

UNIVERSIDAD PERUANA UNIÓN
FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA
Escuela Profesional de Arquitectura



**La incidencia de la segregación urbana en la movilidad
femenina en Ate, Lima**

Tesis para obtener el Título Profesional de Arquitecto

Autor:

Melannie Gabriela Cortez Bazantes
Gonzalo Vidal Huisa Quispe
Ofira Yanet Cardoza Huallpa

Asesor:

Dr. Cristian Pedro Yarasca Aybar

Lima, Abril del 2026

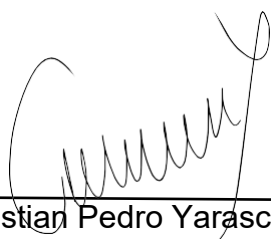
DECLARACIÓN JURADA DE ORIGINALIDAD DE TESIS

Yo Cristian Pedro Yarasca Aybar, Asesor de la Facultad de Ingeniería y Arquitectura, Escuela Profesional de Arquitectura, de la Universidad Peruana Unión.

DECLARO:

Que la presente investigación titulada: **“LA INCIDENCIA DE LA SEGREGACIÓN URBANA EN LA MOVILIDAD FEMENINA EN ATE, LIMA”** de los autores Melannie Cortes Bazantes, Gonzalo Vidal Huisa Quispe y Ofira Yanet Cardoza Huallpa tiene un índice de similitud de 11% verificable en el informe del programa Turnitin, y fue realizada en la Universidad Peruana Unión bajo mi dirección.

En tal sentido asumo la responsabilidad que corresponde ante cualquier falsedad u omisión de los documentos como de la información aportada, firmo la presente declaración en la ciudad de Lima, a los 18 días del mes de junio del año 2026.



Dr. Cristian Pedro Yarasca Aybar

ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS

ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS

En Lima, Naña, Villa Unión, a 29 día(s) del mes de abril del año 2026 siendo las 17:00 horas, se reunieron los miembros del jurado en la Universidad Peruana Unión Campus Lima, bajo la dirección del (de la) presidente(a):

Dr. Thon Harol Gonzales Garay, el (la) secretario(a): Mg. Juan Manuel Tapia Lujan

Mg. Susuki Rios Karen Sayuri y los demás miembros: Mg. Ruth Yesenia Sosa Quispe

Yarasca Aybar y el (la) asesor(a) Mg. Cristian Pedro

con el propósito de administrar el acto académico de sustentación de la tesis titulado: "La incidencia de la segregación urbana en la movilidad femenina en Ate-Lima"

del(los) bachiller(es): a) Gonzalo Vidal Huisa Quispe

b) Melannie Cortez Bazantes

c) Ofira Yanet Cardoza Huallpa

conducente a la obtención del título profesional de:

Arquitecto

El Presidente inició el acto académico de sustentación invitando al (a la) / a (los) (las) candidato(a)s hacer uso del tiempo determinado para su exposición. Concluida la exposición, el Presidente invitó a los demás miembros del jurado a efectuar las preguntas, y aclaraciones pertinentes, las cuales fueron absueltas por al (a la) / a (los) (las) candidato(a)s. Luego, se produjo un receso para las deliberaciones y la emisión del dictamen del jurado.

Posteriormente, el jurado procedió a dejar constancia escrita sobre la evaluación en la presente acta, con el dictamen siguiente:

Bachiller (a): Gonzalo Vidal Huisa Quispe

CALIFICACIÓN	ESCALAS			Mérito
	Vigesimal	Literal	Cualitativa	
Aprobado	16	B	Bueno	Muy bueno

Bachiller (b): Melannie Cortez Bazantes

CALIFICACIÓN	ESCALAS			Mérito
	Vigesimal	Literal	Cualitativa	
Arquitecto	16	B	Bueno	Muy bueno

Bachiller (c): Ofira Yanet Cardoza Huallpa

CALIFICACIÓN	ESCALAS			Mérito
	Vigesimal	Literal	Cualitativa	
Aprobado	16	B	Bueno	Muy bueno

(*) Ver parte posterior

Finalmente, el Presidente del jurado invitó al (a la) / a (los) (las) candidato(a)s a ponerse de pie, para recibir la evaluación final y concluir el acto académico de sustentación procediéndose a registrar las firmas respectivas.

Presidente/a
Asesor/a
Bachiller (a)
Miembro
Bachiller (b)
Miembro
Bachiller (c)

Esta sustentación fue realizada de manera y virtual u online sincrónica según conforme al Reglamento General de Grados y Títulos.

ÍNDICE

DECLARACIÓN JURADA DE ORIGINALIDAD DE TESIS.....	2
ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS.....	3
LA INCIDENCIA DE LA SEGREGACIÓN URBANA EN LA MOVILIDAD FEMENINA EN, ATE, LIMA	5
1. INTRODUCCIÓN	6
1.1. Definición del Tema	6
1.2. Problema de investigación	6
1.3. Objetivo.....	8
1.4. Movilidad en Lima Metropolitana.....	9
2. METODOLOGÍA	10
2.1. Diseño de la investigación	10
2.2. Lugar de estudio.....	11
2.3. Universo y muestra.....	11
2.4. Recolección de datos (Técnicas e instrumentos)	12
2.5. Análisis de datos.....	12
3. RESULTADOS	13
3.1. Segregación Urbana	13
3.2. Roles de Género.....	13
3.3. Movilidad	14
4. DISCUSIÓN DE RESULTADOS	19
4.1 Mensajes del estudio.....	19
4.2 Limitaciones.....	21
4.3 Recomendaciones.....	21
4.4 Conclusiones	22
Bibliografía.....	23
Anexos.....	27

LA INCIDENCIA DE LA SEGREGACIÓN URBANA EN LA MOVILIDAD FEMENINA EN, ATE, LIMA

The incidence of urban segregation on female mobility in eastern Lima, Peru

Autor(es): Melannie Gabriela Cortez Bazantes, Gonzalo Vidal Huisa Quispe, Ofira Yanet Cardoza Huallpa

Código ORCID (<https://orcid.org/0000-0001-9469-4194>)

Código ORCID (<https://orcid.org/0000-0003-2563-6833>)

Código ORCID (<https://orcid.org/0000-0002-0100-245X>)

Resumen

El aumento de la segregación urbana y las problemáticas en el diseño y planificación de las ciudades aumenta el tiempo y distancia necesaria para poder movilizarse, y según la dificultad de las actividades afecta directamente a las féminas. El objetivo es evaluar el impacto que la segregación urbana produce en la movilidad de género femenino. Mediante una metodología basada en la recolección de materiales de campo a través de la técnica de las encuestas y la recaudación de información documental del distrito de Ate, una de las zonas con mayor flujo comercial en Lima, enfocándose en la relación con los mercados los cuales, por las frecuentes actividades realizadas por las féminas ofrecen lugares de consumo y oportunidades de trabajo. El crecimiento desordenado de la urbe afecta al fácil acceso al transporte público formal obligando a las féminas a tomar transporte privado informal, elevando el costo de viaje estimado, además el mal estado de las vías y veredas son uno de los grandes factores que limitan la accesibilidad de dichas féminas, concluyendo que el nivel de consolidación urbano en el distrito de Ate y la ubicación de los mercados condicionan la movilidad, además las zonas segregadas en las periferias tienen mayor impacto en la movilización por la precariedad del espacio público existente.

Palabras clave: Movilidad femenina, segregación urbana, accesibilidad.

Abstract

The increase in urban segregation, along with deficiencies in city design and planning, extends the time and distance required for mobility. Depending on the complexity of daily activities, this phenomenon disproportionately affects women. This study aims to evaluate the impact of urban segregation on female mobility. The methodology is based on collecting field data through surveys and gathering documentary information from the district of Ate focusing on its relationship with local markets. These markets, due to the frequent activities performed by women, provide both consumer spaces and employment opportunities. The city's disorderly growth hinders access to formal public transportation, forcing women to rely on informal private transport, which increases travel costs. Furthermore, poor road and sidewalk conditions are major factors limiting accessibility for these women. The study concludes that the level of urban consolidation in Ate and the location of its markets significantly influence mobility.

Keywords: female mobility, urban segregation, accessibility

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Definición del Tema

La movilidad femenina discierne los estudios de transporte y de urbanismo cuestionando “quién, con quién, cómo y por qué” se movilizan las mujeres en la ciudad y analiza la influencia que el fenómeno socioespacial tiene sobre el género ([Jirón, Carrasco, & Rebolledo, 2020, p. 205](#)). América Latina enfrenta el desafío respecto a la planificación y urbanización de las ciudades ya que estas no responden las necesidades de los ciudadanos por igual, encontrando brechas sociales y económicas que generan desigualdad en el acceso a los servicios urbanos y espacios públicos, la segregación espacial que limita la integración espacial y social, la desigualdad de género, estas brechas sociales tienen un impacto directo en la organización de la ciudad ([Segovia Marín, 2018, p. 259](#)). Estudio realizado revela que la segregación de la estructura urbana incrementa los desplazamientos tanto en tiempo como en distancias de movilidad en mujeres entre centro y periferia. Además, indica que la accesibilidad a la ciudad y a los servicios se relaciona directamente con la infraestructura del transporte público ([Hernandez, 2018, pp. 128,129](#)). Según estudios en Latinoamérica a diferencia de los hombres las mujeres recorren un 16% más de distancia para realizar sus labores de cuidado familiar estimando su dificultad durante su desplazamiento ([Umaña-Barrios & Gil, 2017, p. 1018](#)). Milan and Creutzig (2017, pp. 123,124) señalan que los roles de género en el territorio urbano se establecen como una dimensión que deviene de la movilidad. La explosión demográfica en Lima originó desarticulación donde la proximidad se ve segregada por fronteras físicas impactando directamente a la movilidad cotidiana ([Velarde, 2017, pp. 473,482](#)). Junto al crecimiento y a la dinámica de la ciudad, la exclusión se vuelve inherente y se consolida como una misma sustancia de la reproducción de los grupos sociales ([Michelini & Pintos, 2016, pp. 2,4](#)).

1.2. Problema de investigación

En los últimos años el distrito de Ate tuvo un crecimiento urbano de una forma considerable. Según el [INEI \(2018b, p. 25\)](#), de acuerdo al Censo nacional de 2017 en el distrito de Ate viven 599,196 personas, sin embargo, con respecto al censo del 2007 se tenía un total de 478,278 personas lo cual significa el crecimiento de la población en un 25,3% y una tasa de crecimiento promedio de 2.3, resaltando la expansión urbana en un modo acelerado hacia los territorios periféricos, formándose así las zonas no consolidadas que limita la accesibilidad de las mujeres generando obstáculos en transporte y creando inseguridad, sin embargo, la zona urbana residencial crece, pero la infraestructura no se ciñe a tal crecimiento debido a la insuficiencia de los servicios básicos y/o transporte. Estudios realizados en Lima revelan que el distrito de Ate se establece como uno de los distritos con más concentración de mercados y como segunda

centralidad de Lima Este ([Gestión, 2015](#)). [INEI \(2017a, pp. 119,121\)](#) afirma que Ate posee 69 mercados de abasto y funciona como un distrito intermedio el cual articula Lima Centro con los departamentos del Este. Esto genera un foco comercial en los sectores 03 y 04 del distrito de Ate en el cual las féminas se encuentran incorporadas a las actividades de trabajo remunerado, en donde el 33.17% de las féminas se movilizan hasta el lugar por motivos de trabajo formal y el 19.43% de las féminas se movilizan por motivo de trabajo informal ([INEI, 2018a, p. 625](#)). Cabe mencionar que las féminas que recurren a estos sectores asisten desde zonas consolidadas y zonas no consolidadas buscando el abastecimiento de productos de primera necesidad, por motivos de salud, educación, trabajo, etc.

