desde la infancia, donde el baile se convirtió en una forma importante de socialización. La imagen de la mujer caleña también se utilizó para promover la ciudad como un destino turístico con mujeres hermosas, seductoras y extrovertidas, asociando a las mujeres caleñas con la idea de ser accesibles y perpetuando estereotipos que generaron controversias y debates sobre la transgresión de los roles de género tradicionales.

La evolución urbana y los cambios en los roles de género han impulsado a las mujeres de Cali a desafiar los estereotipos tradicionales de género. Ortiz (2023) pretende exponer “los tipos de ideales de mujer establecidos desde el siglo XIX, que estuvieron relacionados con el ‘bello sexo’ y ‘ángel del hogar y, en esa medida, se verá cómo las caleñas transgreden esos tipos ideales de mujer” (p. 227). Este cambio refleja una redefinición de su papel social, ya que, al participar en actividades históricamente asignadas a los hombres, han superado las limitaciones impuestas por estos estereotipos.

En Cali, la configuración urbana ha sido formada por múltiples factores a lo largo del tiempo, tales como la división sexual del trabajo y los imaginarios culturales. Estos han moldeado la relación de las mujeres con la ciudad, desafiando los roles de género tradicionales, los cuales son perceptibles en muchos aspectos de la sociedad contemporánea. Actualmente, el tema sigue siendo objeto de estudio.

Metodología

La estrategia metodológica de esta investigación es mixta, dada la complejidad subjetiva y multifacética del acoso callejero. Se combinaron técnicas cualitativas, como, por ejemplo, grupos focales y cartografía social, con elementos cuantitativos mediante un cuestionario que facilitó la creación de gráficos de barras apiladas. Los grupos focales, caracterizados por discusiones grupales sobre temas comunes y experiencias compartidas, promovieron el intercambio de ideas y debates estimulantes (Pope, 2009). La cartografía social, por su parte, aborda procesos individuales o colectivos de selección, valoración y percepción de elementos territoriales, considerando dimensiones temporales y espaciales (Granada, 2007).

Mediante las interacciones en los grupos focales se identifican los aspectos urbanos susceptibles de mejoras desde la perspectiva del urbanismo feminista. A la vez, se indaga sobre cómo las condiciones del entorno afectan principalmente a las mujeres. Además, mediante la cartografía social se pretende analizar los costos temporales y de desplazamiento que las mujeres enfrentan debido al riesgo de acoso callejero. Estos factores no sólo restringen su movilidad, sino que también limitan su acceso a oportunidades económicas.

Para el desarrollo de estas técnicas se consideró la conformación de dos grupos focales. El primero (GF1) lo formaron nueve mujeres y seis hombres de

“En Cali, la configuración urbana ha sido formada por múltiples factores a lo largo del tiempo, tales como la división sexual del trabajo y los imaginarios culturales. Estos han moldeado la relación de las mujeres con la ciudad, desafiando los roles de género tradicionales, los cuales son perceptibles en muchos aspectos de la sociedad contemporánea”.

entre 16 y 43 años, el 7 de mayo de 2022, del Programa de Educación de Jóvenes y Adultos del Ministerio de Educación Nacional en la Institución Educativa Juan Pablo II, ubicada en la zona de la ladera de Cali. Estas personas se auto-reconocen mayoritariamente como indígenas o mestizos y, según su estado civil, se clasifican como solteras/os o en unión libre.

Estos estudiantes que viven en la zona periférica de la ciudad enfrentan dificultades para acceder al sistema de transporte público formal. En la zona de ladera, las mujeres experimentan restricciones en su movilidad, ya que su desplazamiento se limita a las áreas del vecindario, y su principal modo de transporte es caminar, mientras los hombres, que también viven, viajan a otras zonas de la ciudad, ya que la mayoría posee carro, moto o bicicleta (Valdés, 2018).

El segundo grupo focal (GF2) estuvo compuesto por seis mujeres y ocho hombres, estudiantes de la Universidad del Valle, el día 21 de mayo de 2022. La mayoría entre 21 y 33 años, algunos con títulos de formación técnica o tecnológica. A diferencia del GF1, residen en distintas áreas de la ciudad o, incluso, fuera de ella. La mayoría son personas solteras y se identifican como mestizas; también hacen parte del grupo dos afrodescendientes y una perteneciente a la comunidad indígena. En términos de ocupación y transporte, a diferencia del GF1, las personas del GF2 no están desempleadas ni buscan empleo. Los participantes del GF1 se dirigen a pie a su institución educativa, mientras que la mayoría del GF2 utiliza transporte público, porque les queda lejos la universidad.

El segundo grupo focal, integrado por estudiantes de último semestre del programa de Economía de la Universidad del Valle, ofrece respuestas influidas por los conceptos y las teorías adquiridos durante su formación académica. Además, las mujeres de este grupo han tenido un mayor contacto con teorías feministas y temas de equidad de género en comparación con el primer grupo focal, lo cual es un aspecto relevante a tener en cuenta.

Dentro de la metodología empleada se realizó una caracterización sociodemográfica de las veintinueve personas que participaron en ambos grupos focales del estudio. Posteriormente, se realizaron sesiones de discusión alrededor de la presentación de experiencias personales en torno al acoso callejero y al nivel de percepción de seguridad frente a los espacios públicos mediante fotografías de algunos lugares de la ciudad, de acuerdo con el urbanismo feminista.

