

UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN ANTONIO ABAD DEL CUSCO
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO



TESIS

**EL PEATÓN COMO SUJETO DE DERECHOS EN LOS
ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DEL CUSCO**

PRESENTADO POR:

Br. KARINA ARROYO OLIVARES

**PARA OPTAR AL TÍTULO
PROFESIONAL DE ABOGADA**

ASESOR:

Mgtr. MARCO ANTONIO
MARROQUÍN MUÑIZ

CUSCO, PERÚ
2025

INFORME DE ORIGINALIDAD

(Aprobado por Resolución Nro.CU-303-2020-UNSAAC)

El que suscribe, **Asesor** del trabajo de investigación/tesis titulada: EL PEATÓN
COMO SUJETO DE DERECHOS EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS
DE LA CIUDAD DEL CUSCO.

Presentado por: KARINA ARROYO OLIVARES DNI N° 47991114

presentado por: DNI N°:

Para optar el título profesional/grado académico de ABOGADO

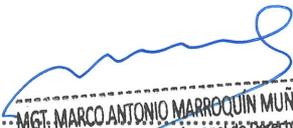
Informo que el trabajo de investigación ha sido sometido a revisión por 2 veces, mediante el Software Antiplagio, conforme al Art. 6° del **Reglamento para Uso de Sistema Antiplagio de la UNSAAC** y de la evaluación de originalidad se tiene un porcentaje de 7.....%.

Evaluación y acciones del reporte de coincidencia para trabajos de investigación conducentes a grado académico o título profesional, tesis

Porcentaje	Evaluación y Acciones	Marque con una (X)
Del 1 al 10%	No se considera plagio.	X
Del 11 al 30 %	Devolver al usuario para las correcciones.	
Mayor a 31%	El responsable de la revisión del documento emite un informe al inmediato jerárquico, quien a su vez eleva el informe a la autoridad académica para que tome las acciones correspondientes. Sin perjuicio de las sanciones administrativas que correspondan de acuerdo a Ley.	

Por tanto, en mi condición de asesor, firmo el presente informe en señal de conformidad y **adjunto** las primeras páginas del reporte del Sistema Antiplagio.

Cusco, 30 de JULIO de 2025


MGT. MARCO ANTONIO MARROQUIN MUNIZ
Docente de la Escuela Profesional de Derecho
UNSAAC
ORCID 0000-0002-4994-3128

Post firma.....

Nro. de DNI 23858849

ORCID del Asesor 0000 - 0002 - 4994 - 3128

Se adjunta:

1. Reporte generado por el Sistema Antiplagio.
2. Enlace del Reporte Generado por el Sistema Antiplagio: **oid:** 27259476633706

KARINA ARROYO

TESIS.FINAL.OBSERVACIONES.LEVANTADAS.KARINA.ARRO...

 Universidad Nacional San Antonio Abad del Cusco

Detalles del documento

Identificador de la entrega

trn:oid::27259:476633706

257 Páginas

Fecha de entrega

27 jul 2025, 9:17 a.m. GMT-5

61.657 Palabras

Fecha de descarga

30 jul 2025, 2:53 p.m. GMT-5

355.522 Caracteres

Nombre de archivo

TESIS.FINAL.OBSERVACIONES.LEVANTADAS.KARINA.ARROYO.pdf

Tamaño de archivo

5.2 MB



MGT. MARCO ANTONIO MARROQUÍN MUÑOZ
Docente de la Escuela Profesional de Derecho
UNSAAC
ORCID: 0009-0002-4994-3128

7% Similitud general

El total combinado de todas las coincidencias, incluidas las fuentes superpuestas, para ca...

Filtrado desde el informe

- ▶ Bibliografía
- ▶ Texto citado
- ▶ Texto mencionado
- ▶ Coincidencias menores (menos de 10 palabras)

Fuentes principales

- 5%  Fuentes de Internet
- 3%  Publicaciones
- 4%  Trabajos entregados (trabajos del estudiante)

Marcas de integridad

N.º de alertas de integridad para revisión

No se han detectado manipulaciones de texto sospechosas.

Los algoritmos de nuestro sistema analizan un documento en profundidad para buscar inconsistencias que permitirían distinguirlo de una entrega normal. Si advertimos algo extraño, lo marcamos como una alerta para que pueda revisarlo.

Una marca de alerta no es necesariamente un indicador de problemas. Sin embargo, recomendamos que preste atención y la revise.



MGT. MARCO ANTONIO MARROQUÍN MUÑIZ
Docente de la Escuela Profesional de Derecho
UNSAAC
ORCID 0000-0002-4994-3128

DEDICATORIA

A mi mami, Hilda Olivares Acurio, por enseñarme el significado de la constancia y el amor incondicional; a mi papá, Abel Arroyo Salas, por enseñarme que la voluntad es el origen del logro de objetivos y sueños. A mis hermanos; Luz Angélica, Nilda, y David, por confiar en mí y ser mi soporte emocional en este viaje que es la vida. A mis preciosas sobrinas, Rafaela y Kaela, dos gotitas de felicidad en mi vida. Y a mis ángeles por siempre; papá Rafael, Athalita, Fii y Jhon.

AGRADECIMIENTO

A los catedráticos de la Escuela Profesional de Derecho de la Universidad Nacional de San Antonio Abad de Cusco, por brindarme las herramientas académicas para mi formación profesional, en especial a mi asesor de tesis, Dr. Marco Antonio Marroquín Muñiz. A las aulas universitarias porque allí conocí el valor de la amistad encarnada en Rebe, Dani y Ali. Y a Vicson, mi amor bonito, por alentarme siempre.

ÍNDICE

LISTA DE CUADROS.....	1
LISTA DE FIGURAS.....	2
RESUMEN	5
ABSTRACT.....	5
INTRODUCCIÓN	8
CAPÍTULO I	11
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	11
1.1. Situación Problemática	11
1.2. Formulación Del Problema	16
1.2.1. Problema General	16
1.2.2. Problemas Específicos	17
1.3. Formulación De Objetivos	17
1.3.1. Objetivo General.....	17
1.3.2. Objetivos Específicos.....	17
1.4. Justificación	17
CAPÍTULO II	19
MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL.....	19
2.1. EL DERECHO URBANÍSTICO	19
2.1.1. El Urbanismo	19
2.1.2. El Derecho Urbanístico.....	23
2.1.2.1. Definición	23
2.1.2.2. Principios del Derecho Urbanístico	25
2.1.2.3. Planificación urbana sostenible.....	26
2.1.2.4. Los Espacios Públicos.....	28
2.2. EL PEATÓN	52
2.2.1. El peatón en la historia.....	53
2.2.2. Clases de Peatón	56
2.2.2.1. Desde un punto de vista jurídico.....	57
2.2.2.2. Desde un punto de vista Urbanístico.....	57
2.2.3. Formas del Recorrido o itinerario Peatonal	59
2.2.3.1. Largo y errático.....	59
2.2.3.2. Mediano y en cadena	60
2.2.3.3. Corto y próximo.....	60
2.2.4. Movilidad Peatonal	60
2.2.5. La importancia de la circulación peatonal en las ciudades	61

2.2.5.1.	La importancia de evaluar la Infraestructura peatonal	62
2.2.6.	La capacidad, calidad y seguridad de los espacios públicos peatonales	64
2.2.6.1.	La capacidad en los espacios peatonales.....	64
2.2.6.2.	La calidad en los Espacios Públicos Peatonales.....	68
2.2.6.3.	La seguridad en los espacios peatonales	72
2.2.7.	El Peatón con Discapacidad.....	80
2.2.7.1.	Personas discapacitadas en cifras.....	81
2.3.	EL PEATÓN COMO SUJETO DE DERECHOS	85
2.3.1.	La Organización de las Naciones Unidas.....	86
2.3.1.1.	Los Derechos Humanos del Peatón	87
2.3.1.2.	Los objetivos de Desarrollo Sostenible.....	90
2.3.1.3.	ONU HABITAT	95
2.3.1.4.	La Organización Mundial de la Salud.....	99
2.3.1.5.	La Convención internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad.....	100
2.3.2.	Legislación Comparada	101
2.3.2.1.	España.....	103
2.3.2.2.	Estados Unidos	108
2.3.2.3.	Brasil.....	109
2.3.2.4.	México	110
2.3.2.5.	Colombia.....	112
2.3.3.	Legislación Nacional	112
2.2.3.1.	Ley Orgánica de Municipalidades	114
2.2.3.2.	Decreto Supremo N° 004-2011-VIVIENDA	116
2.2.3.3.	Ley de Desarrollo Urbano Sostenible	117
2.2.3.4.	Ley de Gestión y Protección de los Espacios Públicos	120
2.2.3.5.	Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana.....	121
2.2.3.6.	Texto Único Ordenado del Reglamento de Tránsito.....	122
2.2.3.7.	Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre	123
2.2.3.8.	Ley General de Medio Ambiente y Ordenamiento Ambiental y Territorial Sostenible.....	124
2.2.3.9.	Ley General de la Persona con Discapacidad, Ley 29973	125
2.2.3.10.	Ley General de Patrimonio Cultural de Nación, Ley 28296.....	126
2.3.4.	Legislación Regional	127
2.3.5.	Legislación Provincial	127
2.3.5.1.	Instrumentos de Gestión	127
2.3.5.2.	Ordenanzas Municipales.....	136
2.3.6.	Propuesta Legislativa Vinculada a los derechos del Peatón.....	137
2.4.	Hipótesis y categorías de estudio	138

2.4.1.	Hipótesis	138
2.4.2.	Categorías de Estudio	¡Error! Marcador no definido.
CAPÍTULO III.....		141
METODOLOGÍA.....		141
3.1.	Análisis Cualitativo.....	141
3.1.1.	Definición del área de trabajo	141
3.2.	Metodología.....	141
3.2.1.	Diseño De Investigación	141
3.2.2.	Unidad de Análisis y Muestra no Probabilística	142
3.3.	Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	143
3.3.1.	Técnicas	143
3.3.2.	Instrumentos.....	144
3.4.	Resultados de Entrevistas	145
3.4.1.	Entrevista al alcalde de la municipalidad provincial de Cusco.	145
3.4.2.	Entrevista a Regidor de la municipalidad provincial del Cusco.....	149
3.4.3.	Entrevista a la Subgerenta de Administración de la Gerencia de Desarrollo Urbano y Rural.....	153
3.4.4.	Entrevista al Subgerente de circulación de Tránsito, de la Gerencia de Tránsito, Vialidad y Transporte..	156
3.4.5.	Entrevista al Gerente de Seguridad Ciudadana.	165
3.4.6.	Entrevista al Gerente de Medio Ambiente,	168
3.4.7.	Entrevista a la Subgerenta de Gestión del Centro Histórico, de la Gerencia de Centro Histórico de la MPC.....	171
CAPÍTULO IV.....		175
RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....		175
4.1.	Resultados y discusión de Resultados.....	175
4.2.	De los Problemas formulados y los objetivos propuestos en la Investigación.....	176
4.2.1.	Derechos del peatón en los espacios públicos de la ciudad del Cusco.....	176
4.2.2.	Vulneración de los derechos del peatón en los espacios públicos de la ciudad del Cusco.	188
4.2.3.	Del problema y objetivo general.....	196
4.2.4.	Trabajo de Campo a nivel fotográfico	197
CAPÍTULO V.....		215
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....		215
CONCLUSIONES.....		215
RECOMENDACIONES		217
PROPUESTA LEGISLATIVA		219
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....		230
ANEXOS.....		236
Anexo 1: Matriz de categorización de la información.....		237
Anexo 2: Matriz de Validación del contenido		238

Anexo 3: Guía de entrevista semiestructurada.....	239
Anexo 4: Normativa	241
Anexo 5: Carta Europea de los derechos del peatón.....	243
Anexo 6: Derechos y Deberes del Peatón En El Espacio Público De Santa Fe De Bogotá, D.C.	246

LISTA DE CUADROS

1. Cuadro estadístico que denota la migración de población rural a población urbana
2. Parque automotor nacional estimado por años, según departamentos
3. Número de víctimas de accidentes de tránsito fatales según departamento 2015-2021
4. Población inscrita en el registro nacional de la persona con discapacidad con solo una deficiencia, por tipo de deficiencia, 2000-2019
5. Población inscrita en el registro nacional de la persona con discapacidad por tipo de deficiencia según región, 2000 – 2022
6. Proporción de muertes por accidentes de tránsito en el mundo, por categorías de usuarios de diversos modos de transporte, 2010
7. Ciudades más congestionadas del mundo
8. Proporción (%) de muertes por accidentes de tránsito en determinados países, por categorías de usuarios de diversos modos de transporte, 2010
9. Matriz de Categorización de la información
10. Funcionarios y servidores municipales entrevistados de la municipalidad provincial de Cusco, gestión 2019-2022.

LISTA DE FIGURAS

1. Cruces peatonales en Pompeya, Italia; foto, Thomas Mollmann
2. Mapa vial de la red de intensidad peatonal en la provincia del Cusco
3. Enfoque balanceado del transporte
4. Muertes mundiales por accidentes de tránsito por categoría de usuario de la vía pública, 2010
5. Semáforo de la Avenida El Sol, (esquina de Correo); vista con dirección a la avenida Correo. Centro Histórico, Cusco, Cusco, Cusco.
6. Semáforo de la Avenida El Sol, (esquina de Correo); vista con dirección a la Avenida Garcilazo. Centro Histórico, Cusco, Cusco, Cusco.
7. Semáforo de la Avenida de la Cultura, (esquina del parque Magisterio); San Sebastián, Cusco, Cusco.
8. Semáforo de la Avenida Tullumayu; Cusco, Cusco, Cusco.
9. Comercio ambulatorio en la esquina de la calle Teqte con la calle Concevidayoq, en cruce peatonal semaforizado, que impide el recorrido peatonal. Cusco, Cusco, Cusco.
10. Aglomeración de peatones en la Calle Teqte Cerca al Centro comercial El Paraiso, donde ocurre gran cantidad de delitos contra el patrimonio); Cusco, Cusco, Cusco
11. Paraderos informales en la Avenida Puputi; Cusco, Cusco, Cusco.
12. Rampa de traslado de mercadería de primera necesidad; San Gerónimo, Cusco, Cusco.
13. Semáforo de la Esquina de Rimaqpampa; Centro Cusco, Cusco, Cusco.
14. Semáforo de la Esquina de Rimaqpampa; Centro Cusco, Cusco, Cusco.
15. Falta de iluminación en la calle Cabra Kancha; Centro Histórico Cusco, Cusco, Cusco.
Vista desde la Calle Maruri.

16. Falta de iluminación en la calle Cabra Kancha; Centro Histórico Cusco, Cusco, Cusco.
Vista desde la Avenida Tullumayu.
17. Desmonte en la Calle Tomas Katari. San Sebastián, Cusco, Cusco.
18. Contaminación con residuos sólidos en la avenida Puputi. Cusco, Cusco, Cusco.
19. Semáforo para personas con discapacidad visual. San Sebastian, Cusco, Cusco.
20. Peatón con discapacidad motriz circulando en la Calle Teqte. San Tiago, Cusco, Cusco.
21. Transporte inclusivo en Santiago de Chile, para peatones con discapacidad
22. Transporte inclusivo en Santiago de Chile, para peatones con discapacidad y peatones adultos mayores.
23. Calle Recoleta. Centro Histórico, Cusco, Cusco, Cusco.
24. Rampa que facilita el traslado de mercadería de un punto a otro, la que obstruye el recorrido peatonal. San Gerónimo, Cusco, Cusco.
25. Peatones cruzando la vía de evitamiento, ya que los puentes peatonales se encuentran distantes entre sí, a 2 kilómetros de distancia, siendo esta una zona urbana. Wanchaq, San Sebastián y San Gerónimo; Cusco, Cusco.
26. Camino peatonal formado por los peatones por la costumbre de transitar por esta zona, desde antes del mejoramiento de la transitabilidad peatonal y vehicular. San Gerónimo; Cusco, Cusco.
27. Camioneta estacionada en la vereda de bajada de la Avenida El Sol, Centro Histórico, Cusco, Cusco, Cusco.
28. Auto estacionado en la prolongación de la Av. Argentina (Salida de Cusco por la ruta Cusco-Calca.

29. Garaje de propiedad privada, invadiendo la vereda. Urbanización Santa Mónica, Wanchaq, Cusco, Cusco.
30. Garaje de propiedad privada, invadiendo la vereda. Urbanización Santa Mónica, Wanchaq, Cusco, Cusco.
31. Escalera izquierda parte del espacio público, invadido por particular. Jr. Atahuallpa, Cusco, Cusco, Cusco.
32. Escalera derecha parte del espacio público, invadido por particular. Jr. Atahuallpa, Cusco, Cusco, Cusco.
33. Jr. Atahuallpa, invasión del espacio público por parte de propietarios de predio adyacente a las escaleras de lado izquierdo de la calle.

RESUMEN

La tesis intitulada “El Peatón como Sujeto de Derechos en los Espacios Públicos de la Ciudad del Cusco” tiene como objetivo general, declarar los derechos que tienen las personas naturales, en su rol de peatón, que desempeñan cuando se desplazan por los espacios públicos de la ciudad del Cusco. Para ello se realizó un estudio descriptivo-jurídico-comparativo, con un enfoque cualitativo, con antecedentes supranacionales de los derechos del peatón y antecedentes nacionales en derecho urbanístico. Teniendo como principal antecedente “La Carta Europea de los Derechos del Peatón”.

En la ciudad del Cusco, los derechos del peatón son vulnerados por acción y por omisión, sin que exista un marco normativo que instituya como sujeto de derechos al peatón, mucho menos el peatón con discapacidad, puesto que ellos no pueden desplazarse con seguridad y autonomía por los espacios públicos de la ciudad, en tanto que estos no cuentan con el mobiliario urbano y la infraestructura peatonal adecuada para desplazarse; por otro lado tampoco pueden ser usuarios autónomos del servicio de transporte público y privado con el que contamos en la ciudad, lo que vulnera también el derecho a la igualdad de las personas con discapacidad.

La autonomía de diversa índole de los gobiernos locales conferida en el segundo artículo del título preliminar de la Ley N° 27972, “Ley Orgánica de Municipalidades”, en especial la autonomía administrativa, en los asuntos de competencia de los gobiernos locales; faculta a estos a regular, mediante una ordenanza, los derechos del peatón para que estos no sean conculcados.

Palabras clave: Derechos, peatón, espacios públicos, ciudad del Cusco.

ABSTRACT

This research work, entitled “The pedestrian as a rights-bearing subject in the public spaces of the city of Cusco” has as its general objective to declare the rights held by natural persons in their role as pedestrians, which they exercise while moving through the public spaces of the city of Cusco. In order to accomplish that objective, a descriptive-legal-comparative study with a qualitative approach was carried out, taking into account supranational precedents regarding pedestrian rights and national precedents in urban law, within the spheres of the central government as well as regional and local governments. The main precedent considered was the *European Charter of Pedestrians’ Rights*.

In the city of Cusco, pedestrian rights are infringed both by acts and omissions, in the absence of a normative framework that formally recognizes the pedestrian as a rights-bearing subject, thereby enabling the State to ensure their legal protection. Special consideration must be given to the rights of pedestrians with disabilities. At present, pedestrians with disabilities are unable to navigate public spaces in the city in conditions of safety and autonomy, due to the absence of adequate urban furniture and pedestrian infrastructure tailored to their mobility needs. It must also be emphasized that individuals with disabilities are effectively excluded from accessing both public and private transportation services available in the city. This constitutes a further violation of the right to equality of persons with disabilities in relation to other members of society.

The various forms of autonomy granted to local governments under Article 2 of the Preliminary Title of Law No. 27972, the “Organic law of municipalities” particularly administrative autonomy in matters falling within the jurisdiction of local governments, empower

such entities to regulate, by means of municipal ordinances, the rights of pedestrians in order to prevent their infringement.

INTRODUCCIÓN

La dinámica poblacional en el mundo ha variado notablemente. En el año 1950, más del 70,4% de la población mundial estimada en 2.500 millones de personas habitaba en áreas rurales, en tanto que el otro 29,6% de la población era urbana y concentrada mayoritariamente en Europa y Norteamérica. En toda la historia de la humanidad, durante el año 2009, por vez primera la población mundial urbana que habitaba en ciudades superó la población rural, especialmente en los continentes de Asia y África. (ONU, 2019) En el año 2015, la población urbana mundial alcanzaba el 54%, con estimaciones de un incremento al 60% y 66,4% para los años 2030 y 2050 respectivamente. De acuerdo con lo calculado por el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales -División de Población «World Urbanization Prospects 2018» de Naciones Unidas, para el año 2050, se habrán invertido las cifras de la distribución entre la población urbana y rural mundial existentes en 1950. Es así que el incremento poblacional en las zonas urbanas, trae consigo el surgimiento de nuevos derechos de la persona, esta vez, los derechos de la persona natural, en su desplazamiento por las calles, a quien se le denomina peatón.

Los derechos del peatón en los espacios públicos, encuentran sus antecedentes más remotos en dos documentos importantes. La Carta Europea de los Derechos del Peatón aprobada mediante Resolución del Parlamento Europeo en fecha 12 de octubre de 1988. Y el Acuerdo Número 38 de 1999 de Santa Fé de Bogotá, Colombia, donde el Alcalde Mayor, Enrique Peñalosa Londoño, dicta normas sobre los derechos y deberes del peatón tendientes a garantizar el adecuado uso del espacio público.

La presente investigación tiene como objeto de estudio declarar al peatón como sujeto de derechos en los espacios públicos de la ciudad del Cusco. Para ello se ha estructurado la tesis en cuatro capítulos que explican de forma progresiva las razones por las que el peatón debe ser sujeto

de derechos en los espacios públicos, en específico, en los espacios públicos de la ciudad del Cusco.

El primer capítulo contiene el diseño de investigación metodológica, dentro de este, se encuentra el planteamiento del problema, los objetivos del presente trabajo de investigación, la formulación de la hipótesis y categorías de estudio, la metodología usada, las técnicas e instrumentos de estudio.

El segundo capítulo comprende; en primer orden, el desarrollo teórico y conceptual del Derecho Urbanístico; los Espacios Públicos; la accesibilidad y diseño universal; la gentrificación en los Centros Históricos y; las ciudades inteligentes. En segundo orden, el desarrollo conceptual del peatón, iniciando con la definición de peatón y su trascendencia histórica, continuando con una clasificación desde un punto de vista urbanístico desarrollado ampliamente por urbanistas, y una clasificación desde un punto de vista jurídico, que realicé conforme a lo estipulado en los artículos 03, 42 y 43 del Código Civil; abarcando también el tema de la capacidad, calidad y seguridad de los espacios públicos peatonales y concluyendo con un tema muy importante, el peatón con discapacidad. En tercer orden como, el desarrollo del Peatón como sujeto de derechos, para ello se recabó información que contenga normativa nacional y supranacional sobre los derechos del peatón en el mundo, teniendo como directriz los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Para luego abordar la normativa nacional existente en nuestro país, sobre los derechos del peatón.

El capítulo tercero, comprende el trabajo de campo, en el que el instrumento utilizado para la recolección de información ha sido la guía de entrevista semiestructurada, teniendo como sujetos entrevistados a especialistas en Urbanismo, seguridad ciudadana y abogados; funcionarios y servidores de la Municipalidad Provincial de Cusco, cuyo desempeño laboral estuvo vinculado con el tema de Espacios Públicos y derechos del peatón.

Para concluir; el cuarto capítulo, desarrolla los resultados y discusión del presente trabajo de investigación, los que se han sido expuestos en atención a las preguntas formuladas y los objetivos propuestos para luego arribar a las conclusiones y recomendaciones. Finalmente encontraremos una propuesta legislativa cuyo aporte principal es que se declare al peatón como sujeto de derechos en los espacios públicos de la ciudad del Cusco.

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Situación Problemática

El incremento de la dinámica poblacional en la ciudad del Cusco y el mundo; la falta de regulación del tránsito vehicular y peatonal en función de la persona natural; la poca existencia o ausencia de mobiliario urbano; las limitaciones de adecuación y readaptación de la calidad y cantidad de espacios públicos, que conforman el centro histórico de la ciudad del Cusco, por su naturaleza misma; son factores que repercuten de manera directa o indirecta en la vulneración, por acción y/u omisión de los derechos de los peatones.

Los espacios públicos, en el proceso de urbanización en las ciudades, juegan un rol fundamental y concentran a nivel mundial, un diverso y numeroso colectivo de personas, denominadas peatones o viandantes.