En efecto, el nivel de consolidación caracterizado por la heterogeneidad urbana y el territorio fragmentado, condiciona la movilidad cotidiana, teniendo como resultado desafíos urbanos como la integración de la movilidad con el espacio público y la vivienda que se generan en las periferias ([Velarde Herz, 2017, p. 476](#)). Además del tiempo perdido por el tráfico y el tiempo de espera en los paraderos de Lima ([Betzy, Vicente, Matias, & Nuñez, 2020, p. 1](#)). Ambos géneros hacen frente a un grupo de desafíos que la ciudad presenta, sin embargo, no tienen sensibilidades de factor similar ya que, según estudios, el género femenino tiene cadenas de viaje más complejas con patrones de viaje más propios como actividades domésticas y de cuidado, sumadas las actividades de trabajo remunerado ([Havet, Bayart, & Bonnel, 2021, pp. 34-36](#)). Desde los 18 a 49 años, entre el trabajo remunerado y no remunerado, las mujeres trabajan 13 horas más que los hombres y dedican 2 veces más del tiempo en actividades de cuidado que los hombres ([INEI, 2019, pp. 37-39](#)). Entrando en contexto con la forma en que se desplazan las mujeres, y teniéndose como las principales usuarias que hacen uso del transporte público, la violencia de género es una dimensión de la movilidad que en la agenda pública latinoamericana aún no es considerada, es por ello que actualmente se tiene un sistema de transporte público neutral, sin que se analicen las diferencias de género causando vulnerabilidad en la movilidad cotidiana ([Mejía-Dorantes & Soto Villagrán, 2020, pp. 2,3](#)).

Por otro lado, se tiene el factor de inseguridad, el cual ha sido relacionado con el transporte público que influencia en la configuración de los viajes cotidianos de las féminas, creando limitación de libertad en la movilidad femenina en donde las mismas utilizan estrategias para garantizar su seguridad como eludir el espacio-tiempo, estrategias de empoderamiento y de defensa física por las percepciones de riesgo que el diseño urbano puede generar en su acceso a la ciudad ([Garfías Royo, Parikh, Walker, & Belur, 2023, pp. 1-3](#)). La inseguridad es un factor determinante para los patrones de movilidad en las mujeres, y no solo se percibe en el transporte

público si no en paraderos formales e informales debido a aspectos relacionados a la falta de espacios adecuados, el deterioro, la limpieza y la iluminación ([León, Díaz, & Márquez, 2022, p. 19](#)). A diferencia de los hombres, las mujeres cambian su comportamiento de viaje ante situaciones percibidas como inseguras. Según [Kanashiro \(2020, p. 330\)](#), en Latinoamérica existe una visión de no respeto dentro de la sociedad el cual mostró una norma interiorizada en la que las mujeres son víctimas de la delincuencia por su condición biológica vinculada a la debilidad, además los territorios en los que residen suelen mostrar señales de deterioro urbano, por lo que se ven afectados sus derechos al espacio público y son usualmente criminalizados en los medios. Entonces, ¿Cómo la segregación urbana incide en la movilidad cotidiana con respecto a los roles de género en los sectores 03 y 04 de Ate, Lima?

1.3. Objetivo

El propósito de este artículo es evaluar la incidencia que la segregación urbana produce en la movilidad femenina con respecto a los roles de género en los Sectores 03 y 04 del distrito de Ate en Lima - Perú. Estos sectores reflejan realidades sobre la movilidad urbana la cual por su crecimiento acelerado se ha desarrollado de una forma caótica, por lo que una gran cantidad de la población femenina se ve afectada en el tiempo de traslado y seguridad para desarrollar actividades cotidianas. El análisis de la movilidad desde una perspectiva de género tiene como propósito señalar nuevos conocimientos e introducir nuevos conceptos en los estudios de movilidad urbana para alcanzar un desarrollo urbano social y sostenible. Esta perspectiva busca garantizar la accesibilidad equitativa a los beneficios que la ciudad ofrece y responder a las rutas reales de la vida cotidiana de las féminas en el área analizada. En este marco se busca determinar los roles de género para una mejor comprensión de la relación entre la sociedad y el espacio a fin de analizar las condiciones socio-económicas de los territorios periurbanos e identificar los patrones de movilidad cotidiana para la comprensión de las tipologías de desplazamiento urbano y el uso del espacio por parte de las mujeres que residen en los sectores 3 y 4 de Ate.

Los procesos no planificados de expansión urbana configuran la distribución socio-territorial con características de segregación y exclusión espacial, en donde los grupos más vulnerables tienen mayor dificultad de satisfacer los servicios que la vida cotidiana demanda. Según [Avellaneda \(2011, p. 51\)](#) la carencia de complejidad urbana en Lima metropolitana obliga a las personas a realizar desplazamientos largos y a buscar oportunidades que no se encuentran en el contexto de proximidad. Dentro de este mismo orden de ideas, en Latinoamérica el tipo de hogar y los roles de acuerdo al género afectan los patrones de viaje, siendo las féminas las más afectadas en su movilidad ([Olivieri & Fageda, 2021, p. 5](#)). Así mismo, los resultados poco representativos de los

estudios de la movilidad subestiman las actividades relacionadas al contexto reproductivo, reduciendo su importancia en los planes urbanos públicos ([Ortiz & Gutiérrez, 2015, pp. 115,116](#)). Es por esto que el análisis de la movilidad desde una perspectiva de género tiene como desafío señalar nuevos conceptos para el desarrollo de los conocimientos actuales, a través del estudio del impacto de la segregación urbana en la movilidad de género femenino, generando un nuevo horizonte que se adapte al recorrido de la vida cotidiana del lugar analizado.

1.4. Movilidad en Lima Metropolitana

El proceso de la expansión urbana en Latinoamérica va de modo vertical como horizontal. El crecimiento vertical crea una centralización poblacional y económico, mientras que el crecimiento horizontal genera nuevos asentamientos humanos ([Zambon, Colantoni, & Salvati, 2019, p. 779](#)). Debido a esto existe una segregación en las periferias, sin embargo, la movilidad deviene un criterio estructural de la vida cotidiana que facilita la integración del territorio periurbano en las actividades de la metrópolis y rompe las restricciones que la segregación impone en relación a la proximidad de las viviendas con su entorno ([Poole-Fuller, 2017, p. 8](#)). Por lo tanto, el análisis de la movilidad cotidiana ayudará a revelar las dinámicas sociales que, con el pasar de los años, el desarrollo de la urbe produce, pero existen ciertas problemáticas sociales y espaciales las cuales impiden que la movilización sea satisfactoria ([Martínez & Santibáñez, 2015, p. 54](#)). Esto se debe a la configuración de la ciudad ya que Lima Metropolitana tiene un sistema de transporte pensado en los autos de baja ocupación que representan el 31.27% de los viajes que se realizan en el transporte público y representan más del 50% de los viajes en general que se realizan en Lima Metropolitana ([TRANSITEMOS, 2018, pp. 3-9](#)). Por consiguiente, la metrópolis de Lima tiene grandes problemas en el sistema de transporte urbano, teniendo gastos operativos anuales de 500 MM dólares americanos. Además este expulsa el 40% del CO2 del transporte en general y el tiempo perdido por el tráfico ([Betzy et al., 2020, p. 3](#)), es así que la economía y el desarrollo de la ciudad se ve afectada, y por ende la calidad de vida de los ciudadanos.

La movilidad y las prácticas cotidianas se ven limitadas y condicionadas por la fragmentación del urbanismo en Lima generando discontinuidad en relación con la metrópolis ([Regalado-Regalado, 2019, p. 68](#)). Así pues, la falta de planificación urbana se ve reflejada en el uso del tiempo para movilizarse. El 25% de los viajes que provienen de zonas periféricas tienen un lapso de dos horas en un horario de 7:00 am a 9:00 am, por esto el sistema de transporte en Lima es un sistema precario ([Alarcón & Alegre, 2016, pp. 5,8](#)). Según el reporte urbano de percepción ciudadana del 2022, las mujeres tienen mayor intervención en realizar viajes por motivos de cuidado más que los hombres en donde el modo de viaje más concurrido es la caminata, empero el 39 % de mujeres

declaró haber sido víctima de gestos vulgares en espacios públicos y calles ([Alegre Escorza, 2022, pp. 14,37](#)). Por otro lado, el transporte público en Lima, con 20.9% posee una aceptación más alta que los otros tipos de modo de viaje, sin embargo, es el modo de viaje que genera mayor insatisfacción en los usuarios y ocupa el segundo lugar en los problemas de Lima ([Alegre Escorza, 2021, p. 14](#)).

[Ponte \(2020, pp. 58-60\)](#) plantea en el estudio de título Negación de género y control social en el diseño de espacios públicos Alameda de Los Incas 2019-2020, realizado en Independencia-Lima, la problemática de la desigualdad de género en el sentido de pertenencia sobre la configuración urbana sectorizada por las labores del espacio. Se considera al género como elemento importante en los planes institucionales urbanos, los cuales tienen poco impacto sobre la sociedad ya que estos planes institucionales consideran al género de manera independiente y no de manera integral. Este estudio toma en cuenta los equipamientos públicos como una red que articula y facilita la movilidad cotidiana. En la Alameda de los Incas se encontró una red de relación por el alto comercio en la zona que genera cierta proximidad y accesibilidad a los distintos equipamientos urbanos, sin embargo, la funcionalidad no es suficiente ya que las personas no autónomas que necesitan de cuidado no cuentan con un espacio público diseñado para ellos en donde puedan encargarse de tales personas recayendo tal carga sobre las féminas encargadas del cuidado infantil y de personas de la tercera edad a la hora de movilizarse para realizar las tareas de cuidado. Es así como el estudio en La Alameda de los Incas encuentra espacios públicos de ocio y recreación que no se relacionan a las actividades de labores de cuidado ni a la red de espacios públicos, sino que más bien son equipamientos privados y restringidos que no tienen relación entre sí, llegando a convertirse en elementos segregadores.

2. METODOLOGÍA

2.1. Diseño de la investigación

El estudio sobre el impacto de la segregación urbana en la movilidad de género del centro poblado de Ceres - Ate fue de tipo básico y de alcance descriptivo, con un enfoque mixto entre cuantitativo y cualitativo en el cual se requirieron medios para obtener material de campo y documental, considerando dos variables de investigación (bi-variada) en un periodo de temporalidad longitudinal. Este enfoque permitió observar la evolución de la urbe y como el desorden urbano afectaba la movilidad femenina, asimismo se necesitó analizar data relevante la cual proporcionaba información sobre la dificultad que enfrentaban las mujeres para movilizarse fácilmente de un lugar a otro, así como también el tiempo adicional que les toma por las largas distancias hacia los principales centros económicos o equipamientos urbanos importantes.

2.2. Lugar de estudio

La investigación tuvo como lugar de estudio los sectores 3 y 4 del centro poblado de Ceres, perteneciente al distrito de Ate, departamento de Lima. Este territorio está ubicado en la periferia Este de la metrópoli de Lima (**ver figura 1**). Manteniendo una conexión funcional con el centro de la urbe y con la salida a la sierra limeña a través de la Carretera Central, ha presentado una alta movilidad urbana debido a la necesidad de abastecimiento de productos perecibles. Presenta una demanda del uso de vehículos de transporte público, destacándose las empresas de transporte Antares y Nueva Era Señor de Muruhuay más conocidos como *Chosicanos*, que representaban el 51% de modalidad de viaje diario. De manera local también se utilizaban taxis, mototaxis y vehículos de transporte informal los cuales representaban el 18% de modalidad de viaje diario ([Alarcón & Alegre, 2016, p. 7](#)). Estudios realizados en Lima identificaron que los viajes diarios se concentraban en un 47,3% en traslados hacia el trabajo y de regreso a casa, siendo estos los principales motivos de desplazamiento ([MTC & JICA, 2013, pp. 73-75](#)). Por otro lado, en cuanto al estrato económico del distrito de Ate el 62.7% de la población se encontraba en condición de pobreza ([INEI, 2020, p. 19](#)). Según el [INEI \(2018a, p. 2231\)](#) y la información censal, el 36.75% de la población de Ate concernía a jefas de familia.