En la sesión de cartografía social las personas participantes llevaron a cabo un ejercicio en el que representaron gráficamente la ruta que siguen para llegar a su lugar de estudio. Utilizaron símbolos para indicar si habían experimentado

acoso durante el trayecto y si esto resultó en un cambio de ruta. Esta metodología permitió explorar la influencia de estas experiencias en la toma de decisiones sobre movilidad, permitiendo conocer los impactos económicos sobre la vida de las mujeres de acuerdo con la economía feminista.

Durante la realización de las cartografías, las personas participantes de los grupos focales comenzaron por detallar sus rutinas diarias antes de dirigirse a sus lugares de estudio. Luego, trazaron el recorrido típico que siguen para llegar a dicho lugar. Posteriormente, escucharon un audio de lo que cotidianamente se conoce como piropos y se les pidió que respondieran si estos las llevarían a modificar su ruta y si estimaban que esto prolongaría su tiempo de desplazamiento. Además, se les solicitó que marcaran, en rojo, el punto donde habían experimentado acoso sexual. Por último, describieron los aspectos positivos y negativos tanto de la ruta habitual como de la alternativa (si existía).

La implementación de la cartografía social buscaba ver cómo las situaciones de acoso callejero generan respuestas en mujeres y hombres. Se esperaba que las mujeres, en particular, mostraran una mayor propensión a realizar ajustes en sus estrategias de movilidad. Estos cambios conllevan comportamientos adaptativos, así como costos en materia de tiempo y desplazamiento, por mencionar algunos, que pueden incidir en su bienestar. Desde la perspectiva de la economía feminista, esto se vincula con la idea de que las mujeres asumen una carga desproporcionada en términos de asumir los costos debido a estructuras de género que limitan su movilidad y acceso a oportunidades. Estos costos son elementos cruciales para considerar en el análisis económico de la movilidad de las mujeres en contextos urbanos, desde una perspectiva más amplia de equidad de género.

Discusión y resultados

Discutiendo el acoso callejero: entre la teoría y los testimonios

La construcción social del género ejerce una influencia significativa en la experiencia y el uso del entorno urbano por parte de las mujeres. Este factor es crucial en la configuración de políticas públicas que perpetúan la visión

estereotipada de la familia, asignando a las mujeres al espacio privado (Arendt et al., 1993; Toro Jiménez, 2015). Esta asignación de género, vinculada a la división sexual del trabajo, contribuye a la configuración urbana dominada por patrones masculinos. La tolerancia colectiva hacia el acoso callejero agrava esta situación, dificultando la denuncia y documentación efectiva de los incidentes, como destaca Gaytán Sánchez (2007; 2009) al señalar que en México el acoso callejero es socialmente tolerado, lo que contribuye al subregistro de denuncias.

Un testimonio de la investigación ilustra cómo estas conductas son normalizadas y generan falta de confianza en las mujeres, condicionando sus decisiones diarias:

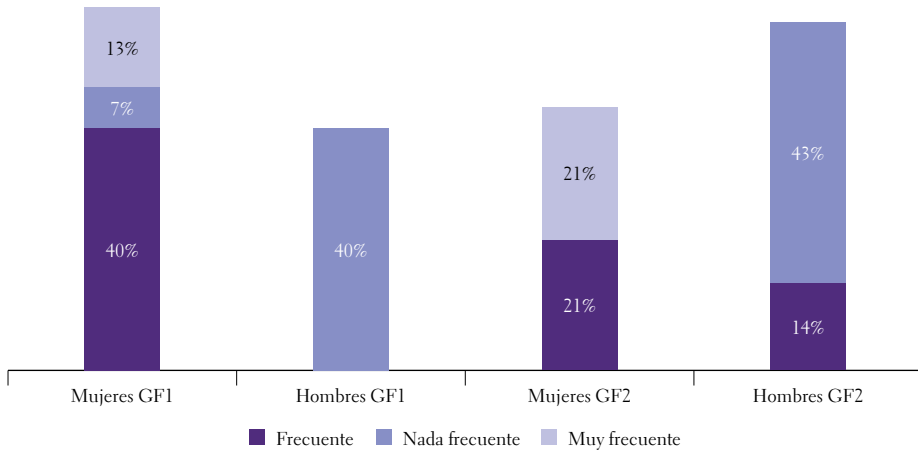
Son típicas frases de acoso verbal y callejero que recibe uno como mujer en su cotidianidad y aunque en su momento parecen comentarios inofensivos, para uno como mujer lo dejan en un estado de vulnerabilidad y lo condicionan en la toma de decisiones, y pues, las personas alrededor nunca hacen nada, eso pasa desapercibido, un ruido más de la ciudad, algo que lo ven natural, es un comportamiento que lo ven normal. (Mujer GF2, 2021, comunicación personal)²

Se identifica, además, que esto es algo cotidiano, tal como se demuestra en la figura 1, en la que el 53 % de mujeres del GF1 considera que estos comentarios les suceden frecuente o muy frecuentemente; el 42 % de mujeres del GF2 responden lo mismo.

