

UNA APROXIMACIÓN ECONÓMICA AL ACOSO SEXUAL CALLEJERO A MUJERES EN GUAYAQUIL

M.Sc. Manuel Zambrano

Docente FCSH-ESPOL

Resumen

Fecha de Recepción: 28 de Marzo del 2015 – Fecha de aprobación: 6 de Mayo del 2015

El acoso sexual callejero a mujeres es un problema social, latente a nivel mundial que conlleva consecuencias negativas no solo físicas o psicológicas, sino también económicas. El presente artículo tiene como objetivo mostrar al acoso sexual callejero como un problema económico que afecta a las mujeres ecuatorianas y la necesidad de implementación de políticas públicas para disminuir su nivel de incidencia.

Palabras Clave: *acoso sexual, mujeres, costo, riesgo.*

Abstract

Street sexual harassment of women is a social problem worldwide latent that entails not only physical or psychological, but also economic negative consequences. This article aims to show to street sexual harassment as an economic problem affecting Ecuadorian women and the need to implement public policies to reduce the level of incidence.

Key words: *sexual harassment, women, cost, risk.*

1. INTRODUCCIÓN

El acoso sexual callejero a mujeres consiste en cualquier acción o comentario desatento o denigrante dirigido a mujeres por parte de extraños o conocidos en lugares públicos. Este tipo de acoso sexual ha recibido particular atención en los últimos años en países de la región como Colombia, Chile, y Perú. En el 2011 en Perú se propuso la iniciativa “Paremos el acoso callejero”, el cual fue implementado en el 2013 mediante una plataforma virtual, “Datea”, para registrar los casos de acoso. Las víctimas clasificaron el acoso en 13 categorías, desde silbidos hasta masturbación pública. En el 2014 se organizó la primera semana de América Latina contra el acoso callejero, una iniciativa del grupo norteamericano “Stop Street Harassment”. Estas iniciativas inspiraron a otros países como Chile y Colombia, los cuales en el 2014 crearon el Observatorio Contra el Acoso Callejero (OCAC). Según cifras de esta organización, el 85% de las mujeres han sufrido acoso sexual callejero en Chile (Observatorio contra el acoso callejero en Chile, 2015) y un 87 % en Colombia (Observatorio contra el acoso callejero en Colombia, 2015).

Por el lado de las políticas públicas, Colombia creó un grupo de agentes policiales encubiertos destinados a resguardar a las pasajeras del sistema de transporte público en Bogotá. Los resultados de esta campaña muestran 121 personas detenidas en el 2014 (Peru21, 2014). En Quito se inició en mayo del 2015 la campaña “Yo cambio por ellas”, con el cual se busca concientizar a los usuarios del transporte público sobre el comportamiento instigador o acosador que podrían tener hacia las mujeres. Con esto, el objetivo era que el 71% de mujeres deje de sentir miedo de ser víctima de acoso sexual en el transporte público de dicha ciudad. (Impulsan campaña contra el acoso a mujeres en buses, 2015). No se dispone de estudios o cifras para evaluar la efectividad de esta política. Asimismo, otra iniciativa puesta en marcha en Quito es el proyecto “Cuéntame”, mediante el cual se recepta denuncias sobre acoso sexual en el transporte público. Las cabinas de “Cuéntame” llevan funcionando casi 10 meses. Estas fueron inauguradas el 16 de diciembre del 2014. Hasta fines de agosto del 2015, se han receptado 274 denuncias, 2 de las cuales han sido procesadas por la fiscalía y han terminado con una sentencia ejecutoriada, privando de la libertad a los agresores. (Proyecto Cuéntame, 2015). En Ecuador, cualquier tipo de acoso sexual contra la mujer es considerado un delito, y está vigente en el artículo 511 del capítulo III del código orgánico integral penal (Código Orgánico Integral Penal, 2014). A pesar de esto, no existen cifras oficiales a nivel nacional para iniciar una investigación en el tema. Sin embargo, desde lo anecdótico, para muchas mujeres el transporte público en Guayaquil, así como el solo hecho de caminar por las calles, son actividades inseguras y de exposición a sufrir algún tipo de acoso sexual o agresión similar. Es así, que en el año 2014 el Centro Ecuatoriano para la Promoción y Acción de la Mujer (CEPAM) presentó a los directivos de Fundación Metrovía un proyecto que consiste en la implementación de buses “rosa” destinados exclusivamente para mujeres.