2.3. Universo y muestra

Los sectores 3 y 4 de Ceres ubicados en el distrito de Ate estuvieron envueltos en una serie de problemáticas como la necesidad por conectar el territorio y sus actividades productivas y reproductivas con la urbe y su dinámica social a través del transporte público masivo. Los ingresos económicos de las viviendas se vieron afectados por la segregación urbana y en un ámbito intangible, por el tiempo, lo que evidenció la mala calidad de vida en estos sectores, por ello la investigación se enfocó en estas áreas. Como primer indicador se utilizó el análisis socioeconómico que describió el tejido social y sus características. Para obtener datos cuantitativos se empleó el análisis censal proyectado por el INEI en los *Resultados Definitivos de la Provincia de Lima*. Por otro lado, se utilizaron *Los planos estratificados de Lima Metropolitana según ingreso Per Cápita del Hogar* ([INEI, 2020](#)). A partir de estos datos se identificaron aspectos cualitativos como las prácticas sociales de viaje a través de encuestas, específicamente la Encuesta de recolección básica del transporte urbano en el área metropolitana de Lima y Callao ([MTC & JICA, 2013](#)) y la Encuesta Nacional del uso del tiempo ([INEI, 2010](#)). Para el análisis de las actividades cotidianas se realizó una encuesta cualitativa aplicada a 242 personas del género femenino seleccionadas aleatoriamente que se desplazaban por el área intervenida, específicamente por las zonas comerciales próximas de Plaza Vitarte, teniendo en cuenta que fueran féminas que estuvieron realizando compras o trabajando, logrando encuestar a 96 féminas

con un porcentaje de rechazo de participación del 60.33%, revelando así las prácticas sociales de viaje en la movilidad cotidiana desde una perspectiva femenina.

2.4. Recolección de datos (Técnicas e instrumentos)

El procedimiento de recolección de datos se realizó mediante encuestas las cuales se efectuaron de forma voluntaria, asegurando el anonimato y la confidencialidad de cada persona participante, quienes fueron informadas previamente sobre los objetivos del presente estudio y dieron su consentimiento para el registro de información. Según el cálculo de muestra de la zona 3 y 4 del distrito de Ate y con un margen de error del 10%, se realizaron 96 encuestas a las féminas que asistían por motivos de compras y/o trabajo a los principales mercados de abasto que se encontraban dentro del lugar de estudio. Se validó la consistencia interna de la encuesta con el cálculo del Alfa de Cronbach mediante la varianza de los ítems con una escala tipo Likert de cinco puntos que se diseñaron para el análisis de los criterios de las féminas de los sectores 03 y 04 con respecto a la movilidad con un resultado de 0.806 de fiabilidad. Asimismo se evaluó el sistema de transporte público mediante variables como la calidad, estructura de la red e intermodalidad para ello se utilizaron datos obtenidos de la encuesta *Lima Cómo Vamos* ([Alegre Escorza, 2021](#)) y *Transporte Urbano ¿Cómo resolver la movilidad en Lima y Callao?* Del CIES analizando los datos a través de una lista de cotejos.

2.5. Análisis de datos

Se tomó como primer indicador el análisis socioeconómico, que describió el tejido social y sus características, centrándose en variables específicas como el estatus según ingresos, el trabajo y el nivel de estudio de acuerdo al género, estas variables se fragmentaron en realidades distintas, generando diversos patrones de movilidad ([Hernandez, 2018, p. 132](#)). Por otro lado, el segundo indicador correspondió al análisis de las actividades del rol reproductivo, se analizaron a través de una encuesta que permitieron reconocer actividades cotidianas en la ciudad. Como tercer indicador se consideró la movilidad del género femenino como aspecto principal en el lugar de análisis ([Pujadas, 2018, p. 9](#)). Así mismo, el cuarto indicador se centró en el reconocimiento de la accesibilidad a equipamientos públicos lo cual demanda distancia, acceso a recursos ([Cáceres & Ahumada, 2020, p. 267](#)) y ritmos temporales; específicamente se habla sobre la pobreza del tiempo en relación a las mujeres ([Hernández & CIES, 2019, p. 27](#)). Finalmente se evaluó la calidad, estructura de la red y el nivel intermodal del sistema de transporte público ([De Mattos, Ludeña, & Fuentes, 2012, pp. 294-296](#)) este último indicador permitió definir el impacto que la segregación urbana tiene en la movilidad de género femenino.

3. RESULTADOS

3.1. Segregación Urbana

El primer indicador de análisis, la igualdad en la segregación urbana, deja como resultado la existencia de una desigualdad a causa de la distribución por grupos poblacionales de acuerdo al estrato económico en los sectores 3 y 4 de Ceres del distrito de Ate. **(ver figura 2)**. Esto clasifica al lugar en 3 zonas: zona consolidada, zona semi consolidada y zona no consolidada, generando segregación urbana en la zona no consolidada ya que es la zona más crítica en la movilidad porque no posee planificación urbana ya que se caracteriza por poseer nuevos centros poblados en proceso de desarrollo. Estos resultados se complementan con el análisis del indicador de exposición de la población en donde la concurrencia a los equipamientos urbanos públicos existentes se centran en la zona consolidada, en este caso, a los mercados de abasto en donde las féminas de las 3 zonas, consolidada, semi-consolidada y no consolidada asisten hasta el foco comercial generando un índice de interacción. Sin embargo, las féminas de la zona consolidada no tienen la necesidad de recurrir a las zonas no consolidadas desarrollando sus actividades dentro de un mismo grupo, generando así, un índice de aislamiento.

Esto trae consigo el desarrollo de una centralidad, considerando el tercer indicador de análisis en la segregación urbana. **La figura 3** muestra la zona consolidada conformada por Plaza Vitarte y se ubica como principal centralidad en todo el distrito de Ate. Esto se debe al desarrollo del comercio vecinal y sectorial que actúa como foco atractor en todo el distrito además del desarrollo del comercio informal en los exteriores de estos mercados en donde, de acuerdo con el *Compendio Estadístico Provincia de Lima*, existen 7,877 ambulantes registrados en la municipalidad de Ate ([INEI, 2017b, p. 378](#)). siendo el motivo principal por el cual, de acuerdo a las encuestas, las féminas del sector 3 y 4 se movilizan en la ciudad. Por otro lado, el 62.7% de la población de Ate presenta un estrato económico bajo con una ganancia mensual máxima de 1,073.00 nuevos soles y el 37.3% de la población presenta un estrato económico medio con una ganancia mensual máxima de 2,412.44 nuevos soles. Así mismo en los *Planos Estratificados de Lima Metropolitana a nivel de manzana según ingreso Per Cápita del Hogar y según grupos de pobreza monetaria* el INEI concluye que el 38,5% de la población se encuentra en condición de pobreza ([INEI, 2020, p. 19](#)).

3.2. Roles de Género

Según el [INEI \(2018b, p. 76\)](#) en el distrito de Ate el 48.90% de la población son mujeres, de las cuales existe un 36.77% que son jefes de familia ([INEI, 2018b, p. 296](#)). Dedicándose al mantenimiento de sus hogares, a la crianza de sus hijos, y ocasionalmente al cuidado de sus

padres, lo que las obliga a cumplir con varios roles en el hogar y en el trabajo. **La figura 4** muestra las estadísticas del INEI en el distrito de Ate en donde el 41.89 % de las féminas se encuentran económicamente activas, de esta cifra el 33.51% se dedican al comercio del cual el 0.60% es comercio al por mayor y el 31.63% comercio al por menor ([INEI, 2018a, p. 382](#)). En el distrito de Ate las féminas se desplazan hasta los mercados de Plaza Vitarte para buscar el sustento económico y abastecerse de productos de primera necesidad. Asimismo, en las zonas aledañas se desarrolla el comercio informal enfocándose, en ambos casos, a la venta de productos de primera necesidad, para lo cual la edad y otros factores aumentan la dificultad para poder desarrollar fácil y adecuadamente sus actividades.

La inmigración en el distrito de Ate aumentó un 6.9% desde el año 2007 al 2017 teniendo como inmigrantes a personas pertenecientes a la sierra del Perú los cuales llegaron con costumbres que se implantaron en la zona, como son las ollas comunes. Esta tiene como fin resolver las necesidades básicas de comer y se desarrollan con mayor frecuencia en los lugares no consolidados, es aquí donde el rol de la mujer es importante, ya que esta es la encargada de poder preparar y servir los alimentos para la comunidad. Ellas también cumplen un rol importante al realizar la festividad del Señor de los Milagros y el aniversario del distrito ([INEI, 2013, p. 143](#)). Aquí las mujeres están encargadas de desarrollar las vestimentas y arreglos para el desarrollo de la fiesta. Una de las problemáticas que afecta las actividades es el gran porcentaje del nivel de analfabetismo presente con el 81.46% correspondiente a las féminas del cual el 48.56% corresponde a mujeres igual o mayor a 65 años ([INEI, 2018b, p. 1862](#)). Este gran porcentaje es consecuencia de un mal estado económico familiar, falta de interés en los estudios y para las personas de edad avanzada, lejanía de los establecimientos educativos, lo cual le ha creado barreras para poder desenvolverse en diversas actividades comunes.

3.3. Movilidad

Las encuestas indican que el 60% del total de casos se movilizan por motivos de trabajo de las cuales el 80% se dedica al comercio formal y el resto al comercio ambulatorio. **Como se muestra en la Tabla 1**, el 100% de las encuestadas consideran Plaza Vitarte como foco comercial principal en donde pueden adaptarse a cualquier tipo de trabajo y en donde encuentran los alimentos a un precio menor, motivo principal por el que acceden hasta este punto. Urbanizaciones como Los Ángeles, Fortaleza de Vitarte, Las Culebras, óvalo Santa María y San Antonio son zonas que ya están consolidadas, con un nivel socioeconómico medio. En estas áreas se localizan los principales focos de atracción de la población femenina que corresponden a los equipamientos comerciales de abasto localizados en el lugar conocido como Plaza Vitarte los cuales se

caracterizan por su alta concurrencia y por la oferta que cumple la demanda de los pobladores de los sectores 3 y 4 de Ate. La cercanía de establecimientos comerciales no obliga a las féminas que viven en estas zonas a salir a otros territorios por motivos de compras o trabajo, facilitando el desplazamiento cotidiano dentro del territorio ya que, de acuerdo a la encuesta en estas zonas, prefieren trabajar y hacer compras en lugares cercanos a sus viviendas.

Las urbanizaciones como Santa María, San Gregorio y asentamientos humanos como María Parado de Bellido, Túpac Amaru V y Las Américas se encuentran en un contexto residencial semi-consolidado, con niveles socioeconómicos medios y bajos. Los Mercados de Abastos de estas zonas se caracterizan por la precariedad en algunas de sus instalaciones y por una oferta comercial limitada en comparación con la demanda de los pobladores de la zona. Es por ello que de acuerdo a la encuesta el 25% de las féminas se movilizan a los mercados de estas zonas caracterizándose por la baja concurrencia, mientras que el 75% prefieren movilizarse hasta el foco comercial de Ate. Por otro lado, asentamientos humanos como Túpac Amaru II, Los Progresistas, Las Lomas de Ate y Los Triunfadores que se encuentran en un contexto residencial precario no consolidado con un estrato económico bajo. Estos asentamientos poseen un número limitado de equipamientos comerciales que se caracterizan por la precariedad, la cantidad mínima de puestos y la incapacidad de resolver las necesidades para abastecer la demanda de alimentos de los pobladores de estos territorios. Por ello un número limitado de mujeres se desplazan en el interior de estos territorios ya que el 90% de los casos entrevistados indican que se desplazan hacia la centralidad de Ate a buscar oportunidades de trabajo en los mercados y en los exteriores de los mercados de manera informal y también para abastecerse de provisiones para toda la semana.

Desde la ubicación de los equipamientos comerciales en la zona consolidada se despliegan redes de movimiento que se dirige desde Lima Centro a Lima Este como la carretera central, facilitando la integración de centros poblados y distritos aledaños a las dinámicas comerciales de Ate. Es por ello que las personas que viven en estas zonas tienen facilidades de movilidad por la cercanía de los equipamientos urbanos. El entorno urbano de la zona semi-consolidada presenta accesibilidad directa a paraderos de transporte público en donde, de acuerdo a la encuesta el 80% de las féminas tienen el mismo trayecto de viaje en su vida cotidiana reflejando el cumplimiento de las rutas del transporte público a pesar de su informalidad y el mismo porcentaje indican que tienen conocimiento de las rutas que se crearon en las zonas sintiendo la libertad de realizar distintos trasbordos para llegar hasta su destino. La zona no consolidada se encuentra alejada de las principales redes de transporte público y de las actividades comerciales de la ciudad lo cual

dificulta la accesibilidad al transporte público y que carece de paraderos tampoco existe un horario fijo ni rutas establecidas. Así mismo, esta zona se limita a tener vías de transporte.