Las consecuencias del acoso sexual en espacios públicos recaen sobre la víctima, obligándola a modificar sus decisiones, adoptando rutinas protectoras y optando por la evasión de algunos lugares públicos. Por ejemplo, las mujeres, más que los hombres, están más dispuestas a cambiar de camino si se les presenta esta situación. Así lo describe también Grillo et al. (2014) en un estudio realizado en la Universidad de Cornell y Hollaback, en el que el 85 % de las mujeres estadounidenses toman rutas alternas con el fin de evitar ser víctimas

2 GF2. Hace alusión al Grupo focal 2, el cual es el de la Universidad del Valle. Los nombres de las y los participantes han sido cambiados en la citación, por razones de confidencialidad y anonimato. Las discusiones grupales se encuentran en los archivos de audio personales de la investigación.

Figura 1. ¿Qué tan frecuente ha recibido comentarios sobre su aspecto físico?



Fuente: elaboración propia.

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

de acoso callejero. Los siguientes testimonios de una mujer y un hombre así lo soportan:

Esos comentarios mal intencionados no me gustan y pues yo cambio de camino para no topármelo y para evitar que me siga diciendo esas cosas que no me gustan, yo cambiaría, para evitar pasar por ahí y que luego me pase algo malo, pero no debería de ser así, ¿por qué tengo que cambiar de camino? (Mujer GF1, 2021, comunicación personal)

[...]

Si alguien me dice esos comentarios, no haría nada, seguiría por la misma cuadra. (Hombre GF1, 2021, comunicación personal)³

Es relevante mencionar que existe un *trade-off* por parte de mujeres y hombres al elegir caminos, en el que el equilibrio estará entre el tiempo de viaje y la seguridad (Trench et al., 1992). Sin embargo, las mujeres de esta investigación,

³ GF1. Hace alusión al Grupo focal 1, en el cual están los estudiantes de la Institución Educativa Juan Pablo II.

en comparación con los hombres, prefieren el camino más seguro, pese al costo en materia de tiempo y desplazamiento que puede representarles el camino alternativo, lo cual constituye claras diferencias entre mujeres y hombres al decidir modificar las rutas de desplazamiento.

Este análisis sobre los costos asociados a comportamientos adaptativos frente al acoso callejero se conecta con las preocupaciones de la economía feminista. Según Mankiw (2012), los costos de oportunidad reflejan lo que se sacrifica al elegir una opción sobre otra. En el caso del acoso callejero, las mujeres, al adaptar sus comportamientos para evitar el acoso, renuncian a ciertos aspectos de su vida cotidiana, generando costos económicos y sociales. Esto refleja la influencia del acoso en las decisiones de consumo y producción de bienes y servicios en la ciudad, además de cómo el acoso está vinculado a un costo marginal social y económico (Zambrano, 2015), destacando la importancia de abordarlo desde un enfoque económico feminista que considere las dimensiones de género en la planificación urbana.

“Ante situaciones de acoso sexual, las mujeres optan por rutas alternas, generando costos de oportunidad en términos de tiempo y desplazamiento. Además, recurrir a un medio de transporte diferente para evitar el acoso implica un costo, en principio monetario, que deben asumir las mujeres, sacrificando el consumo de otros bienes”.

En este sentido, ante situaciones de acoso sexual, las mujeres optan por rutas alternas, generando costos de oportunidad en términos de tiempo y desplazamiento. Además, recurrir a un medio de transporte diferente para evitar el acoso implica un costo, en principio monetario, que deben asumir las mujeres, sacrificando el consumo de otros bienes. Estas decisiones, destinadas a evitar el acoso callejero, conllevan costos que impactan en su bienestar, obligándolas, en ocasiones, a priorizar la seguridad sobre la eficiencia del transporte, incluso si esto implica mayores gastos (Molero, 1998). Así lo menciona una de ellas:

Yo tomo la decisión de 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, como que no me siento bien. Por ejemplo, si la parada del MIO está más lejos que por donde venía, pues toca caminar más hasta la parada del MIO y es *más tiempo*, o coger otro transporte como un pirata o así y pues es *más plata* [cursivas añadidas]. (Mujer GF2, 2021, comunicación personal)

El ajuste de rutas como respuesta al peligro se ha convertido en una estrategia defensiva de las mujeres, lo que ha generado la demanda de aplicaciones tecnológicas que faciliten la selección de rutas seguras y eficientes, buscando equilibrar la seguridad con la brevedad. Estas aplicaciones emplean técnicas de aprendizaje y retroalimentación basadas en experiencias humanas, integrando funciones de recompensa que consideran tanto la seguridad como la eficiencia (Levy et al., 2020). Investigaciones recientes, como la de Mora et al. (2022), han señalado que en ciertas zonas de Medellín la ruta más corta puede implicar un mayor riesgo de acoso, lo que sugiere la necesidad de desarrollar aplicaciones que aborden este desafío de optimización.