El número de peatones ha ido incrementando con el transcurrir del tiempo en relación directamente proporcional al incremento de los niveles de migración de pobladores de zonas rurales a zonas urbanas (ciudades); ya sea de forma transitoria o permanente, con el objetivo de satisfacer necesidades.

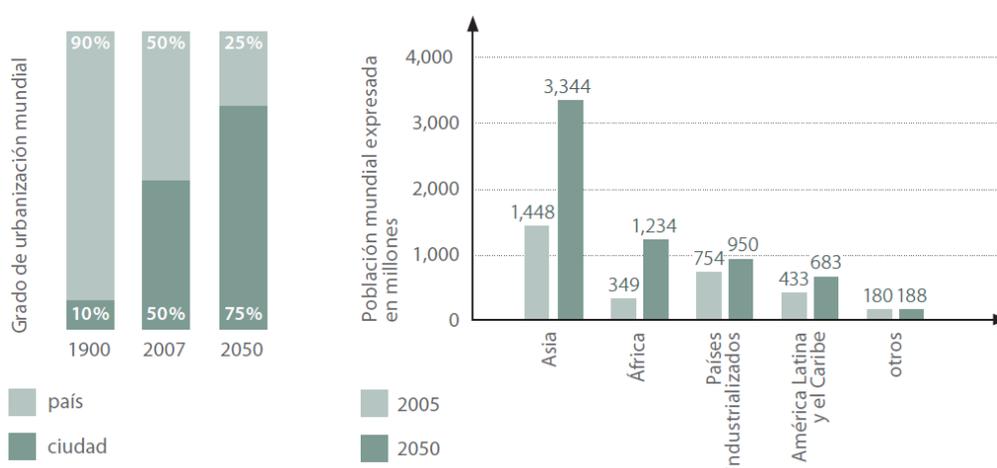
Respecto a la dinámica poblacional; en el año 1950, más del 70,4% de la población mundial estimada en 2 500 000 de personas habitaban en áreas rurales, en tanto que el otro 29,6% de la población era urbana, y concentrada mayoritariamente en Europa y Norteamérica. En toda la historia de la humanidad, durante el año 2009, por vez primera la población mundial urbana que habitaba en ciudades superó la población rural, especialmente en los continentes de Asia y África. (ONU, 2019). En el año 2015, la población urbana mundial alcanzaba el 54%, con estimaciones a

futuro de un incremento al 60% y 66,4% para los años 2030 y 2050 respectivamente. De acuerdo con lo calculado por el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales - División de Población «World Urbanization Prospects 2018» de las Naciones Unidas, para el año 2050, se habrán invertido las cifras de la distribución entre la población urbana y rural mundial existentes en 1950. (Llop & Hoeflich, 2016).

En el libro *Ciudades para la Gente* de Gehl (Gehl, *Ciudades Para la Gente*, 2014) establece que “más de la mitad de la población mundial, actualmente vive en ciudades y se estima que este porcentaje llegue a ser el 75% antes del 2050”, tal como describe en la siguiente figura.

Tabla N°01:

Cuadro estadístico que denota la migración de población rural a población urbana.



Fuente: Jan Gehl, Ciudades para la Gente, 2014.

Siendo así, se evidencia que existe un incremento progresivo de la población en las ciudades del mundo, es por ellos que es importante la reivindicación y respeto de los derechos de los peatones.

En la ciudad del Cusco, y más aún, en el Perú, no existe una declaración de los derechos de los peatones como tal en un cuerpo normativo, lo que si se encuentra positivizado es la ley de

tránsito vehicular, a través del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, cuyo objeto dice a la letra, “El presente Reglamento establece normas que regulan el uso de las vías públicas terrestres, aplicables a los desplazamientos de personas, vehículos y animales y a las actividades vinculadas con el transporte y el medio ambiente, en cuanto se relacionan con el tránsito. Rige en todo el territorio de la República” (Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, 2014), si bien dicho reglamento fija normas para el uso de los espacios públicos en los que se desplacen los vehículos, se advierte que éste se refiere al traslado de personas dentro de vehículos motorizados, y el desplazamiento de personas naturales a pie; sin embargo, no comprende otros aspectos, como; la existencia de elementos que brinden seguridad al viandante, tales como; barandas, pasamanos, cámaras de seguridad; pisos podo táctiles, señalización visual, táctil y acústica en diferentes situaciones de uso de la vía pública, la ocupación descontrolada de la vereda por parte del comercio informal, mobiliario urbano adecuado para el bienestar del peatón, como paraderos que protejan al viandante de las inclemencias climáticas; pasajes, calles, jirones, avenidas destinadas a actividades informativas, que sirvan de guía para el transitar del peatón hacia sus destinos; etc.

Respecto a las personas que se trasladan a pie, el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, muestra que los derechos y obligaciones de los peatones están sujetos en su mayoría a la circulación vehicular, las obligaciones del conductor, normas de tránsito de vehículos motorizados, las orientaciones o indicaciones que la Policía Nacional de Perú pudiera realizar a un peatón, uso de puentes y cruces antipeatonales, distancia con relación al vehículo en calles y avenidas, estableciendo prohibiciones en vías denominadas de tránsito rápido y/o de acceso restringido, entre otros.

En el caso particular de la ciudad del Cusco, este cuenta con instrumentos de gestión que versan sobre el interés y preocupación de los peatones, pero ello de manera general; más sin declarar y/o reconocer los derechos de los peatones en los Espacios Públicos de la Ciudad del Cusco, ya sea de manera general o específica, es por ello que estamos sujetos a lo establecido por el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito que tiene la lógica de privilegiar a los vehículos motorizados en cuanto al uso del espacio público, es por ello que en la ciudad del Cusco, la existencia y evolución de la red vial y lo que ésta comprende, fueron disminuyendo el acceso y uso del peatón, de la vía pública, convirtiéndose en espacios poco protegidos, poco accesibles y poco confortables.

Por otro lado, en la ciudad del Cusco, se puede apreciar la falta de mobiliario urbano funcional, estético y armónico destinado a beneficiar directamente a los peatones, tales como:

Mobiliario urbano propiamente dicho:

- Escasos componentes de orientación tales como; croquis o planos informadores.
- Componentes de ambientación como; luminarias o luces peatonales y vehiculares, así como relojes en la vía pública.
- Elementos de servicio tales como; surtidores de agua.
- Componentes de salud e higiene tales como; ya que en Cusco existe limitado número de servicios higiénicos públicos.
- Elementos de seguridad, como; pasamanos, cámaras de video vigilancia, hidrantes y equipos contra incendios.

Vegetación

La falta de espacios públicos por excelencia, donde se promueva la interacción social, en un panorama que relaje la mente de los peatones en su tránsito.

Paraderos

Existencia de paraderos poco confortables, limitados a la paletilla informativa, incapaces de proteger al peatón de las inclemencias climáticas.

Se puede apreciar un claro ejemplo de uso inadecuado, insuficiente e incómodo del espacio público destinado a los peatones; en la Av. La Recoleta, ubicada a pocas cuadras del denominado casco monumental o centro histórico de la ciudad del Cusco, en el distrito, provincia y departamento del mismo nombre, donde se observa lo siguiente:

- Insuficiente ancho de vereda, no acorde a la densidad del tráfico vehicular, siendo ésta una de las principales vías de ingreso y salida desde y hacia la plaza de armas de la ciudad del Cusco.
- Falta de alineamiento de la avenida, debido a que en la época de la Colonia esta calle era destinada solo al tránsito peatonal y posiblemente de carruajes, más no así al tránsito vehicular.
- Diseño de vereda no adecuado, el cual genera conflictos viandantes – vehículo y entre peatones.
- Nula accesibilidad y desplazamiento de peatones con discapacidad motora.

(Equipo Técnico Plan Maestro Centro Histórico Cusco 2018, 2018) En el contenido del Plan Maestro del Centro Histórico del Cusco, se tiene que en éste “existen 160 instituciones educativas, entre públicas y privadas, que atienden a 53 662 estudiantes que, en su mayoría, provienen de los distritos colindantes y de sectores periurbanos, establece también que ésta cifra representa el 42% de la población estudiantil de la provincia”. Para fines de interés de este trabajo de investigación constituye casi la mitad de la población estudiantil peatonal, además de constituir un sector de la población vulnerable.

Así también en julio del 2017 la Municipalidad Provincial de Cusco en cooperación con el Banco Interamericano de Desarrollo, establece el denominado “Plan de Acción Cusco, para un Crecimiento Urbano Sostenible”, señalando como estrategia una movilidad urbana segura, continua, libre de residuos sólidos; proponiendo integrar planes, proyectos de desarrollo urbano y programas que favorezcan el flujo peatonal, y respecto a la señalización para el transporte que ésta facilite el flujo de peatones conformados por; mujeres, niños, adolescentes, los ancianos, las personas con discapacidad, etc. Sin embargo, aún no es ejecutado y por ello las políticas de tránsito de la ciudad del Cusco aún están orientadas al trato privilegiado del desplazamiento de los vehículos motorizados y por tanto; de continuar con esta situación los derechos de los peatones continuarán vulnerándose.

Sin embargo, el problema se puede resolver declarando los derechos de los peatones a través de un cuerpo normativo a través de las facultades conferidas a los gobiernos locales por la Ley Orgánica de Municipalidades, de modo tal que se instituya al peatón en centro de imputación de derechos y obligaciones, en su desplazamiento en los espacios públicos, y que éstos sean difundidos y sean materia de estudio desde los primeros años de educación, en los centros educativos, de ésta manera se fortalecerá el respeto de la persona natural en su desplazamiento por los espacios públicos de la ciudad del Cusco.

1.2. Formulación Del Problema

1.2.1. Problema General

¿Por qué declarar al peatón como sujeto de derechos en los espacios públicos de la ciudad del Cusco?

1.2.2. Problemas Específicos

Primer problema específico

¿Cuáles son los derechos del peatón, como sujeto de derechos en los espacios públicos de la ciudad del Cusco?

Segundo problema específico

¿Cómo se vulneran los derechos del peatón en los espacios públicos de la ciudad del Cusco?

1.3. Formulación De Objetivos

1.3.1. Objetivo General

Explicar porqué declarar al peatón como sujeto de derechos en los espacios públicos de la ciudad del Cusco.

1.3.2. Objetivos Específicos

Primer objetivo específico

Identificar los derechos del peatón como sujeto de derechos en los espacios públicos de la ciudad del Cusco.

Segundo objetivo específico

Describir cómo se vulneran los derechos del peatón en los espacios públicos de la ciudad del Cusco.

1.4. Justificación

El presente trabajo de investigación se justifica por las razones siguientes.

- **Conveniencia:** Es conveniente realizar esta investigación por tratarse de un problema jurídico – social; puesto que la normativa que regula los derechos del peatón se encuentra

en diferentes leyes de orden; ambiental, urbanístico, municipal, administrativo, legislación de patrimonio cultural, entre otras; no existiendo un compilado normativo que sea de fácil acceso al conocimiento de un ciudadano de a pie, sobre sus derechos como peatones.

- **Relevancia Social:** La presente investigación tiene impacto social, debido a que el desconocimiento de los derechos de los peatones los hace vulnerables frente a la presencia del transporte vehicular. También es relevante socialmente, porque la omisión de parte de los administradores del estado, de brindar mobiliario urbano adecuado para los peatones, constituye una vulneración de su derecho a la libertad de tránsito y disfrute de la urbe con especial relevancia por parte de la población peatonal discapacitada.
- **Valor Teórico:** Con esta investigación lo que se pretende es aportar conocimiento al Derecho Urbanístico, tanto de manera doctrinaria y legislativa; sobre los derechos de los peatones en su desplazamiento e interacción con su entorno urbano.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL

2.1. EL DERECHO URBANÍSTICO

2.1.1. El Urbanismo

El Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española define al Urbanismo como el "Conjunto de conocimientos que se refieren al estudio de la creación, desarrollo, reforma y progreso de los poblados en orden a las necesidades materiales de la vida humana". Y añade luego que, urbanizar es "convertir en poblado una porción de terreno o prepararlo para ello, abriendo calles y dotándolas de luz, pavimento y demás servicios municipales".

Tradicionalmente el Estado, a través de las municipalidades, ha estado a cargo de la administración pública del ordenamiento y regulación de las construcciones. Es por ello que encontramos en el derecho municipal y el derecho Civil los inicios del urbanismo (Castro Pozo, 2007).

En Europa, específicamente en Roma, los rasgos iniciales de disposiciones urbanas, se dan con el surgimiento de los primeros administradores urbanos a quienes se les denominó pretor urbano y pretor peregrino. Luego del gran incendio de Roma, en el año 64 D.C. se establecieron ciertas limitaciones a la propiedad privada del suelo, disponiendo parámetros urbanísticos, estableciendo las alturas máximas y la construcción en línea de sus edificaciones, con el fin construir una ciudad ordenada y planificada, que cuente con espacios públicos. Es así que, por primera vez en una ciudad, se toman medidas propias de lo que hoy es el Derecho Urbanístico (Galvis Gaitan, 2014).

(Marquez, José Albert & Alarcon Zambrano, Jaime Alfredo, 2019) Durante la Edad Media, las ciudades se caracterizaban por estar abruptamente separadas de su entorno por una muralla defensiva, las mismas que subsisten hasta los inicios de la revolución industrial, y que por el crecimiento demográfico empezaron a atiborrarse, produciendo desorden, contaminación y enfermedades (Marquez, José Albert & Alarcon Zambrano, Jaime Alfredo, 2019, pág. 466), viéndose la necesidad de encontrar una solución, y esta fue la de proyectar normas urbanas que hicieron posible la fundación de ciudades y con ellas la creación de los espacios públicos a través de los denominados fueros municipales.

En Sudamérica, el urbanismo fue desarrollado en la época preincaica; claro ejemplo de ello, lo encontramos en la Cultura Wari y la ciudadela de Chan-Chan; y, en la época incaica la ciudadela Inca de Machupicchu.

(Castro Pozo, 2007) Castro Pozo en su libro Derecho Urbanístico sostiene que el urbanismo inca se desarrolló ampliamente, destacando que en la reconstrucción del Cusco, se utilizaron planos de relieve de la ciudad futura, disponiéndose que ninguna otra persona podía establecerse en ella, con el objeto de ser “una ciudad insigne”

El urbanismo precolombino fue reemplazado por la invasión española de América basado en los descubrimientos de nuevas poblaciones. Es así, que poco después en la llamada época colonial se dictaron las Ordenanzas de Felipe II, del 13 de julio de 1573, con las que se establecieron mecanismos y lineamientos para fundar y construir una ciudad, así como para administrarla, y la política de crear espacios públicos donde la gente pudiera recrearse (Marquez, José Albert & Alarcon Zambrano, Jaime Alfredo, 2019).

Con esta normativa urbana se formaron dos criterios fundamentales para lo que hoy se denomina Derecho Urbanístico (Marquez, José Albert & Alarcon Zambrano, Jaime Alfredo, 2019), como son:

- a. La creación de los espacios públicos en las ciudades para que los seres humanos ejerzan sus derechos como ciudadanos; sitios que adquirieron una importancia tal, que primaron sobre la propiedad privada, haciendo que las calles, parques, plazas se prefieran frente a las edificaciones y construcciones (Marquez, José Albert & Alarcon Zambrano, Jaime Alfredo, 2019).
- b. El derecho ciudadano para usar y disfrutar los espacios públicos de la ciudad (Marquez, Jose Albert y Alarcon Zambrano Jaime Alfredo, 2020)

En Europa a inicios del siglo XVII se dio lugar a una de las técnicas más importantes del Derecho Urbanístico denominada “Reurbanización”, mediante la cual se derribaron antiguos y poco saludables barrios, para dar lugar a los espacios públicos de calidad y erigir edificaciones, para mejorar el orden y la estética citadina.

En Francia el siglo XVIII marcó el inicio de los primeros vestigios de urbanismo desde una óptica de políticas de salud y seguridad.

Además, el Decreto Imperial del 15 de octubre de 1810 reorganiza la protección de la salud mediante la policía, de establecimientos peligrosos, incómodos e insalubres (Rivero, 2018), que en esa época caracterizaban a la ciudad de París. Así mismo, el prefecto George Haussmann, procede a la apertura de nuevas avenidas, estableciendo hermosas perspectivas de fachadas simétricas con el objetivo de embellecer la urbe (Lopez Velarde, 2011). De esta manera, denotan dos mecanismos importantes:

- a. El permiso para edificar (Marquez, Jose Albert y Alarcon Zambrano Jaime Alfredo, 2020).
- b. El control policial de edificaciones que, perduran en el Derecho Urbanístico moderno (Marquez, Jose Albert y Alarcon Zambrano Jaime Alfredo, 2020).

Paralelamente en Italia, se plantean dos instrumentos jurídicos como medios para remediar los problemas de la densidad poblacional en las ciudades: El Reglamento de Construcción, en el que se instituyen los comienzos de varias de las principales disposiciones de regulación urbana; y, el Reglamento de Expropiación (Rivero, 2018), considerados en la actualidad, bases fundamentales del Derecho Urbanístico.

Por otro lado, con la finalidad de tratar la problemática de uso del suelo, se aprueba en 1956 en España, la Ley del Suelo (Lopez Ramón, 2013), hecho que influye en América Latina para que, posteriormente se fueran elaborando las Leyes del Suelo, como sucedió, por ejemplo, en Chile en el año 1975, y en México en el año 1976.

En estos tiempos casi todos los países de América del Sur regulan el Derecho Urbanístico, aunque no exista propiamente un Código de Derecho Urbanístico; cada Gobierno Regional y Gobierno Local, son quienes regulan temas urbanísticos en el Perú, ello hasta antes de la pandemia que quejó al mundo, la COVID-2019. Ya que posteriormente en nuestro país en el año 2021, durante el periodo de gobierno de Francisco Rafael Sagasti Hochhausler, se aprobó la ley N°31199, “Ley de gestión y protección de los espacios públicos” aprobada en el mes de abril de 2021; esta ley regula el marco normativo para gestionar, proteger, y manejar; sosteniblemente los espacios públicos. Así también en el mes de julio del 2021 se aprobó la ley N°31313, “Ley de desarrollo urbano sostenible”, la cual constituye una garantía de acceso a las oportunidades que ofrece la ciudad con el fin de satisfacer las necesidades de desplazamiento de los peatones. La cual a su vez

establece los parámetros para el diseño y adaptación de las la infraestructuras y edificaciones según su nivel de vulnerabilidad y exposición ante las inclemencias climáticas extremas.

En la historia de la humanidad, ocurrieron enfermedades que aquejaron al mundo entero, como el COVID – 2019, acontecimientos como este fueron punto de partida para regular aspectos sociales urbanísticos, como constituyeron en el caso peruano la promulgación de las dos leyes importantes señaladas en el párrafo anterior.

2.1.2. El Derecho Urbanístico

El urbanismo es una expresión casi artística que satisface las necesidades de un grupo social, el derecho urbanístico es el cauce normativo, cuyo objeto es permitir determinadas alternativas y prohibir otras, que excluyen y hasta sancionan conductas, en un entorno social urbanístico.

2.1.2.1. Definición

Tras la revisión de la bibliografía estudiada, consideré pertinente, citar algunas definiciones que se le fueron dando al derecho urbanístico a través del tiempo, para analizar su evolución hasta llegar a citar definiciones actuales. Así también resaltar la relación del derecho urbanístico, con el derecho constitucional, el derecho municipal y el derecho administrativo, ya que estas especialidades son las que están intrínsecamente relacionadas con el tema materia de investigación.

(Carceller Fernandez, 1997) Define al derecho urbanístico como un conjunto de normas jurídicas que, por si mismas o a través del planteamiento; establecen el régimen urbanístico de la propiedad del suelo y la ordenación urbana y regulan la actividad administrativa encaminada al uso del suelo la urbanización y la edificación.

Castro Pozo (Castro Pozo, 2007) afirma que el Derecho Urbanístico es el conjunto de normas mediante las cuales la administración, en nombre del interés público, y los titulares del derecho de propiedad, en nombre de la defensa de los intereses particulares, deben regular sus acciones con la finalidad de lograr la ordenación del territorio.

Los conceptos citados hacen referencia a que el derecho Urbanístico es el derecho que regula la ordenación del suelo, tierra, territorio y la urbanización; y la administración de la relación existente entre ambos elementos.

En años recientes y cada vez con más frecuencia y debido al proceso de migración de las poblaciones rurales a zonas urbanas es que van surgiendo con mayor énfasis temas vinculados a la transformación de las ciudades, así como la seguridad ciudadana, la sostenibilidad del medio ambiente, la configuración del derecho de las personas en su transitar por los espacios públicos de las ciudades en las que habitan y que toda esa problemática que gira en torno a ello sea considerada problemática de interés público.

Es así que, en el derecho urbanístico, el urbanismo integra y enlaza tres aspectos fundamentales según (Alarcón Zambrano & Albert Márquez, 2019) estos son; el control ambiental, el desarrollo económico y la participación social; criterios instaurados por el urbanismo de la sostenibilidad medioambiental, económica y social.

La sostenibilidad medioambiental; cuya finalidad es que el desarrollo de la ciudad ocasione el mínimo impacto sobre el medio ambiente, ello implica disminuir el consumo de recursos y energía, y generar la menor cantidad posible de residuos y emisiones (Alarcón Zambrano, Jaime Alfredo y Albert Marquez, José Jesus, 2019).

La sostenibilidad económica; planifica un desarrollo urbano económicamente viable, sin comprometer más recursos que los estrictamente necesarios para proyectos prioritarios que aporten a la economía de la ciudad y sus habitantes (Alarcón Zambrano, Jaime Alfredo y Albert Marquez, José Jesus, 2019).

La sostenibilidad social; está dirigida a lograr que los proyectos urbanísticos respondan a las demandas sociales, mejorando la calidad de vida de la población y permitiendo la participación ciudadana (Alarcón Zambrano, Jaime Alfredo y Albert Marquez, José Jesus, 2019).

En ese orden de ideas considero que este criterio que enlaza estos tres aspectos fundamentales de sostenibilidad, estén orientados a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, tanto en su bienestar físico, bienestar material o patrimonial, bienestar social y bienestar emocional.

2.1.2.2. Principios del Derecho Urbanístico

Los principios del derecho urbanístico están fundamentados en un urbanismo caminable, donde exista una ciudad diversa, de uso mixto, sustentable, accesible, con calidad de diseño, estructura pública de barrio, en una ciudad compacta con movilidad amable y un diseño participativo. Teniendo como principios que rijan estos aspectos los siguientes:

(Galvis Gaitan, 2014), precisa que existen cuatro principios del derecho urbanístico: Primacía de legalidad; función social y ecológica de la propiedad; el principio de distribución equitativa de las cargas y beneficios; y, el principio de la participación.

Principio de la Primacía de la Legalidad: El urbanismo se sujeta especialmente a la ley, entendida como norma jurídica.

Principio de Función Social de la Propiedad: El derecho urbanístico busca el interés social, por sobre los intereses conexos a los de la propiedad privada, estableciendo mecanismos para garantizar el uso, goce y disfrute de los espacios públicos. Tales mecanismos se encuentran amparados constitucionalmente a través de lo establecido en la Constitución Política del estado peruano, en su Art. 70; cuando determina que “a nadie puede privarse de su propiedad sino, exclusivamente, por causa de seguridad nacional o necesidad pública, declarada por ley, y previo pago en efectivo de indemnización justipreciada que incluya compensación por el eventual perjuicio”; la misma que es concordante con lo establecido en el Art. 923 del Código Civil Peruano, cuando estipula que la propiedad debe ser ejercida en armonía con el interés social.

Principio del Igual Reparto de los beneficios y las cargas urbanísticas: Por este principio se entiende que es importante la conjunción entre lo público y lo privado. Quiere decir que el Estado impone cargas y sanciones, y a su vez ofrece beneficios e incentivos, tanto a la propiedad particular como a la pública.

Principio de la Participación: Se requiere la coordinación entre el estado o la Administración Pública y los particulares conformada por la sociedad civil; es decir, titulares del derecho a la propiedad, para el beneficio de toda la colectividad por sobre el particular.

2.1.2.3. Planificación urbana sostenible

Cada una de las personas establecemos vínculos con partes de la ciudad y que la imagen de ésta está llena de significados y recuerdos de emociones, afectos, recuerdos de situaciones laborales y de toda índole.