Los horarios que las mujeres encuestadas en las zonas consolidadas prefieren para movilizarse varían entre las 9:30 am y las 10:30 am ya que para ellas son horarios en donde sienten mayor libertad de caminar por el espacio público y no se limitan por los problemas sociales como la prostitución y la drogadicción, problemas que aparecen en horarios nocturnos. Frecuentemente viajan solas ya que sienten mejor dominio de su movilidad y evitan llevar coches de niños para sólo llevar las bolsas de compras. Aproximadamente la distancia de recorrido tiene como límite 1 km, el cual es una distancia que se puede recorrer caminando, teniendo mayor facilidad de movilidad. La realidad cambia en las zonas semi-consolidadas. En estas zonas las féminas optan por movilizarse en horarios de 09:00 am a 11:00 am ya que ellas consideran horarios en donde el transporte se ve menos turgurizado. Tienen la facilidad de llevar bultos en el transporte informal, sin embargo, éste tiene un costo adicional. Por otro lado, en la zona no consolidada, considerada la zona más crítica, las féminas prefieren viajar con el hijo menor ya que no tienen algún familiar que se encargue de su cuidado, sin embargo, evitan llevar bultos relacionados a los niños como coches o carritos por la dificultad para movilizarse en el estado precario del espacio público de estas zonas y por la dificultad de llevar tales bultos en el transporte público. Los horarios de viaje son desde las primeras horas de la mañana y varían entre las 06:00 am y las 08:00 am. Esto sucede porque recorren largas distancias las cuales varían entre los 2.5 km hasta los 4km aproximadamente.

La calidad de movilidad que las féminas perciben es totalmente distinta en las zonas consolidadas a diferencia de las zonas no consolidadas, en los cuales se puede ver vías y veredas en estado precario. En las zonas consolidadas se puede discernir una mala calidad de movilidad en los espacios que no cuentan con suficiente iluminación, o los espacios destinados para transitar son muy angostos, creando una percepción de inseguridad en las féminas. El 80% de las mujeres encuestadas mencionan quejas de las zonas transitables las cuales están en mal estado y como consecuencia, esto las impulsa a tomar distintos caminos en el cual sienten mayor seguridad y satisfacción, pero esto conlleva un aumento de tiempo y distancia en su trayecto. De la misma forma en el transporte público formal como informal, cuenta con un 35% de movilidades que están en estado precario incomodando el viaje que estas féminas realizan diariamente, mencionaron también que los paraderos no cuentan con equipamientos adecuados para tener una espera satisfactoria, teniendo que recibir abundante sol o estar paradas por varios minutos con bolsas y

bebés en brazos. Todos estos puntos conllevan a que las féminas y demás usuarios tengan una mala experiencia de viaje en el transporte público.

Las féminas de la zona consolidada afirman que tienen un control alto en sus desplazamientos y se sienten libres de escoger el día, la hora y el destino para movilizarse. **La figura 5** muestra el tiempo aproximado que tardan en llegar hasta las redes principales de transporte formal y es de 5 a 10 minutos a través del transporte informal. Las féminas que viajan desde las zonas no consolidadas realizan una caminata aproximada de 10 a 15 minutos hasta las redes secundarias de transporte para tomar mototaxis o combis informales que las llevan hasta las vías principales de transporte público, realizando el trasbordo para poder llegar hasta su destino. Sin embargo, la informalidad en este tipo de transportes causa variaciones de horarios y el incumplimiento de las rutas programadas, afectando la espera con un tiempo estimado entre 10 a 15 minutos. Los horarios en los que las mujeres encuestadas de las zonas no consolidadas se movilizan para salir a trabajar e ir de compras varían entre las 6:00 am y las 8:00 am ya que tienen que salir desde muy temprano por la distancia hasta el foco comercial, el horario de retorno depende del motivo por el cual salieron; las mujeres que partieron por motivo de compras regresan entre las 10:00 am y 11:00am y las que salieron por motivo de trabajo regresan entre las 7:00pm y 8:00pm mencionando todas las féminas entrevistadas el miedo a la inseguridad fuera del transporte público y el miedo a tocamientos y acoso dentro del transporte público.

Las tipologías de los trayectos en las zonas consolidadas se clasifican en transporte motorizado y no motorizado y se contempla el desplazamiento activo como modalidad pedestre para llegar a los focos comerciales. Por otro lado, el asentamiento humano de Tahuantinsuyo se caracteriza por la falta de vías para el transporte motorizado, sin embargo, es el asentamiento humano más cercano a la zona central de Vitarte, encontrando al viaje pedestre como principal forma de desplazamiento hasta el foco comercial. Las zonas semi-consolidadas tienen un acceso mediato a las principales redes de transporte público por lo que realizan, de acuerdo a la encuesta, transbordos a partir del transporte informal como mototaxis y las combis blancas que realizan transporte informal que tienen un acceso inmediato a los pobladores del género femenino de estas zonas, elevando el grado de autonomía para realizar sus desplazamientos. Dentro del transporte público, el transporte informal más utilizado es el mototaxi ya que, de acuerdo a la encuesta, el 90% de las féminas que se movilizan en estas zonas prefieren este medio por la facilidad que ofrece. Las tipologías de trayectos en las zonas no consolidadas de manera residencial precaria se clasifican en transporte motorizado formal e informal y se contempla obligatoriamente el

desplazamiento pedestre para llegar a las redes formales e informales de transporte (**ver figura 5**).

Las zonas consolidadas se encuentran inmediatas a los ejes viales principales y a las diversas actividades que satisfacen las necesidades de abasto. Por ello se encuentra la facilidad en su movilidad ya que las veredas y vías para transporte motorizado se encuentran en un estado óptimo, facilitando el acceso hasta los paraderos de transporte público, sin embargo, problemas sociales como la delincuencia, la prostitución y la venta de drogas limitan el desplazamiento pedestre en horarios de tarde y noche. Por otro lado, en las zonas semi-consolidadas existen limitantes físicas como las veredas y las vías de transporte en estado regular que afectan la movilidad de estas zonas, sin embargo, de acuerdo a las encuestas, las féminas que se movilizan por estas zonas indican que ya están adaptadas a ese contexto urbano. La movilidad en las zonas no consolidadas es compleja ya que el estado de las veredas y las vías son precarias por la falta de instalación de infraestructura de agua y desagüe, dificultando el acceso hasta los paraderos informales que existen cerca a estas zonas (**ver Figura 7**). Así mismo, las pendientes acompañan a la precariedad de estas zonas, limitando el recorrido hacia el interior del transporte motorizado, aumentando así, la complejidad de los desplazamientos (**ver Figura 6**).

El área comercial de las zonas 3 y 4 de Ate está ubicada en los bordes de la Carretera Central por la que transitan diferentes empresas de transporte público y privado, permitiendo accesibilidad y variedad de transporte. El [MTC \(2021, p. 1\)](#) refiere a la construcción de la Línea 2 del Tren subterráneo que unirá los distritos del Callao y Ate el cual la conclusión está planeada para el 2024. Esta obra ha creado desorden en la movilidad de los vehículos, funcionando solo el carril que comunica Lima - Chosica, para poder comunicar Chosica - Lima se ha creado un desvío, la unión de la Carretera Central y la Avenida Central, el cual desemboca a la Prolongación Javier Prado, siendo esta una de las razones por las que se ha provocado mayor congestión vehicular y se han formado paraderos informales como el paradero Las culebras, Tagore, etc. Además, la falta de responsabilidad de los conductores forma cualquier esquina en un paradero lo cual es aprovechado por varios usuarios, varias féminas encuestadas mencionaron que acuden a estos paraderos informales, pero están conscientes que son lugares inseguros por varias razones como abordar el vehículo de forma rápida. La inseguridad de estos paraderos también forma congestión vehicular y, por ende, aumenta el tiempo estimado de llegada a su destino final.

Existe diferencia de costos por tipo de movilidad y distancia hacia el destino, teniendo como bajo costo al transporte público, combis o buses, que tienen como precio mínimo de S/1.00,

posteriormente se encuentran las moto taxis con su precio base de S/1.50, y finalmente con el precio más alto por ser un vehículo que brinda viajes personales son los taxis con una base en el precio de S/5.00, por razones económicas las féminas mencionan tener preferencia por el transporte público contribuyendo a su permanencia económica, ya que el 60% de las féminas tienen que tomar entre 2 a 3 rutas para poder llegar a su destino, lo que aumenta el costo de viaje, además mencionan que en las zonas no consolidadas donde el transporte público no llega, el costo del viaje aumenta hasta un 50%. En las zonas consolidadas por la competencia de varias líneas de transporte, el precio se mantiene estable y la posibilidad de tomar varias líneas de transporte son bajas, permitiendo tener un mejor ahorro en la movilidad. Es aquí donde se puede ver una brecha entre la facilidad que tienen las mujeres de las zonas consolidadas y las problemáticas de las zonas no consolidadas, teniendo un mayor esfuerzo físico, mental y económico.

La pandemia del COVID 19 afectó no solo a la salud en el mundo, sino que también la estabilidad económica, dejando a millones de familias en la pobreza total. A causa de esta pandemia, en el Perú se tomaron varias restricciones, uno de los principales es el distanciamiento social, por lo tanto, espacios públicos y privados disminuyeron el aforo, así como también disminuyó el aforo de pasajeros en el transporte público por lo cual para cubrir el costo de los asientos vacíos el precio del pasaje se incrementó, afectando la economía de familias que dependen de este tipo de transporte. Además, la tasa de desempleo aumentó en un 8% superando al 6,3% que se reportó en pandemia, teniendo al 55,95% de féminas desempleadas lo cual representa un 8,6% como tasa de desempleo femenino ([Gestión, 2024](#)). Muchas de estas mujeres provienen de zonas no consolidadas lo que las obliga a depender del transporte público para poder movilizarse, con el incremento en los precios del transporte y la baja demanda de propuestas laborales, las mujeres están obligadas a realizar mayores esfuerzos para mantener la estabilidad económica en sus hogares.

4. DISCUSIÓN DE RESULTADOS

4.1 Mensajes del estudio

La investigación que presenta este artículo está realizada en los sectores 3 y 4 del distrito de Ate en Lima, Perú. **La Figura 8** muestra que los factores como la distancia, el tiempo y los costos de viaje se relacionan directamente con el grado de consolidación habitacional; de acuerdo a esto se encontraron 3 tipos de consolidación. La zona consolidada, considerada zona céntrica, la cual alberga al foco comercial en donde las féminas del distrito se movilizan hasta el lugar para desarrollar el comercio formal en los mercados de abastos e informal en el espacio público cercano a los mercados existentes. La zona semi - consolidada, que presenta problemas de

materialidad en el espacio público, como el asfalto deteriorado en algunas zonas, veredas discontinuas y la poca vegetación. Finalmente, la zona no consolidada, considerada zona periférica, es identificada como la zona con mayor dificultad de movilidad y desventaja social. La pendiente pronunciada es uno de los factores que limita la accesibilidad y la integración de las vías de transporte público. Además, presenta características de precariedad en el espacio público lo cual limita directamente la movilidad de las féminas que radican en estas zonas causando desequilibrio en los costos por el transporte informal como única forma de movilizarse y en el tiempo de acceso a los mercados de abastos a causa de los viajes largos desde la periferia.

Las féminas que habitan en las zonas no consolidadas ubicadas en la periferia del distrito de Ate realizan esfuerzos adicionales para poder movilizarse hacia sus lugares de trabajo. La segregación urbana formada por las diferencias económicas entre los grupos formados en Ate, con variables físicas y perceptuales aumentaron el nivel de complejidad en la movilidad femenina. Las mujeres con ingresos más altos evitan el uso del transporte público usando sus autos privados mientras que las mujeres que no poseen auto por sus bajos ingresos tienen limitadas opciones de accesibilidad, realizan prácticas que requieren de más esfuerzo y más complejas como no caminar solas ni tomar rutas desoladas que no necesariamente son rápidas ni convenientes pero que les da la seguridad de no ser agredidas ni de recibir acoso sexual ([Mejia-Dorantes, 2018, p. 110](#)). Por otro lado, en Colombia la informalidad del transporte en las zonas periféricas complementa al servicio formal y permite la adopción de los pobladores a los desafíos de accesibilidad ayudando a superar la segregación espacial urbana ([Oviedo Hernandez & Titheridge, 2016, p. 12](#)). La ausencia del transporte formal genera el mismo efecto que en las periferias de Ate, sin embargo, la informalidad en el transporte no afecta la economía siendo accesible para todos.

