

# Movilidad, género y experiencias divergentes en espacios públicos de la ciudad de Cajamarca

Gabriel Enciso\*  
Sebastián Higuera\*\*

## RESUMEN

Dado el acelerado crecimiento urbano de la ciudad de Cajamarca en las últimas décadas, se vuelve imperativo estudiar uno de sus elementos constitutivos más importantes: la movilidad cotidiana de sus habitantes. En este estudio, mediante datos recogidos en una encuesta en la ciudad de Cajamarca en octubre de 2018, se busca entender la movilidad cotidiana en Cajamarca, primero, desde una visión general y, luego, desde un enfoque de género, para matizar y completar el panorama de la movilidad con las esperadas perspectivas y experiencias diferentes de hombres y mujeres. Se encontró que existen diferencias marcadas entre las experiencias de hombres y mujeres respecto al tipo de transporte empleado y respecto a los motivos principales de desplazamiento.

## PALABRAS CLAVE

Cajamarca, movilidad, transporte, tiempos de viaje, género, experiencias.

\* Bachiller en Ciencias Sociales con mención en Sociología. genciso@pucp.pe

\*\* Licenciado en Sociología. sebastian.higuera@pucp.edu.pe

## INTRODUCCIÓN

En las últimas dos décadas, la ciudad de Cajamarca ha crecido de una manera notable. Según el censo nacional de 2017, en la ciudad de Cajamarca viven 218.741 personas, lo que significa un crecimiento del 54% respecto a las 181.532 personas que vivían allí en 2007, y un crecimiento del 86% respecto a las 117.509 personas que fueron censadas en 1993. El crecimiento también se refleja en la infraestructura urbana. Cajamarca contaba ya con una centralidad principal: la zona compuesta por la plaza de armas, el mercado central y su área de expansión. En 2010, culminó la construcción del Qhapac-Ñan, un complejo administrativo cuyo propósito era generar una segunda centralidad urbana frente a la Universidad Nacional de Cajamarca, en la avenida Atahualpa, que vincula la ciudad de Cajamarca con la ciudad de Baños del Inca.

Adicionalmente, en la más reciente zonificación de la ciudad de Cajamarca, la zona ubicada entre la ciudad de Cajamarca y la ciudad de Baños del Inca pasó de ser zonificada como zona agrícola a ser zona residencial, es decir, urbanizable, cambio sustancial que indica una clara tendencia urbanizadora y hasta una posible conurbación entre Cajamarca y Baños del Inca. Algunos investigadores incluso han descrito a Cajamarca como una ciudad intermedia (Vega Centeno & Solano, 2013), es decir, como un nodo crucial en términos económicos entre las grandes metrópolis globalizadas y las zonas rurales. Lo cierto es que la ciudad de Cajamarca ha experimentado un crecimiento llamativo y ha cobrado una importancia considerable, lo que plantea nuevos retos e interrogantes tanto para formuladores

de políticas públicas como para investigadores de la ciudad.

Un aspecto crucial de esta nueva configuración urbana es la movilidad cotidiana de sus habitantes. La movilidad cotidiana comprende los medios de transporte empleados por los habitantes de una ciudad, pero fundamentalmente busca enfocarse en la experiencia de quien se moviliza. Esto significa indagar sobre varios aspectos vinculados al transporte, como los motivos para desplazarse, o el acceso diferenciado al transporte y a la movilidad para diferentes segmentos sociales (Avellaneda, 2007). Así, explorar la movilidad cotidiana de una ciudad puede revelar dinámicas sociales, por ejemplo, de exclusión, que se han materializado sobre el territorio urbano mediante las prácticas cotidianas de movilidad. Dicho de otra manera, estudiar la movilidad cotidiana es una manera de aproximarse a las nuevas dinámicas sociales que el desarrollo urbano de la ciudad de Cajamarca inevitablemente ha producido.

En específico, el enfoque estará puesto sobre las maneras en las que la movilidad en la ciudad de Cajamarca ofrece experiencias diferenciadas para hombres y mujeres. Según el censo de 2017, actualmente hay más mujeres que hombres en la ciudad de Cajamarca (47,91% de hombres y 52,09% de mujeres). Enfocar el estudio de la movilidad según la variable de género cobra así un gran interés, porque es solo visibilizando experiencias que de otra manera probablemente permanecerían ocultas y atendiendo a ambas perspectivas que se podrá elaborar un perfil realmente completo de la movilidad cotidiana.