(Gehl, Ciudades Para la Gente, 2014) afirma que “Una ciudad vital es una combinación entre un espacio urbano que resulte atractivo de usar y una cierta masa de gente que esté dispuesta a usarlo”; es decir, un espacio público vital depende de la combinación de gente presente y del tiempo que permanecen disfrutando, recorriendo, usando de diversas formas un espacio público.

Lo que a menudo podemos observar es que existen sectores con niveles de densidad poblacional muy alto, donde no hubo planificación urbana, los cuales se convierten en espacios urbanos poco atractivos. Es por ello que el concepto de vitalidad de una ciudad debe estar ligado estrechamente a la relación de densidad razonable y un espacio de calidad.

La protección de los factores climatológicos, la luz solar, la ventilación, entre otros; son elementos que combinados hacen que una ciudad sea vital. Estos elementos varían de acuerdo con la frecuencia climatológica y el lugar donde haya edificaciones de inmuebles, en los que, el nivel de altura total que tengan respecto a otra edificación se encuentre en frente o como edificio colindante, lo que influye en la combinación de elementos que logran la vitalidad de una ciudad.

Otros factores que hacen que una ciudad sea menos atractiva que otra, es la construcción de rascacielos o edificios de muchos niveles, ya que los que habitan en niveles superiores al cuarto piso, son quienes menos disfrutan de un espacio público de calidad.

Cabe resaltar que la vida urbana y las relaciones sociales no ocurren por el concepto equivocado de la existencia de una mayor densidad poblacional, se trata más bien de un enfoque más variado, por el cual una ciudad vital necesita distancias óptimas para ser recorridas en bicicleta o a pie, estructuras urbanas compactas, una densidad razonable de población, y calidad espacial urbana.

Un claro ejemplo de ciudad vital lo pone (Gehl, Ciudades Para la Gente, 2014), “en Venecia hay un notable nivel de actividad, si bien la cantidad de población ha decrecido enormemente. El porqué de esto reside en que todos los movimientos se realizan a pie, que la gente camina lentamente y que hay muchos atractivos que incitan al peatón a quedarse”. Las embarcaciones y toda forma de tránsito marítimo, también se mueven a un ritmo placentero. De esto se desprende que, a pesar de existir poca cantidad de gente y de medios de transporte, siempre hay algo que observar, ya que moverse a poca velocidad trae consigo ciudades vitales.

En contraste con las ciudades contemporáneas, éstas albergan más gente y están diseñadas para el desplazamiento de automóviles, donde el tráfico se mueve muy rápido; así mismo, hay pocas personas que se quedan a disfrutar de un espacio público, podemos inferir de ello; que un tránsito veloz trae como consecuencia una ciudad sin vida.

2.1.2.4. Los Espacios Públicos

El antecedente más remoto acerca de la definición del espacio público de acuerdo con lo establecido en la Universidad Nacional de Medellín, fue hecho por Aristóteles, quien define al espacio público como “Ese espacio vital y humanizante donde la sociedad se reunía para compartir sus opiniones, evaluar propuestas y elegir la mejor decisión”

(Habermas, 1993), afirma que los espacios públicos son “el elemento constitutivo de la ciudad donde el poder, se hace tangible y visible, donde el simbolismo colectivo se materializa, donde se forma la conciencia colectiva”. Las urbes escenarios en los que las personas manifiestón la voluntad popular, y si estas son accesibles a todas las personas, se expresa la voluntad popular en el sentido político y social.

Así mismo (Borja, Ciudad y Ciudadanía, 2000), señala que “la historia de la ciudad es la de su espacio público”. La relación que existe entre el gobierno y la población de un determinado lugar, se tangibilizan, mediante el ejercicio del derecho a caminar libres y cómodamente por los espacios públicos y los elementos que la conforman. El espacio público es la expresión de la forma de vivir de un colectivo de acuerdo a su realidad y cultura.

Un factor o elemento que determina la calidad de la ciudad es la calidad de sus espacios públicos, de la forma y diseño de las calles, avenidas, parques, jardines y lugares de esparcimiento, y ello a su vez, hace notar la calidad de la ciudadanía.

(Borja, Ciudad y Ciudadanía, 2000) Desde un punto de vista jurídico administrativo, afirma que “el espacio público es un concepto jurídico”, siendo así, este debería contar con una regulación determinada por parte del estado, ya que el estado es el ente encargado de la administración del territorio de la nación, para un correcto desempeño de las actividades que se desarrollan en un área geográfica determinada que cuente con población, en la que se reduzcan o sean nulas la existencia de conflictos de intereses. Al respecto cabe mencionar que desde el 2021 país ya contamos con la Ley N° 311199, ley de gestión y protección de espacios públicos, por la cual se establece los parámetros normativos para el manejo, gestión, protección y sostenibilidad de los espacios públicos. Enumerando a su vez los principios para la aplicación de dicha ley; tales como el principio del derecho a la ciudad, al bienestar, la seguridad ciudadana, sostenibilidad, accesibilidad, ciudadanía y participación y consulta.

El espacio público persé, se caracteriza, por ser de dominio público y uso social colectivo en el que se desarrollen un sinnúmero de actividades, que estén orientadas a satisfacer las necesidades de sus habitantes y gente que transcurra o transite por ella de forma casual.

(Borja, Ciudad y Ciudadanía, 2000) También afirma que el uso justo de la urbe está condicionado a la existencia de espacios públicos como un factor de redistribución social, que ordene e integre a las personas en la ciudad.

Otra definición de espacio público es la señalada por (Castells, 2009), quien define el espacio público, como “El espacio de la interacción social y significativa donde las ideas y los valores se forman y reforman, se asimilan, se interiorizan se transmiten, se respaldan y combaten” el espacio físico del desarrollo de sentimientos, emociones, actividades del ser humano, donde se desarrollan acciones y reacciones, donde se ejercen derechos y obligaciones, donde se satisfacen necesidades.

Manuel Castells, estudia la problemática del desarrollo social, para abordar la cuestión urbana y considera que los espacios públicos son un elemento central. En efecto, las redes urbanas son componentes básicos de los espacios públicos para el proceso de formación de las ciudades.

Castells, resalta que las actividades humanas desarrolladas en un espacio físico, generan identidad a un grupo social. Por ejemplo, es frecuente ver practicar danzas a niños, jóvenes y adultos en la Plaza Tupaq Amaru, en el distrito de Wanchaq, provincia y departamento de Cusco – Perú, donde ellos además de ser peatones, su presencia inspira confianza a otros peatones ajenos a la actividad cultural que realizan, a transitar de manera segura y hasta recreativa, por dicha plaza, puesto que se distraen al ver danzar a ese grupo de personas.

(Gehl, Ciudades Para la Gente, 2014) Afirma que, los pobladores de las ciudades urbanas que mejoren sus espacios públicos y le den usos diversos, se convertirán en comunidades con identidad cívica, con calidad de vida, convirtiéndose así en una sociedad cohesionada. La mejora será óptima si la ciudad es diseñada en función a lo que Gehl denomina dimensión humana, traducida en términos jurídicos, a la persona natural; donde existan espacios públicos vitales y su

disfrute sea continuo, siempre que éste sea seguro lo que generará en la sociedad una ciudad en la que uno quiera vivir, estudiar, trabajar, todo ello en un espacio público de calidad.

Gehl, desarrolla también los temas de espacio público y vida pública, en un estudio de diez años, comprendidos entre 1994 y 2004, teniendo como espacio la ciudad de Melbourne – Australia; Quien tras una serie de iniciativas urbanas para cambiar el centro de la ciudad y convertirla en una ciudad atractiva. Primero se adoptaron medidas para motivar a la gente a caminar; ensanchando las veredas y usando empedrados nuevos con una piedra autóctona denominada Bluestone. La segunda iniciativa fue crear espacios verdes, forestando las calles de manera que los árboles también brinden sombra a los peatones, trazando nuevas plazas. Instauraron también iniciativas culturales a las que denominaron “vea arte en la ciudad” y por último mejoraron la luminaria nocturna, con el objetivo claro de motivar a sus habitantes a permanecer en la ciudad y sobre todo a caminar. De esta manera transformaron la ciudad de Melbourne, pasando de tener una población de mil habitantes en el año 1992 a diez mil habitantes en el año 2002.

Los estudios realizados por Gehl, demuestran que sólo con transformar positivamente las condiciones para el desplazamiento de los peatones, se puede transformar los modelos de comportamiento del uso urbano de una ciudad, incrementando así la vida pública. Reafirmando que la calidad de espacio público influye en el carácter y el nivel de magnitud que podría alcanzar la vida urbana.

Lo que ocurre en un espacio público está condicionado a las necesidades públicas de la sociedad. Esto es; en un espacio público existe un intercambio cultural, económico, de recreo, etc. Por tanto se requiere un espacio idóneo para que sea posible convivir con nuestros congéneres.

Finalmente los espacios públicos cumplen su rol social cuando se realizan o promueven encuentros masivos; ya sea de forma espontánea u organizada, lugares donde se pueda ejercer

derechos fundamentales contenidos en el Art. 02 de la Constitución política del Perú, como el expresarse libremente, ejerciendo su derecho a la protesta, el derecho a ser elegido y a elegir, y todos los derechos que puedan ser ejercidos en masa, que estén contemplados en los diversos cuerpos normativos de nuestro país, incluso aquellos que no se encuentren en una norma escrita, pero que puedan ser ejercidos conforme a las otras fuentes de derecho; como son, la moral y la costumbre.

El espacio público, en terminología urbanística se confunde, con espacios verdes, en lugares con mucha gente, como señala Jordi Borja, con equipamientos o sistema viario, pero que también es utilizado en filosofía y política como el lugar de representación y de expresión colectiva de la sociedad; en tanto que en terminología jurídica, especialmente en el contenido del quinto libro del Código Civil, esto es derechos reales, el espacio público es la res de la población, es la propiedad de todos.

El espacio público tiene múltiples connotaciones, lo que quiere decir que es posible definirlo de acuerdo a una perspectiva en relación con sus formas (espacio abierto, espacio libre y espacio de transición), a su naturaleza (tipo de gestión y régimen de propiedad), de acuerdo a las funciones y los usos que se le otorgue (común, compartido y colectivo) o en las formas de relaciones que desarrollan en él (espacio de la presentación y representación, espacio de la democracia, protestas, fiestas, ect.). Es el territorio geográfico visible y accesible, a cualquier persona; a todas ellas desde un punto de vista del urbanismo las clasifica en dimensiones.

2.1.2.4.1. Dimensiones del Espacio Público

2.1.2.4.1.1. Físico territorial y Urbanística

Esta dimensión hace referencia a que el espacio público debe estar caracterizado por su fácil visibilidad, accesibilidad, polifuncionalidad y un marcado carácter de centralidad; el mismo

que deberá ser reconocido con facilidad por una persona o un grupo humano, quienes le signan un uso cotidiano e irrestricto, sin que ello signifique que no deban existir barreras; físicas, simbólicas, psicológicas y normativas.

2.1.2.4.1.2. Jurídico – Política

Hace referencia a la interconexión entre el Estado, como propietario y administrador de los espacios públicos, y la ciudadanía que ejerce un derecho de posesión temporal y transitorio, del mismo; donde el Estado, garantice la expresión de los derechos cívicos, promoviendo mecanismos legislativos que incrementen u otorguen calidad de vida, e integración de los residentes y peatones.

2.1.2.4.1.3. Social

Estrechamente vinculada con la dimensión jurídico – política de los espacios públicos, esta dimensión reinventa el sentido de posesión temporal, por los habitantes y peatones de la ciudad; donde se presentan distintos tipos de relaciones interpersonales de acuerdo al sexo, la edad, la cultura y los diversos intereses que se pudieran desarrollar en él.

2.1.2.4.1.4. Cultural y Simbólica

El valor patrimonial y legado histórico que tiene un espacio público, crean lugares que se integran a la cultura de los habitantes y peatones de la ciudad, produciéndose así una identidad simbólica del lugar.

2.1.2.4.1.5. Económica

En esta dimensión podemos advertir distintas formas del uso comercial que se le otorga al espacio público donde se generen un intercambio de bienes y servicios, ya sea de manera formal o informal, convirtiéndose en un lugar en el que determinados grupos sociales puedan hacerse visibles a los demás.

2.1.2.4.1.6. De Movilidad y Apropiación

El espacio público per se, implica la existencia de movilidad en él, siendo que se convierte en un lugar de flujo constante entre un punto de partida a uno de llegada, ya sea entre dos puntos de dominio privado, dos puntos de dominio público o de manera combinada, y al realizarse estos movimientos de manera cotidiana se produce el usufructo del espacio público.

2.1.2.4.2. Características de los espacios públicos

(Borja, Ciudad y Ciudadanía, 2000) Jordi Borja en su libro Ciudad y ciudadanía, sostiene que el espacio público “Es el lugar de representación y expresión colectiva de la ciudad”. Borja establece características del espacio público en aspectos relacionados a su funcionalidad y su uso.

Por su parte la tesis doctoral de Eliza Gonzales Galán, concluye que las características del espacio público son las siguientes:

2.1.2.4.2.1. Propiedad Pública:

El espacio público se identifica como propiedad de todos, de la comuna y por extensión, del estado y que son administrados por éste. Añade que esta característica está intrínsecamente vinculada con la visibilidad y accesibilidad, así mismo aclara que no todos los espacios administrados por el Estado son espacios públicos, puesto que existen inmuebles del estado, por ejemplo, las oficinas de las entidades públicas, no están destinadas al uso general de la ciudadanía; pero todos los espacios públicos son administrados por el Estado, como son las calles, plazas y parques.

2.1.2.4.2.2. Accesibilidad

Jesús Hernández Galán (Galán, 2013) señala que hace dos décadas se hizo popular la expresión “barreras arquitectónicas” para hacer referencia a aquellas características de los medios

físicos que dificultaban o impedían a las personas discapacitadas relacionarse con el entorno, sus usos y las demás personas. Luego este concepto fue ampliado a “eliminación de barreras arquitectónicas urbanísticas, del transporte y de la comunicación”; ambas expresaban en un sentido negativo, algo que reflejaba la realidad. Y en estos tiempos estos conceptos son conocidos en una acepción positiva como “accesibilidad”.

La accesibilidad en los espacios públicos significa que toda persona humana, sin distinciones de ningún tipo, pueda desplazarse sin interrupciones. Para el desarrollo pleno de esta característica existen condiciones a considerar, que a continuación detallamos:

Centralidad: Los espacios públicos, geográficamente, tienen que estar ubicados en lugares centrales de la vida humana.

Conectividad: Eliza Gonzales Galán, citando a su vez a Lopez de Lucio. Los espacios públicos muy a pesar de sus singularidades o diferencias entre sector y sector, gozan de un carácter abierto y conexo. La conectividad permite a los seres humanos su uso y desplazamiento en el espacio público. Pudiendo hacerlo entre espacios de dominio privado, espacios públicos, o de un espacio público a uno de dominio privado y viceversa.

Libertad de entrada: Inexistencia de restricciones de orden social, cultural, étnico, económico. Siendo característica fundamental para ser considerado como espacio público.

2.1.2.4.2.3. Plurifuncionalidad

Refiere a los usos múltiples que se le puede dar a un espacio público, bajo los parámetros de la ley, la moral y las buenas costumbres. Un área urbana que permite la flexibilidad de usos es la que mejor se adapta a la evolución de la ciudad y se puede mantener correctamente durante mucho tiempo” (Borja, La Ciudad Conquistada, 2003).

2.1.2.4.3. Utilidad de los espacios públicos

Habiendo descrito las características de los espacios públicos, a continuación, enumeraré los usos o la utilidad de estos:

2.1.2.4.3.1. Utilidad Funcional

Ordenadora; los espacios cumplen la función de ordenar los territorios jurisdiccionales de determinadas áreas geográficas, ya que por sus características de accesibilidad y plurifuncionalidad, se pueden apreciar, usar, acceder de forma ordenada a los espacios destinados a los usos de las personas naturales, al uso del tránsito vehicular, áreas de encuentro y esparcimiento, entre otros. En palabras de Jordi Borja “Da forma y sentido al conjunto de la ciudad, ordena las distancias entre edificios, monumentos, parques y jardines, etc”.

Brinda seguridad; la seguridad urbana depende, sobre todo, de la intensidad, de los usos que se dé al espacio público; es decir, de la presencia de gente en la calle la mejor manera de garantizar la seguridad del espacio público es la continuidad de su uso social, es decir, la presencia de la gente, lo que quiere decir que correspondan a trayectos, que sea agradable, que se permita su utilización a todo tipo de personas y grupos, asumiendo que hay veces que es necesario reconciliar o regular intereses o actividades contradictorios” (Borja, La Ciudad Conquistada, 2003)

Intercambio Se atribuye a los espacios públicos, el lugar donde se desarrollan derechos y obligaciones ya sea de orden social, cultural, laboral y comercial. “El intercambio supone paz y reglas, convivencia y pautas informales que regulen la vida colectiva” (Borja, La Ciudad Conquistada, 2003).

2.1.2.4.3.2. Utilidad simbólica

Al ser el espacio público, un lugar donde se desarrollan múltiples usos, cada uso que se le dé constituye a su vez un símbolo con el que el colectivo puede identificarse, ya que su multifuncionalidad y libertad de acceso hacen que todos tengan un sentido de pertenencia. Así, “la ciudad empieza y se expresa mediante el espacio público” (Borja, La Ciudad Conquistada, 2003)

2.1.2.4.3.3. Utilidad Cívico Política

(Borja, La Ciudad Conquistada, 2003) “El derecho al espacio público es en última instancia el derecho a expresar nuestros derechos ciudadanos, tanto de todos los que viven y transitan en las ciudades”. Derecho al espacio público que se materializa en la facultad de transitar libremente, y en el ejercicio de manifestar nuestras ideas y pensamientos con total libertad, ya que son espacios que nos pertenecen a todos.

2.1.2.4.2.4. Utilidad social

Los espacios públicos de acuerdo con la utilidad social que tiene sirven para:

Generar relaciones; los espacios públicos sirven para crear relaciones interpersonales, en cuanto más se desarrollen y se conozcan los integrantes de un grupo, más fuerte será dicho grupo, es por ello (Borja, La Ciudad Conquistada, 2003) sostiene que “La calidad del espacio público se podrá evaluar sobre todo por la intensidad y calidad de las relaciones sociales que facilita, por su capacidad para generar mixturas de grupos y comportamientos, por su cualidad de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración cultural”

Inclusión; la plurifuncionalidad del espacio público hace que personas naturales con características similares se agrupen para desarrollar actividades de interés común, de esta

manera permite agrupar colectivos diversos. De ello se desprende que los espacios públicos son, inclusivos, per se.

Cabe resaltar que cuando un espacio público es usado de manera continua por un determinado grupo, se corre el riesgo de que personas ajenas a este sean expulsados de dicho espacio público ya que, al ser usados de forma continua, genera una suerte de pertenencia y repulsión hacia otros. De otro lado pueden generarse conflictos cuando un espacio público es reclamado simultáneamente por más de un colectivo social y contradictoriamente las diferencias que existan sobre el uso de un espacio público puedan generar la integración de colectivos con distinta forma de pensar.

2.1.2.4.4. Clases de espacios públicos

La clasificación más empleada entre los urbanistas es la citada por (Clemente Marroquin, 2007), en la que distingue tres tipos de espacios públicos; plazas, calles y parques, clasificando a su vez, a los parques en parques de nivel barrio, nivel distrito y nivel ciudad.

Desde una perspectiva jurídica, en esta investigación y de acuerdo con la bibliografía estudiada considero clasificar a los espacios públicos de acuerdo al dominio y el uso que se le otorga a la propiedad.

2.1.2.4.4.1. Espacios públicos de dominio y uso público

Son aquellos cuya titularidad y/o administración es ejercida por el Estado, a través del Gobierno Central, Gobierno Regional y Gobiernos locales. De los que cualquier persona natural pueda disfrutar. Tales como las plazas, calles y parques; así como los inmuebles ocupados por las instituciones públicas que brindan un servicio público. Por ejemplo, la Biblioteca Municipal del Cusco “Gustavo Perez Ocampo”.

Cabe resaltar que esta se subclasifica en dos; espacios peatonales y espacios vehiculares, tanto de paso como de estancia, ya sea de manera permanente o temporal.

2.1.2.4.4.2. Espacios Públicos de dominio privado y uso público

Son aquellos cuya titularidad la ejercen personas naturales o jurídicas, pero cuyo uso se da por parte de cualquier ciudadano de a pie, para satisfacer alguna necesidad, a través de la adquisición de un bien o servicio.

Por ejemplo, las áreas comunes de los centros comerciales, museos de propiedad de particulares, entre otros.

2.1.2.4.5. Tipos de actividades en los espacios públicos

(Gehl, La Humanización del Espacio Urbano, 2006) Jan Gehl, en su libro La Humanización del Espacio Urbano, menciona tres tipos de actividades que se desarrollan en los espacios públicos; siendo estos; actividades necesarias, actividades opcionales y actividades sociales.

2.1.2.4.5.1. Actividades necesarias

Refiere que constituyen el desarrollo de actividades que están intrínsecamente relacionadas con el cumplimiento de obligaciones cotidianas, y que se desarrollan casi todo el año; como el ir a trabajar, ir a estudiar, salir de compras.

2.1.2.4.5.2. Actividades opcionales

Son actividades que se desarrollan si existe la voluntad, el ánimo de hacerlo, y en las condiciones temporales de clima favorables. Como el Salir a dar un paseo.

2.1.2.4.5.3. Actividades sociales

Son las que están sujetas a la presencia e interrelación con otras personas en un espacio público. Por ejemplo, los juegos infantiles en los parques de diversión para niños.

2.1.2.4.6. Accesibilidad Universal y Diseño para todos

De acuerdo con el Plan Nacional de Accesibilidad, aprobado mediante DS N° 012-2018-VIVIENDA, la accesibilidad universal consiste en (Peruano, Decreto supremo que aprueba el plan Nacional de Accesibilidad 2018-2023, 2018) “planear, proyectar, construir, rehabilitar y conservar el entorno, de modo que tenga en cuenta las necesidades y los requerimientos de cualquier persona, sea cual sea su edad, circunstancia o capacidad”. Busca facilitar el desenvolvimiento y uso del entorno por parte de cualquier persona, proporcionándole comodidad, seguridad y autonomía personal en su desplazamiento, (Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, 2022). Así también el Center for Universal Design de la Universidad de Carolina del Norte sostiene que el diseño universal debe seguir siete principios.

Estos principios generales del diseño, se aplican en la ingeniería, la arquitectura y, las páginas y aplicaciones Web, entre otros campos de aplicación; donde se abordan temas como los sistemas de orientación espacial, diseño arquitectónico urbanístico para todas las personas, accesibilidad al patrimonio natural protegido, accesibilidad al patrimonio histórico protegido, accesibilidad al transporte y la gestión de accesibilidad universal (García Moreno, Dimas; Hernandez Galan, Jesus; Alvarez Ilzarbe, Fefa y otros, 2011).

Estos principios en Estados Unidos, son denominados “Diseño Universal”, fueron compilados por: Mike Jones, Ron Mace, Gregg Vanderheiden, Jim Mueller, Abir Mullick, Elaine Ostroff, Jon Sanford, Ed Steinfeld, Molly Story, y Bettye Rose Connell.

(Organización de las Naciones Unidas, Welcome to the United Nations, 2007) Y por último el diseño universal para todos de acuerdo con lo establecido por la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad es el diseño de; productos, entornos, programas y servicios que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni

diseño especializado. El "diseño universal" no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad, cuando se necesiten. (Defensoría del Pueblo, 2012)

La accesibilidad universal y diseño para todos plantea principios para lograr que toda persona natural, pueda hacer uso, goce y disfrute de su derecho a acceder y transitar libremente en un entorno urbano, incorporarse en él, comunicarse e interrelacionarse con sus elementos, y otras personas, de manera autónoma.

2.1.2.4.6.1. Primer Principio: Uso equiparable

(Lopez Pereda, ujaen.es, 2013) “El diseño de los espacios públicos debe ser útil para todas las personas con diversas capacidades; que proporcione las mismas maneras de uso para todos los usuarios: idénticas cuando sea posible, equivalentes cuando no lo sea. Que evite segregar o estigmatizar a cualquier persona natural”. Las características de privacidad, garantía y seguridad deben estar igualmente disponibles para todos los usuarios. Que el diseño sea atractivo para todos los usuarios

2.1.2.4.6.2. Segundo Principio: Uso flexible

El diseño de los espacios públicos debe acomodarse a un amplio rango de preferencias, habilidades y capacidades individuales. Que ofrezca posibilidades de elección en los métodos de uso, que pueda accederse y usarse tanto con la mano derecha como con la izquierda (Lopez Pereda, ujaen.es, 2013), tanto las personas naturales con capacidades motoras normales como las personas con discapacidad visual, auditiva o motora; con exactitud y precisión.