La presencia del transporte público y privado en la movilidad de la mujer influyen en sus decisiones cotidianas. La falta de accesibilidad al transporte público formal en Ate obliga al 90% de las féminas a tomar transporte privado informal, especialmente los moto-taxis, afectando directamente los ingresos financieros de estas personas. En Bulgaria, no se limita solo a tener accesibilidad al transporte público, se impuso la influencia del transporte en la movilidad femenina de tal manera que brinda acceso a los lugares de la ciudad en donde se desarrollan las actividades que ofrecen recursos y oportunidades ([Plyushteva & Boussauw, 2020, p. 42](#)). Por otro lado, en Buenos Aires, la accesibilidad al transporte público acompañado de sus precios bajos abrieron nuevos intereses de estudio enfocándose más en la seguridad de los viajes cotidianos ([Mark & Heinrichs, 2019, pp. 6,7](#)). Estos estudios indican que las féminas se sienten más seguras en el transporte privado que en el transporte público, a diferencia de los resultados en las zonas

segregadas de Ate que indican que la seguridad no es relevante cuando la economía prima más en la movilidad cotidiana.

En la zona no conglomerada de Ate, la presencia de vías y veredas en mal estado dificultan el progreso y la percepción de seguridad en las féminas lo que les genera desconfianza e inseguridad, esto pasa tanto en las féminas que practican la movilidad pedestre con mayor frecuencia y las que realizan mayores viajes vehiculares. Esta problemática presente en el diseño vial, se ve por la falta de organización o desinterés hacia las caminatas frecuentes de los ciudadanos, dándoles mayor prioridad al vehículo, desinteresándose por la creación de veredas en buen estado, lo que afecta directamente no solo a la movilidad femenina agradable, si no que afecta a los demás ciudadanos, además muchas de estas vías en mal estado genera baches frecuentes en el recorrido del vehículo, generando molestias e incomodidad, para que las féminas puedan tener una movilidad agradable y de confianza es esencial el buen estado de las vías. En la ciudad de Santiago de Chile, las féminas relacionan la inseguridad vial en las zonas aglomeradas cuando se encuentran con terrenos abandonados, lugares con poca energía eléctrica, aglomeración de basura y mal estado vial, para lo cual prefieren tomar otras rutas para sentir seguridad ([Martínez & Santibáñez, 2015, p. 58](#)).

4.2 Limitaciones

En la etapa de recolección de datos se enfrentó a los protocolos de salubridad establecidos en el contexto de la pandemia del covid-19, lo cual condicionó la percepción de seguridad de salud pública, modificando los patrones de viaje del género femenino, afectando las interpretaciones que se realizaron en la teoría donde se menciona los viajes pendulares como principal característica de la movilidad femenina. Sin embargo, se analizó las prácticas cotidianas relacionadas al mercado de trabajo el cual persistió a pesar de los protocolos establecidos. Por otro lado, el mismo contexto de pandemia limitó el análisis de las relaciones sociales en la movilidad anulando por completo la libertad de relaciones, esto provocó repercusiones en las encuestas, disminuyendo la cantidad estimada de encuestas realizadas, por esto se tomó información de documentos digitales del *Instituto Nacional de Estadística e Informática*, lo cual enriqueció la información recolectada mediante la encuesta. Además, la escasez de información en base a las movilidades que vinculan las zonas de Ate con otras zonas aledañas provocó una disminución de interpretaciones en base al estado físico de la movilidad, y demanda de costos antes, durante y después de los protocolos de salubridad, para esto se relacionó dicha información con el resultado de las encuestas.

4.3 Recomendaciones

Se ha visto que la demanda de un buen Sistema de transporte público es alta pero la demanda de una buena planificación urbana es mucho más ya que de esto depende la eficacia del sistema de transporte, una mejor conservación de la salud y por ende una mejor economía en los ciudadanos. El testimonio de las féminas encuestadas ha señalado desde su postura aspectos que faltan mejorar en la ciudad, los cuales representa una información clave para el diseño y las implementaciones en la ciudad, inevitablemente esto impondrá una demanda a los planificadores de la ciudad y de la misma forma a los gobiernos locales, en los cuales se ha visto muy pocos vínculos con las zonas menos favorables y más con zonas con un mayor desarrollo. De esta forma se impulsa a mejorar diferentes aspectos urbanos los cuales mejorarán la calidad de vida de los ciudadanos. Por lo cual se recomienda prestar más atención en el diseño de la ciudad, en especial cuando esta crece sin poner en práctica las normativas de construcción ya planteadas ([Sharifi, 2019](#)). Obteniendo así eficacia al momento de movilizarse en todos los ciudadanos.

4.4 Conclusiones

El artículo pone en evidencia el impacto de la segregación urbana sobre la movilidad cotidiana del género femenino, donde el nivel de consolidación urbano del distrito de Ate y la ubicación de los mercados de trabajo condicionan su movilidad. Las diferencias de viajes de acuerdo a las clases sociales demostraron que las zonas segregadas ubicadas en la periferia tienen mayor impacto en sus viajes cotidianos por las limitaciones que el espacio público precario propone. Así mismo, la falta de integración de las redes de transporte público en estas zonas impacta directamente en el tiempo y en la economía de las personas generando pobreza en dinero y tiempo. En cuanto al entorno urbano, caracterizado por la falta de equipamiento y la calidad precaria del espacio público que se ve agravado por la presencia de pendientes, las que resultan de la segregación urbana, como un factor territorial físico principal que limita el desarrollo urbano de estos sectores y, por ende, perjudica el estilo de vida y la movilidad de las personas en general especialmente a las que se encargan de las actividades cotidianas del hogar. Por otro lado, la necesidad de salir del territorio hacia la zona consolidada denominada zona céntrica, se debe a la falta de oportunidades de trabajo y a la precariedad de los equipamientos urbanos que no responden a las necesidades cotidianas. No obstante, para las féminas que habitan en las periferias de Ate, la economía es más crucial que el tiempo y que la seguridad en la movilidad cotidiana, esto abre nuevas posibilidades de desarrollo de investigación en la movilidad urbana con enfoque en el género femenino.

Bibliografía

- Alarcón, G., & Alegre, M. (2016). Transporte Urbano: ¿Cómo resolver la movilidad en Lima y Callao? Consorcio de Investigación Económica y Social (CIES). Retrieved from <https://cies.org.pe/investigacion/transporte-urbano-como-resolver-la-movilidad-en-lima-y-callao/f>. 36. Retrieved from <https://cies.org.pe/investigacion/transporte-urbano-como-resolver-la-movilidad-en-lima-y-callao/f>
- Alegre Escorza, M. (2021). ¿Cómo vamos en Lima y Callao? Reporte urbano de indicadores de calidad de vida 2021. Retrieved from <https://www.limacomovamos.org/wp-content/uploads/2022/11/ReporteIndicadoresLCV2021.pdf>.
- Alegre Escorza, M. (2022). Lima y Callao según sus habitantes. Reporte urbano de percepción ciudadana 2022. Retrieved from <https://www.limacomovamos.org/wp-content/uploads/2022/11/EncuestaLCV2022.pdf>. 37. Retrieved from <https://www.limacomovamos.org/wp-content/uploads/2022/11/EncuestaLCV2022.pdf>
- Avellaneda, P. (2011). Ciudad popular, organización funcional y movilidad. Retrieved from <http://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/28695> 82. Retrieved from <http://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/28695>
- Betzy, T., Vicente, G., Matias, J., & Nuñez, Y. (2020). "Analysis of the data of the users of the "Metropolitan" Bus Rapid Transit System in the city of Lima for the Generation of Routes". doi:<http://dx.doi.org/10.18687/LACCEI2020.1.1.598>
- Cáceres, C., & Ahumada, G. (2020). Acceso a equipamiento urbano y calidad de vida. Quilpué y Villa Alemana, Chile. *Bitácora Urbano Territorial*, 30(3), 263-275. doi:<https://doi.org/10.15446/bitacora.v30n3.86844>
- Casas, M., Espinosa, C., & Lara, C. (2019). Determinantes de género en las políticas de movilidad urbana en América Latina. Retrieved from <https://www.cepal.org/es/publicaciones/44902-determinantes-genero-politicas-movilidad-urbana-america-latina>.
- De Mattos, C., Ludeña, W., & Fuentes, L. (2012). Lima_Santiago. Reestructuración y cambio Metropolitano. 381, 291-301. doi:<http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612012000200012>
- Garfias Royo, M., Parikh, P., Walker, J., & Belur, J. (2023). The response to violence against women and fear of violence and the coping strategies of women in Corregidora, Mexico. *Cities*, 132. doi:<https://doi.org/10.1016/j.cities.2022.104113>
- Gestión, D. L. (2015). Cinco distritos concentran el 40% del total de mercados de abastos en Lima. Retrieved from <https://gestion.pe/economia/empresas/cinco-distritos-concentran-40-total-mercados-abastos-lima-66976-noticia/> Retrieved from <https://gestion.pe/economia/empresas/cinco-distritos-concentran-40-total-mercados-abastos-lima-66976-noticia/>
- Gestión, D. L. (2024). Desempleo en Lima no se ha recuperado desde la pandemia. Retrieved from <https://gestion.pe/economia/inei-empleo-desempleo-en-lima-vuelve-a-subir-y-ahora-hay-mas-de-409-mil-en-busca-de-trabajo-noticia/?ref=gesr>.
- Havet, N., Bayart, C., & Bonnel, P. (2021). Why do Gender Differences in Daily Mobility Behaviours persist among workers? *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 145, 34-48. doi:<https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.12.016>
- Hernandez, J. (2018). *Influencia de la estructura urbana en los patrones de movilidad cotidiana de un trabajo feminizado en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. Perspectiva Geográfica*, 23(2). doi:<https://doi.org/10.19053/01233769.7380>
- Hernández, W., & CIES. (2019). Género en el Perú. Nuevos enfoques, miradas interdisciplinarias. Retrieved from

- https://www.academia.edu/39907819/G%C3%A9nero_en_el_Per%C3%BA_Nuevos enfoques miradas interdisciplinarias. 432. Retrieved from https://www.academia.edu/39907819/G%C3%A9nero_en_el_Per%C3%BA_Nuevos enfoques miradas interdisciplinarias
- INEI. (2010). Encuesta Nacional del uso del tiempo. Retrieved from <https://www.mimp.gob.pe/files/direcciones/dgignd/planes/mimdes-inei-encuesta-nacional-uso-tiempo.pdf>. Retrieved from <https://www.mimp.gob.pe/files/direcciones/dgignd/planes/mimdes-inei-encuesta-nacional-uso-tiempo.pdf>
- INEI. (2013). Directorio Nacional de principales festividades. Retrieved from https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1107/Libro.pdf. Retrieved from https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1107/Libro.pdf
- INEI. (2016). Censo Nacional de Mercado de Abastos. Retrieved from https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1448/Libro.pdf.
- INEI. (2017a). DIRECTORIO NACIONAL DE MERCADOS DE ABASTOS 2016. Retrieved from https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1447/Libro.pdf. 220. Retrieved from https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1447/Libro.pdf
- INEI. (2017b). Provincia de Lima, Compendio Estadístico 2017. Retrieved from https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1477/Libro.pdf. Retrieved from https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1477/Libro.pdf
- INEI. (2018a). Provincia de Lima, Resultados Definitivos, Población económicamente activa. Retrieved from https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1620/. 1. Retrieved from https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1620/
- INEI. (2018b). Resultados definitivos de los Censos Nacionales 2017. Retrieved from https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1583/01. Retrieved from https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1583/01
- INEI. (2019). Perú brechas de género 2019. Avances hacia la igualdad de mujeres y hombres. Retrieved from https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1716/Libro.pdf. 572. Retrieved from https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1716/Libro.pdf
- INEI. (2020). Planos estratificados de Lima Metropolitana a nivel de manzana 2020 según ingreso Per Cápita del Hogar. Retrieved from https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1744/Libro.pdf. Retrieved from https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1744/Libro.pdf