Para cumplir con este objetivo, se aplicaron, entre el 16 y el 19 de octubre de 2018, 384 encuestas en la ciudad de Cajamarca, en las que se hicieron preguntas sobre una serie de temas relacionados con la ciudad, entre ellos la movilidad cotidiana. En la serie de preguntas sobre movilidad, se preguntó por (i) el desplazamiento principal al salir del hogar; (ii) el motivo de ese desplazamiento principal; (iii) el modo de transporte de ese desplazamiento, junto con los eventuales modos de transporte secundarios; y (iv) el tiempo que toma ese desplazamiento principal. La encuesta fue representativa de toda la población de la ciudad de Cajamarca, aplicándose cuotas tanto de género como de edad, y tuvo una confiabilidad del 95%, con un margen de error del 5%. La aplicación de las encuestas fue sistemática. Una vez validadas las encuestas, fueron digitadas con el programa CSPPro, y, después de un trabajo de codificación y limpieza de bases, se obtuvieron las bases finales con las que se trabajó en este estudio.

La hipótesis de trabajo que se busca corroborar con estos resultados es que existe una clara diferencia en las experiencias de movilidad entre hombres y mujeres en la ciudad de Cajamarca. En particular, esta diferencia de experiencias según la variable de género se podrá identificar en todos los elementos estudiados, a saber, en los principales cuatro lugares de destino, así como en los modos de transporte empleados, los motivos del viaje y los tiempos de viaje promedio.

En lo que sigue, después de realizar una breve discusión bibliográfica sobre movilidad y género en la ciudad, se expondrán los ha-

llazgos de este estudio. En un primer momento, se dará una visión general de la movilidad en la ciudad de Cajamarca según la información recogida en campo. A continuación, se desglosarán algunos elementos de esta visión general, de manera que podamos confirmar y luego entender el rol que cumple la variable de género en la movilidad cotidiana en la ciudad de Cajamarca.

#### **GÉNERO, DESPLAZAMIENTOS Y MOVILIDAD COTIDIANA: UNA APROXIMACIÓN TEÓRICA**

Desde un enfoque de movilidad, estudiar los desplazamientos que realizan los habitantes de una ciudad significa ir más allá de los modos y sistemas de transporte de un simple enfoque de transporte, para centrarse también en otros aspectos, como las necesidades de desplazamiento de quienes se mueven. Estas necesidades se basan en la voluntad de llevar a cabo actividades de todo tipo, ya sean sociales, culturales, políticas o económicas, sin las que la sociedad no podría funcionar (De Vasconcellos, 2005; Dextre & Avellaneda, 2014). La movilidad cotidiana de una ciudad nos permite también entender cómo funciona. Según el enfoque de movilidad, si bien es cierto que el territorio participa en la configuración de la movilidad, el territorio también es moldeado por ella: el territorio determina la forma de la movilidad, pero la movilidad, a su vez, genera dinámicas sociales en el territorio. En esta misma línea, Coutras resalta la importancia de otorgar un lugar a la movilidad dentro de los estudios urbanos: “[...] la movilidad cotidiana es un componente esencial de nuestros modos de vida y no podemos hablar del funcionamiento de la ciudad moderna sin hacerla intervenir” (1996).

La principal preocupación de Coutras, sin embargo, radica más bien en cómo la movilidad puede ser un criterio de inclusión, discriminación o incluso de exclusión social, dada la capacidad que otorga la movilidad de aprovechar las ventajas que ofrece la ciudad, pero también de excluir a ciertos segmentos. En particular, a Coutras le interesa la situación de las mujeres frente a la de los hombres. Coutras señala que, si bien el acceso al transporte ha permitido a las mujeres acceder a nuevos escenarios o públicos, ellas en general deben aguantar condiciones de transporte desastrosas cuando se desplazan. Más aún, el hecho de que la mayoría de las mujeres aún deban dedicarse a trabajos domésticos, que no obligan tanto a desviarse mucho de la proximidad residencial, no les permite adquirir las mismas “ganancias espaciales” que los hombres. Así, persiste una situación de exclusión, a pesar de los avances actuales respecto a la época en la que escribe Coutras.