2.1.2.4.6.3. Tercer Principio: Simple e intuitivo

El uso del diseño es fácil de entender, atendiendo a la experiencia, conocimientos, habilidades lingüísticas, motoras, visuales, auditivas, intelectuales o grado de concentración actual del peatón.

2.1.2.4.6.4. Cuarto Principio: Información perceptible

(Lopez Pereda, Diseño Urbanítico para todas las Personas, 2011) El diseño transmite eficazmente la información necesaria para el peatón, atendiendo a las condiciones ambientales o a las capacidades sensoriales del usuario. Que proporcione dispositivos o ayudas técnicas para personas con limitaciones sensoriales o capacidades diversas.

2.1.2.4.6.5. Quinto Principio: Con tolerancia al error

El diseño del espacio público debe reducir al mínimo los riesgos y las consecuencias adversas de acciones involuntarias o accidentales que, haga perceptible las advertencias sobre peligros y errores proporcionando características seguras de interrupción.

2.1.2.4.6.6. Sexto Principio: Que exija poco esfuerzo físico

El diseño del espacio público puede ser usado eficaz y confortablemente y con un mínimo de fatiga, disminuyendo las acciones repetitivas y el continuo esfuerzo físico.

2.1.2.4.6.7. Séptimo Principio: Tamaño y espacio para el acceso y uso

Que los espacios públicos y lo que comprende en él, como el mobiliario urbano, sea apropiado para el alcance y manipulación del peatón, atendiendo a su tamaño, postura o su movilidad, debiendo proporcionar el espacio necesario para el uso de ayudas técnicas o de asistencia personal.

Un espacio público accesible, que permite aproximarse, acceder, usar y salir de todo espacio o circuito, con autonomía, facilidad y sin interrupciones, es un espacio óptimo, adecuado, funcional, inclusivo, seguro, y vital; para todas las personas naturales con iguales o diversas capacidades.

1.2.2.4.2. Criterios de diseño de la vía pública

(Lopez Pereda, Accesibilidad Universal y Diseño para Todos, Arquitectura y Urbanismo, 2011), sostiene que el espacio público urbanizado está compuesto por áreas peatonales y áreas vehiculares, tanto de paso como de estancia, que forman parte del dominio público o están destinados al uso público de manera temporal o permanente.

Los espacios públicos de circulación o estancia están conectados mediante los itinerarios peatonales, los cuales son elementos básicos de la movilidad peatonal.

2.1.2.4.7. Elementos de Urbanización

2.1.2.4.7.1. Itinerarios peatonales:

(Moreno de la Vega Haro, Miguel Angel, 2022) Se denomina itinerario peatonal a la parte del área de uso peatonal destinada específicamente al tránsito de personas, incluyendo las zonas compartidas de forma permanente o temporal, entre éstas y los vehículos. Existen condiciones generales de los itinerarios peatonales accesibles

(Silva Carmela; Mosquera, Cesar; Benites Uxio, 2018) Los itinerarios peatonales son un conjunto de diferentes tipos de vías, con mayor o menor protección y atractivo para la y el viandante en cada una de ellas, y articuladas con distintos dispositivos para la combinación, la coexistencia y el cruce con el resto de los medios de transporte urbanos.

(Lopez Pereda, Accesibilidad Universal y Diseño para Todos, Arquitectura y Urbanismo, 2011) Son aquellos que garantizan el uso no diferenciado y la circulación autónoma y continua de peatones, posibilitando el acceso y uso del espacio público y lo que éste comprende.

Cabe resaltar que debe existir al menos un itinerario peatonal accesible que integre los usos de cada tejido urbano: edificios, plazas, parques y jardines, paradas y estaciones de transporte público, equipamientos, lugares de ocio y restauración, etc. (García Moreno, Dimas; Hernandez Galan, Jesus; Alvarez Ilzarbe, Fefa y otros, 2011).

2.1.2.4.7.2. Pasos peatonales

Conocidos también como cruceo peatonal. Es parte del área de uso peatonal que atraviesa una vía de circulación transitada por vehículos, o rodada, término que se usa en España. Estos pueden ser a nivel de la vereda o calzada, subterráneos o elevados.

De encontrarse al nivel de la acera deberán contar con un vado; es decir, una rampa que una el desnivel entre la acera o vereda y la calzada o pista.

De ser los pasos peatonales elevados o subterráneos, estos deberán contar con gradas, rampas, iluminación, ascensores o elementos que den continuidad al itinerario peatonal.

2.1.2.4.7.3. Vados peatonales

Son superficies inclinadas, conocidas como rampas, con un ángulo de inclinación cuyo propósito es unir dos superficies de diferente nivel que facilitan el movimiento peatonal, en especial hace posible el desplazamiento continuo de personas con discapacidad motora, cuyo desplazamiento sea en silla de ruedas.

2.1.2.4.7.4. Áreas de estancia

(Lopez Pereda, 2011) Las áreas de estancia son las partes del área de uso peatonal, de perímetro abierto o cerrado, donde se desarrollan actividades, en las que las personas permanecen durante un determinado tiempo. Por ejemplo, los parques y jardines.

2.1.2.4.7.5. Transporte público y transporte privado

(Borau Jordan, 2011) El Arquitecto Luis Borau Jordán; sostiene que la movilidad en los espacios públicos urbanos se facilita con los distintos medios de transporte e infraestructuras que estarán diseñadas para permitir el acceso a todos los usuarios.

Para lo cual deberán contar con áreas de aparcamiento, espacios de existencia obligatoria en las ciudades, así también deberán contar con aparcamientos destinados al uso exclusivo de personas con discapacidad, que garanticen su desplazamiento desde el automovil hasta el itinerario peatonal, de forma segura y autónoma.

Por otro lado, la existencia del transporte público no debe interferir el normal desarrollo del itinerario peatonal accesible, así también el transporte público deberá ser accesible a todas las personas.

2.1.2.4.8. Mobiliario urbano

Se utiliza el término mobiliario urbano para referirse a aquellos objetos urbanos de uso público que se encuentran en el espacio público urbano. (Del Real Westphal, 2013) Define al mobiliario Urbano como “objetos que tienen por función principal acondicionar funcionalmente dicho espacio e integrar un conjunto armónico de ofertas de servicios para el buen funcionamiento del espacio y del propio mobiliario”.

Así también (Ochoa, 1997) define al mobiliario urbano como “todos aquellos elementos instalados en una ciudad para mejorar el confort o la atención a los ciudadanos en la calle. Muchos de estos elementos tienen la opción de ser, además, soportes publicitarios: paradas de autobús, depósitos para recogida de basura, etc.”

El mobiliario urbano debe ser accesible, sostenible, funcional y de fácil mantenimiento.

Es así como forman parte del mobiliario urbano, los bancos y zonas de descanso, las escaleras, rampas y barandillas de protección, las fuentes, buzones y contenedores de basura, los Kioscos y terrazas, los servicios higiénicos, señales y elementos verticales, como semáforos y paneles informativos; todos estos elementos deben ser instalados para que sean accesibles a todas las personas, prestando especial importancia a satisfacer las necesidades de las personas con discapacidad.

2.1.2.4.9. Gentrificación

La palabra gentrificación es un término inglés que se entiende como, (Madrid, 2015) una operación de mercado dirigida a revalorizar los centros urbanos por medio de la entrada de nuevos habitantes de rentas más altas. En especial los barrios donde se ofertan gran cantidad de bienes y servicios, pudiendo ser estos, de naturaleza pública o privada. (Observatorio Metropolitano de Madrid, 2015). La atracción de las clases medias-altas por los barrios gentrificados produce la transformación tanto de su aspecto externo como de su composición social y sus funciones económicas. Bajo la perspectiva de las ciudades creativas, se convierte en una estrategia de las políticas urbanas dirigida a atraer a los profesionales de la nueva «clase creativa»

En términos de Manuel Castells “reconquista urbana” rehabilitación arquitectónica del espacio urbano y, resultado de ello, a la promoción social del mismo la transformación y mejora

del medio urbano a través de la reparación de edificios, dotación de servicios e infraestructura básica. En este proceso, las ciudades han cambiado sus funciones como consecuencia se generó un cambio en su extensión y densidad poblacional. (Observatorio Metropolitano de Madrid, 2015)

En los procesos de gentrificación no solo se genera un cambio en el espacio construido para el intercambio comercial de objetos, servicios y conocimientos, soporte físico e infraestructuras sino también en la vida en común. Los espacios gentrificados se han convertido en mercancías gigantescas y sofisticadas. Sus estructuras espaciales han adquirido valores de mercado, los centros históricos se han transformado en destinos turísticos o centros comerciales al aire libre, las periferias en ciudades dormitorio o espacios residuales de exclusión, y la producción social y cultural en ocio y entretenimiento. La ciudad ya no es ni el lugar donde «el aire te hace libre» (Pirenne, 1910), ni el centro de operaciones de mercaderes, soldados y fraternidades (Weber, 1921), sino una «máquina de crecimiento» (Logan y Moloch, 1987), cuyo desarrollo produce rentas para las élites empresariales y financieras.

La gentrificación (Observatorio Metropolitano de Madrid, 2015) supone reunir los requisitos de «barrio con potencial», habida cuenta que supone orientar los recursos públicos al potencial creativo y no a las necesidades socio-económicas, teniendo como consecuencia;

- Oportunidades de vivienda para distintos niveles de renta
- Entorno peatonal
- Comercio minorista (productos y servicios básicos, así como locales de esparcimiento)
- Fomento de mecanismos de organización del barrio
- Alta densidad
- Espacio limpio / cuidado público y privado
- Diversidad gastronómica (restaurantes, verdulerías, etc.)

- Zonas históricas
- Parques / oportunidades de esparcimiento
- Arte: galerías, tiendas, locales
- Accesibilidad

2.1.2.4.10. Las ciudades

(Gehl, Ciudades Para la Gente, 2014) Las ciudades son los lugares donde las personas pueden satisfacer sus necesidades básicas y, a la vez, encontrar bienes públicos esenciales. Los proyectos de vida de las personas se materializan en las urbes, porque es allí donde se encuentran más y mejores oportunidades de desarrollarse académicamente, laboralmente, socialmente, donde se encuentran los servicios de salud, con la calidad y equipamiento adecuado; debido al mismo hecho de que las ciudades al contar con una población grande, requieren tecnología e infraestructura adecuada para atender las necesidades de las personas. (Gehl, Ciudades Para la Gente, 2014) Gehl hace una clasificación de las ciudades partiendo de la idea primigenia, de que todas las ciudades fueron diseñadas y ocupadas por los automóviles, siendo así, clasifica a las ciudades en cuatro tipos, que a continuación se detallan.

La ciudad “invadida”, caracterizada por la presencia predominante del parque automotor, así originalmente haya sido diseñada en tiempos en los que aún ni se conocía la existencia de los vehículos motorizados y que haya sido diseñada en su mayoría para el desplazamiento de las personas a pie. En este tipo de ciudad existe contaminación de toda índole.

La ciudad “abandonada”, (Zuñiga Castañeda, 2016) Es aquella que se pensó para el desplazamiento de personas usando vehículos motorizados; lo que trae como consecuencia la existencia de vías vehiculares rápidas, que implica la ausencia de pasos peatonales, pudiendo

existir puentes peatonales, en suma son aquellas ciudades que tienen espacios para peatones descuidados y transmiten inseguridad.

Por último, la ciudad “reconquistada”. Este tipo de ciudad se caracteriza por recuperar el uso y disfrute de los espacios públicos. Un claro ejemplo de este tipo de ciudad es la reconquista, el volver a hacer peatonal el uso de la calle Marquéz en el casco monumental de nuestra ciudad del Cusco.

La ciudad “tradicional”, donde los peatones y vehículos están en armonía. (Zuñiga Castañeda, 2016). Este tipo de ciudades aún conservan la esencia del espacio y vida pública pues se formaron mucho antes de que los vehículos se vuelvan esenciales y de uso común para el traslado; estas ciudades transmiten una sensación de seguridad e invitan a las personas a permanecer en los espacios públicos.

2.1.2.4.10.1. Ciudades inteligentes (Smart City)

Las llamadas Smart Cities o, traducidas al español, ciudades inteligentes, son aquellas ciudades que “Usan la tecnología para la mejora de la sostenibilidad y eficiencia de los servicios públicos” (Villarejo Galende, 2015).

El concepto de ciudad inteligente surgió con la creciente urbanización en el mundo y el aumento constante del uso de la tecnología digital.

La tecnología digital y las herramientas digitales no son los únicos componentes en el proceso de formación de una ciudad inteligente, además se requiere nuevas formas de vivir, de satisfacer necesidades, de disfrutar los espacios públicos.

El Parlamento Europeo, en el año 2014, determina que las ciudades inteligentes pueden ser identificadas como tal y clasificadas de acuerdo con seis ejes o dimensiones principales: “Smart economy, smart governance, smart mobility, smart environment, smart people, y finalmente, smart living”. Cada una de las cuales está referida a distintas formas de uso de la tecnología. Las Smart economy están relacionadas con el uso de la tecnología en el comercio electrónico de bienes y servicios, por ejemplo, Amazon, sitio web donde se pueden comprar bienes muebles. Smart governace hace referencia a un gobierno digital; considero que este tema ya se percibe, parcialmente, en las realidades de muchos países, ya que podemos acceder a la información proporcionada por el gobierno a través de plataformas web, como son los portales institucionales del estado. En el ámbito de las Smart environment, lo relacionado con el medioambiente “Se incluye en este ámbito, entre otros, el impulso de las energías renovables, los sistemas de medición inteligente de consumos de energía y agua, las redes inteligentes de gestión del suministro, la monitorización y el control de la polución” (Hernandez Bonel, 2018); Smart people, busca formar desarrollar competencias y habilidades digitales desde los centros de educación inicial hasta los centros de educación superior. Smart living abarca todo lo relacionado a brindar calidad de vida, confort y seguridad en las ciudades. Smart mobility, con él se busca brindar las mejores formas de movilidad urbana.

El Parlamento Europeo, ideó todas estas formas de alcanzar el ritmo del crecimiento de la urbanización de las ciudades usando la tecnología, en el año 2014; sin embargo, en países latinoamericanos, en especial el nuestro tuvo iniciativas y acuerdos en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para realizar proyectos relacionados con ciudades inteligentes. Es así que en junio del 2018, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ideó un Plan Maestro de Ciudades Inteligentes, el cual estaría enfocado en la mejora de la seguridad ciudadana, congestión vehicular

y gestión de riesgo de desastres; todo ello con visión al año 2021, cuyo fin fue tener mejoras en la planificación urbana, desarrollar un transporte seguro u sostenible. Mejorar los servicios urbanos. Promover la adopción de las tecnologías, desarrollar proyectos piloto. En este plan maestro se integró la participación de participaron representantes del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento (MVCS), del Ministerio del Interior (MININTER), de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), entre otros.

2.2. EL PEATÓN

La Real Academia de la Lengua Española, define el término peatón como, persona que va a pie por una vía pública.

En nuestro país el único texto normativo, que define al peatón es el “Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial” y lo hace de la siguiente manera; (Peruano, 2017) ”Los peatones son todas las personas que transitan a pie por las vías (calles, pistas, veredas, caminos), quien empuja un coche, una silla de rueda o conduce a pie un triciclo o ciclomotor de dos ruedas”.

Peatón, es toda persona natural que transita o se desplaza a pie por las vías de un entorno urbano o una ciudad. Son peatones también, los niños que son trasladados por sus padres en coche, las personas discapacitadas que se desplazan en silla de ruedas sean estas motorizadas o mecánicas; las personas que se desplazan en patines con ruedas y las que se desplazan en bicicleta o ciclomotor.

Advertimos que cada definición refiere únicamente a las personas naturales que se desplazan usando los pies, como es correcto remitirnos a la raíz etimológica de la palabra peatón la que proviene del francés piéton ("patón"), que a su vez deriva del latín tardío pedonis: "de pie grande”.

Sin embargo, estas definiciones excluyen al peatón con movilidad reducida, mayormente conocido como peatones discapacitados, dentro de ellos se encuentran, los peatones con hemiplejía (personas con las extremidades inferiores amputadas) y otro grupo de personas que si bien cuentan con parte o todas sus extremidades, estos presentan otro tipo de discapacidad. Como; ceguera, baja visión, sordera, pánico, vértigo.

(Jacobs, 2011) En su libro “Muerte y Vida de las Grandes Ciudades”, sostiene que el aumento masivo de vehículos motorizados, trae como consecuencia directa, que el peatón pierda espacio en las calles, requiriendo mayor cuidado si hay demasiada congestión vehicular, Jacobs sostiene que “la esencia de la ciudad son las calles, si estas están mal diseñadas, está mal diseñada la ciudad”.

Por otro lado (Harvey, 1990) sostiene que, “Nuestras tabernas y calles metropolitanas, nuestros despachos y habitaciones amuebladas, nuestras estaciones de ferrocarril y nuestras fábricas parecían habernos encerrado irremediabilmente”. Las calles metropolitanas abarrotadas de vehículos motorizados, que hacen posible la interconexión de estos lugares.

Con ello queremos ponderar lo que (Gehl, Ciudades Para la Gente, 2014) precisa, que “el caminar es el punto de partida de todo”. La naturaleza de los hombres es caminar, es así que todos los sucesos de la vida ocurren cuando circulamos en un espacio y tiempo. El escenario que da lugar a que nos desarrollemos plenamente en la urbe contar con espacios de calidad que nos permitan caminar.

(Martinez Sistach, 2015) En su libro “La Pastoral de las Grandes Ciudades”, refiere que la y las actividades en ciudades metrópoli son producto de la globalización articulada por el transporte rápido, las tecnologías de la comunicación y por supuesto la información. En contrario censu si las grandes metrópolis requieren de transporte rápido, ello limita indirectamente los derechos de los peatones al circular en las calles.

2.2.1. El peatón en la historia

La historia de las ciudades estuvo marcada por la historia de las técnicas de transporte y almacenamiento de los bienes, la información y las personas (Ascher, 2004, pág. 20). Esta cita nos

ayuda a entender la importancia del transporte en todas sus formas, entre ellas la invención de lo que comúnmente hoy, en nuestro entorno, conocemos como “carros”, este acontecimiento histórico repercutió en el diseño de la creación de las ciudades y el derecho que tenemos las personas como miembros de una urbe.

Ascher explica que la velocidad de desplazamiento en los últimos años acrecentó en un 30%, permitiendo así que las urbes crezcan en extensión geográfica y con ello, empresarialmente, laboralmente, en el sector salud, sector educación, etc.

Con el paso de los años, la forma de vivir de las personas en sociedad fue evolucionando, es así que en esta época contemporánea existen varias nociones de lo que es una ciudad, tal es el caso del concepto de ciudad que se tiene de la ciudad de Los Ángeles en Estados Unidos y la ciudad de Cusco, en Perú.

En la antigua Roma, si bien la carretera y el tránsito peatonal, eran las principales formas de transporte, podía observarse otro tipo de requerimientos para la gestión de movilidad.

Figura N°01
Cruces peatonales en Pompeya, Italia; foto, Thomas Mollmann



Fuente. Adaptado de Thomas Mollman, por Jean Christian Doig Godier “Análisis del nivel de servicio peatonal en la ciudad de Lima”

En la figura se aprecia que existen espacios públicos peatonales, tanto para el tránsito de las personas, como para el tránsito de los carruajes; y como consecuencia de este último, en el que se usaban diversos animales, las carreteras se encontraban frecuentemente sucias, debido al excremento de los animales que jalaban las carretas.

La historia muestra que, en buena parte de ésta, vale decir, hasta finales del siglo XIX, los medios de desplazamiento en una comuna fueron los mismos; a caballo, a carretera o a pie y que, a partir de la invención de vehículos motorizados, se implantó una nueva forma de traslado o desplazamiento. Esos medios de desplazamiento fueron los que establecieron las directrices de las peculiaridades de las ciudades; por ejemplo, los problemas de salud pública derivados de los animales y los problemas ambientales que surgieron con la invención y uso de vehículos motorizados.

Es evidente que las condiciones de movilidad cambian radicalmente con la invención de vehículos motorizados a comienzos del siglo XX, los que se fueron dando a partir de 1908, en Estados Unidos, con la invención del modelo T de Henry Ford y luego en el resto del mundo alcanzando el pico más alto en su uso, con el transporte de tropas humanas, en fechas posteriores a la segunda guerra mundial. Esto generó cambios importantes en la forma del desarrollo de las ciudades, si bien la invención del automóvil permitió extender la superficie de las ciudades haciendo más posible el transporte de bienes y personas a grandes distancias; (Jacobs, 2011), señala que la esencia de las ciudades son las calles, y que si estas están mal diseñadas, está mal diseñada la ciudad, al respecto cabe mencionar que en las calles de la ciudad del Cusco se evidencia, en mayor o menor proporción, contaminación polutiva, delincuencia, ruido, riesgo de accidentes.

Por otro lado, se puede observar en estos tiempos que los automóviles y su popularidad y ubicuidad los han llevado a problemas que, en cierta medida, contrarrestan sus beneficios, en tanto que en muchas ciudades la existencia masiva de automóviles reduce de manera significativa la eficiencia en el transporte.

En 1961 (Jacobs, 2011), reconoce que existe un conflicto permanente entre los automóviles y los peatones, argumentando que la mejor solución es la integración de las distintas formas de transporte de manera balanceada.

El tránsito peatonal en la ciudad de Cusco, que cuenta con más de 450 mil habitantes (INEI I. N., 2017) distribuidos en cinco distritos; Cusco, Santiago, Wanchaq, San Sebastián y San Gerónimo; en los cuales se genera mayor concentración de personas, en el desarrollo de diversas actividades; económicas, académicas, administrativas, culturales, etc. en mayor o menor medida son inseguros, insalubres, contaminados y de escasa red peatonal.

Si bien la existencia de vehículos motorizados es una realidad que generó un cambio en el diario vivir, es importante señalar que en estos tiempos existen otros campos, como el bienestar de vida de los ciudadanos; es decir, el respeto de los peatones.

2.2.2. Clases de Peatón

Desde un punto de vista jurídico y remitiéndome al libro de Personas del Código Civil, en específico a sus artículos 03, 42 y 43, que desarrolla la capacidad de goce y de ejercicio de la persona natural y bajo la premisa de que, para el Derecho la capacidad de goce es la facultad que tienen todas las personas de ejercer derechos y obligaciones, en tanto que la capacidad de ejercicio es la facultad que tiene una persona para ejercer “personalmente” derechos y cumplir obligaciones. Entiéndase en ambos casos que, al hablar de persona, nos referimos únicamente a la persona natural.

Por ello que me permito clasificar a los peatones de la siguiente manera:

2.2.2.1. Desde un punto de vista jurídico

2.2.2.1.1. Peatones con capacidad de goce y ejercicio

Persona natural que se desplaza o transita a pie por los espacios públicos de una ciudad, vale decir; calles, pistas, veredas, caminos, etc, de forma autónoma.

2.2.2.1.2. Peatones con capacidad de goce e incapacidad de ejercicio

Persona natural que necesita de ayuda permanente o eventual, para su desplazamiento por los espacios públicos de una ciudad; debido a una deficiencia en su función cognitiva, mental, sensorial y/o motora; de manera permanente. Conforme a lo establecido en los artículos 42 y 43 del Código Civil, y al artículo 2 de la Ley 29973.

2.2.2.2. Desde un punto de vista Urbanístico

Por su parte el Instituto de Desarrollo Urbano de Colombia, a través de la Guía de Movilidad Peatonal Urbana distingue los siguientes tipos de usuarios para referirse a la tipología del peatón:

2.2.2.2.1. Peatones ambulantes

Son aquellos que tiene dificultades en su desplazamiento; para lo cual requieren de aparatos ortopédicos, bastones, caminadores. Entre ellos encontramos a los peatones; con hemiplejía, amputados, en estado de embarazo, con carga pesada, con alguna extremidad enyesada, de la tercera edad, peatones empujando un coche de bebe, una maleta de viaje, un carro de mercado (Instituto de Desarrollo Urbano, Alcaldía Mayor - Santa Fé de Bogotá, 2007).