- Jirón, P., Carrasco, J.-A., & Rebolledo, M. (2020). Observing gendered interdependent mobility barriers using an ethnographic and time use approach. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 140, 204-214. doi:<https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.08.018>
- Kanashiro, L. (2020). Entre el miedo y la ira. Prácticas de seguridad en los sectores de menores recursos en Lima, Perú. *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, 66(241). doi:<https://doi.org/10.22201/fcpys.2448492xe.2020.241.69997>
- León, A., Díaz, S., & Márquez, L. (2022). Análisis de la percepción de inseguridad con enfoque de género en la elección del transporte público. Estudio de caso Tunja, Colombia. *Eure*, 49(147), 1-29. doi:<https://doi.org/10.7764/eure.49.147.02>
- (2019). *More than time and money - Influences on mobility of low-income women in the Villa 20 in Buenos Aires, Argentina*. *Journal of Transport & Health*, 15. doi:<https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.100652>
- Martínez, C. F., & Santibáñez, N. W. (2015). *Movilidad femenina en Santiago de Chile: reproducción de inequidades en la metrópolis, el barrio y el espacio público*. *urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 7(1), 48-61. doi:<https://doi.org/10.1590/2175-3369.007.001.ao03>
- Mejía-Dorantes, L. (2018). An example of working women in Mexico City: How can their vision reshape transport policy? *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 116, 97-111. doi:<https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.05.022>
- Mejía-Dorantes, L., & Soto Villagrán, P. (2020). A review on the influence of barriers on gender equality to access the city: A synthesis approach of Mexico City and its Metropolitan Area. *Cities*, 96. doi:<https://doi.org/10.1016/j.cities.2019.102439>
- Michellini, J. J., & Pintos, P. (2016). Metropolitan expansion and new socio-spatial segregation scenarios in contemporary Argentina. The case of Nordelta-Las Tunas (Buenos Aires). *Habitat International*, 54, 40-49. doi:<https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2015.08.011>
- Milan, B. F., & Creutzig, F. (2017). Lifting peripheral fortunes: Upgrading transit improves spatial, income and gender equity in Medellin. *Cities*, 70, 122-134. doi:<https://doi.org/10.1016/j.cities.2017.07.019>
- MTC. (2021). Línea 2 y Ramal Av. Faucett - Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao. Retrieved from <https://www.investinperu.pe/es/app/procesos-concluidos/proyecto/5695>.
- MTC, & JICA. (2013). Encuesta de recolección de información básica del transporte urbano en el área metropolitana de Lima y Callao. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1750451/Informe%20Final%20%28I%20Parte%29.pdf?v=1616432599>. Retrieved from https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12087532_01.pdf
- Olivieri, C., & Fageda, X. (2021). Urban mobility with a focus on gender: The case of a middle-income Latin American city. *Journal of Transport Geography*, 91. doi:<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.102996>
- Ortiz, E. S., & Gutiérrez, V. B. (2015). Planning from below: using feminist participatory methods to increase women's participation in urban planning. *Gender & Development*, 23(1), 113-126. doi:<https://doi.org/10.1080/13552074.2015.1014206>
- Oviedo Hernandez, D., & Titheridge, H. (2016). Mobilities of the periphery: Informality, access and social exclusion in the urban fringe in Colombia. *Journal of Transport Geography*, 55, 152-164. doi:<http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.12.004>
- Plyushteva, A., & Boussauw, K. (2020). Does night-time public transport contribute to inclusive night mobility? Exploring Sofia's night bus network from a gender perspective. *Transport Policy*, 87, 41-50. doi:<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.01.002>

- Ponte, G. (2020). Negación de género y control social en el diseño de espacios públicos. Alameda de Los Incas. 2019-2020.
doi:<https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/24224>.
- Poole-Fuller, E. (2017). ¿Hacia una movilidad sustentable? Desafíos de las políticas de reordenamiento del transporte público en Latinoamérica. El caso de Lima. *Letras Verdes. Revista Latinoamericana de Estudios Socioambientales*(21).
doi:<http://dx.doi.org/10.17141/letrasverdes.21.2017.2445>
- Pujadas, J. J. (2018). Etnografía móvil, entre el sombreado y el acompañamiento: notas a partir del estudio de la movilidad cotidiana en la Región Metropolitana de Barcelona (RMB). *Etnografica*(vol. 22 (2)), 361-386. doi:<https://doi.org/10.4000/etnografica.5531>
- Regalado-Regalado, G. D. (2019). El capital de la movilidad urbana cotidiana: Motilidad en la periferia de Lima Metropolitana. *Revista de Arquitectura*, 22(1).
doi:<https://doi.org/10.14718/revarq.2020.3038>
- Segovia Marín, O. E. (2018). ¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad. *Hábitat y Sociedad*(11), 257-263.
doi:<https://doi.org/10.12795/habitatsociedad.2018.i11.16>
- Sharifi, A. (2019). Resilient urban forms: A review of literature on streets and street networks. *Building and Environment*, 147, 171-187.
doi:<https://doi.org/10.1016/j.buildenv.2018.09.040>
- TRANSITEMOS. (2018). Transporte Urbano Lima y Callao-2018, Informe de observancia situación del transporte urbanos en Lima y Callao - 2018. Retrieved from <https://transitemos.org/propuestas/situacion-del-transporte-urbano-en-lima-y-callao/>. Retrieved from <https://transitemos.org/propuestas/situacion-del-transporte-urbano-en-lima-y-callao/>
- Umaña-Barrios, N., & Gil, A. S. (2017). How Can Spatial Design Promote Inclusivity, Gender Equality and Overall Sustainability in Costa Rica's Urban Mobility System? *Procedia Engineering*, 198, 1018-1035. doi:<https://doi.org/10.1016/j.proeng.2017.07.147>
- Velarde, F. (2017). El espacio público en la ciudad popular: la vida entre laderas. *Bulletin de l'Institut français d'études andines*(46 (3)), 471-488.
doi:<https://doi.org/10.4000/bifea.8851>
- Velarde Herz, F. A. (2017). El espacio público en la ciudad popular: la vida entre laderas. *Bulletin de l'Institut français d'études andines*(46 (3)), 471-488.
doi:<https://doi.org/10.4000/bifea.8851>
- Zambon, I., Colantoni, A., & Salvati, L. (2019). Horizontal vs vertical growth: Understanding latent patterns of urban expansion in large metropolitan regions. *Sci Total Environ*, 654, 778-785. doi:<https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2018.11.182>

Anexos

Tabla 1

Encuesta a féminas de los sectores 3 y 4 en Ate sobre patrones en la movilidad cotidiana.

Ítem	Lugar de donde proviene	Edad	Motivo	Viaja sola o acompañada	Hora de salida y retorno (mañana)		Tiempo de viaje	Paradero de retorno frecuente	Tipo de movilidad (Directo o trasbordo)	Carga (bulto)	Nº familia
1	Urb. San Antonio (10 personas)	34-45	Trabajo compras I.E. Cuidado Ocio	sola (80%) acompañada (20%)	salida 07:15 am retorno 10:30 am	salida 05:00 pm retorno 07:30 pm	25 - 30 minutos	Angeles	formal informal pedestre (trasbordo)	si	3 a 4 personas
2	A.H. Los Progresistas (10 personas)	25-38	Trabajo compras	sola (90%) acompañada (10%)	salida 06:30 am	regreso 07:00 pm	40 - 45 minutos	Las Culebras	formal informal pedestre (trasbordo)	si	3 a 4 personas
3	A.H. Maria Parado de Bellido (10 personas)	34-44	Trabajo compras I.E.	sola (95%) acompañada (20%)	salida 07:00 am retorno 09:30 am	salida 04:00 pm retorno 06:30 pm	35 - 40 minutos	el Sol	formal informal pedestre (trasbordo)	si	3 a 4 personas
4	A.H. Tahuantinsuyo (10 personas)	20-45	Trabajo compras I.E. Cuidado Ocio	sola (05%) acompañada (20%)	salida 07:30 am retorno 09:00 am	salida 05:30 pm retorno 08:00 pm	15 - 20 minutos	el Sol	pedestre (directo)	si	3 a 4 personas
5	La Lomas de Ate (10 personas)	19-34	Trabajo compras	sola (85%) acompañada (15%)	salida 06:30 am	regreso 03:00 pm	45 - 50 minutos	Angeles	formal informal pedestre (trasbordo)	si	4 a 5 personas
6	A.H. Túpac Amaru II (10 personas)	23-33	Trabajo compras I.E.	sola (80%) acompañada (20%)	salida 06:00 am	regreso 05:00 pm	40 - 45 minutos	el Sol	formal informal pedestre (trasbordo)	si	4 a 5 personas
7	A.H. Tupac Amaru V (10 personas)	22-35	Trabajo compras I.E. Cuidado	sola (80%) acompañada (20%)	salida 07:00 am	regreso 04:00 pm	30 - 35 minutos	el Sol	formal informal pedestre (trasbordo)	si	3 a 4 personas
8	Urb. Mayorazgo (10 personas)	20-29	Trabajo compras I.E. Cuidado	sola (80%) acompañada (20%)	salida 07:30 am retorno 09:00 am	salida 05:00 pm retorno 08:00 pm	20 - 25 minutos	Angeles	formal (directo)	si	3 a 4 personas
9	Urb. Santa María (10 personas)	33-48	Trabajo compras I.E. Cuidado	sola (80%) acompañada (20%)	salida 07:30 am retorno 09:30 am	salida 06:00 pm retorno 09:00 pm	25 - 30 minutos	las Culebras	formal informal (trasbordo)	si	3 a 4 personas
10	Óvalo Santa María (10 personas)	35-52	Trabajo compras I.E. Cuidado Ocio	sola (80%) acompañada (20%)	salida 07:40 am retorno 09:30 am	salida 05:00 pm retorno 08:00 pm	15 - 20 minutos	Tagore	formal (directo)	si	3 a 4 personas
11	Urb. Los Ángeles (10 personas)	33-49	Trabajo compras I.E. Cuidado Ocio	sola (80%) acompañada (20%)	salida 07:30 am retorno 09:00 am	salida 06:00 pm retorno 09:00 pm	15 - 20 minutos	Tagore	formal (directo)	a veces	3 a 4 personas
12	Parque las Culebras- Ate (10 personas)	42-53	Trabajo compras I.E. Cuidado Ocio	sola (80%) acompañada (20%)	salida 08:00 am retorno 10:00 am	salida 05:00 pm retorno 09:30 pm	05 - 10 minutos	las Culebras	pedestre (directo)	si	3 a 4 personas
13	Urb. Fortaleza de Vitarite (10 personas)	32-41	Trabajo compras I.E. Cuidado Ocio	sola (80%) acompañada (20%)	salida 08:00 am retorno 10:30 am	salida 05:30 pm retorno 09:00 pm	20 - 25 minutos	Tagore	formal (directo)	si	3 a 4 personas