Otros estudios también señalan que las experiencias de movilidad determinadas por las actividades cotidianas pueden develar diferencias sociales entre hombres y mujeres. Sastre, por ejemplo, plantea que “[...] algunos estudios han puesto de relieve cómo las mujeres tienden a trabajar más cerca del hogar que los hombres” (2019). Por otro lado, al considerar la variable de género en la movilidad, también se pueden observar diferencias por factores de seguridad, los cuales influyen considerablemente en cómo las mujeres configuran sus desplazamientos (Morrell, 1998), pues limitan opciones de viaje y hasta pueden reducir el uso de determinados servicios (Soto,

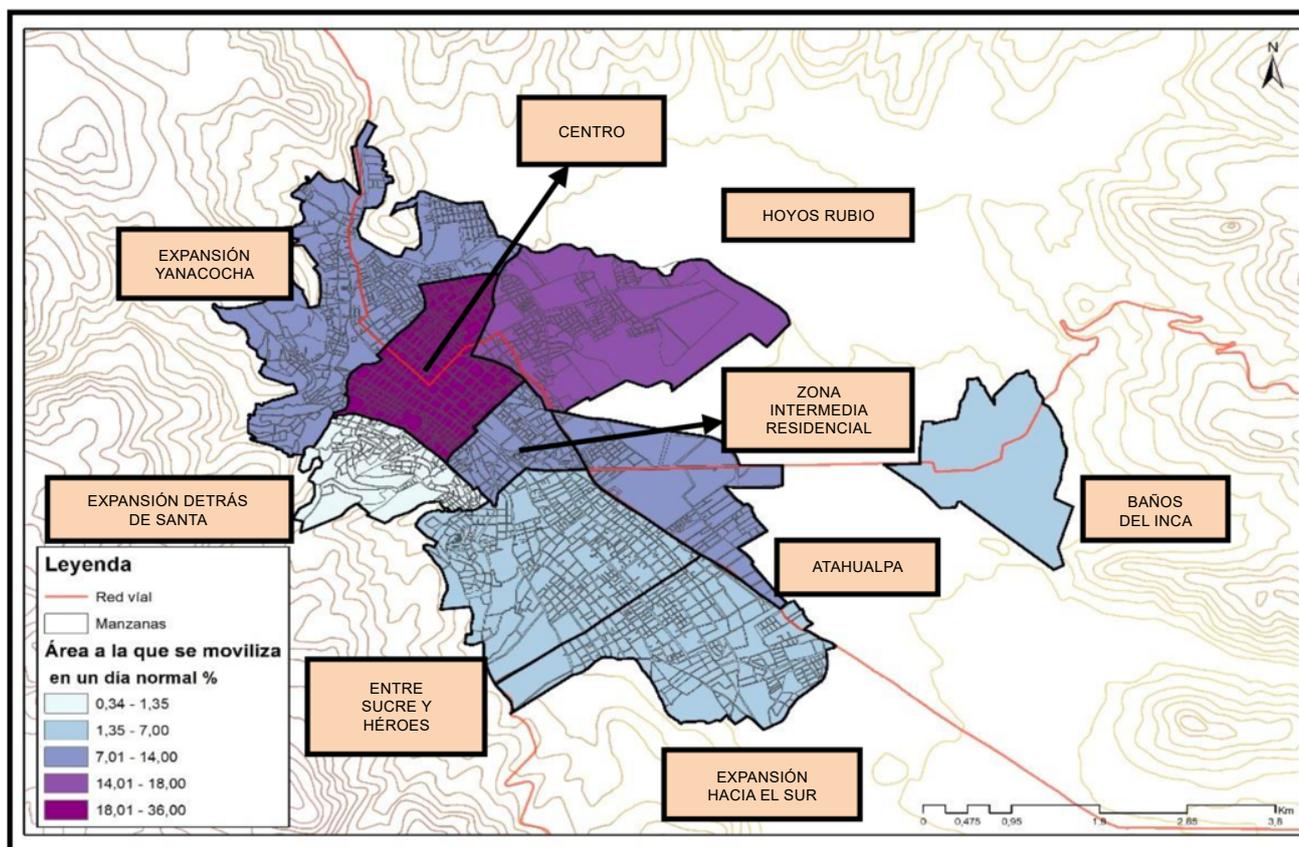
2016). Santiso (2000) y Sastre (2019) también señalan que las mujeres son usuarias más activas del transporte público.