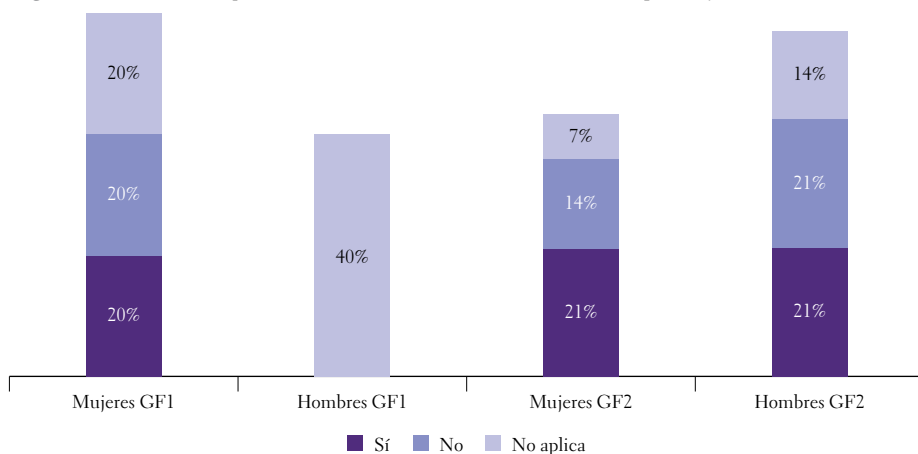
La inclusión de conceptos tales como *tiempo*, *costos* y *optimización* en el contexto del acoso callejero es común en la investigación académica y se alinea con los enfoques de la teoría económica. Sin embargo, los métodos empleados en este estudio revelan una perspectiva diferente. Se evidenció que conceptos como *eficiencia* y *optimización* son menos adaptables al abordar el acoso callejero, ya que los participantes en los grupos focales interpretan estos conceptos de manera diversa (véase la figura 2). Para algunos, cambiar de ruta ante una posible amenaza se percibe como una decisión óptima y eficiente con el fin de protegerse. Sin embargo, según otros participantes, especialmente dos hombres, esta acción se considera poco óptima e ineficiente al sólo comparar distancias y tiempos invertidos, los cuales podrían ser mayores. Esto se refleja en sus testimonios:

No creo que sea óptimo o eficiente porque el camino puede ser más largo y entonces más tiempo y más esfuerzo para recorrer el camino. (Hombre GF1, 2021, comunicación personal).

[...]

Yo creo que sí, porque uno se está protegiendo cuando se cambia de camino entonces es bueno y óptimo. (Hombre GF1, 2021, comunicación personal).

Figura 2. ¿Considera que la decisión de cambiar de camino es óptima y eficiente?



Fuente: elaboración propia

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

Luego de realizar una aproximación al acoso callejero desde los conceptos mencionados, vale la pena preguntarse, ¿son racionales las decisiones que toman las mujeres para evitar el riesgo del acoso callejero? En algunas investigaciones se ha encontrado que el temor de las mujeres al crimen violento es subjetivo, e incluso percibido como irracional (Burt y Katz, 1985). Por otra parte, el miedo que perciben las mujeres se describe como una respuesta racional a la amenaza de daño percibida (Baumer, 1985).

Sin embargo, desde el paradigma ortodoxo de la economía, las necesidades y experiencias femeninas poco son consideradas en la presentación del agente económico planteado en los modelos, puesto que su construcción se dio bajo el enfoque androcéntrico; Ferber y Nelson (2009) mencionan que al género masculino se le ha asociado con lo bueno y racional, mientras que al género femenino con lo intuitivo e irracional. Pero autores como Garrido (2015) advierten que estas imposiciones de valores no provienen de cada género, sino de construcciones subjetivas, en las que a la mujer se le considera un sujeto relacionado históricamente con el altruismo, la atención y el amor, aspectos vinculados con el cuidado del hogar poco vistos en la teoría económica ortodoxa.

Tanto la formulación teórica como la planificación urbana comparten la escasa consideración de las necesidades y experiencias femeninas. Este fenómeno se origina en la tradicional división de roles, por la cual las mujeres son relegadas

al ámbito privado, mientras que los hombres ocupan el espacio público. Como consecuencia, los desafíos enfrentados por las mujeres han sido pasados por alto, lo que ha moldeado el concepto de *ciudadanía* y *agente económico* en torno al hombre, percibiéndolo como el individuo que toma decisiones racionales.

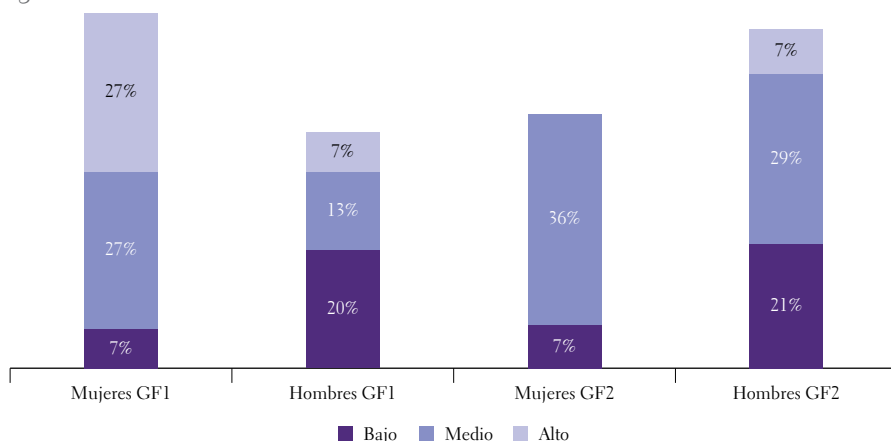
Adicional a esto, la toma de decisiones, en respuesta a emociones como el miedo, son con frecuencia omitidas en los modelos económicos, sabiendo que pueden influenciar en la racionalidad; algunas decisiones son tomadas desde la emoción, pero esto sigue sin ser considerado por la teoría económica dominante, ya que esta se sustenta bajo la visión maximizadora en la que la escogencia se resuelve ante un listado de opciones en las que el agente racional escogerá de forma automática la que le genere una mayor utilidad (Bonome, 2009).