Encuentran mayor dificultad al encontrar escaleras, espacios demasiados estrechos o tramos excesivamente largos entre otros.

2.2.2.2.2. Peatones en silla de ruedas

Son aquellos para cuyo desplazamiento requieren de una silla de ruedas, bien sea de forma autónoma, o con ayuda de terceras personas. Ya que para su traslado afrontan superficies de diferente nivel, escaleras, acceso a vehículos motorizados, pendientes, limitaciones para desplazarse por lugares estrechos, así como espacios públicos con la cobertura para girar.

2.2.2.2.3. Peatones sensoriales

Son aquellos peatones que tienen dificultades de percepción, debido a una limitación de sus capacidades sensitivas, principalmente las visuales o las auditivas. Entre ellas encontramos; Peatones con ceguera, con baja visión y peatones con sordera.

(Reyes Arevalo, 2014) La movilidad de los peatones sensoriales se dificulta con la identificación de espacios y objetos, detección de obstáculos (desniveles, elementos salientes, huecos), determinación de direcciones y seguimiento de itinerarios, obtención de información escrita (textos, gráficos), identificación de señales acústicas (alarmas, timbres), sensación de aislamiento respecto al entorno, obtención de información sonora (voz, música), en particular en edificios de uso público (estaciones, terminal de transporte) y transportes colectivos (aviones, buces, etc)

2.2.2.2.4. Peatones con algún tipo de trauma

2.2.2.2.4.1. Pánico

Son aquellos peatones que, por lo general, tras haber sido víctimas de un accidente automovilístico, en el que fueron sujetos activos o pasivos del delito, temen caminar en las calles. La mayoría de peatones que se encuentran dentro de este grupo, necesitan el apoyo de otra persona para su desplazamiento.

2.2.2.2.4.2. Vértigo

Son aquellos peatones a quienes les provoca una sensación de mareos al caminar por los espacios públicos, sobre todo en superficies elevadas, por lo general atraviesan los puentes acompañados.

2.2.3. Formas del Recorrido o itinerario Peatonal

El recorrido o itinerario peatonal, como ya se había definido en el anteriormente, (Silva Carmela; Mosquera, Cesar; Benites Uxio, 2018) “son un conjunto de diferentes tipos de vías, con mayor o menor protección y atractivo para la y el viandante en cada una de ellas, y articuladas con distintos dispositivos para la combinación, la coexistencia y el cruce con el resto de los medios de transporte urbanos”.

El peatón es quien decide el tipo de desplazamiento o caminata que realiza, si es directa hacia un punto fijo, o si, por el contrario, es un paseo errante. Los espacios por los que se mueve una persona forman parte de una ruta cotidiana y otras forman parte de una ruta eventual por la que transitan.

La ejecución del recorrido peatonal está vinculada estrechamente con los tres tipos de actividades que, según (Gehl, La Humanización del Espacio Urbano, 2006), tienen lugar en el espacio urbano: las necesarias, las opcionales y las sociales; siendo que estos están sujetos a la cantidad de estímulos que recibe el peatón por el medio construido que atraviesa

2.2.3.1. Largo y errático

Las imágenes que el peatón aprecia en su andar generan en sí mismas variadas posibilidades de acceso, salida y conexiones en el largo recorrido, lo que quiere decir que el tejido

urbano ofrece al peatón representaciones gráficas que capten la atención del peatón, desde el simple nombre de una calle hasta las más complejas obras de arquitectura, que ofrece una ciudad.

Un claro ejemplo de ello son los recorridos de los turistas por los lugares atractivos de la ciudad del Cusco.

2.2.3.2. Mediano y en cadena

(Leon Vivanco, 2018) El mediano recorrido peatonal encadena las áreas más intensas que componen un tejido urbano, sin tener que atravesarlas totalmente, estableciendo secuencias y continuidades en completa relación con la configuración física del espacio, con las funciones y elementos asociados a él, que le otorgan reconocimiento e identidad.

En el recorrido mediano el peatón capta información seleccionada y significativa, donde el peatón está enfocado en encontrar espacios públicos interesantes, útiles, seguros y confortables.

2.2.3.3. Corto y próximo

Este se desarrolla en el escenario de la cercanía, manifestándose en situaciones de la vida cotidiana. En este tipo de recorridos el peatón distingue con facilidad los cambios espaciales de un recorrido u otro, y a partir de sus percepciones decide recorrer o no, por ejemplo, un camino que denota seguridad de otro en el que existe delincuencia o donde transita gente de mal vivir.

Un ejemplo de este tipo de recorrido es el que un peatón atraviesa en zonas cercanas a su domicilio.

2.2.4. Movilidad Peatonal

Para contextualizar lo que se considera como movilidad peatonal es preciso recordar que es la movilidad urbana. La movilidad urbana de forma general está referida a las distintas formas de desplazamiento que existen en una ciudad, pudiendo ser estas, el desplazamiento de personas

usando vehículos mecánicos motorizados y no motorizados, y el propio desplazamiento humano dentro de una ciudad, es decir, el desplazamiento de las personas usando los pies.

La movilidad peatonal, es en específico, el desplazamiento de una persona natural, en un espacio público, usando un medio no motorizado, básicamente los pies; sin embargo, existen peatones con movilidad reducida, los que necesitan valerse de un aparato mecánico, para desplazarse, tal es el caso de la silla de ruedas.

Es así como, al hablar de movilidad peatonal, nos referimos también a fortalecer el papel del peatón, en favor de una nueva cultura de movilidad sostenible que permita reconstruir la proximidad con un valor humano, también fortalecer al peatón en favor de una cultura de movilidad vital, sana, segura, sostenible, inclusiva y resciliete.

(Lynch, 2014) La imagen pública de una ciudad es la superposición de muchas imágenes individuales o serie de imágenes públicas mantenidas por los grupos. Estas imágenes son necesarias para que el individuo actúe acertadamente en su medio ambiente.

2.2.5. La importancia de la circulación peatonal en las ciudades

(Ascher, 2004) Francois Ascher en su libro, Los nuevos Principios Urbanísticos, resalta la importancia que el transporte urbano tiene a través de la siguiente cita; “La historia de las ciudades ha estado marcada por la historia de las técnicas de transporte y almacenamiento de los bienes, la información y las personas”.

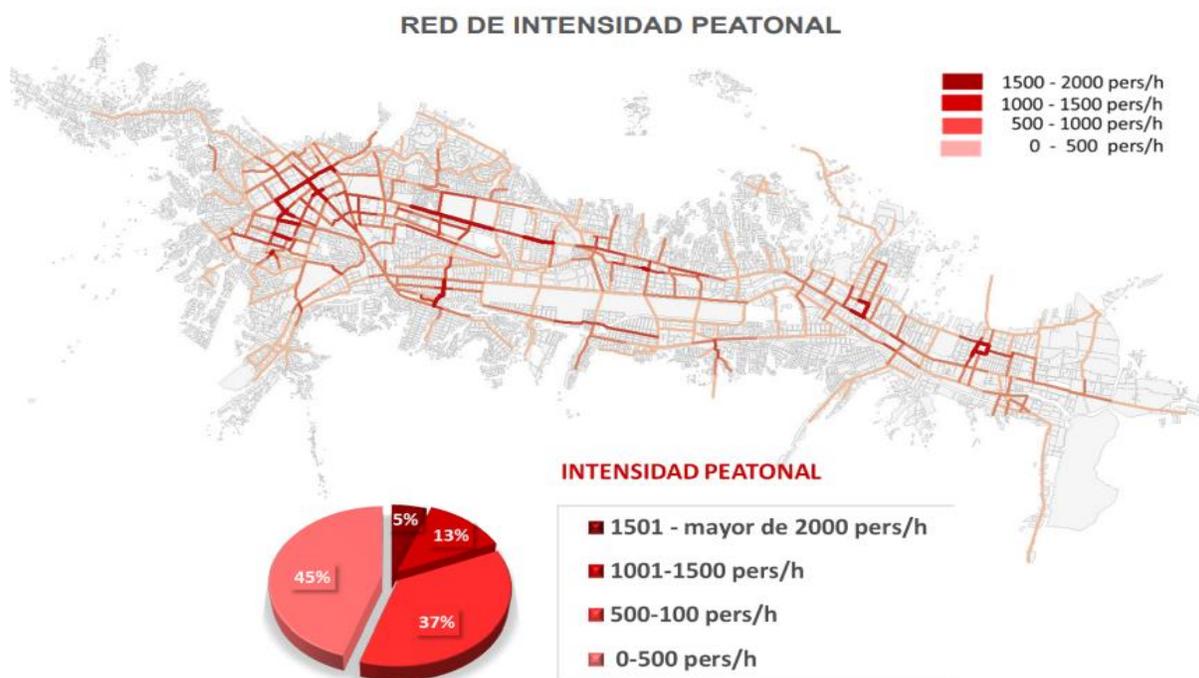
El paso del tiempo, los usos y costumbres, sumados al incremento de la población, ha determinado el cambio constante del diseño de las ciudades.

Las diversas actividades cotidianas que las personas realizamos como parte de nuestro desarrollo, personal, laboral, económico, académico, familiar, etc; nos obligan a salir de casa.

La siguiente figura describe la red de intensidad peatonal en la provincia de Cusco, ello por trabajo realizado en el “Plan Cusco”, por el Ministerio de Vivienda, Construcción y el Ministerio de Cultura, el Gobierno Regional de Cusco - COPESCO y el Banco Mundial. Se aprecia que las vías peatonales más concurridas son la Av. De la Cultura, la Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco, la Universidad Andina del Cusco, el centro comercial El Molino y el mercado Vinocanchon. También se detalla el nivel de intensidad peatonal del Centro Histórico de la ciudad del Cusco.

Figura N°02

Mapa vial de la red de intensidad peatonal en la provincia del Cusco



Fuente: Plan Cusco 2016

2.2.5.1. La importancia de evaluar la Infraestructura peatonal

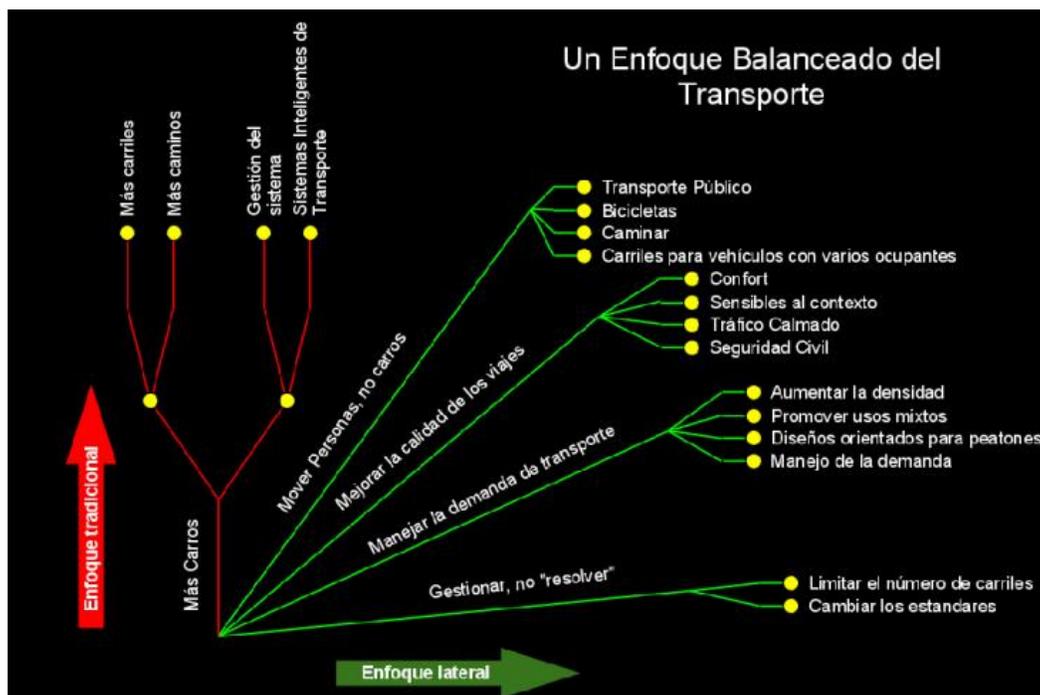
Gran parte de satisfacer necesidades implica movilizarnos de un lugar a otro, sea en automóvil, bicicletas, caminando u otras formas de desplazamiento, haciendo uso de distintos recursos. En el caso del transporte automovilístico los recursos que se usan son el automóvil, la

gasolina, la pista y el tiempo que transcurre durante el desplazamiento, algunos recursos son provistos por el usuario que desea desplazarse y otros son proporcionados por la ciudad, siendo el espacio público el recurso común a todas las formas de transporte y a otras actividades es el espacio público.

(PUCP, 2010) El siguiente cuadro evoca dos enfoques del transporte, elaborado por la ingeniería del transporte, la que usualmente enfrenta el problema desde una orientación en favor de los vehículos de transporte, con la perspectiva de construir más carriles, más vías para carros, sistemas inteligentes de transporte; pero a su vez y quizá en un segundo plano, está obligado a componer un análisis integral y balanceado del transporte, basado en garantizar la viabilidad del tránsito peatonal su calidad, para orientar la gestión del transporte en una dirección más equilibrada y razonable.

Figura N°03

Enfoque balanceado del transporte



Fuente. Adaptado de Raulerson, 2010

Por tanto, la importancia de evaluar la infraestructura peatonal está centrada en el uso equitativo que se debe brindar tanto al transporte automovilístico y a transporte peatonal para proporcionar un servicio que refleje una perspectiva completa de las necesidades poblacionales.

2.2.6. La capacidad, calidad y seguridad de los espacios públicos peatonales

La ingeniería del transporte cuenta con metodologías y procedimientos que permiten evaluar los distintos aspectos de la infraestructura vial, como es el caso del Reporte 616 de la NCHRP; el Nivel de Servicio Peatonal HCM; el que permite evaluar, en específico, la infraestructura peatonal; otras metodologías, procedimientos y auditorías de seguridad vial, las que evalúan situaciones de riesgo en la infraestructura vial; otras como; el Análisis de ocurrencia de accidentes, el Nivel de servicio multi-modal para vías urbanas (Reporte 616 NCHRP), el Nivel y calidad del servicio basados en confort, las caracterización de vecindarios en base a requerimientos peatonales; por citar algunos.

2.2.6.1. La capacidad en los espacios peatonales

Este apartado desarrolla la existencia de infraestructura peatonal y mobiliario urbano; para ser usado y la idoneidad que tienen de empalmarse con otras formas de transporte, la circulación y flujo peatonal; para evaluar la densidad, velocidad y demoras de los peatones en la infraestructura peatonal.

El peatón encuentra dificultades en la estructura peatonal relacionadas con la disponibilidad y acceso a la misma, la que está esencialmente basada en la presencia o no de veredas. Lo que suele presentarse en áreas de expansión urbana, el problema se agrava cuando la morfología de la ciudad permite que cerros o colinas con crecimiento poblacional de un determinado lugar, donde

es necesaria la construcción de gradas para que los peatones partan y retornen desde y a sus hogares.

Otra dificultad a la que el peatón está sujeto es el caso de lugares con otros modos de transporte, como el transporte vehicular o el transporte ciclista, donde al ser bastante confluidos, generan un efecto barrera para el peatón.

Se genera una situación de conflicto de intereses por el uso del espacio; cuando hay dos elementos que buscan ocupar un mismo espacio, puesto que el espacio es insuficiente para la cantidad de elementos que intenta ocupar.

Si se aplica el principio de la física del párrafo anterior, a la vida urbana, en especial a las distintas formas de tránsito por los espacios públicos, se apreciarían conflictos entre; vehículos motorizados y no motorizados, entre personas y vehículos, y entre personas.

(Fernandez A., 2010) Respecto de la forma y la razón por la cual se producen los conflictos de tráfico, estos se pueden clasificar en tres tipos: concurrentiales, direccionales y funcionales. Veamos cada uno de ellos:

a) Los conflictos concurrentiales: Se producen en un mismo espacio, circulando en la misma dirección, pero con distintas velocidades.

b) Los conflictos direccionales: Se producen cuando dos cuerpos se mueven en una misma dirección, sin importar la velocidad de cada cuerpo.

c) Los conflictos funcionales: Se producen en un mismo espacio público, en el que dos cuerpos o más desean darle el uso que satisfaga la necesidad de desplazamiento que tiene cada cuerpo.

Los conflictos de intereses sobre el uso de un espacio público causan efectos negativos como las demoras, detenciones y colas indeseables y en el peor de los casos, causan accidentes de tránsito.

Por el contrario, la solución a este tipo de conflictos necesita una buena regulación que determine la forma de uso que se le debe dar a cada dispositivo vial en un espacio público. Por ejemplo, cuál sería la maniobra, en el caso de los vehículos; y actitud del peatón que tendría prioridad en una intersección. Cuál sería el tiempo asignado en un semáforo a los modos de transporte vehicular motorizado y no motorizado y a los peatones.

2.2.6.1.1. Tipos de Análisis de Capacidad

El análisis tradicional de capacidad plantea dos tipos de elementos: de flujo continuo y de flujo interrumpido (Fernandez A., 2010).

2.2.6.1.1.1. Capacidad de Flujo continuo:

La circulación peatonal o vehicular continua, se caracteriza por la ausencia de detenciones obligadas a lo largo de un tramo de vía, que puedan deberse a la presencia de dispositivos viales como intersecciones (Fernandez A., 2010). Por ejemplo, lo que acontece en las veredas, puentes peatonales, etc.

Es decir; la cantidad máxima de peatones que pueden circular por un espacio determinado en ciertas condiciones que tengan como indicadores la densidad, velocidad, ancho y formación de gentíos. El criterio principal del análisis es garantizar las condiciones que permitan al peatón moverse a la velocidad y en la dirección que desee (Doig Godier, 2010).

2.2.6.1.1.2. Capacidad de Flujo Interrumpido:

En la circulación peatonal o vehicular interrumpida, se encuentran paradas involuntarias, donde el peatón o los vehículos deben detenerse; por ejemplo, las intersecciones semaforizadas. Respecto a los peatones trae consigo dos etapas en las cuales se ve involucrado: la estancia y el cruce.

Con respecto a la estancia o espera tiene el objetivo de proporcionar el espacio idóneo que reúna un determinado número de peatones para atravesar la pista. Así mismo evalúa el tiempo que las personas deberán esperar para cruzar, tanto en intersecciones con semáforos como aquellas sin estos (Doig Godier, 2010).

La segunda etapa se observa al momento del cruce, en este caso se busca analizar que los peatones tengan suficiente tiempo y espacio para cruzar (Doig Godier, 2010).

2.2.6.1.2. Exigencias peatonales en vecindarios constituidos

El crecimiento poblacional genera la expansión urbana en una ciudad, ocasionando falta de confort, seguridad e inclusión en el desplazamiento peatonal. Es por ello, por lo que el estado a través de los gobiernos locales construye itinerarios peatonales basados en infraestructura privada ya construida.

Es así que la ingeniería del transporte crea métodos que faciliten la construcción en zonas suburbanas ya construidas, los que permiten evaluar criterios de anexión entre los distintos modos de transporte y las zonas en expansión constituidas, con particular relevancia en los itinerarios o redes peatonales. Este método trae consigo cinco factores o elementos de los espacios públicos en el itinerario peatonal (Doig Godier, 2010).

2.2.6.1.2.1. Veredas:

Es importante que exista una red interconectada de veredas para hacer posible la movilidad de los peatones de manera segura y cómoda. Existen vías sin veredas, en las que los peatones exponen su integridad física y hasta la vida por compartir el espacio con los automóviles.

2.2.6.1.2.2. Uso y zonificación del suelo:

La presencia de herramientas o instrumentos técnicos de administración urbana preventiva y la regulación del uso y la ocupación del suelo en el ámbito de intervención de la provincia de Cusco, donde se determine la localización de actividades sociales, económicas, educativas, de recreo, etc. en función a una realidad.

2.2.6.1.2.3. Paraderos

La construcción de paraderos de transporte urbano en zonas preestablecidas o de mayor concurrencia de peatones, de acuerdo con sus usos y costumbres. Paraderos que permitan la integración con el transporte público, donde sea posible su clara identificación.

2.2.6.1.2.4. Itinerarios para ciclistas

La combinación de espacios para ciclistas y peatones es un elemento positivo, que contribuye a mejorar la calidad de los espacios públicos peatonales.

2.2.6.1.2.5. Retiros

La presencia de retiros con la capacidad idónea para proporcionar seguridad a los peatones constituyen una ventaja que denota que una ciudad es segura.

2.2.6.2. La calidad en los Espacios Públicos Pevtonales

La calidad de un espacio público peatonal otorga a la persona, acceso físico, conectividad, cobijo del clima, protección de situaciones que pongan en peligro derechos fundamentales, como

el derecho a la vida el cuerpo y la salud y hasta derechos relacionados con la dignidad humana; provee aislamiento del tránsito, oportunidades para descansar y trabajar y realizar actividades culturales, de recreo y congregación; que hagan a una ciudad vital y sana.

La Organización de las Naciones Unidas mediante el programa ONU-Habitat, determinó que las ciudades de los países en vías de desarrollo cuentan con una reducida cuota de territorio destinada al espacio público, las calles y la conectividad, lo que genera el privilegio del transporte automotor, inseguridad ciudadana, falta de espacios públicos de intercambio personal, cultural y económico, sin las cuales las ciudades se tornan en lugares de esterilidad económica, degradación ambiental, inseguridad social, lugares de exclusión y prohibición.

(Gehl, Ciudades Para la Gente, 2014) Gehl, reconocido arquitecto urbanista, señala que la planificación y el diseño urbano pueden ser descritos, de forma resumida, en tres escalas:

La escala mayor: Refiere que es la ciudad estructurada en base a sus elementos principales, como infraestructuras de vivienda y transporte. Desde un punto de vista jurídico lo que comprende espacio de dominio público y dominio privado. Esto es lo que se observa al mirar una urbe desde una perspectiva aérea (Gehl, Ciudades Para la Gente, 2014).

La escala mediana: Esta escala se ve materializada en proyectos de desarrollo urbano, donde se detalla la organización del espacio urbano de acuerdo con lo proporcionado por el área geográfica natural. (Gehl, Ciudades Para la Gente, 2014) Esto se refiere a planificar la ciudad desde la perspectiva de un vuelo bajo en helicóptero.

La escala pequeña: Es el paisaje que percibe el ser humano. La imagen de la ciudad que las personas naturales experimentan a la altura de sus ojos, destacando la calidad del paisaje humano; es decir, si la ciudad es organizada, si existe seguridad ciudadana, servicios públicos, etc. Significa

observar la ciudad a una velocidad reducida, que permita a la persona tener varias y variadas impresiones sensoriales; o sea, el tamaño y calidad de las manzanas, parques, avenidas, jardines, infraestructura públicas y privadas, etc.

Gehl señala que trabajar con estas tres escalas significa unir tres disciplinas distintas, donde idealmente las tres escalas tengan que ser amalgamadas de forma tal que sea posible proyectar un espacio urbano integral, que satisfaga las necesidades de servicio a todos; es decir, realizar un trabajo integral en el que todos los elementos de la ciudad; desde su perfil urbano, la ubicación de sus edificios, hasta las proporciones del espacio urbano, se combinen de modo adecuado, se materialicen (Gehl, Ciudades Para la Gente, 2014) y cuenten con el mobiliario urbano a la altura del ojo humano.

2.2.6.2.1. El nivel del servicio peatonal como indicador de calidad

El nivel de servicio peatonal es la forma que encontró la ingeniería para determinar si un espacio público es de calidad o no, donde confluyen dos condiciones; el flujo y la circulación. Por ejemplo, se dice que un espacio público es de calidad si el nivel de servicio peatonal es bastante circulado y la circulación peatonal es fluida; es decir, que el peatón camine por un espacio público concurrido con total comodidad y sin limitaciones de ningún tipo.

Sin embargo; existen otros indicadores para determinar la calidad del espacio público de acuerdo con la perspectiva de los peatones; tales como: La seguridad ciudadana, confort, oportunidad, disponibilidad, y los demás peatones que se desplacen por el mismo espacio público.