Por último, ciertas aproximaciones desde un enfoque de género en los estudios urbanos en general son útiles para entender el tema específico de la movilidad cotidiana. Cabrera y Villaseca, por ejemplo, hablan de una mujer que normalmente resulta invisibilizada a la hora de ser conceptualizado el espacio público (2007), mientras que Delgado resalta un imaginario preponderante según el cual la ciudad y los espacios públicos son lugares únicamente para el hombre público, pero de ninguna manera para la mujer privada (2008). Partiendo de lo que plantean Cabrera y Villaseca, se puede reafirmar la necesidad de estudiar la movilidad de manera que tanto las perspectivas de los hombres como las de las mujeres sean tomadas en consideración, sin que unas invisibilicen a las otras. Delgado, por su lado, permitirá entender ciertos patrones de movilidad desde el punto de vista de los roles de género, es decir, de las actividades que se consideran buenas o a las que se espera que hombres y mujeres se dediquen.

#### **MOVILIDAD COTIDIANA SEGÚN GÉNERO EN CAJAMARCA: ANÁLISIS Y HALLAZGOS PRINCIPALES**

##### **a. Destinos de desplazamiento principal de los cajamarquinos**

Para la sistematización de información, se dividió la ciudad de Cajamarca en ocho sectores (con uno noveno aparte para la zona de Baños del Inca), donde la zona más concurrida como destino principal desde que se sale



del hogar de los cajamarquinos es la zona del centro (mapa 1, zona de color morado oscuro). El 36% de los cajamarquinos tiene dicho sector como destino de desplazamiento principal. Le sigue la zona de Hoyos Rubio, de color morado claro en el mapa, a la que el 17,8% de los cajamarquinos se desplazan como destino principal. Las zonas de color azul oscuro son las siguientes zonas más concurridas (un 13% se dirige a la zona intermedia residencial; un 9,6%, a la zona de expansión hacia Yanacocha; y un 9,2%, a la zona de la avenida Atahualpa).

Dentro de las zonas más concurridas, los destinos principales son el mercado y sus zonas aledañas, así como la plaza de armas, para la zona del centro; y la Universidad Privada del Norte y el centro comercial El Quinde, para la zona de Hoyos Rubio.

#### b. Principales motivos de desplazamiento de los habitantes de Cajamarca

Entre los habitantes de la ciudad de Cajamarca, el principal motivo de desplazamiento es el trabajo, indicado por un poco más de un tercio de la población (33,8%). Le sigue el hacer las compras o el comercio (28,3%), y, luego, la educación propia (13,3%) y la educación de

los hijos (9,5%). Al desagregar estos resultados por la variable de género, se puede observar que el hacer las compras (un motivo de viaje principal de orden más bien doméstico) es casi igual de importante que el desplazamiento por motivos de trabajo.