Esta investigación revela que la elección entre el tiempo de viaje y la seguridad al tomar una ruta alternativa no es simplemente una decisión automática, sino que está influenciada por el miedo y las normas sociales, entre otros factores. El paradigma predominante en la economía no logra abordar completamente los desafíos y costos de movilidad que enfrentan las mujeres para evitar el acoso callejero. Sin embargo, esto no implica necesariamente el rechazo de la teoría económica convencional; más bien, sugiere la necesidad de explorar estos problemas desde perspectivas complementarias, como, por ejemplo, la ofrecida por la economía feminista, y crear espacios en la disciplina económica que permitan reconstruir y repensar las teorías tradicionales, con el fin de avanzar hacia una teoría económica actualizada, sin restarle la importancia y trascendencia histórica a los trabajos originales de las corrientes dominantes.

¿Cómo afecta el acoso sexual en espacios públicos la movilidad, el bienestar y el potencial económico de la mujer? Desde el enfoque de las capacidades propuesto por Robeyns (2003) existe un inmenso potencial para abordar los intereses de las feministas, pues las preocupaciones de este enfoque no se limitan al bienestar económico, sino que abarcan aspectos cruciales como la salud reproductiva, el poder político, la violencia doméstica, la educación y el mercado laboral, entre otros. Relacionando este enfoque con el acoso callejero, en un estudio realizado por Berik et al. (2022) se observa cómo estas formas de violencia limitan la movilidad, afectan el bienestar y disminuyen el potencial económico de las mujeres. Investigaciones como la de Borker (2021) respaldan estas afirmaciones al mostrar que el acoso impacta las decisiones educativas y laborales de las mujeres, afectando su capital humano y generando costos significativos que restringen su libertad y desarrollo.

A pesar de que las mujeres en los grupos focales perciben un mayor nivel de violencia en el espacio público (véase la figura 3) en comparación con el privado (véase la figura 4), esto podría atribuirse a un subregistro de la violencia en el espacio público, de modo que denunciar el acoso callejero implica enfrentar señalamientos sociales, demanda tiempo, energía y ofrece escasos resultados (Fischer y Sprado, 2017).

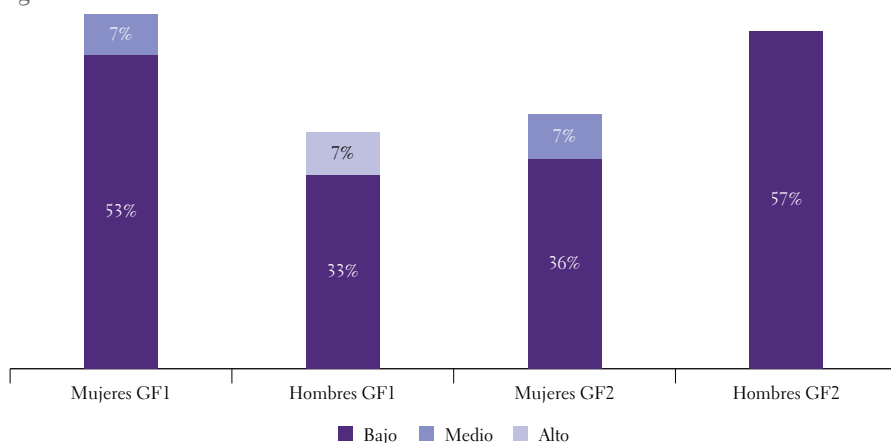
Figura 3. Nivel de violencia en la calle



Fuente: elaboración propia.

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

Figura 4. Nivel de violencia en casa



Fuente: elaboración propia.

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

El acoso callejero puede manifestarse en diversos entornos públicos, siendo más común en sitios con carencia de vigilancia. Según un estudio realizado por Berik et al. (2022), el 91 % de los encuestados identificó que el acoso ocurre con mayor frecuencia en espacios al aire libre, en contraste con el 66 % que lo asoció con lugares interiores. Los testimonios de las mujeres que participaron en esta investigación indican que experimentan una sensación de seguridad más elevada cuando la iluminación es adecuada, están acompañadas y hay vigilancia en los lugares:

Lugares como restaurantes, aeropuertos o centros comerciales los considero más seguros, hay porteros y hay más luz en estos lugares. (Mujer GF2, 2021, comunicación personal).

[...]

Ese tipo de situaciones genera que uno por lo general cambie hábitos, como irse más cubierto al salir o ir acompañado para sentirme más segura. (Mujer GF2. 2021, comunicación personal).

El urbanismo feminista propone un enfoque integral que reconoce cómo la planificación urbana puede contribuir a la creación de espacios en los que las mujeres puedan vivir y desplazarse sin ser acosadas. Esto implica considerar aspectos tales como la iluminación, el diseño de calles y plazas, un transporte público seguro, encuentros comunitarios y estrategias de prevención del acoso (Col·lectiu Punt 6, 2019).