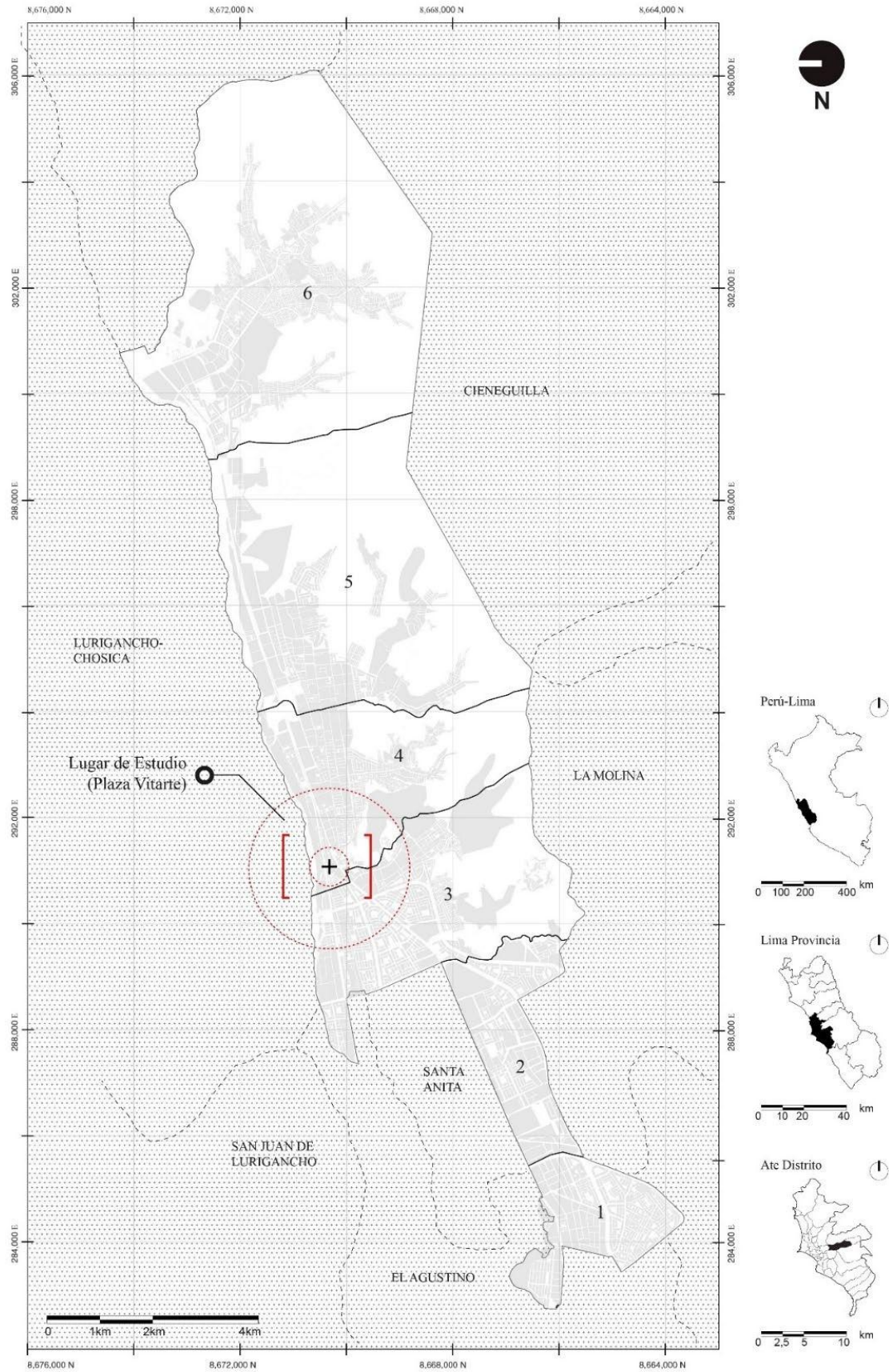


Figura 1. Ubicación del lugar de estudio en el Distrito de Ate. Fuente: Elaboración propia.



Figura 2. Nivel de consolidación en relación al estrato económico en Ate. Fuente: realizado en base a documentos del INEI ([INEI, 2020](#))

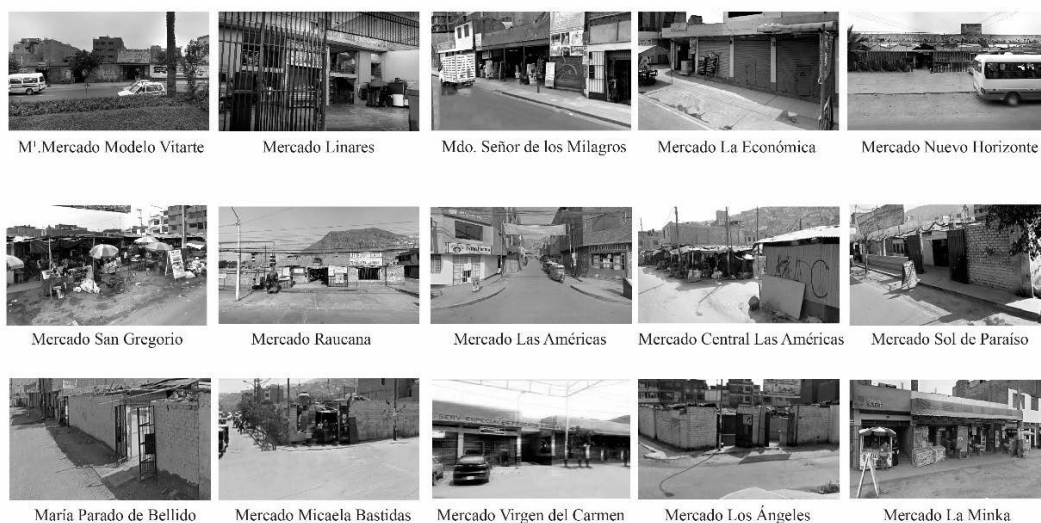
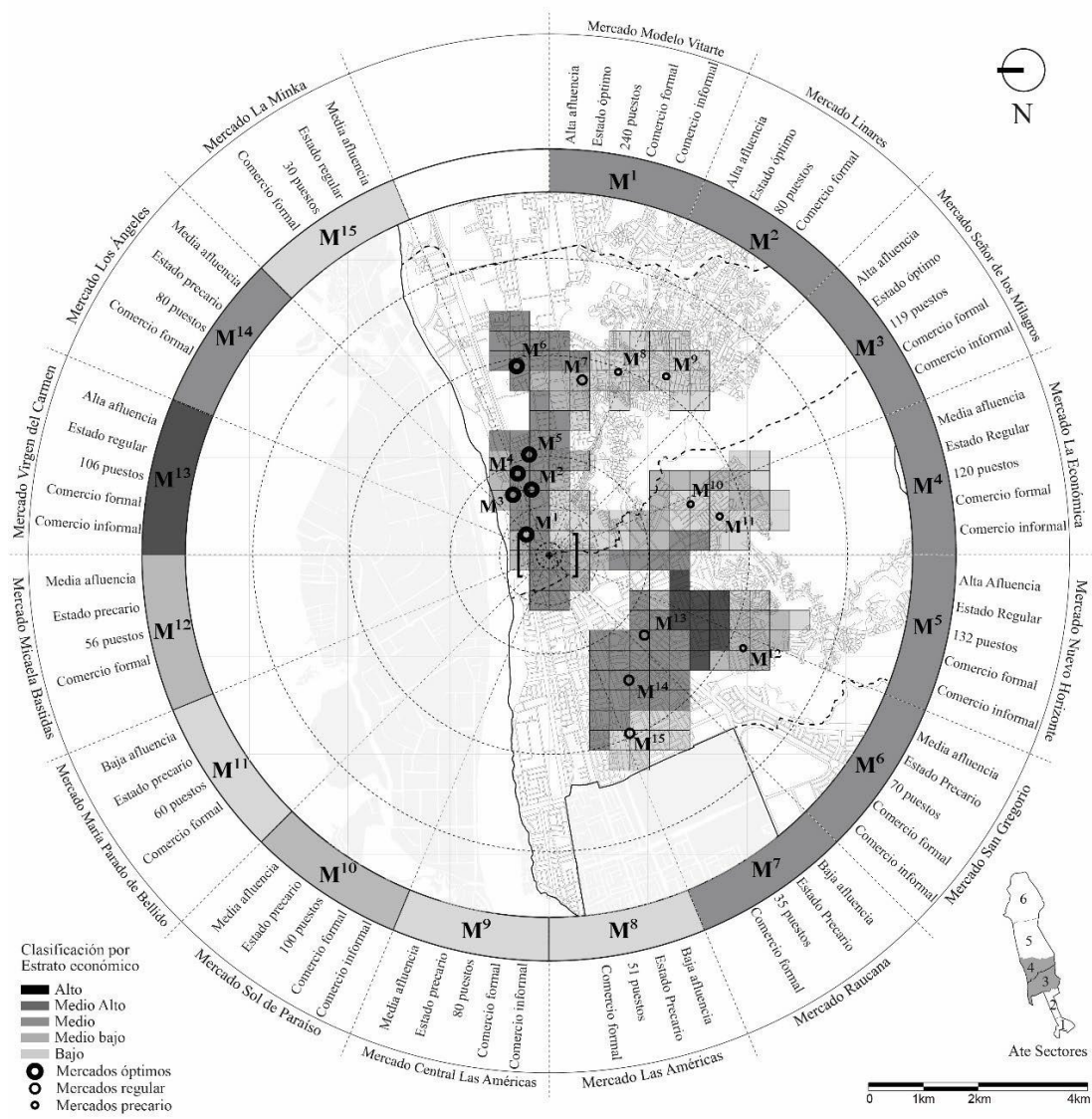


Figura 3. Clasificación del Estrato Económico del sector 3 y 4 y la relación con los Mercados de Abasto. Fuente: Elaborado en base al Censo Nacional de Mercados de Abastos (INEL, 2016).

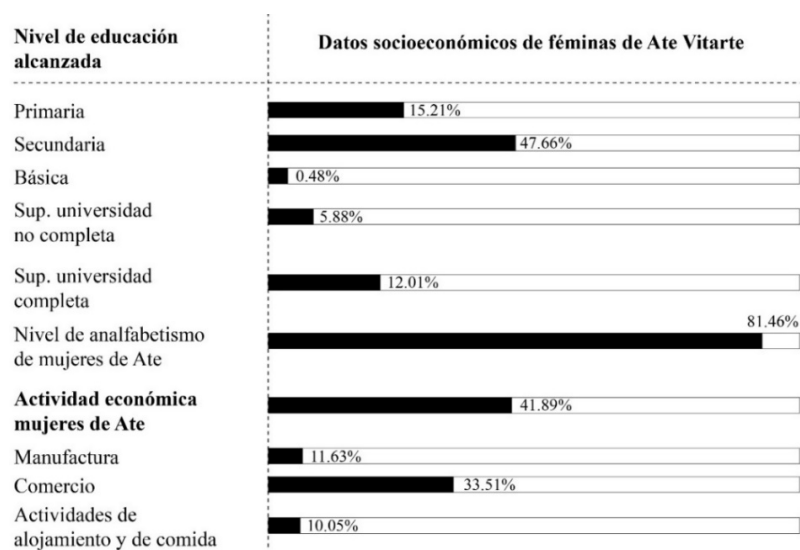


Figura 4. Datos socioeconómicos de féminas de Ate. Fuente: elaboración propia basado en [\(INEI, 2018b\)](#).