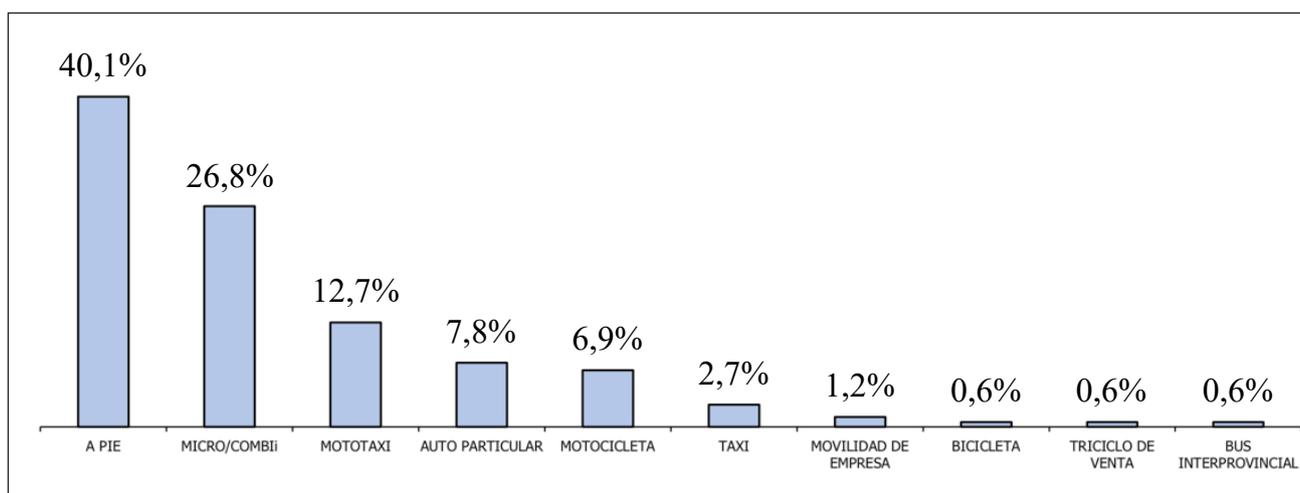
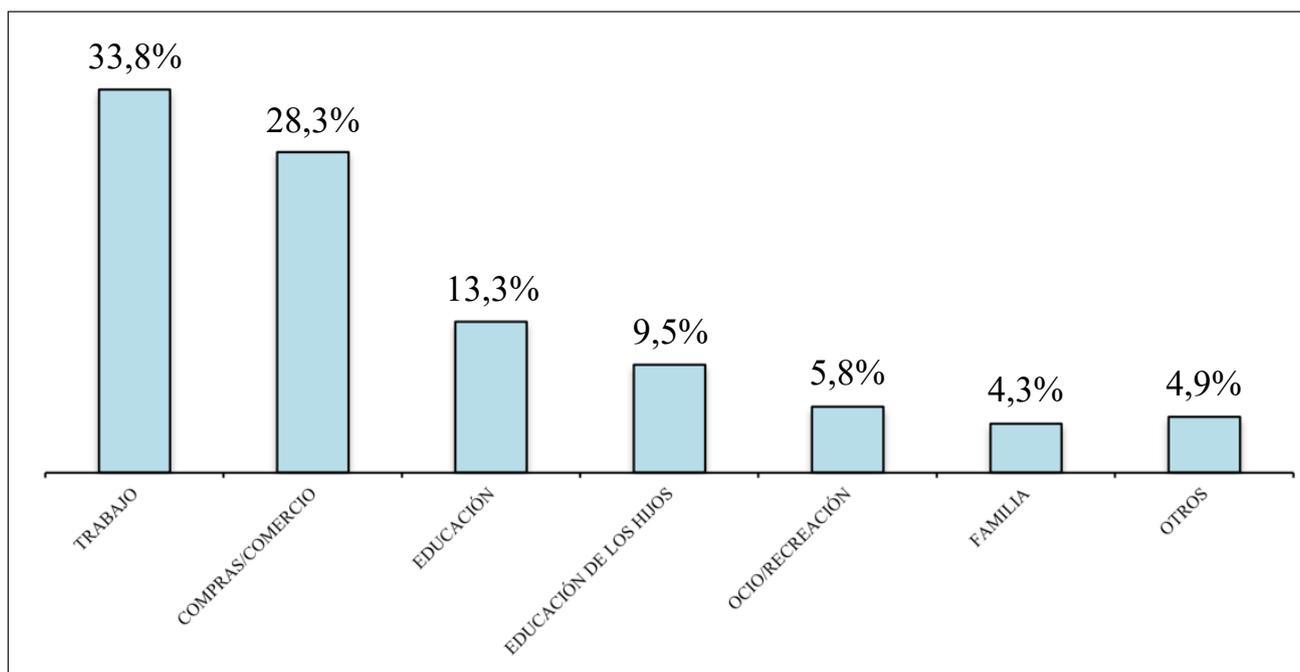
#### c. Principales modos de transporte de los habitantes de Cajamarca

Un 40,1% de los cajamarquinos señala que se desplaza a pie como modo de transporte de su principal destino desde que sale del hogar. El micro o la combi es el segundo modo de transporte más usado (26,8%) por los cajamarquinos en sus desplazamientos más importantes, seguido por el mototaxi (12,7%), el auto particular (7,8%), la motocicleta (6,9%) y el taxi (2,7%).

#### d. Principales modos de transporte de los habitantes de Cajamarca por género

Al observar los principales modos de transporte de los habitantes de Cajamarca según género, encontramos que, entre quienes se desplazan a pie, en micro o combi y en mototaxi, las mujeres superan significativamente a los hombres. Así, entre quienes se desplazan a pie, el 40,6% son hombres y el 59,4% son

**Mapa 1.** Principales áreas de destino de los habitantes de Cajamarca. Fuente: encuesta realizada en el curso Práctica de Campo 2018-2 del profesor Pablo Vega Centeno. Elaboración: Guillermo Prieto.



**Figura 1.** Principales motivos de desplazamiento de los habitantes de Cajamarca. Fuente: datos de encuesta realizada en el curso Práctica de Campo 2018-2 del profesor Vega Centeno.