En el desarrollo del estudio, se consideró la clasificación de imágenes de zonas de la ciudad según su nivel de seguridad. Ambos grupos focales destacaron la falta de iluminación, áreas boscosas y lugares desolados con poca vigilancia, así como grupos masculinos en actividades como construcción, cantinas o mototaxis, contribuyendo a la percepción de inseguridad (véase la figura 5).

Figura 5. Fotografías seleccionadas como lugares inseguros

18





Nota: fotografías del formulario sección espacio público

Fuente: elaboración propia.

Si bien características como la oscuridad son factores que, de acuerdo con ambos grupos focales, incrementan la percepción de inseguridad de los espacios, encontrarse con un grupo de hombres genera en las mujeres temor al acoso: “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, 2021, comunicación personal).

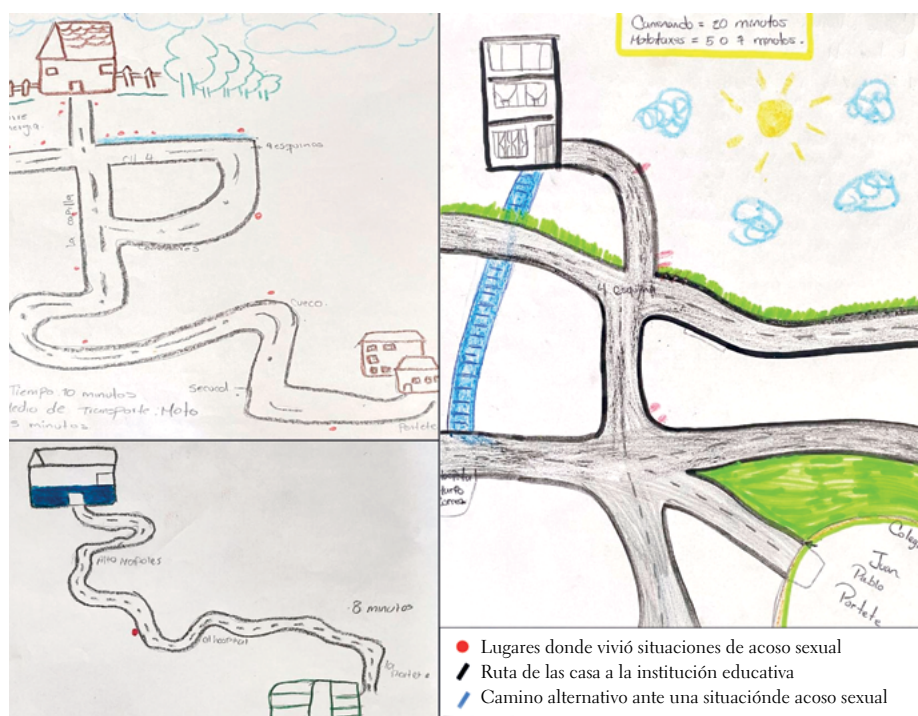
El anterior testimonio permite resaltar, primero, que se tiende a evitar pasar cerca de un grupo de hombres (Berik et al., 2022), y, segundo, las mujeres, a diferencia de los hombres, no sólo temen ser víctimas de robo, sino también de acoso y agresiones sexuales en la calle. Así lo testifican: “Yo puse que me sentía expuesto en esa imagen por miedo a que me roben. (Hombre GF1, 2021, comunicación personal). O “[...] a uno como mujer, no sólo le da miedo que la roben sino otras cosas, como la imagen de esos hombres, [...] que uno de ellos lo siga o que se acerquen sin mi permiso (Mujer GF1, 2021, comunicación personal).

Estos resultados enfatizan de manera contundente la urgencia de replantear la planificación urbana a través de un enfoque más comprometido con la igualdad de género: el urbanismo feminista. Este enfoque va más allá de abordar la iluminación o la presencia de grupos masculinos; implica una transformación radical en la concepción de los espacios urbanos. El urbanismo feminista propone una revisión profunda de la distribución del espacio público, considerando las experiencias y necesidades específicas de las mujeres. Desde el diseño hasta la implementación, se busca crear entornos que no sólo sean seguros, sino que también fomenten la equidad y la inclusión para todos los ciudadanos.

Situando en el papel la experiencia alrededor del acoso callejero: ejercicio de cartografía social

20 En el desarrollo de las investigaciones, analizar los discursos desde la teoría y los testimonios de las y los participantes en los grupos focales es tan importante como situarlos en el espacio físico mediante la cartografía social para recrear experiencias vividas y contribuir así al análisis del problema.

Figura 6. Cartografías sociales del grupo focal GF1



Si bien los grupos focales permitieron identificar la respuesta de mujeres y los hombres frente a una situación de acoso sexual en el espacio público, la cartografía social permitió comprobar estas decisiones y las diferencias entre ambos grupos focales al tomar esta decisión (véase la tabla 1).