Las condiciones establecidas por la ingeniería y las señaladas desde la perspectiva peatonal fueron agrupadas como sigue:

2.2.6.2.1.1. Disponibilidad y Acceso

Se hace un análisis del inventario de la infraestructura peatonal, su interconexión y la capacidad de flujo, circulación e interconexión con medios de transporte público o privado. Se evalúa la densidad peatonal, densidad del tránsito, las horas punta, nivel de rapidez o lentitud en el desplazamiento y estancia de los peatones en los distintos tipos de infraestructura.

2.2.6.2.1.2. Seguridad vial:

La calidad del espacio público per se debe brindar las condiciones de prevención y protección de los derechos fundamentales de los peatones.

2.2.6.2.1.3. Espacio público peatonal:

Busca proveer servicios públicos al peatón en un ambiente confortable y de calidad en la infraestructura peatonal.

(Doig Godier, 2010) En este contexto se plantea el nivel de servicio como una herramienta de ingeniería que permite evaluar la calidad con la que se satisface la necesidad de transitar por las vías, cuya finalidad última es ayudar a los diseñadores de infraestructura peatonal con elementos de análisis objetivos, a través de distintos indicadores como; costo, tiempo de ejecución, calidad y otros. El análisis integrado de ello permitirá determinar las condiciones óptimas para el desplazamiento peatonal.

Eventualmente existen situaciones en las que los peatones se desplazan por espacios públicos de dominio privado; sin embargo, lo espacios más usados son los públicos. Cabe aclarar que el desplazamiento en espacios públicos de dominio privado tiene los mismos requerimientos que en el espacio público. Por ejemplo, los desarrollos del tránsito automotor y desplazamiento

peatonal en los centros comerciales presentan, las exigencias de calidad de los espacios públicos y en algunos casos son aún más confortables, seguros, accesibles, fluidos, etc.

La percepción de un espacio público peatonal de calidad es importante en la imagen mental que tenemos al pensar en calidad del tránsito. Generándose un impacto distinto de acuerdo con el modo de transporte y la finalidad del desplazamiento del peatón. Por ejemplo, salir a correr como rutina deportiva demanda mayor calidad de vías que trasladarse al trabajo en auto. Mientras que salir a hacer deporte probablemente no ocurra en una vía de transporte abarrotada por automóviles y transportarse al trabajo está ligada a otra actividad que debe ser realizada casi obligatoriamente a pesar de que las condiciones del viaje sean lamentables.

2.2.6.3. La seguridad en los espacios peatonales

En la actualidad la seguridad ciudadana es una de las mayores demandas realizadas por los pobladores al estado, demandas hechas ante los gobiernos locales y regionales, por ser estas, personas jurídicas de derecho público y que están en contacto inmediato con la población; quienes como personas naturales o representantes de la sociedad civil invocan una mejor administración de la seguridad ciudadana, que se vería reflejada principalmente en la disminución y ausencia de delitos que afecten el bienestar patrimonial, físico, psicológico y moral de la población, y que ésta se sienta segura es crucial, tanto en referencia a un tipo de seguridad percibida, como a un tipo de seguridad real.

La seguridad percibida es entendida como la primera impresión de seguridad o ausencia de esta, que tiene una persona al interactuar en un espacio público. En tanto que la seguridad real, es la ausencia objetiva de lesividad al patrimonio, la vida, el cuerpo, la salud, al derecho a la libertad de tránsito, entre otros, al interactuar en un espacio público.

Hace falta más vigilancia policial, más organización, fortalecer las instituciones y organizaciones existentes, crear planes de seguridad vecinal, generar programas que combatan íntegramente el problema de las drogas, y la violencia en las calles. Del mismo modo hay que mejorar la infraestructura pública, poner más luminarias en las calles, reacondicionar espacios abandonados y perdidos por la comunidad. Rescatar la comuna para la gente (Barata Pappini, 2015).

La Organización Mundial de la Salud el año 2010 emitió un informe sobre la situación mundial de la seguridad vial donde da a conocer los siguientes datos respecto al peatón:

2.2.6.3.1. La Seguridad Vial

Como se explicó, desde la invención del automóvil, hace aproximadamente 70 años, la cantidad del parque automotor y accidentes de tránsito han incrementado proporcionalmente. El temor a sufrir un accidente de tránsito como peatón o ciclista junto a sus deseos de movilizarse por la ciudad. Es así como las autoridades políticas como los planificadores urbanos enfocaron su atención en proveer espacios públicos vehiculares. Como consecuencia de estas decisiones se dejaron de un lado el aspecto de armonizar los espacios públicos usados por los peatones y ciclistas, construyendo veredas de un ancho limitado, que no cubra la capacidad requerida para el viandante; los espacios públicos comenzaron a llenarse de señales de tránsito, semáforos, faroles, y hasta espacios públicos peatonales invadidos por el dominio de la propiedad privada como garajes; entre otros obstáculos colocados sobre los espacios peatonales, de forma tal que no se intervenga en el fluido del tráfico vehicular; además de ello existen otras complicaciones para el peatón como; largas esperas en los semáforos con los tiempos acondicionados de acuerdo a la mayor o menor demanda de transporte vehicular en una determinada calle, problemas para cruzar la calle cuando el semáforo está habilitado para el paso peatonal por la falta de educación vial de

los conductores, y puentes sobre elevados. Todo ello se resume en el acondicionamiento de vías de tránsito para brindar mayor comodidad al paso de los automóviles.

Por otro lado, las condiciones para las personas que andan en bicicleta se ve limitada, puesto que de existir, éstas se encuentran pegadas a las calles y avenidas con alto índice de tránsito automovilístico.

Hace veinte o treinta años la planificación del transporte en todos los campos, cambió notoriamente en muchos países europeos y en otros países del mundo. Se ha convenido por proporcionar especial importancia a la promoción de la caminata y el tránsito ciclista; en tanto que determinar los factores cruciales de los accidentes dio lugar a la producción de nuevas formas tecnológicas de planificación a disponer.

Es así como después del abarrotamiento vehicular en las calles, las primeras calles peatonales que comenzaron a resurgir fueron en 1960, en Europa, expresando así únicamente dos modelos de calles; las calles usadas por automóviles y las usadas por peatones. Desde entonces los planificadores urbanos han diseñado una serie de calles y de soluciones de transporte, tales como; calles para los vehículos motorizados, vías con una velocidad máxima de 30 km por hora, calles con prioridad para el peatón, áreas donde la máxima es de 15 km por hora, calles para peatones y tranvías, para peatones y bicicletas y exclusivamente para peatones (Gehl, Ciudades Para la Gente, 2014). Cabe resaltar, que estas calles debieran contar con un tipo de estructura y equipamiento tecnológico que atienda las necesidades de peatones como niños, adultos mayores y personas con discapacidad.

El acrecentamiento del conjunto de vehículos que están en circulación o disponibles en la ciudad del Cusco desde el año 2012, fue incrementando en un promedio de 40000 vehículos, por

año; siendo que para el año 2021 la cifra de automóviles es de 95835, y que probablemente en la actualidad se cuente con más de 103000 vehículos motorizados.

Tabla N°02

Parque automotor nacional estimado por años, según departamentos

DEPARTAMENTO	2012	2013 ^R	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
TOTAL	2 137 837	2 287 875	2 423 696	2 544 133	2 661 719	2 786 101	2 894 327	3 004 308	3 070 704	3 186 730
Amazonas	2 400	2 351	2 314	2 275	2 273	2 227	2 182	2 142	2 119	2 079
Ancash	25 418	27 542	29 573	31 213	33 542	34 923	36 190	37 703	38 725	40 373
Apurímac	4 039	4 083	4 139	4 192	4 216	4 177	4 120	4 048	3 975	3 929
Arequipa	134 533	149 892	164 302	176 315	187 929	200 560	211 735	222 491	229 266	241 743
Ayacucho	5 941	5 968	6 021	6 022	6 041	6 015	5 918	5 798	5 686	5 687
Cajamarca	19 673	21 461	22 664	23 740	24 943	26 224	27 674	29 036	30 014	32 765
Cusco	53 675	59 459	64 820	69 213	73 997	79 874	84 942	89 338	91 802	95 835
Huancavelica	1 323	1 300	1 315	1 286	1 286	1 259	1 235	1 210	1 186	1 163
Huánuco	13 476	14 261	14 911	15 648	16 382	16 915	17 367	17 991	18 075	18 269
Ica	26 551	26 398	26 439	26 715	27 092	27 423	27 558	27 970	27 923	27 958
Junín	56 237	59 019	61 933	64 576	67 049	69 760	72 316	74 947	76 284	78 821
La Libertad	167 325	172 968	178 433	183 931	190 073	196 040	202 558	208 882	213 166	223 529
Lambayeque	53 902	58 142	61 896	65 160	68 261	71 328	74 092	76 586	78 677	82 789
Lima y Callao	1 395 576	1 498 037	1 590 755	1 674 145	1 752 919	1 837 347	1 908 672	1 982 650	2 025 227	2 090 001
Loreto	5 313	5 443	5 533	5 501	5 501	5 489	5 477	5 486	5 469	5 485
Madre de Dios	1 062	1 123	1 136	1 161	1 223	1 308	1 383	1 405	1 407	1 461
Moquegua	14 608	14 944	14 979	14 931	14 931	14 887	14 810	14 691	14 535	14 607
Pasco	7 238	7 108	6 956	6 804	6 804	6 660	6 545	6 441	6 790	7 402
Piura	42 404	46 029	49 576	52 390	55 060	57 740	60 006	62 419	64 836	69 457
Puno	40 543	43 477	45 056	46 200	47 696	49 387	51 041	52 689	53 692	55 720
San Martín	10 926	11 271	11 648	12 047	12 358	12 669	13 052	13 491	13 957	14 269
Tacna	44 430	45 960	47 180	48 201	49 382	50 858	52 161	53 271	53 978	58 892
Tumbes	3 257	3 320	3 372	3 415	3 451	3 423	3 375	3 313	3 246	3 181
Ucayali	7 987	8 319	8 745	9 052	9 310	9 608	9 918	10 310	10 669	11 315

Fuente: Superintendencia Nacional de los Registros públicos (2012-2013) y la Asociación automotriz del Perú (2014-2020)

Elaboración: MTC-OGPP-Oficina de Estadística

2.2.6.3.2. La Comisión de Delitos en los espacios Públicos

Las desigualdades económicas y sociales son el origen del incremento de los índices de la comisión de delitos, así como el incremento de la protección de la vida personal y la propiedad privada, y si ahondamos en la protección de los bienes en general, podríamos decir, que hasta bienes estatales se encuentran expuestos a ser objetos de delito en los espacios públicos.

Es así como la instalación de cámaras de vigilancia por parte de particulares, en propiedad privada y en la vía pública; así como la instalación de las mismas por parte de las municipalidades de acuerdo a sus proyectos y planes de seguridad ciudadana; son una clara muestra de enfrentar la inseguridad ciudadana. Así también se tiene en algunos sectores de la ciudad del Cusco, la instalación de rejas, barrotes y la contratación de personal de seguridad que resguarde la seguridad de un condominio o barrio.

Ya en el ámbito supranacional existen determinados sectores en países latinoamericanos como Colombia, donde se lucha por hacer posible que sus conciudadanos ocupen sus espacios públicos, que no huyan de estos en pro de salvaguardar su vida, salud e integridad física, detrás de rejas, barrotes y alambres de púa.

La seguridad percibida y la seguridad real, pueden ser reforzadas, siendo este un requisito previo para que la población use los espacios públicos. En el supuesto de que la población citadina, mayoritariamente se desplace caminando, la seguridad percibida como la seguridad real incrementará; de modo que, al utilizar los espacios públicos, todo cuanto rodea a una población se torna más significativo, y más importante de mirar; para convertir a la ciudad, en una ciudad vital, valorada y también segura.

Siguiendo esa línea, si una ciudad es segura, habrá vitalidad en un espacio público, en contrario sensu, un ambiente urbano inseguro, se caracteriza por tener calles sin actividad o con poca actividad, edificios destinados al desarrollo de una sola actividad, poco vitales durante el día, con poca luminaria, la presencia de calles intransitadas, rincones oscuros. Tener ordenación urbana requiere desde construcciones simples que no demanden costosas inversión por parte del Estado, y que las calles dentro de la ciudad tengan características visuales claras, que las principales vías sean fácilmente perceptibles y que éstas se distingan de las que no lo son; de fácil percepción de

los nombres de las calles; croquis, luminaria óptima por las noches y madrugadas; son elementos importantes que influyen en la relación entre el mobiliario urbano, la sensación de pertenencia y la seguridad en el andar de la gente por la ciudad.

El Observatorio de Criminalidad del Ministerio Público en su último informe emitido, esto es entre los años 2013 y 2017, proporcionando en el año 2018 un informe de criminalidad común, violencia e inseguridad ciudadana, donde resaltan la comisión de delitos con mayor ocurrencia en nuestro país, como los delitos contra la vida el cuerpo y la salud; delitos contra el patrimonio; tales como homicidios, sicariato, robo, hurto y extorción; los cuales ocurrieron en la vía pública. Ello a través de un Análisis de Ocurrencia de Criminalidad Común, violencia e Inseguridad Ciudadana en los Espacios Públicos.

2.2.6.3.2.1. Estudio de casos de homicidio

(Ministerio Público, 2018) Entre los años 2013 y 2017, se registraron 11 258 víctimas de homicidio. Esto significó un promedio de 207 víctimas mensuales y 7 por día, según estimaciones al año 2017. La mayoría de los homicidios analizados se produjo fuera de la casa (74%), siendo la vía pública el escenario más frecuente (34%). El análisis de la hora de ocurrencia, indica que la noche (35%) y tarde (23%) fueron las horas del día que registraron la mayor frecuencia de muertes violentas.

2.2.6.3.2.2. Estudio de casos de sicariato

(Ministerio Público, 2018) Entre los años 2015 y 2017 se registraron 292 víctimas de sicariato, en base a una “calificación preliminar” efectuada por la Policía Nacional del Perú. Ejecutándose el delito con mayor frecuencia en la vía pública (81%). Los días de ocurrencia fueron los fines de semana: viernes a domingo (52%); y la tarde (48%), fueron los días y horas con mayor frecuencia de estos asesinatos (Ministerio Público, 2018).

2.2.6.3.2.3. Estudio de casos de robo

(Ministerio Público, 2018) En el periodo enero 2013 - abril 2018, el Ministerio Público registró 219 301 denuncias imputadas a mayores de edad, por el delito de robo a nivel nacional, siendo para el 2017 de 44 690; es decir, un promedio de 124 denuncias diarias y 5 cada hora. 9 de cada 10 robos ocurrieron fuera de la casa. El mayor porcentaje se suscitó entre los lunes y jueves (58%). El 43% se produjo en noche. Respecto del bien sustraído, 5 de cada 10 víctimas sufrió el robo de dinero y el 29,2%, de su teléfono móvil.

2.2.6.3.2.4. Estudio de casos de hurto

(Ministerio Público, 2018) En el periodo enero 2013 - abril 2018 el Ministerio Público registró 383 155 denuncias a nivel nacional. En el 2017 se registró 89 943, lo que representa un promedio de 7 495 denuncias por mes y 250 diarias. De los cuales 9 de cada 10 víctimas desconocía al imputado(a) y el 47% de los casos ocurrió en la casa de la víctima; sin embargo, la vía pública también se convirtió en un escenario relevante (27%). Se identificó que el 65% de los hechos se produjo entre la tarde y la noche (Ministerio Público, 2018).

2.2.6.3.2.5. Análisis de ocurrencia de accidentes de tránsito

De acuerdo con los datos proporcionados por la Organización Mundial de la Salud, (OMS, 2020) la tasa general de mortalidad por lesiones debidas a accidentes de tránsito se ha mantenido constante entre 2000 y 2016, en torno a 18 muertes por cada 100 000 habitantes en el 2016, pese al creciente número de vehículos motorizados en uso. La tasa de mortalidad fue tres veces mayor en los países de ingresos bajos (27,5 muertes por 100 000 habitantes) que en los países de ingresos altos (8,3 muertes por 100 000 habitantes) (OMS, Seguridad Peatonal: Manual de seguridad vial para instancias decisorias y profesionales, 2013)

A nivel mundial los accidentes de tránsito se cobraron la vida de 1,35 millones de personas en el 2016, un promedio de 3700 muertes diarias y causaron lesiones a otros 50 millones de personas (OMS, Seguridad Peatonal: Manual de seguridad vial para instancias decisorias y profesionales, 2013). Más del 50% de las muertes por accidentes de tránsito a nivel mundial, corresponden a peatones, ciclistas y motoristas, de ello se puede inferir que en muchos países todavía no se tiene en cuenta la importancia del diseño de los sistemas de tránsito y las estrategias de seguridad vial (OMS, Seguridad Peatonal: Manual de seguridad vial para instancias decisorias y profesionales, 2013).

Según datos proporcionados por el Instituto Nacional de Estadística e Informática INEI, en el Perú, las víctimas de accidente de tránsito fatales, entre los años 2012 y 2019, es de un promedio de 3406 víctimas por año (INEI I. N., 2020).

Se estima que el tránsito causó 1,19 millones de muertes en 2021; es decir, una tasa de 15 muertes por cada 100 000 habitantes en 2021.

En 2019, los traumatismos causados por el tránsito siguieron siendo la principal causa de muerte de niños y jóvenes de entre 5 y 29 años, y la duodécima causa de muerte si se tienen en cuenta todas las edades.

Los motociclistas y otros conductores de vehículos de motor de dos o tres ruedas representan el 30% de los fallecidos. Los ocupantes de vehículos de cuatro ruedas suponen el 25% de las víctimas mortales.

Los peatones representan el 21% de las muertes y los ciclistas, el 5%.

Tabla N°03

Número de víctimas de accidentes de tránsito fatales según departamento 2015-2021

1	VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO FATALES, SEGÚN DEPARTAMENTO, 2015 - 2021							
2	(Casos registrados)							
3								
4	Departamento	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
5								
6	Total	2 965	2 696	2 826	3 244	3 110	2 159	3 032
7								
8	Amazonas	39	33	44	43	32	36	37
9	Ancash	195	137	102	116	114	62	110
10	Apurímac	74	93	44	72	69	83	67
11	Arequipa	197	189	174	188	187	120	209
12	Ayacucho	104	113	65	64	55	49	56
13	Cajamarca	77	118	102	169	136	97	134
14	Prov. Const. del Callao	74	21	46	55	24	28	32
15	Cusco	177	231	233	244	354	146	180
16	Huancavelica	104	39	69	60	50	27	60
17	Huánuco	120	55	56	91	74	75	113
18	Ica	93	106	85	102	93	66	88
19	Junín	168	118	165	178	171	92	160
20	La Libertad	159	194	214	348	304	194	273
21	Lambayeque	57	64	89	110	92	80	82
22	Lima Metropolitana 1/ y Lima 2	641	472	715	749	676	482	586
23	Lima Metropolitana 1/	...	...	...	...	471	344	367
24	Lima 2/	...	...	...	...	205	138	219
25	Loreto	29	27	21	18	17	12	23
26	Madre de Dios	49	26	49	27	24	29	48
27	Moquegua	35	36	27	48	39	6	14
28	Pasco	29	14	19	29	22	29	26
29	Piura	140	147	99	134	146	124	300
30	Puno	187	239	235	254	274	179	251
31	San Martín	82	111	75	79	81	74	93
32	Tacna	37	34	46	38	38	22	30
33	Tumbes	26	28	31	17	21	16	17
34	Ucayali	72	51	21	11	17	31	43

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática

2.2.7. El Peatón con Discapacidad

La Organización de las Naciones Unidas declaró el 03 de diciembre de cada año como el día mundial de la persona con discapacidad, con el propósito de concienciar y sensibilizar al mundo sobre los derechos humanos de este grupo social, así mismo llamar la atención de los medios de comunicación y los gobiernos para atender problemas sin resolver al respecto.

El 30 de marzo del 2007 en la ciudad de Nueva York el Perú suscribió la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad y su protocolo facultativo, ratificada por el Congreso de la República, mediante Resolución Legislativa N°29127, en fecha 31 de octubre de 2007.

Sin embargo, han pasado ya más de 15 años, tres periodos de gobierno nacional y con relación al tema de investigación aún no se tienen cambios importantes para las personas con discapacidad.

Definición

La persona con discapacidad es aquella que tiene una o más deficiencias físicas, sensoriales, mentales o intelectuales de carácter permanente que, al interactuar con diversas barreras actitudinales y del entorno, no ejerza o pueda verse impedida en el ejercicio de sus derechos y su inclusión plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones que las demás (El Peruano, 2012).

Si delimitamos el concepto de persona con discapacidad con relación al tema materia de investigación, se puede definir al peatón con discapacidad de la siguiente manera. Persona natural discapacitada que se desplaza por el espacio público de un área geográfica determinada, valiéndose de medios de movilización necesarios e idóneos para dicho fin.

En Perú de acuerdo con el Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad, al mes de julio del 2021 se registraron trecientas tres mil ochocientos setenta y una personas con discapacidad; de las cuales ciento setenta mil ciento sesenta y ocho son mujeres, y ciento treinta y tres mil setecientos tres son varones; clasificados en los siguientes tipos de discapacidad.

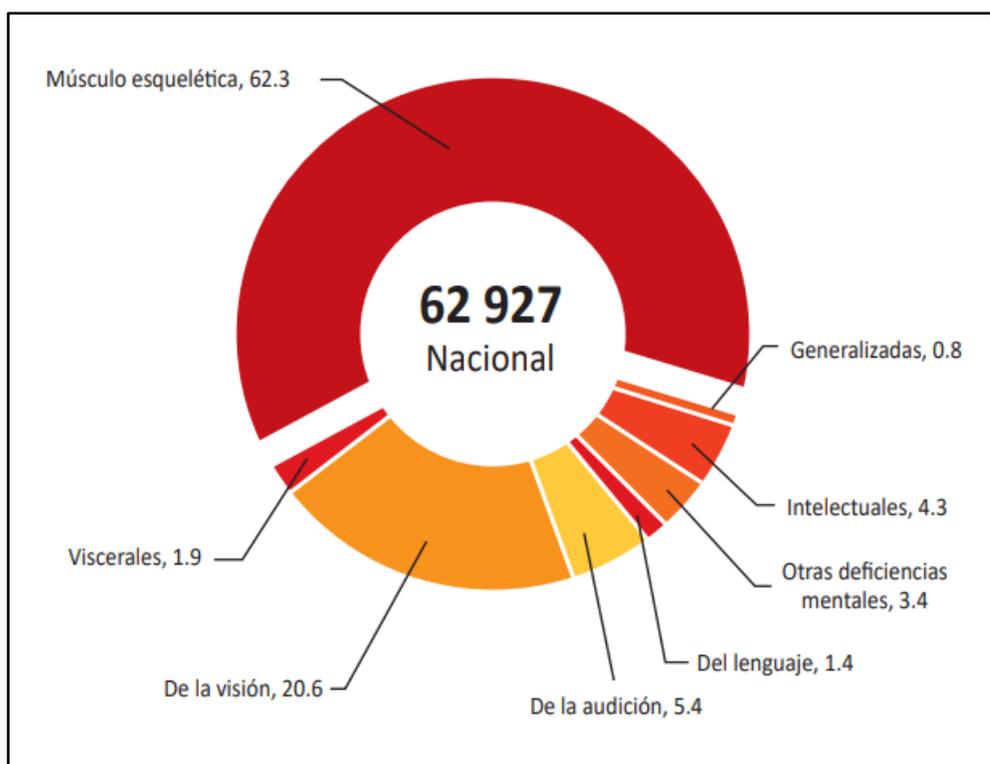
2.2.7.1. Personas discapacitadas en cifras

El estado peruano en mérito a lo estipulado en el Art. 31 de la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad, en el año 2020 dio a conocer datos estadísticos del trabajo realizado sobre el registro de personas con discapacidad, de ello se tiene que durante el

periodo del 2000 al 2019 se han registrado un total de 289 mil 10 inscripciones, de las cuales 170 mil 502 pertenecen al género masculino y 118 mil 606 al género femenino, que representan el 59% y 41% respectivamente.