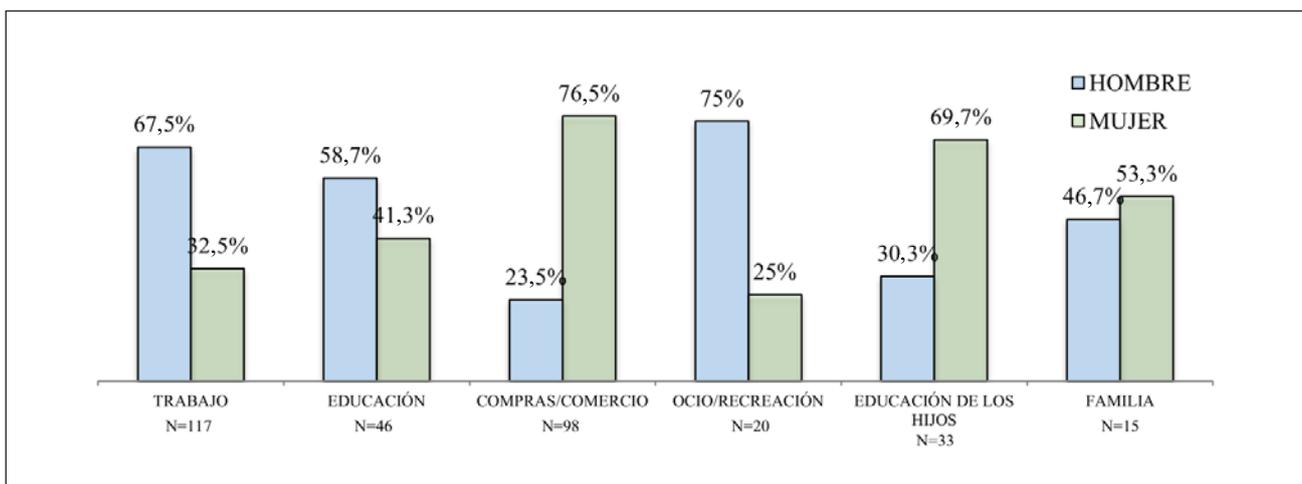
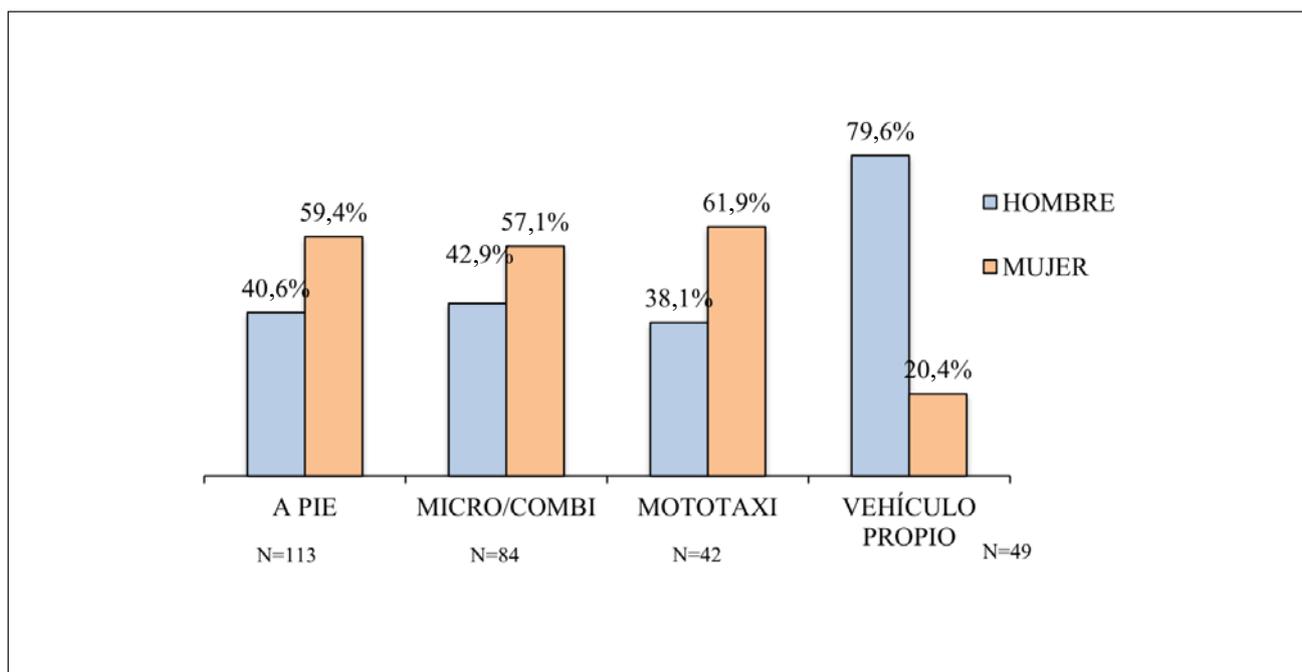
**Figura 2.** Principales modos de transporte de los habitantes de Cajamarca. Fuente: datos de encuesta realizada en el curso Práctica de Campo 2018-2 del profesor Vega Centeno.

mujeres; entre quienes se desplazan en micro o combi, el 42,9% son hombres y el 57,1% son mujeres; y entre quienes se desplazan en mototaxi, el 38,1% son hombres y el 61,9% son mujeres. Esto significa brechas de 18,8%, 14,2% y 23,8%, respectivamente.