Tabla 1. Alternativas de respuestas entre grupos focales según las cartografías sociales

Características	Juan Pablo II (GF1)				Universidad del Valle (GF2)			
	F	%	M	%	F	%	M	%
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%	0	100%	1	13%

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

Las respuestas de ambos grupos focales coinciden en que son las mujeres quienes padecen el acoso callejero. Sin embargo, cuando se les preguntó si cambiarían de camino al enfrentarse a esta situación, las mujeres del GF1 estuvieron más dispuestas a hacerlo que las del GF2; este resultado se debe a que la modalidad de transporte que frecuentemente utilizan las del GF2 es el transporte público formal de la ciudad, el Masivo Integrado de Occidente (MIO), dada la gran distancia entre su casa y la universidad, por lo que es difícil cambiar de camino una vez se está en el medio de 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, 2021, comunicación personal)

Las mujeres del GF1, que viven en la zona de la ladera, con poca operación del sistema de transporte público, se limitan a un desplazamiento (como peatonas), mientras que los viajes de los hombres son a nivel de ciudad, ya que la mayoría tienen vehículos propios o conocimientos de manejar (Valdés, 2018). Así, la posibilidad de cambiar de camino por parte de las mujeres del GF1 es mayor en comparación con las del GF2.

Tomar decisiones basadas en la prevención y protección ante el acoso callejero, por las que las mujeres asumen mayores costos de tiempo y distancia

para evitarlo, revela una dimensión económica y de movilidad que se conecta con la economía feminista, desde la cual se considera cómo las mujeres, en comparación con los hombres, enfrentan obstáculos adicionales en la toma de decisiones relacionadas con la movilidad y cómo estas decisiones impactan su bienestar económico. Este escenario resalta el urbanismo feminista, al abogar por un entorno urbano más seguro y accesible para las mujeres, que reconsidere el diseño de los espacios públicos y la planificación urbana desde una perspectiva que integre las experiencias y necesidades específicas de género.

Conclusiones

Pese a que el acoso sexual en espacios públicos se trivializa a menudo como inofensivo, los resultados de este estudio muestran que es costoso para las víctimas, en su gran mayoría, mujeres. Entre las consecuencias que deben asumir se encuentra la restricción de la libertad de movimiento en el espacio público, limitando el acceso de las mujeres a distintas oportunidades que ofrece la ciudad. Por lo tanto, es fundamental considerar los costos asociados al acoso callejero al diseñar intervenciones y políticas urbanas que promuevan la equidad de género y la seguridad ciudadana.

De acuerdo con los resultados de los grupos focales, las mujeres prefieren asumir un camino largo pero seguro, lo cual para algunos *hombres* (nuestro énfasis) no sería óptimo ni eficiente si la distancia es corta, pero sí lo sería cuando la decisión está sustentada en la necesidad de protegerse. Por esta razón, es crucial que las intervenciones urbanas consideren las experiencias y necesidades específicas de las mujeres, así como sus opiniones, en la construcción de un entorno urbano más inclusivo y seguro.

La percepción de seguridad de las mujeres en entornos urbanos dependerá de la iluminación, el diseño urbano, la vigilancia, el comportamiento de otras personas (particularmente grupos de hombres), la historia de violencia en áreas específicas y la calidad del transporte público. Estrategias como el urbanismo feminista abogan por entornos que fomenten la seguridad y la libertad de movilidad para todos los habitantes de la ciudad.

Existe un gran desafío en relación con la recopilación sistemática de datos y el proceso de denuncia frente al acoso callejero que permitan estimar los daños

causado por este. Las intervenciones localizadas podrían abordar las normas sociales y mejorar la infraestructura urbana. Por lo tanto, como lo muestran estos resultados, es esencial que al planificar el desarrollo urbano de Cali se incluyan medidas como una mejor iluminación en los corredores cerca de las estaciones del MIO, el aumento de la vigilancia en áreas menos transitadas y la implementación de actividades educativas para promover actitudes de equidad de género y crear entornos más seguros y libres de violencia para las mujeres.

La falta de consideración hacia las necesidades de las mujeres en el diseño de los entornos urbanos se debe, en parte, a que estos espacios no fueron concebidos teniendo en cuenta sus experiencias específicas. La división sexual del trabajo no sólo influyó en la configuración física de las ciudades, sino también en la formulación de teorías predominantes. Por ejemplo, el paradigma económico dominante ha sido criticado por su sesgo androcéntrico, evidenciado en conceptos como la racionalidad del agente, que no tienen en cuenta las necesidades y experiencias femeninas. Esta falta de consideración perpetúa la incapacidad de abordar los desafíos económicos y sociales que enfrentan las mujeres en entornos urbanos contemporáneos.

En resumen, para abordar de manera efectiva el acoso callejero en Cali y promover la equidad de género en el espacio público, es necesario integrar las perspectivas del urbanismo y la economía feminista en el diseño de políticas públicas y acciones concretas. De esta manera, al diseñar espacios públicos por y para ellas, mejorará la percepción de seguridad que tienen sobre la ciudad que habitan, así como su calidad de vida, con el fin de que se proteja su dignidad y sus derechos, así como puedan desarrollar libremente así como el libre desarrollo de sus capacidades y potencial económico, sin tener que asumir los costos asociados a las violencias basadas en género.

“Para abordar de manera efectiva el acoso callejero en Cali y promover la equidad de género en el espacio público, es necesario integrar las perspectivas del urbanismo y la economía feminista en el diseño de políticas públicas y acciones concretas”.