Tabla N°04

Población inscrita en el registro nacional de la persona con discapacidad con solo una deficiencia, por tipo de deficiencia, 2000-2019



Fuente: Registro Nacional de Personas con Discapacidad

Los principales diagnósticos de daño se relacionan con las deficiencias motora, intelectual, visual, mental y auditiva. Durante el 2019 se han inscrito personas con diferentes diagnósticos de daño, destacando el diagnóstico de daño referido a la función motora, que afectó a 18 mil 534 personas inscritas en el RNPCD. Los diagnósticos de daño que se presentaron con mayor frecuencia fue otros trastornos que afectan la función musculoesquelética (27,6%), seguido del 22,3% que adolece de enfermedades que afectan la función musculoesquelética, así como un

19,7% que padece de síndromes paralíticos y un 13,8% de traumatismos que afectan la función músculo-esquelética. En cambio, los diagnósticos de daño menos frecuentes se presentaron en las personas con malformación congénita que afecta la función musculoesquelética (7,4%), deformidades adquiridas (5,7%), secuelas de poliomielitis (2,0%) y neuropatías (1,5%).

Tabla N°05

Población inscrita en el registro nacional de la persona con discapacidad por tipo de deficiencia según región, 2000 – 2022

Región	Total		Tipo de deficiencia															
			Intelectuales		Otras deficiencias psicológicas		Del lenguaje		De la audición		De la visión		Viscerales y otras especiales		Músculo esqueléticas		Generalizadas, sensitivas y otras	
			Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
Total	334 778	100.0	113 363	33.9	23 211	6.9	16 560	4.9	34 346	10.3	44 385	13.3	57 665	17.2	95 490	28.5	132 932	39.7
Amazonas	8 676	100.0	2 547	29.4	561	6.5	385	4.4	1 231	14.2	1 332	15.4	1 138	13.1	2 604	30.0	5 074	58.5
Áncash	10 764	100.0	3 897	36.2	685	6.4	326	3.0	1 042	9.7	1 349	12.5	1 816	16.9	2 843	26.4	4 196	39.0
Apurímac	8 325	100.0	2 072	24.9	459	5.5	570	6.8	977	11.7	1 322	15.9	1 444	17.3	3 177	38.2	3 604	43.3
Arequipa	12 363	100.0	3 995	32.3	862	7.0	1 406	11.4	1 310	10.6	1 797	14.5	2 407	19.5	3 420	27.7	5 396	43.6
Ayacucho	9 132	100.0	2 830	31.0	612	6.7	486	5.3	1 045	11.4	1 469	16.1	1 153	12.6	3 183	34.9	4 018	44.0
Cajamarca	17 549	100.0	6 147	35.0	929	5.3	706	4.0	2 470	14.1	2 390	13.6	2 212	12.6	4 976	28.4	6 113	34.8
Callao	11 771	100.0	4 397	37.4	1 049	8.9	368	3.1	990	8.4	1 097	9.3	2 192	18.6	2 952	25.1	4 572	38.8
Cusco	18 977	100.0	5 148	27.1	1 112	5.9	1 655	8.7	2 581	13.6	4 073	21.5	3 055	16.1	7 482	39.4	7 617	40.1
Huancavelica	7 796	100.0	1 839	23.6	243	3.1	162	2.1	1 223	15.7	1 558	20.0	1 267	16.3	2 334	29.9	2 830	36.3
Huánuco	10 351	100.0	2 797	27.0	634	6.1	544	5.3	1 024	9.9	1 692	16.3	1 404	13.6	3 594	34.7	4 824	46.6
Ica	9 240	100.0	3 374	36.5	532	5.8	594	6.4	830	9.0	955	10.3	1 411	15.3	2 586	28.0	3 687	39.9
Junín	11 506	100.0	3 420	29.7	429	3.7	454	3.9	1 218	10.6	1 619	14.1	1 444	12.5	3 340	29.0	4 498	39.1
La Libertad	15 370	100.0	6 152	40.0	1 119	7.3	1 820	11.8	1 520	9.9	1 750	11.4	3 284	21.4	4 973	32.4	5 478	35.6
Lambayeque	9 323	100.0	3 982	42.7	438	4.7	304	3.3	911	9.8	1 061	11.4	2 265	24.3	2 013	21.6	3 456	37.1
Lima Metropolitana 3/	84 746	100.0	33 841	39.9	9 471	11.2	3 533	4.2	7 563	8.9	7 830	9.2	15 161	17.9	19 792	23.4	30 106	35.5
Lima Provincias 4/	10 092	100.0	3 856	38.2	665	6.6	281	2.8	816	8.1	980	9.7	1 935	19.2	2 667	26.4	3 747	37.1
Loreto	5 760	100.0	1 718	29.8	255	4.4	154	2.7	415	7.2	747	13.0	1 227	21.3	1 570	27.3	2 643	45.9
Madre De Dios	1 605	100.0	506	31.5	76	4.7	135	8.4	152	9.5	244	15.2	278	17.3	575	35.8	617	38.4
Moquegua	2 631	100.0	690	26.2	261	9.9	92	3.5	278	10.6	475	18.1	497	18.9	990	37.6	1 145	43.5
Pasco	6 372	100.0	1 633	25.6	242	3.8	180	2.8	794	12.5	1 420	22.3	1 198	18.8	2 077	32.6	2 500	39.2
Piura	23 523	100.0	7 777	33.1	1 041	4.4	1 028	4.4	2 178	9.3	3 348	14.2	4 433	18.8	6 258	26.6	10 600	45.1
Puno	14 317	100.0	3 064	21.4	466	3.3	353	2.5	1 566	10.9	2 217	15.5	1 384	9.7	5 094	35.6	6 088	42.5
San Martín	10 400	100.0	3 311	31.8	389	3.7	303	2.9	963	9.3	1 564	15.0	1 861	17.9	2 731	26.3	3 793	36.5
Tacna	3 634	100.0	1 174	32.3	250	6.9	63	1.7	254	7.0	528	14.5	458	12.6	852	23.4	1 567	43.1
Tumbes	6 180	100.0	1 819	29.4	325	5.3	509	8.2	641	10.4	995	16.1	1 686	27.3	1 922	31.1	3 174	51.4
Ucayali	4 338	100.0	1 364	31.4	103	2.4	149	3.4	347	8.0	568	13.1	1 051	24.2	1 481	34.1	1 572	36.2

Fuente: Registro Nacional de Personas con Discapacidad

La Encuesta Nacional Especializada sobre Discapacidad – ENEDIS, señala que 5.2% de personas en territorio peruano tiene alguna discapacidad; en virtud a dicha prevalencia, para el año 2022 reportó que el departamento de Cusco cuenta con 7482 personas con discapacidad músculo-esquelética. Siendo el departamento de Cusco el tercero con mayor número de personas con este tipo de deficiencia, solamente después de Lima y Piura.

Así también se aprecia que en el departamento de Cusco hay 4073 personas con discapacidad visual, siendo el segundo departamento con mayor número, estando solamente después de Lima Metropolitana.

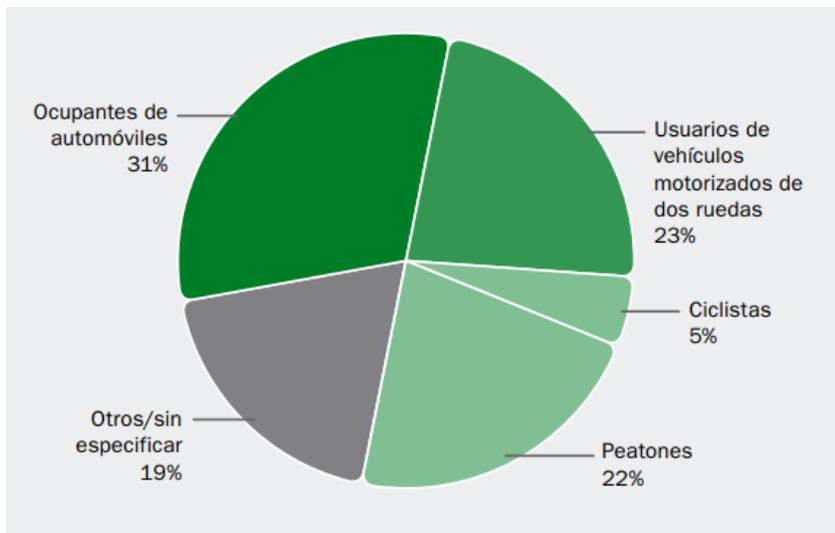
Al respecto es importante tener en cuenta estas cifras para que el estado atienda adecuada y eficientemente las necesidades de desplazamiento peatonal de este grupo social en los espacios públicos de la ciudad del Cusco.

2.3. EL PEATÓN COMO SUJETO DE DERECHOS

La declaración Universal de los Derechos Humanos, ampara los derechos del peatón, en la primera parte del artículo treceavo inciso primero, cuando dice “Toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un estado”. Si bien este artículo está relacionado estrechamente al hecho de que un ciudadano extranjero circule libremente en el territorio de un determinado país, estos derechos también pueden ser limitados por mandato legal y no solamente en el caso de ciudadanos extranjeros, como señalé líneas arriba, sino, también a ciudadanos nacionales de un país determinado, ello, cuando sea necesario proteger la seguridad nacional, para resguardar el orden público, resguardar los derechos y libertades de terceros, o resguardar la salud como viene sucediendo en los toques de queda establecidos por el estado.

Los derechos del peatón pueden ser limitados por los motivos que se expusieron en el párrafo anterior. Sin embargo, también pueden ser limitados cuando no se cuenta con condiciones que brinden seguridad en la protección de la vida, salud e integridad física y moral de una persona, como peatón.

En el mundo durante el 2010, fallecieron un estimado de 273 000 peatones por accidentes de tránsito, lo que representa más o menos un 22% del total de las muertes por accidentes de tránsito. La mortalidad peatonal lamentablemente se ha distribuido como sigue: La mayor proporción de peatones fallecidos respecto a los demás usuarios de la vía pública corresponde a la Región de África (38%), y la menor a la Región Asia Sudoriental (12%) (Organización de las Naciones Unidas, 2013).

Figura N°04**Muertes mundiales por accidentes de tránsito por categoría de usuario de la vía pública, 2010***Fuente: Organización Mundial de la Salud, Seguridad Peatonal*

2.3.1. La Organización de las Naciones Unidas

La Organización de las Naciones Unidas, a través de organismos como la Organización Mundial de la Salud; de programas como ONU HABITAT y del desarrollo de los Objetivos de desarrollo sostenible; informa a las instancias decisorias y profesionales, como también a la población en general, el trabajo que viene desarrollando para disminuir los índices de mortalidad en los espacios públicos, con especial tratamiento de la seguridad peatonal y el cumplimiento de los objetivos de desarrollo sostenible, para lograr un desarrollo equitativo de los pobladores de las ciudades.

En el mundo por cada 100 personas fallecidas en accidentes de tránsito 22 son peatones. En tanto que en América Latina de 100 personas fallecidas en accidentes de tránsito, 23 son peatones.

Tabla N°06

Proporción de muertes por accidentes de tránsito en el mundo, por categorías de usuarios de diversos modos de transporte, 2010

Regiones de la Organización Mundial de la Salud		Road users (%)				
		Ocupantes de automóviles	Usuarios de vehículos motorizados de 2 o 3 ruedas	Ciclistas	Peatones	Otros/sin especificar
África	IB	35	11	7	38	9
	IM	51	4	4	37	4
	Todos	43	7	5	38	7
Las Américas	IM	31	16	3	27	23
	HIC	70	13	2	12	3
	Todos	42	15	3	23	17
Mediterráneo Oriental	IM	36	14	3	28	19
	HIC	63	3	2	27	5
	Todos	37	14	3	28	18
Europa	IB	32	0	2	26	40
	IM	52	7	3	32	6
	HIC	49	19	7	19	6
	Todos	50	12	4	27	7
Asia Sudoriental	IB	25	19	6	34	16
	IM	15	34	4	11	36
	Todos	15	33	4	12	36
Pacífico Occidental	IB	12	66	4	12	6
	IM	22	38	8	24	8
	HIC	33	18	10	33	6
	Todos	23	36	8	25	8
Total Mundial	IB	31	15	6	36	12
	IM	27	25	4	22	22
	HIC	56	16	5	18	5
	Todos	31	23	5	22	19

Nota: Para la clasificación de los países en función de su ingreso bruto per cápita se han empleado los datos de 2010 y el método del Atlas del Banco Mundial, a saber: países con ingresos bajos (IB) = US\$ 1005 o menos; países con ingresos medianos (IM) = entre US\$ 1006 y US\$ 12 275; países con ingresos altos (IA) = US\$ 12 276 o más.

*No todos los países facilitaron estos datos en la encuesta.

Fuente: Organización Mundial de la Salud, Seguridad Peatonal

2.3.1.1. Los Derechos Humanos del Peatón

Desde una perspectiva de derechos humanos los derechos del peatón están comprendidos dentro de los derechos de primera, segunda y tercera generación. En lo que concierne al presente trabajo de investigación los derechos del peatón están vinculados y contenidos en el derecho a la vida y el derecho a la libertad en su sentido más amplio.

2.3.1.1.1. Derechos de Primera Generación

Las libertades fundamentales y derechos civiles y políticos de las personas naturales en el ejercicio de su derecho a la vida y la libertad de tránsito por los espacios públicos de un determinado lugar deben ser ejercidos bajo el amparo de las fuentes del derecho y la prelación normativa existente. De tal modo que cuando un peatón en pleno ejercicio de su libertad de tránsito se desplace por el espacio público, lo haga sin temor a que se vulnere su integridad física, su salud ni mucho menos su vida.

En nuestro marco normativo nacional nuestra Constitución Política de 1993, enlista en número clausus el derecho a la vida, integridad física, libre desarrollo y bienestar, a transitar y reunirse libremente, contenidos en el artículo 2 incisos 1, 11 y 12. De modo tal que estando, estos derechos humanos, contenidos en nuestra Carta Magna, es obligación del estado así como de todo ciudadano y todo ser humano, garantizar el ejercicio de estos derechos; el estado, por su parte, construyendo espacios públicos y equipándolos de mobiliario urbano que además de satisfacer las necesidades del peatón, lo haga brindando seguridad, de forma tal que exista relación entre una seguridad percibida y una seguridad real, para que haya ausencia de lesividad a la vida, el cuerpo, la salud, al derecho a la libertad de tránsito, y a la libertad de reunión; que están comprendidos en los derechos de primera generación. Y por parte de los ciudadanos; respetando irrestrictamente los derechos humanos de primera generación.

2.3.1.1.2. Derechos de Segunda Generación

Los derechos económicos, sociales y culturales, son aquellos que procuran la calidad de vida humana, en ese sentido el Estado se ve obligado a satisfacer las necesidades del peatón a través de la prestación de servicios públicos. Es así que mediante lo establecido en Constitución Política del Perú en su artículo 7, el estado garantiza la protección de la salud del peatón, cuando

éste pudiera haber sufrido algún atentado contra su salud, vida o integridad física, el estado garantiza la protección de su salud a través de la ley General de Salud, Ley N° 26842, y este a su vez, a través del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, el cual opera solo hace 24 años atrás, protegiendo únicamente la vida, integridad física y la salud de las personas involucradas en un accidente de tránsito, pudiendo ser muchas veces peatones.

2.3.1.1.3. Derechos de Tercera Generación

En lo que respecta a los derechos humanos del peatón, y el significado de los derechos de tercera generación, se tiene que éste está vinculado con el derecho a la libertad de transitar, contenido en los derechos humanos de primera generación. Y que en su relación con éste se tenga el derecho a la libertad de transitar en paz; es decir, que las personas naturales en pleno ejercicio de sus derechos civiles y políticos tengan la facultad de desplazarse por los espacios públicos de la ciudad del Cusco, sin estar alerta a que puedan vulnerar su derecho al libre desplazamiento.

Así también los derechos humanos de tercera generación contienen el derecho a gozar de un medio ambiente sano, este derecho cobró especial importancia a partir del cambio climático, es por ello que en el año 1992 y a iniciativa de la Organización de las Naciones Unidas se ha venido realizando la denominada Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, hasta diciembre del 2023, hubo veintiocho Conferencias. Así también se han organizado Acuerdos para tomar acciones sobre el cambio climático. Tales son el Acuerdo de París en el año 2015. Donde los países participantes establecen compromisos para mejorar las condiciones climáticas en el mundo; tales como, la reducción de las emisiones de carbono para el 2030, la reducción de gases de efectos invernadero en un 43% para el 2030 y un 60% para el año 2035; estos acuerdos fueron tomados en la última COP, llevada a cabo en los Emiratos Árabes unidos. En lo relacionado a las emisiones de carbono, estos son producidos en su

mayoría por el parque automotor en los espacios públicos de las ciudades, siendo así es importante que nuestro país adopte las medidas necesarias para cumplir los acuerdos de la COP28 y que de esta manera las personas gocemos de un medio ambiente sano, y no solamente en los espacios públicos que es donde sufrimos en carne propia las consecuencias del calentamiento global, sino también al interior de nuestras viviendas.

2.3.1.2. Los objetivos de Desarrollo Sostenible

El año 2015, la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó la “Agenda 2030” para el desarrollo sostenible, en la que se establece una visión transformadora hacia la sostenibilidad económica, social y ambiental de los 193 países miembros de la ONU; es así que mediante 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible, que constituyen una herramienta de planificación y seguimiento para los países, se busca lograr que las ciudades de América Latina y el Caribe erradiquen la pobreza extrema, entre otros; con relación al tema de investigación, se tengan ciudades sostenibles.

Con relación al tema de investigación, se tiene que el problema objeto de la presente se encuentra estrechamente vinculado con el Objetivo de Desarrollo Sostenible N° 11, denominado, “Ciudades y Comunidades Sostenibles”, cuya finalidad es hacer que las ciudades y los asentamientos humanos sean incluyentes, seguros y resilientes.

En efecto, existen muchas dificultades para que exista un crecimiento en la empleabilidad y lograr la prosperidad sin ejercer presión sobre el medio y los recursos, y que estos, consecuentemente brinden calidad de vida a las personas.

Uno de los problemas con mayor incidencia en las ciudades es la congestión vehicular, lo que genera que los derechos de los peatones sean transgredidos, de diversas formas.

Una pequeña muestra de la congestión vehicular la encontramos en los datos proporcionados por la compañía privada Tomtom Traffic Index, que tras años proporciona un ranking del nivel de congestión de las ciudades en el mundo, como a continuación vemos.

Tabla N°07

Ciudades más congestionadas del mundo

TOMTOM		Traffic Index 2019		
#	World rank	City	Country	Congestion level
1	1	Bengaluru	India	71%
2	2	Manila	Philippines	71%
3	3	Bogota	Colombia	68% ↑ 5%
4	4	Mumbai	India	65% - 0%
5	5	Pune	India	59%
6	6	Moscow region (oblast)	Russia	59% ↑ 3%
7	7	Lima	Peru	57% ↓ 1%
8	8	New Delhi	India	56% ↓ 2%
9	9	Istanbul	Turkey	55% ↑ 2%
10	10	Jakarta	Indonesia	53% - 0%
11	11	Bangkok	Thailand	53% - 0%
12	12	Kyiv	Ukraine	53% ↑ 7%
13	13	Mexico City	Mexico	52% - 0%
14	14	Bucharest	Romania	52% ↑ 4%
15	15	Recife	Brazil	50% ↑ 1%

Fuente: Diario Gestión

Si bien el cuadro muestra las 15 primeras ciudades más congestionadas, denominando así a las ciudades cuyo nivel de congestión es el más alto, siendo este el tiempo de viaje adicional que

los conductores pasan atrapados en el tráfico; podemos observar que la ciudad de Lima, se ubica en séptimo lugar. Sin embargo, la ciudad del Cusco no se encuentra dentro de las 416 ciudades, que forman parte de este ranking, pero que en un futuro podría llegar a formar parte del ranking de las ciudades más congestionadas.

Es por ello que la ONU, mediante el ODS N° 11, se proyecta, (Unidas O. d., Nueva Agenda Urbana, 2017) entre otros:

De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.

(Ministerio de Telecomunicaciones y de la Sociedad - Ecuador, 2019) De aquí a 2030, reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo.

De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.

Apoyar los vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales fortaleciendo la planificación del desarrollo nacional y regional; mediante el indicador proporción de población residente en ciudades que aplican planes de desarrollo urbano

y regional que integran las proyecciones demográficas y las necesidades de recursos, desglosada por tamaño de ciudad.

El acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad (Ministerio del Ambiente, 2016).

De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países (Ministerio del Ambiente, 2016).

Respecto al progreso del Congreso de la República, en cuanto a su función legislativa, el programa de las Naciones Unidas para el desarrollo realizó un conteo normativo de aquellas leyes publicadas relacionadas con los Objetivos de Desarrollo Sostenible con el propósito de conocer cómo el Congreso se ha vinculado con los temas que sugiere abordar los ODS para contribuir a alcanzar el desarrollo sostenible al año 2030 (Artica Martinez, 2018). Con relación al ODS “Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”, se promulgaron 64 leyes, de ellas 39 se vinculan de manera directa con el ODS 11 y otras 25 de manera indirecta (Artica Martinez, 2018). Sin embargo, la mayoría son de carácter declarativo, en su mayoría de la Comisión de Cultura, Leyes que declaran de interés nacional y necesidad pública la restauración, conservación y puesta en valor de sitios arqueológicos, relacionados también con la geopolítica e historia. Salvo la ley 30433 “Ley que modifica la Ley 29830, Ley que promueve y regula el uso de perros guías por personas con discapacidad visual” (Artica Martinez, 2018), en lo que concierne al medio ambiente la ley 30552 “Ley que modifica el cuarto párrafo del artículo

53 y el artículo 81 del Decreto Legislativo 1278, Decreto Legislativo que aprueba la ley de gestión integral de residuos sólidos”.

2.3.1.2.1. El Derecho a la Ciudad Sostenible

El derecho a la ciudad sostenible aborda dos conceptos; el derecho a la ciudad, que a su vez comprende los derechos a usar, disfrutar, desplazarse, educación de calidad, centros de salud adecuados, transporte público accesible, recogida de basuras, seguridad y buena calidad del aire, el derecho a la libertad de tránsito, entre otros; todos ellos ejercidos en el espacio público, infraestructura pública y privada que forma parte de la estructura de una sociedad organizada a la que denominamos ciudad.

El segundo concepto es lo concerniente a la sostenibilidad o sustentabilidad, y para ello es necesario volver en el tiempo al año 1987, donde Gro Harlem Bruntland, política noruega, quién en el marco de la Asamblea General de la Organización de la Naciones Unidas, desarrolló dicho concepto como: “Aquel que satisface las necesidades del presente sin comprometer las necesidades de las futuras generaciones”, por lo que se le dio la denominación de informe Bruntland o también llamado informe “Nuestro Futuro”.

El informe Bruntland surgió con la idea de alertar las consecuencias negativas causadas al medio ambiente y su repercusión en el desarrollo económico y la globalización, para contrarrestarlas en el tiempo desde una perspectiva global.

Ya en el año 2015 la Asamblea General de las Naciones Unidas fija como directriz los Objetivos de Desarrollo Sostenible, proyectando la consecución de sus fines a través de la Agenda 2030. Desarrollando diecisiete propósitos para lograr las mejoras enfocadas en el goce de los

derechos civiles y políticos; económicos, sociales y culturales; y por supuesto los derechos culturales y medio ambientales. Todos ellos dentro del marco de desarrollo sustentable.

Siendo así, si bien la Ley N°31199, ley de gestión y protección de los espacios públicos contempla en si el derecho a la ciudad como uno de sus principios sería importante modificar el artículo 2 de la Constitución Política del Perú, incluyendo el derecho a la ciudad, de modo tal que se reconozca el postulado del derecho a una ciudad sostenible, lo que constituiría un gran avance en el ordenamiento jurídico del Perú y un gran sustento de los derechos fundamentales del peatón; sin embargo, no es una necesidad primordial en tanto que nuestra el artículo 3 de nuestra Carta Magna tiene una interpretación en *númerus apertus*.

Para efectos de este trabajo de investigación, es importante abordar los conceptos de ordenamiento ambiental y territorial sostenible y consecuentemente el concepto de ordenamiento y planificación urbana sostenible, que en nuestro país están contenidos en la ley general del medio ambiente, ley N° 2861.

2.3.1.3. ONU HABITAT

ONU HABITAT, es el organismo de las Naciones Unidas que tiene la misión de promover el desarrollo sostenible de asentamientos humanos y tiene los objetivos proyectar ciudades y asentamientos humanos bien planificados, bien gobernados y eficientes, con viviendas, infraestructura y acceso universal, empleo, y servicios básicos como agua, energía y saneamiento de (Organización de las Naciones Unidas, Nueva Agenda Urbana, 2017). Ayudando a las poblaciones de escasos recursos de las zonas urbanas, a transformar las ciudades en lugares más seguros, saludables y verdes, adoptando enfoques centrados en las personas.