Sin embargo, cuando observamos el vehículo propio como modo de transporte principal, vemos que los hombres superan con creces a las mujeres: un 79,6% frente a un 20,4%. Cuando se trata de desplazarse principalmente en vehículo privado, únicamente 2 de cada 10 personas al volante son mujeres en Cajamarca.

Estos hallazgos indican que, en la ciudad de Cajamarca, las mujeres son las que más deben aguantar, en sintonía con lo planteado por Coutras, Santiso y Sastre, las muchas

inconveniencias del sistema de transporte de su ciudad. En efecto, mientras que claramente desplazarse a pie presenta una serie de ventajas, también acarrea algunos peligros, al ser Cajamarca una ciudad con un tráfico problemático, con conductores que por lo general no reconocen la prioridad del peatón y con calles y veredas con muchos defectos. Por otro lado, el que las mujeres se desplacen mayoritariamente a pie también refleja la falta de dominio sobre espacios diferentes al doméstico del que habla Coutras, en oposición a los hombres, quienes, por los medios que emplean, pueden ampliar sus mundos a más escenarios y públicos; una forma de invisibilización de la mujer, en términos de Villaseca y Cabrera.



#### e. Principales motivos de desplazamiento de los cajamarquinos por género

Según la figura 4, más hombres (67,5%) que mujeres (32,5%) señalan el trabajo como el motivo de su desplazamiento principal desde que salen del hogar. Los hombres también superan a las mujeres en cuanto a desplazamientos principales por motivos educativos (59,7% frente a 41,3%) y por motivos recreativos (75% frente a 25%). Sin embargo, las mujeres superan a los hombres entre aquellos cajamarquinos que se desplazan para hacer las compras: por cada tres mujeres que salen a hacer las compras, un hombre también lo hace. Una proporción similar se cumple en el caso de los cajamarquinos que se desplazan principalmente para llevar a sus hijos al colegio.

Con estos datos, se ve nuevamente que la diferencia de género no solo existe en términos de cómo se desplazan las mujeres en contraste con los hombres, sino también en sus respectivos motivos. El trabajo, la educación y el ocio y la recreación constituyen los motivos de los principales desplazamientos de los hombres, mientras que, para las mujeres, los motivos de los principales desplazamientos son, abrumadoramente, las compras y la educación de los niños.

Cabe resaltar que, para los motivos de trabajo y educación propia, la brecha entre hombres y mujeres no es tan pronunciada como para motivos de ocio, mayoritariamente masculinos, ni como para motivos de compras o educación de los hijos, casi exclusiva-

**Figura 3.** Principales modos de transporte de los habitantes de Cajamarca por género. Fuente: datos de encuesta realizada en el curso Práctica de Campo 2018-2 del profesor Vega Centeno.

**Figura 4.** Principales motivos de desplazamiento de los habitantes de Cajamarca por género. Fuente: datos de encuesta realizada en el curso Práctica de Campo 2018-2 del profesor Vega Centeno.

mente femeninos. Esto, nuevamente, corre en la misma línea de lo que plantea Coutras: la mujer, aunque tenga hoy en día un mayor acceso al mercado laboral, aún sigue siendo la principal encargada de los quehaceres domésticos, por lo que cabe concluir que, como sus trayectos suelen restringirse a la proximidad residencial de la que habla Coutras, no goza ni de la movilidad ni, por ende, de la ciudad, de la misma manera que el hombre. Así pues, la mujer cajamarquina es, respecto a la movilidad, si no exactamente excluida, en todo caso, algo menos incluida que el hombre cajamarquino.