Referencias

- Aguiar, S., Cardozo, S., Jorge, V., Pandolfi, J., & Torre, V. (2021). Acoso sexual callejero en Montevideo. Sampson, Jacobs y “The meanings of disorder”. *Quid 16: Revista del Área de Estudios Urbanos*, 16, 156-189. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8239106>
- Arendt, H., Cruz, M., Novales, & R. G. (1993). *La condición humana* (vol. 306). 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. <https://doi.org/10.1177/0022427885022003004>
- 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
- Bonome, M. G. (2009). *La racionalidad en la toma de decisiones: análisis de la teoría de la decisión de Herbert A. Simon* (tesis de doctorado). Universidad de Coruña. <http://hdl.handle.net/2183/11857>
- Borker, G. (2021). *Safety First: Perceived Risk of Street Harassment and Educational Choices of Women* (Policy Research Working Paper, No: 9731). World Bank. <http://hdl.handle.net/10986/36004>
- 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.
- 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. <https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2017.10.031>
- Collectiu Punt 6. (2019). *Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida*. Virus Editorial.
- Falú, A. (2017). La fuerza estigmatizadora del acoso sexual: violencias en el transporte público. *Vivienda y Ciudad*, 4, 205-209. <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/ReViyCi/article/view/19007>
- Ferber, M. A., & Nelson, J. A. (Eds.). (2009). *Beyond Economic Man: Feminist Theory and Economics*. University of Chicago Press. <https://doi.org/10.7208/chicago/9780226242088.001.0001>
- Fischer, T.; & Sprado, N. (2017). *Seksuele Straatintimidatie in Rotterdam*. Erasmus Universiteit Rotterdam.
- 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.
- Gaytán Sánchez, P. (2009). *Del piropo al desencanto: un estudio sociológico*. Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Azcapotzalco-División de Ciencias Sociales y Humanidades-Departamento de Sociología.
- Granada, H. (2007). *Dimensiones psicosociales del ambiente, su relación con el*

desarrollo humano. Grupo de Investigación en Desarrollo, Sociedad y Medio Ambiente (GEMA).

Grillo, M. Paluch, R., & Livingston, B. (2014). Cornell International Survey on Street Harassment. <https://righttobe.org/research/cornell-international-survey-on-street-harassment/>

Hartmann, H. I. (1979). The Unhappy Marriage of Marxism and Feminism: Towards a more Progressive Union. *Capital & Class*, 3(2), 1-33. <https://doi.org/10.1177/030981687900800102>

Jacobs, J. (1961). *Death and Life of Great American Cities*. Random House.

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. <https://doi.org/10.1145/3402818>

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. <https://doi.org/10.1177/0022427800037003003>

Madanipour, A., (2015). Urban Design and Public Space. En *International Encyclopedia of the Social and Behavioral Sciences* (2a ed, 789-794).

Mankiw, G. 2012. *Principios de economía*. Cengage Learning Editores.

Molero, M. N. (1998). Autonomía de las mujeres y seguridad urbana. *Boletín CF+S [Ciudades para un Futuro Más Sostenible]*, 7, Especial: Mujer y Ciudad. http://polired.upm.es/index.php/boletin_cfs/article/view/2701/2766

Mora, I., Serna, A., & Toro, M. (2022). Prevention of Street Harassment Through Constrained Shortest Path Algorithms. *OSF Preprints*. <https://doi.org/10.31219/osf.io/9fr32>

Organización de las Naciones Unidas (ONU) Mujeres. (2020). *Programa Ciudades y Espacios Públicos Seguros para mujeres y niñas en América Latina: Informe de resultados*. ONU.

Ortiz, C. (2023). Imaginarios en torno a las mujeres caleñas: una revalorización histórica, 1960-1980. En C. Abadía, C. Hung, M. Rivera, C. Ruíz, & P. Franco (eds.), *De mujeres históricas a historiadoras*. Programa Editorial Universidad del Valle. https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=zyy_EAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PT216&dq=historia+de+la+familia+caleña&ots=VJWcBckZvd&sig=Z5XQ-VIPsUeSooIhNo2-Kz-mOxfs#v=onepage&q=historia%20de%20la%20familia%20caleña&f=false

Pope., C. (2009). Pesquisa qualitativa na atenção à saúde (3ª ed.). Artmed.

Porter, G., Hampshire, K., Abane, A., Tanle, A., Munthali, A., Robson, E., Mashiri, M., & Maponya, G. (2011). Young people's transport and mobility in sub-Saharan Africa: the gendered journey to school. *Documents D'analisi Geografica.*, 57(1), 61-79. <https://doi.org/10.5565/rev/dag.813>

Robeyns, I. (2003). Sen's Capability Approach and Gender Inequality: Selecting Relevant Capabilities. *Feminist Economics*, 9(2-3), 61-92. <https://doi.org/10.1080/1354570022000078024>

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 grado). Universidad de Antioquia. <https://bibliotecadigital.udea.edu.co/handle/10495/14444>

Trench, S., Oc, T., & Tiesdell, S. (1992). Safer Cities for Women: Perceived Risks and Planning Measures. *The Town Planning Review*, 63(3), 279. <https://doi.org/10.3828/tpv.63.3.r16862416261h337>

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.

Velásquez C. V., & 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

Zambrano, M. (2015). Una aproximación económica al acoso sexual callejero a mujeres en Guayaquil. *Compendium: Cuadernos de Economía y Administración*, 2(3), 47-50.