Lahsaeizadeh y Yousefinejad (2012) encuentran que en Irán existe una correlación significativa del acoso sexual con los lugares públicos, la educación de la madre y el tipo de vestido. Comprueban además que el acoso verbal es el de mayor incidencia, el cual se manifiesta como cumplidos o críticas a la apariencia de las mujeres. Parish et. al (2006) determinan que en China las mujeres en el mercado laboral presentan niveles significativamente mayores de acoso sexual que las mujeres desempleadas. También determinan que la probabilidad de acoso varía de acuerdo a la ocupación y el atractivo físico de la mujer. El análisis muestra también que las mujeres migrantes, solteras o que viven en ciudades grandes son más propensas a sufrir de acoso sexual, en especial del tipo verbal. Pershing (2003) aborda el acoso sexual en el ejército de Estados Unidos, y encuentra que 96,8 % de las mujeres han experimentado alguna forma de acoso sexual dentro de un período de seis meses, mientras que el 48,4 % reportaron haber experimentado acoso en forma recurrente. Fielden et al. (2010) realizan una investigación sobre el acoso sexual en Reino Unido. En esta investigación se incluyen entrevistas a 17 mujeres las cuales fueron acosadas sexualmente o fueron testigos de acoso sexual en los últimos 5 años. Los resultados indican que las tasas de frecuencia de acoso sexual a las mujeres tienden a ser limitadas con una corta duración independientemente de su origen étnico. A pesar de esto, las mujeres blancas obtienen mayor apoyo al momento de realizar una denuncia de acoso que las mujeres negras.

El acoso sexual callejero como un problema económico

Para una mujer el realizar actividades cotidianas como utilizar el transporte público o transitar por las calles de Guayaquil supone un riesgo significativo. La posibilidad de ser víctima de acoso sexual callejero es alta. Ante esta posibilidad, la mujer puede adoptar cualquiera de las siguientes respuestas:

- (1) Utilizar medidas defensivas y de reacción para autodefensa, o
- (2) Adaptarse al acoso callejero y modificar sus patrones de comportamiento de tal manera que se reduzca la probabilidad de un incidente.

Estas medidas representan un ‘second-best’ ya que dichas respuestas suponen notables costos de transacción y de afectaciones a la calidad de vida. Tomamos como caso de estudio a Guayaquil porque son frecuentes los sucesos de acoso sexual callejero que sufren las mujeres en esta localidad; muchos de los cuales no son denunciados¹, quedando de esta manera el delito impune. Además, no existen campañas oficiales que se hayan puesto en marcha para combatir el mismo, y esto se puede deber a la falta de estudios serios sobre el tema.

Así mismo, para una mujer el hecho de ser acosada representa un costo marginal social (externalidad negativa), que afecta a sus decisiones de consumo o producción de un bien o servicio, como por ejemplo el transitar por ciertos lugares de la ciudad o dedicarse a ciertas actividades productivas. Además, se genera un efecto sustitución ya que la víctima de acoso cambiará sus preferencias de consumo sin que esto afecte a su nivel de utilidad. Se produce así mismo un efecto renta, dado que existe una pérdida monetaria real de la víctima por el hecho de sustituir una actividad por otra para evitar el acoso.

Del mismo modo, el acoso sexual callejero puede ser considerado un bien público, ya que no existe rivalidad ni exclusividad al momento del acto. Esto inevitablemente desencadena en un problema de “free-rider” para la sociedad, siendo el estado el encargado de regular el mismo; tomando en cuenta que es la mujer quien posee el derecho a un mercado libre de acoso.

Por consiguiente, a pesar de no existir un mercado explícito, es plausible asumir que una mujer desee que el riesgo de acoso sexual disminuya. Esta demanda latente por ese mercado “libre de acoso” puede ser encontrada a través de la implementación de un método de valoración directo. Con esto se podría averiguar el valor económico de una ciudad libre de acoso para las mujeres, o al menos con menor riesgo, y de esta forma implementar algún tipo de política pública acorde a esa valoración.

REFERENCIAS

Resultados del Censo 2010, (2010). Instituto Nacional de Estadísticas y Censo, INEC. Consultado el 1 de septiembre de 2015. Disponible en <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/resultados>

Observatorio contra el acoso callejero en Chile, (2015). Consultado el 13 de septiembre de 2015. Disponible en <http://www.ocacchile.org>

- Observatorio contra el acoso callejero en Colombia, (2015)*. Consultado el 1 de octubre de 2015. Disponible en <https://vimeo.com>
- Colombia: Crean grupo de elite contra acoso sexual en autobuses, (2014)*. Peru21. Consultado el 1 de octubre de 2015. Disponible en <http://peru21.pe>
- Impulsan campaña contra el acoso a mujeres en buses, (2015)*. ElUniverso. Consultado el 1 de octubre de 2015. Disponible en <http://www.eluniverso.com>
- Código Orgánico Integral Penal, (2014)*. Asamblea Nacional. Consultado el 1 de septiembre de 2015. Disponible en <http://www.asambleanacional.gob.ec>
- Proyecto Cuéntame, (2015)*. ElComercio. Consultado el 1 de octubre de 2015. Disponible en <http://www.elcomercio.com>
- Fielden, S., Davidson, M., Woolnough, H., Hunt, C. (2010). A Model of Racialized Sexual Harassment of Women in the UK Workplace. *Sex Roles*. 62(1), 20-34.
- Pershing, J. (2003). Why women don't report sexual harassment: a case study of an elite military institution. *Gender Issues*. 21(4), 3-30.
- Lahsaeizadeh, L. & Yousefinejad, E. (2012). Social Aspects of Women's Experiences of Sexual Harassment in Public Places in Iran. *Sexuality & Culture*. 16(1), 17-37.
- Parish, W., Das, A. & Laumann, E. (2006). Sexual Harassment of Women in Urban China. *Archives of Sexual Behavior*. 35(4), 411-425.