### CONCLUSIONES

Una breve síntesis de los datos sobre la movilidad cotidiana en Cajamarca aquí presentados debe resaltar, en primer lugar, que las zonas más concurridas de la ciudad son las del centro y la de Hoyos Rubio. Luego, es necesario mencionar que el motivo principal de desplazamiento para los cajamarquinos es el trabajo, seguido de cerca por las compras y, en un distante tercer lugar, la educación. De los que se desplazan por trabajo, la mayoría son hombres, pero cuando se trata de desplazarse para hacer las compras, la mayoría son mujeres. Estas, por lo general, se desplazan a pie o en algún transporte público, mientras que los hombres suelen manejar vehículos propios. Ambas variables, motivo y modo de transporte, cruzadas por la variable de género, indican un peso fuerte de los roles de género en cómo se estructura la movilidad cotidiana en Cajamarca.

De esta manera, no solo se cumplen en gran medida las hipótesis planteadas (no se pudo verificar una relación entre el destino del principal desplazamiento ni el tiempo del desplazamiento por género, ya que ninguna de las dos relaciones resultó ser significativa), sino que se corrobora también lo expuesto en la teoría. En efecto, el tipo de actividades que realizan las mujeres en la ciudad de Cajamarca impacta tanto en los modos como en los motivos de sus desplazamientos principales, y, además, cuando necesitan realizar trayectos más largos, deben recurrir más al sistema de transporte público que los hombres, quienes en mayor medida conducen sus propios vehículos. Así, no solo el acceso al transporte de las mujeres es distinto al de los hombres, sino, como indican los datos, también lo son sus experiencias de movilidad. En todo esto, persiste el espectro de la mujer privada, invisibilizada, a la que no le pertenece la ciudad de la misma manera en que le pertenece al hombre público.

Con esta aproximación a la movilidad cotidiana en Cajamarca desde un enfoque de género, esperamos que más investigadores asuman el reto de profundizar en el tema, ya sea en la misma ciudad de Cajamarca o aplicando este enfoque a la movilidad en otras ciudades. De esta manera, se podrán entender mejor las ciudades, al esclarecer este aspecto crucial de estas, y, además, se podrán formular políticas públicas más eficientes, que abarquen una perspectiva sumamente relevante y necesaria.

## REFERENCIAS

- Avellaneda, P. (2007). *Movilidad, pobreza y exclusión social. Un estudio de caso en la ciudad de Lima* (tesis doctoral). Universitat Autònoma de Barcelona, Barcelona.
- Cabrera, T., & Villaseca, M. (2007). *Presentes, pero invisibles: mujeres y espacio público en Lima Sur*. Lima: Desco. Recuperado de: <http://sistemamid.com/panel/uploads/biblioteca/7097/7098/7110/7112/82802.pdf>
- Coutras, J. (1996). *Crise urbaine et espaces sexués*. París: Armand Colin.
- De Vasconcellos, E. (2005). Urban change, mobility and transport in Sao Paulo: Three decades, three cities. *Transport Policy*, 12(2), 91-104.
- Delgado, M. (2008). *Sociedades movilizadas*. Barcelona: Anagrama.
- Dextre, J. C., & Avellaneda, P. (2014). *Movilidad en zonas urbanas*. Lima: Fondo Editorial PUCP.
- INEI (Instituto Nacional de Estadística e Informática). (1993). Censo Perú 1993.
- INEI (Instituto Nacional de Estadística e Informática). (2007). Censo Perú 2007.
- INEI (Instituto Nacional de Estadística e Informática). (2017). Censo Perú 2017.
- Morrell, H. (1998). Seguridad de las mujeres en la ciudad. En C. Booth, J. Darke y S. Yeandle (Eds.), *La vida de las mujeres en las ciudades. La ciudad, un espacio para el cambio*. Madrid: Narcea.
- Municipalidad Provincial de Cajamarca. (2016). *Zonificación. Plan Urbano 2016-2026*. Recuperado de: <http://www.municaj.gob.pe/archivos/duc/duc03/04-MAPA-ZONIFICACION-Y-USO-DE-SUELO.pdf>
- Santiso Sanz, R. (2000). Apuntes para una antropología urbana de género. *Temas de Antropología Aragonesa*, 10, 179-200.
- Sastre, J. (2019). *Movilidad y género: una asignatura pendiente y recurrente*. Recuperado de: <https://juliansastre.com/movilidad-y-genero/>
- Soto Villagrán, P. (2016). Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México. *Revista Transporte y Territorio*, 16 (enero-junio), 127-146. Recuperado de: <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/3606>
- Vega Centeno, P., & Solano, J. (2013). Desarrollo urbano en Cajamarca: entre dinámicas territoriales y globales. En *Ciudades intermedias y desarrollo territorial* (pp. 161-196). Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.