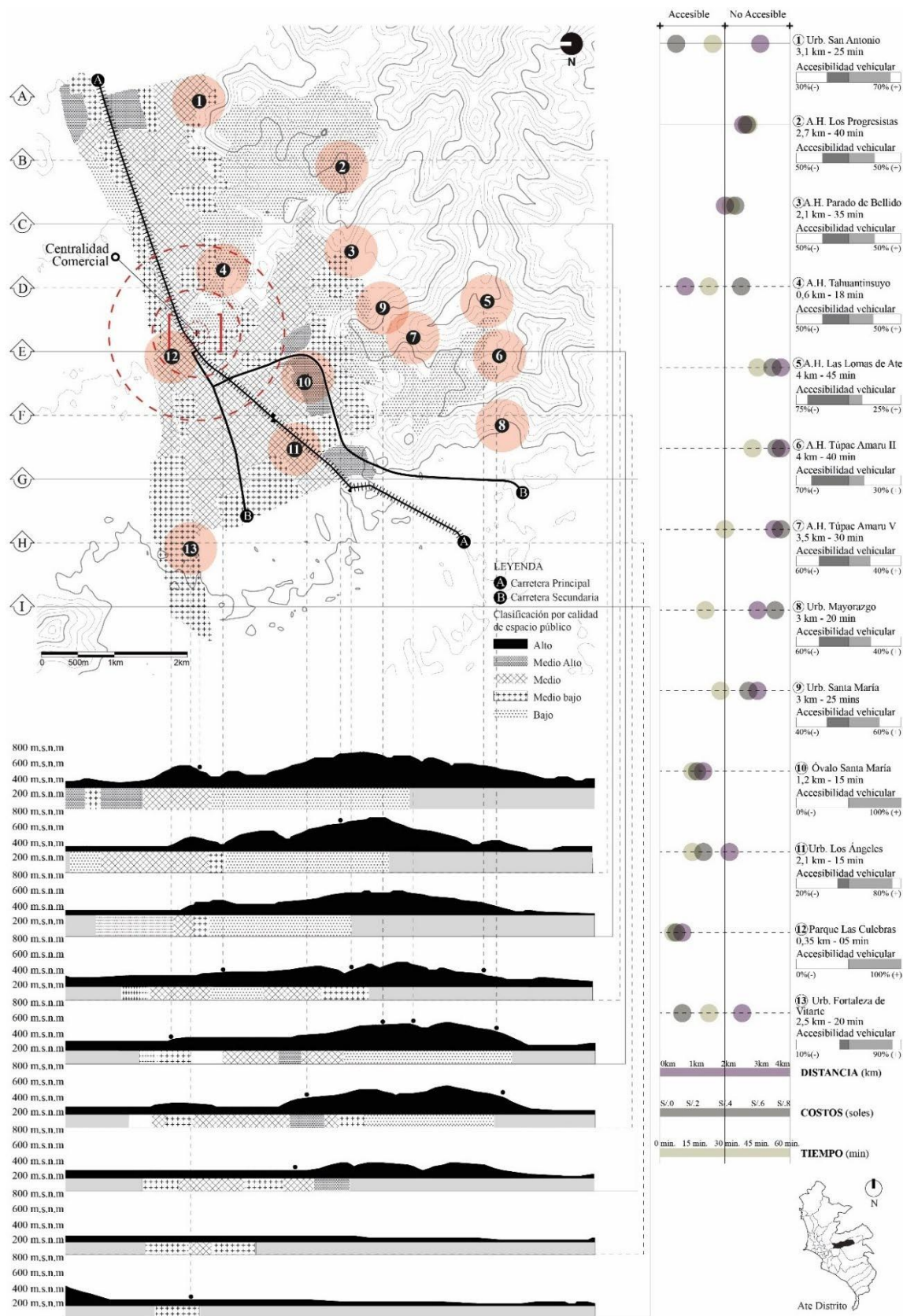


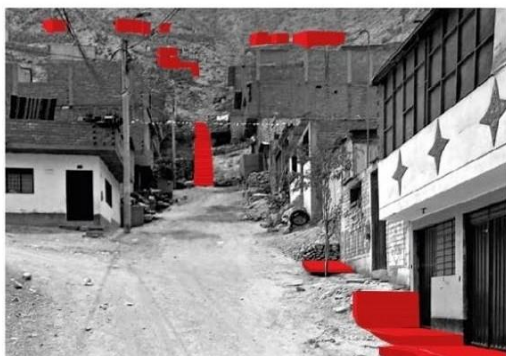
Figura 6. Análisis de influencia de la pendiente territorial sobre la accesibilidad. Fuente: Elaboración de campo en base a indicadores propuestos por la CEPAL (Casas, Espinosa, & Lara,



Escenario 1: Asociación Las Américas / La pendiente como limitante en la integración del transporte motorizado



Escenario 2: Asentamiento Humano Túpac Amaru II / El uso del modo pedestre para llegar hasta vías secundarias de transporte informal.



Escenario 3: Asociación Los Triunfadores / Vías no asfaltadas y veredas en estado precario.



Escenario 4: Asentamiento Humano Las Lomas de Ate / la precariedad en las vías motorizadas y la falta de veredas.



Escenario 5: Urbanización Los Ángeles / La pendiente como limitante para el transporte motorizado



Escenario 6: Ceres / Callejones en zonas consolidadas como limitante perceptual para la movilidad.



Escenario 7: Urbanización Los Ángeles / Vías peatonalizadas con elevada afluencia por foco comercial en zona consolidada.



Escenario 8: Javier Prado con Carretera Central / Estado óptimo de veredas que genera facilidad en la movilidad entre vivienda-comercio.

Figura 7. Grado de consolidación urbana: influencia del estado del espacio público sobre la movilidad en zonas consolidadas y zonas no consolidadas. Fuente: Elaboración propia

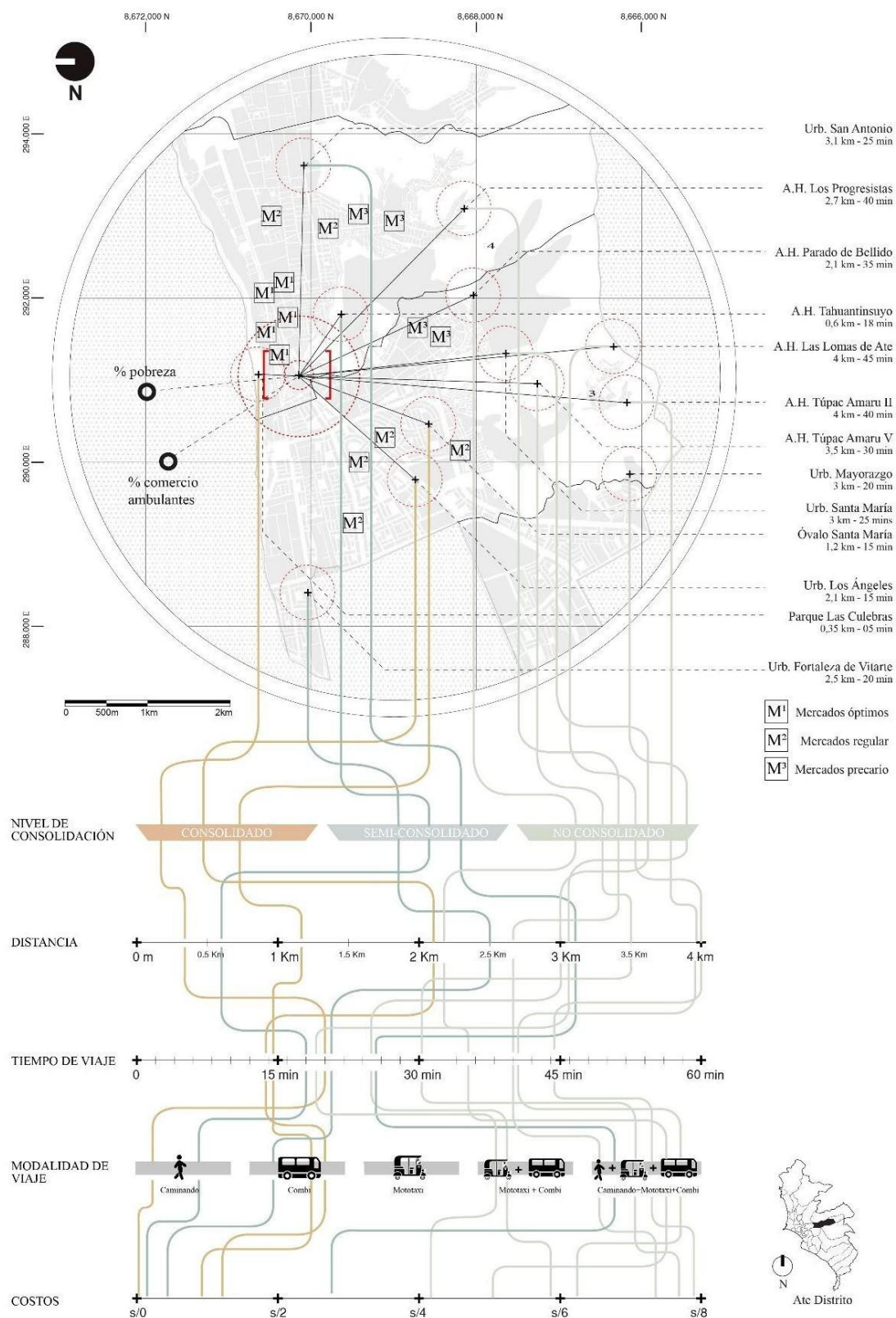


Figura 8. Diferencias de Patrones de movilidad femenina con respecto al nivel de consolidación en los sectores 3 y 4. Fuente: Elaboración propia.

Urban, Planning and Transport Research

The incidence of urban segregation on female mobility in eastern Lima, Peru

Submission ID	259068308
Article Type	Research Article
Keywords	female mobility, urban segregation, accessibility
Authors	Melannie Cortez-Bazantes, Gonzalo Huisa, Ofir a Cardoza, Cristian Yarasca-Aybar

For any queries please contact:

RUPT-peerreview@journals.tandf.co.uk

Note for Reviewers:

To submit your review please visit <https://mc.manuscriptcentral.com/rupt>

1
2
3
4 **The incidence of urban segregation on female mobility in eastern**
5 **Lima, Peru**
6
7
8

9 Melannie Cortez^a ; Gonzalo Huisa^a; Ofira Cardoza^a, Cristian Yarasca-
10 Aybar^{a*}
11
12

13
14 *^aEscuela Profesional de Arquitectura, Universidad Peruana Unión, Lima, Perú*
15

16
17 *Corresponding author: Cristian Yarasca-Aybar; E-mail: cristianyarasca@upeu.edu.pe
18
19

20
21 **Authors' information:**
22

23 **Melannie Cortez-Bazantes**

24 ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0003-2563-6833>

25 E-mail: melanniecortez@upeu.edu.pe
26
27

28
29 **Gonzalo Huisa**

30 ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0001-9469-4194>

31 E-mail: gonzalohuisa@upeu.edu.pe
32
33

34
35 **Ofira Cardoza**

36 ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-0100-245X>

37 E-mail: ofiracardoza@upeu.edu.pe
38
39

40
41 **Cristian Yarasca-Aybar**

42 ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0003-1950-1481>

43 E-mail: cristianyarasca@upeu.edu.pe
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60

Declarations:

Competing interests:

The authors declare that they have no competing interests. The authors have no relevant financial or non-financial interests to disclose

Funding

This work was supported by own economic resources. The authors declare that no funds, grants, or other support were received during the preparation of this manuscript.

Acknowledgements

The authors would like to thank the Municipality of Espinar for providing the corresponding permits for data collection.

Funding

This research did not receive any specific grant from funding agencies in the public, commercial, or not-for-profit sectors.



**“AÑO DEL BICENTENARIO, DE LA CONSOLIDACIÓN DE NUESTRA INDEPENDENCIA, Y DE LA
CONMEMORACIÓN DE LAS HEROICAS BATALLAS DE JUNÍN Y AYACUCHO”**

RESOLUCIÓN N° 0803-2024/UPeU-FIA-CF-T

Lima, Ñaña 22 de octubre de 2024

VISTO:

El expediente de **Melannie Cortez Bazantes**, identificado(a) con código universitario N° 201610006, **Ofira Yanet Cardoza Huallpa**, identificado(a) con código universitario N° 201611678 y **Gonzalo Vidal Huisa Quispe**, identificado(a) con código universitario N° 201320101, de la Escuela Profesional de Arquitectura de la Facultad de Ingeniería y Arquitectura de la Universidad Peruana Unión;

CONSIDERANDO:

Que la Universidad Peruana Unión tiene autonomía académica, administrativa y normativa, dentro del ámbito establecido por la Ley Universitaria N° 30220 y el Estatuto de la Universidad;

Que la Facultad de Ingeniería y Arquitectura de la Universidad Peruana Unión, mediante sus reglamentos académicos y administrativos, ha establecido las formas y procedimientos para la designación del Comité Dictaminador del proyecto de tesis;

Que **Melannie Cortez Bazantes**, **Ofira Yanet Cardoza Huallpa** y **Gonzalo Vidal Huisa Quispe**, han concluido el desarrollo de la tesis en formato artículo y con la opinión favorable de su asesor, solicitan la designación del Comité Dictaminador respectivo;

Estando a lo acordado en la sesión del Consejo de la Facultad de Ingeniería y Arquitectura de la Universidad Peruana Unión, celebrada el 22 de octubre de 2024, y en aplicación del Estatuto y el Reglamento General de Investigación de la Universidad;

SE RESUELVE:

Designar el Comité Dictaminador encargado de administrar el proceso de dictamen correspondiente a la tesis en formato artículo, titulada "La incidencia de la segregación urbana en la movilidad femenina en Ate-Lima.", presentado por **Melannie Cortez Bazantes**, **Ofira Yanet Cardoza Huallpa** y **Gonzalo Vidal Huisa Quispe**, otorgándoles un plazo máximo de diez (10) hábiles, posterior a la fecha de recepción de la presente resolución, para emitir el dictamen respectivo a través de la plataforma oficial.

Dictaminador 1: Mg. Ruth Yesenia Sosa Quispe

Dictaminador 2: Mg. Karen Sayuri Susuki Ríos

Regístrese, comuníquese y archívese.



Dra. Erika Inés Acuña Salinas
DECANA



Ph.D. Silvia Pilco Quesada
SECRETARIA ACADÉMICA

cc:
-Interesado
-Jurado (02)
-Archivo