Así también este organismo interactúa con otras instituciones públicas y privadas que coadyuvan en el cumplimiento de sus objetivos. Es así que el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, ITDP, idea principios que organicen y guíen el transporte en la vida urbana.

2.3.1.3.1. La Nueva Agenda Urbana

La Nueva Agenda Urbana, representa el trabajo plasmado por más 197 estados participantes, representantes de gobiernos locales, expertos en políticas, 40 agencias de las Naciones Unidas, 1100 Organizaciones privadas y gubernamentales - ONGs, entre otros. Todos con el ideal de lograr un futuro mejor y más sostenible, donde exista igualdad en el goce de los derechos y acceso a los beneficios y oportunidades que las ciudades nos brindan.

Fue aprobada en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III) celebrada en Quito, Ecuador, el 20 de octubre de 2016, refrendado por la ONU.

La Nueva Agenda Urbana, introduce un enfoque científico para la planificación y gestión de ciudades, estableciendo normas y principios para su desarrollo y mejora en cinco áreas clave: políticas urbanas nacionales, legislación y normativas, planificación y diseño urbano, economía local y finanzas municipales, e implementación local. Donde confluyan y trabajen los tres niveles de gobierno, así como las organizaciones de la sociedad civil, el sector privado, y toda la familia humana. Incorporando la concatenación entre el desarrollo y la buena urbanización. Resaltando desarrollo de nuevas oportunidades de trabajo, y mejoras en los estándares de vida, que deberían incluirse en todas las políticas y estrategias de renovación urbana (Organización de las Naciones Unidas, 2017).

La Nueva Agenda Urbana y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, están conectadas de manera fundamental, sobre todo en el contenido del Objetivo 11, sobre las ciudades y comunidades sostenibles.

Es así como en el acuerdo N°113, Trabajar para adoptar, aplicar y ejecutar políticas y medidas dirigidas a proteger y promover activamente la seguridad peatonal y la movilidad en bicicleta con miras a obtener resultados generales en materia de salud, en particular la prevención de lesiones y enfermedades no transmisibles (Unidas O. d., Nueva Agenda Urbana, 2017)

El acuerdo N° 114-A, (Unidas O. d., Nueva Agenda Urbana, 2017) se conviene en promover Promoveremos el acceso de todos a unos sistemas de transporte terrestre y marítimo y de movilidad urbana que sean seguros, asequibles, accesibles y sostenibles y tengan en cuenta las cuestiones de edad y género (...) el apoyo a:

Un crecimiento significativo de las infraestructuras de transporte público accesibles, seguras, eficientes, asequibles y sostenibles, así como opciones no motorizadas como la circulación peatonal y en bicicleta, a las que se dará prioridad frente al transporte motorizado privado.

El acuerdo N° 118, (Unidas O. d., Nueva Agenda Urbana, 2017) se conviene en alternar a los gobiernos nacionales, sub nacionales y locales a que desarrollen y amplíen los instrumentos de financiación, permitiéndoles mejorar su infraestructura y sistemas de transporte y movilidad, como los sistemas de transporte público rápido, los sistemas integrados de transporte, los sistemas aéreos y ferroviarios, las infraestructuras seguras, suficientes y adecuadas para peatones y ciclistas y las innovaciones tecnológicas en los sistemas de transporte y tránsito, a fin de reducir la congestión y

la contaminación y de mejorar la eficiencia, la conectividad, la accesibilidad, la salud y la calidad de la vida.

En conclusión; las dimensiones centrales de la Nueva Agenda Urbana están enfocadas en generar sostenibilidad social, económica, ambiental y espacial. Sostenibilidad social, a través del desarrollo de capacidades que fortalezcan los grupos apartados de la sociedad, la igualdad entre varones y mujeres, la planificación de población que haya migrado a nuestro país, población minoritaria conformada por campesinos y nativos y personas con discapacidad, así como la planificación sostenible de acuerdo con los distintos grupos etarios. Sostenibilidad económica, a través del desarrollo laboral en los distintos grupos. Sostenibilidad ambiental; promoviendo el equilibrio biológico y ecosistémico, la resistencia y adaptación al cambio climático así como atenuación de la contaminación ambiental. Sostenibilidad espacial, dentro de la que se encuentra el tema materia de la presente investigación, con relación a la mejora de la administración de la densidad urbana en los espacios públicos.

2.3.1.3.2. Los ocho principios del transporte en la vida urbana

(ITDP, 2020) El Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, ITDP, propone ocho principios relacionados con el transporte y el desarrollo urbano para lograr ciudades más sustentables y con mayor calidad de vida.

Estos son caminar, pedalear, conectar, transportar, mezclar, compactar, densificar y cambiar. Ello con la finalidad de que se promueva barrios y ciudades en los que se promueva la caminata, el uso de ciclovías, crear calles sin autos, callejones y caminos verdes para promover viajes no motorizados.

Mezclar; es decir, planificar para darle un uso mixto los suelos, donde exista un balance entre espacios públicos y la propiedad privada, con espacios abiertos accesibles y seguros. Compactar, localizar viviendas y centros de trabajo a distancias cortas. Así como promover cambios en el uso de la vía, como por ejemplo cobrar por el uso de la vía pública que es usada como estacionamiento.

2.3.1.3.3. Calles compartidas para reducir accidentes

(HABITAT, 2019) La distribución en las calles de automóviles, camiones, motos, ciclistas y peatones puede reducir el número de accidentes. Es decir, de acuerdo con el rol que cumpla la persona en un espacio público, cada quien está obligada a prestar máxima atención en lo que suceda en el espacio público para no colisionar, de esta manera se reduce el número de accidentes de tránsito y consecuentemente el número de víctimas

De acuerdo con HABITAT el tránsito mixto en los espacios públicos podría contribuir en la disminución de accidentes de tránsito, dentro de ellos los atropellos a peatones. De modo tal que, sobre todo ciclistas y peatones, prestarían más atención al entorno para garantizar su seguridad.

2.3.1.4. La Organización Mundial de la Salud

(Organización de las Naciones Unidas, 2013) Cada año, en todo el mundo, más de 270 000 peatones pierden la vida en la vía pública. Como parte de las actividades humanas en un entorno urbano, algunas personas que al salir de casa se convierten en peatones nunca vuelven. En una escala mundial de acuerdo con lo señalado en el Manual de Seguridad Vial los peatones representan el 22% del total de defunciones por siniestros viales, alcanzando en algunos países a un 66%. Además, otro porcentaje de peatones sufren lesiones graves o leves, muchas de ellas irreversibles a causa de accidentes relacionados con el tránsito.

2.3.1.5. La Convención internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad

La Convención internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad, aborda el tema de investigación en sus artículos 09, sobre la accesibilidad; artículo 19 sobre el derecho a vivir de forma independiente y ser incluido en la comunidad; y el artículo 20 sobre la movilidad personal (Doig Godier, 2010).

La Convención internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad, aborda el tema de investigación en su artículo noveno “Accesibilidad”. Refiere que las personas con discapacidad pueden vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, donde el Estado tomará las medidas necesarias para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, al entorno físico, al transporte, y a los servicios públicos, entre otros.

Así también se aborda los derechos del peatón en los espacios públicos en el artículo décimo noveno de la Convención internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad, “Derecho a vivir de forma independiente y ser incluido en la comunidad”. Dice: Las personas con discapacidad tienen derecho a que el diseño de las estructuras y su fabricación, así como los servicios públicos construidos para la población en general, estén adaptados idóneamente, para que puedan ser usados igual que sus demás congéneres.

Y el artículo veinte de la Convención internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad, refiere que los estados parte adoptarán medidas efectivas para asegurar que las personas con discapacidad gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible. Entre ellas facilitar la movilidad de las personas con discapacidad en la forma y en el momento que deseen a un costo asequible. En la realidad cusqueña y nacional se puede ver que los medios de transporte público en cumplimiento de la ley Ley 26271, por la cual las personas con discapacidad severa puedan usar el transporte urbano e interurbano de manera gratuita.

2.3.2. Legislación Comparada

La “*CARTA EUROPEA DE LOS DERECHOS DEL PEATÓN*” aprobada por el Parlamento Europeo, el 12 de octubre de 1988. Esta carta está estructurada en ocho derechos de los peatones, enfocados fundamentalmente en la relación existente entre el peatón y la protección del medio ambiente, para su disfrute; el derecho de los peatones discapacitados y su accesibilidad a los espacios públicos; en la priorización del peatón sobre los vehículos, en el diseño de las ciudades; y la difusión de información sobre los derechos del peatón por parte del gobierno.

Por su parte Los Estados Unidos de México, también cuenta con la Carta Mexicana de los Derechos del peatón, promovida por La Liga Peatonal, organización no gubernamental cuyo objetivo es transformar las calles de la ciudad de México, mediante dos estrategias; una política y una social, trabajando de la mano con los gobiernos y la sociedad civil.

Al respecto el Consejo municipal de la ciudad de Santa Fe de Vera Cruz en el año 2002, creó el Programa Urbanístico, “Santa Fe, Ciudad del Peatón”, por el cual regula los derechos de los peatones en función al uso que las personas le dan a los Espacios Públicos, mediante la creación del Código de Seguridad del Peatón en el municipio de Santa Fe, en Colombia.

La Organización Mundial de la Salud – OMS, crea el día mundial del Peatón, fijando como fecha para este acontecimiento el 17 de agosto de cada año, ello en virtud de que en esta fecha del año 1897 ocurrió el primer accidente de tránsito en Londres, Inglaterra, donde falleció a consecuencia de ello la joven Bridget Driscoll. Desde entonces la OMS ha sumado esfuerzos con el propósito de garantizar un tránsito mucho más seguro para los peatones.

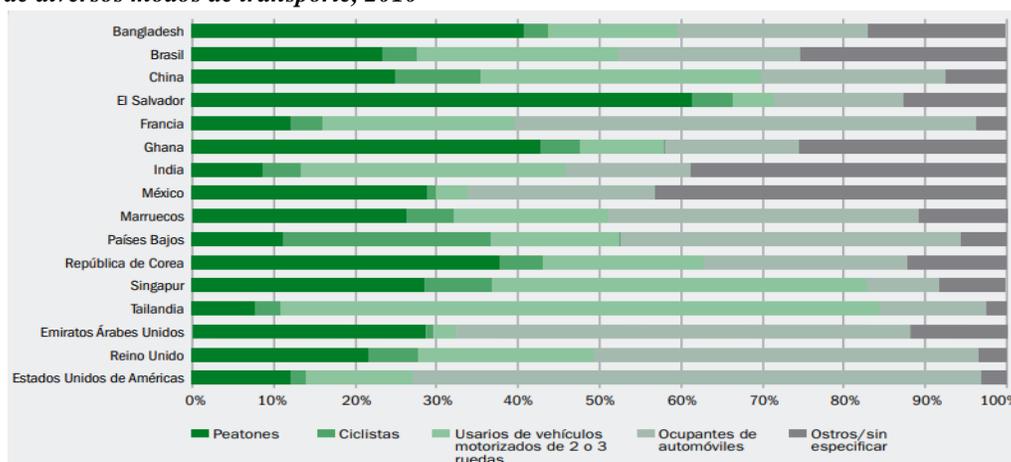
En países como Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Costa Rica, México, Paraguay y Venezuela, el tema más cercano a tener en el peatón un centro de imputación de derechos y que por tanto se tenga una declaración de sus derechos; se ven reflejados en leyes que regulan el

tránsito vehicular, y que, por antonomasia, regulan someramente los derechos y las obligaciones del peatón, en función de las normas, leyes y códigos de tránsito vehicular.

La Unión Europea se encuentra en la urgente necesidad de mejorar la seguridad en las carreteras para los usuarios vulnerables, ciclistas y peatones, teniendo en cuenta en particular a los adultos mayores y a los niños. (MAPFRE) Emitió un informe que da respuesta a la siguiente interrogante ¿Es seguro caminar y montar en bicicleta en Europa? La respuesta ha sido preocupante reveló que al menos 51.300 peatones y 19.450 ciclistas han fallecido en las carreteras europeas entre 2010 y 2018. De este grupo la mitad fueron personas adultas mayores de 65 años, quienes tienen menos oportunidades para recuperarse de las lesiones graves que se pudieran sufrir.

Tabla N°08

Proporción (%) de muertes por accidentes de tránsito en determinados países, por categorías de usuarios de diversos modos de transporte, 2010



Fuente: Organización Mundial de la Salud

La figura muestra el porcentaje de muertes por accidentes de tránsito, por categoría de usuario de la vía pública, clasificando a estos últimos en: Peatones, ciclistas, usuarios de vehículos motorizados de 2 o 3 ruedas, ocupantes de automóviles y otros. Por ejemplo, el porcentaje de defunciones de peatones en Bangladesh, El Salvador, Ghana y la República de Corea es notablemente elevado, mientras que en los Países Bajos, Tailandia y los Estados Unidos de América la cifra disminuye (Organización de las Naciones Unidas, 2013).

2.3.2.1. España

Cada año en España se registran casi 10.000 atropellamientos de peatones, la mayoría dentro de zonas urbanas, de las cuales fallecen un centenar, según las estadísticas de la Dirección General de Tráfico. En torno al 15% de los atropellos graves o mortales ocurre en los pasos de peatones, de acuerdo con los datos brindados por la Fundación Mapfre.

La Monarquía Constitucional de España, no cuenta con una ley o norma específica que regule los derechos y obligaciones del peatón en los espacios públicos. Sin embargo, esta regulación se encuentra dispersa en normas emitidas por el Estado a través del Ministerio de Presidencia; el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana; Ministerio del Interior; Ministerio de Vivienda; algunas Comunidades Autónomas y Reales Decretos.

Las Comunidades Autónomas de Extremadura, Comunitat Valenciana, Región de Murcia, Illes Balears, y la Comunidad Foral de Navarra; entre los años 2009 y 2018; aprobaron normas de accesibilidad universal, tales como la Ley 9/2009 de 20 de noviembre; Ley 11/2014, de 9 de diciembre, Ley 4/2017, de 27 de junio; Ley 8/2017, de 3 de agosto. Toda ellas con el objeto de determinar las condiciones de facilidad de acceso universal en pro de la igualdad de opciones de desplazamiento de los peatones, la autonomía personal, la inclusión en la comunidad y la vida independiente de todas las personas y, en particular, de las personas con discapacidad. En cumplimiento de lo establecido por la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.

Por su parte la Comunidad Autónoma de Madrid, y de Cantabria, además de aprobar leyes sobre accesibilidad universal, regulan el desplazamiento de peatones con discapacidad visual para quienes sea necesaria la compañía y asistencia de perros guía.

En cuanto al medio ambiente, el Ministerio de la Presidencia, mediante Real decreto 102/2011, de 28 de enero; define y establece objetivos de calidad de aire, sobre concentraciones de químicos como; ozono, arsénico, dióxido de azufre entre otros. Estableciendo que estos deben ser evaluados, en todas las zonas y aglomeraciones, incluyendo calzadas de las carreteras donde exista acceso peatonal.

Mediante Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, el Ministerio de la Presidencia de España reguló los requisitos básicos de accesibilidad y no discriminación para el desplazamiento de los peatones con discapacidad, así como su acceso a los modos de transporte de peatones con discapacidad. Ordenando la construcción de itinerarios peatonales que conecten las zonas de uso exclusivo en los estacionamientos para las personas con discapacidad, con el resto de los espacios públicos. Así también que se considere la colocación de una franja de detección tacto-visual de acanaladura, de 120 centímetros de ancho con contraste cromático elevado en relación con las áreas de pavimento adyacentes, que el mobiliario urbano no obstruya el paso de las personas con discapacidad visual.

Real Decreto 1428/2003, del 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, del 2 de marzo. En su sección tercera se establecen las normas de comportamiento de los conductores respecto de los peatones, ciclistas y animales. El capítulo cuarto de la citada norma establece las obligaciones de los peatones.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de España, además de las normas que regulan el uso de la vía pública por la que atraviesan vehículos motorizados, también dirige su marco normativo en lo concerniente a los espacios públicos por donde circulan vehículos

ferroviarios. Es así como en cumplimiento de la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de mayo de 2016 sobre la seguridad ferroviaria se establecen normas que aprueban el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria; así también mediante Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, se regula la seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias, clasificando los pasos peatonales según su uso, en pasos de peatones, de peatones y ganado, y pasos vehiculares.

Respecto a las zonas de servicios de los puertos, la Autoridad Portuaria de Baleares, aprueba una ordenanza que regula la circulación por la zona de servicio, entre ellas la circulación peatonal. Por ejemplo, el capítulo III de la Resolución de 8 de octubre de 2020, determina las obligaciones y derechos de los peatones, las limitaciones a las que deben estar sujetas las personas que se desplacen en bicicletas, patines y sillas de ruedas. Así como las prohibiciones a las embarcaciones de hacer paradas en zonas de tráfico peatonal alto.

En Julio del 2021 el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de España, mediante Orden TMA/851/2021, de 23 de julio; elabora el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados. En ella se establecen condiciones básicas de accesibilidad, señalando las características de los pasos peatonales, vados peatonales, islas peatonales, la instalación de fuentes de agua potable vinculadas a los itinerarios peatonales. Detalla cuales son los elementos de protección peatonal, siendo estos; pasamanos, vallas y zócalos. Elementos de señalización e iluminación peatonal. Prevé la construcción de cabinas de aseo vestuarios y duchas exteriores. Plazas y aparcamientos para personas con discapacidad motriz. Accesos, paradas y marquesinas de espera del transporte público. Condiciones generales de comunicación y señalización en el itinerario peatonal. Señalización visual y acústica, así como pavimento táctil, como indicador

direccionales y guías, situados en zonas abiertas para dar continuidad al andar de las personas con discapacidad y limitaciones visuales.

El Ministerio del Interior mediante Real Decreto 13/1992, de 17 de enero. Aprueba el Reglamento General de Circulación, para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

El ministerio de Educación, Cultura y Deporte de España, por Real Decreto 115/2004, de 23 de enero, incluye en el currículo de educación primaria, educación peatonal, por la que se imparten hábitos de comportamiento y prudencia en el uso de la vía pública, así como identificar y saber utilizar normas básicas de circulación peatonal, ya sea en la carretera y en la ciudad.

El Ministerio de Vivienda de España, a través Real Decreto 173/2010, de 19 de febrero, el cual modifica el Código Técnico de la Edificación, aprobado por el Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, en materia de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad, establece soluciones en caso de que las puertas peatonales automáticas no funcionen por falta de suministro electrónico, por ejemplo en el caso de una puerta corrediza o plegable esta quede abierta o permita su apertura en el sentido de la evacuación mediante simple empuje. Así también establece parámetros para el mantenimiento de las puertas de uso peatonal en los espacios públicos.

El 01 de febrero de 2010 el Ministerio de Vivienda aprueba la Orden 561/2010 la cual desarrolla las normas técnicas sobre los requisitos básicos de accesibilidad y no discriminación para el desplazamiento y uso de los espacios públicos urbanizados y áreas de uso peatonal. Norma en la que define con precisión las áreas de uso peatonal, itinerario peatonal, fija las condiciones generales para la accesibilidad peatonal en esos espacios. Así también esta norma determina medidas de las mesas en los sectores de juego. Fija parámetros de uso en las playas urbanas.

Establece taxativamente que los elementos de urbanización o mobiliario urbano sean ubicados de modo que garanticen la seguridad del peatón, así como su accesibilidad y autonomía en su uso. En los artículos 11 al 14, se establecen las características con las que deben contar los pavimentos, vados vehiculares y rampas, los que no deben coincidir de ninguna manera con las áreas de uso peatonal.

El 17 de agosto del 2021, después de la declaración de la pandemia, por la Organización Mundial de la Salud, se aprueba la Orden TMA/892/2021 que, como parte del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España, adopta medidas modernas, que permitan realizar reformas estructurales para la modernización de la economía española, mediante cambios normativos e inversiones. Por la que se adjudicó 400 millones de euros para que las entidades locales diseñen sus ciudades transformando el transporte urbano y metropolitano para convertir sus localidades en zonas de bajas emisiones. Adoptando medidas destinadas a la transformación digital y sostenible del transporte público. Promoviendo la adaptación a los cambios climáticos de las vías, para que faciliten o hagan posible el desplazamiento de peatones climático que faciliten desplazamientos de movilidad a pie. Así como el refuerzo en la señalización e iluminación de los pasos peatonales, en zonas con peatones vulnerables como; instituciones educativas, centros gerontológicos y parques infantiles.

En algunas ciudades de España se está promoviendo el sistema Interlight al proporcionar luz e inteligencia artificial a las señales horizontales que se iluminan cuando los sensores detectan la cercanía de un viandante en un paso de peatones. Son pasos peatonales inteligente que se encienden con la presencia de peatones; cuya función es advertir a los conductores la presencia de peatones en la vía. Cabe resaltar que este sistema es usado en varias ciudades de España, Francia y México. Por citar un ejemplo, en España se tiene la esquina entre la avenida Daroca y la calle

Mateo García, cabe precisar que es una zona con poca iluminación, donde en el curso del día el paso peatonal es uno al que estamos acostumbrados ver, pero de noche cuando pasa un peatón el paso peatonal, valga la redundancia, se ilumina.

Otra ventaja de los Interlight en los pasos peatonales es la reducción de emisiones de CO2 de vehículos motorizados debido a que los vehículos no tendrán que detenerse necesariamente si no hay peatones.

2.3.2.2. Estados Unidos

Estados Unidos es un país que se va transformando continuamente en favor de la persona, en su andar por los espacios públicos. Ciudades como Nueva York, Chicago, Boston, Los Ángeles y Portland; han ido interviniendo sus espacios públicos con estructuras, mobiliario urbano o actividades sociales que proporcionen al peatón mayor confortabilidad, comodidad, seguridad y sostenibilidad.

El Parque Bryant en Nueva York, tiene una extensión de tres hectáreas y está situada frente a la Librería Pública, donde se instaló mesas y sillas para que las personas que visiten este parque experimenten mayor placer al hacer uso de este espacio público, de modo que las personas puedan comer, dialogar, y hasta arrendar juegos de mesa, para relajarse.

Otro estado que implementó, esta vez de juegos, sus parques, es Boston. Se instalaron juegos para adultos en la calle D, ésta está situada a un costado del Centro de convenciones y Exhibiciones de Boston.

En Portland existen organizaciones no gubernamentales que organizan, valga la redundancia, a los pobladores de algún barrio para realizar mejoras en los espacios públicos, como en plazas y parques.

Respecto al tránsito y los semáforos en Estados Unidos, estos solamente funcionan siendo activados por los peatones, presionando un botón que está ubicado en la estructura del semáforo.

Los Estados Unidos de América, no cuenta con leyes en materia urbanística, que regulen a todo el país, ello depende cada Estado

2.3.2.3. Brasil

Un referente de carácter internacional en Brasil, en mejoras de los espacios públicos, es Curitiba, capital del estado de Paraná, al sur de Brasil.

Las políticas públicas adoptadas por Curitiba están enfocadas en el esparcimiento para sus habitantes, para ello se crearon parques a las orillas de los ríos y lagunas, siendo estos presas de aguas de las lluvias y esto; a su vez, evitando las inundaciones en determinadas áreas de terreno en la ciudad. Con ello adoptaron también, políticas de preservación del medio ambiente y también promoviendo el reciclaje de la basura por parte de sus habitantes. Algo que se debe resaltar es que en lugares donde no hay acceso vehicular para los camiones de basura, la municipalidad promueve el intercambio de basura reciclada por alimentos. En cuanto a la educación el municipio estableció políticas de cuidado y preservación del medio ambiente a los estudiantes de las instituciones educativas, de modo tal que sean los niños los principales promotores del cuidado del medio ambiente.

En Curitiba, hay 33 áreas de conservación, con un total de 18. 400.000 metros cuadrados de áreas verdes y bosques, 120 Km de carriles de bicicleta que conectan los parques, 300 000 árboles en la vía pública que se están geo-referenciados para que pueda hacer un programa más adecuado de la poda y mantenimiento” (Fukuda Hayakawa, 2010).

Jaime Lerner, político brasileño, de profesión arquitecto y urbanista; gobernador del Estado de Paraná, realizó una labor muy destacada en el ámbito urbanista, siendo principal impulsor de la “Rede Integrada de Transporte”. Un sistema de transporte rápido de buses, cuyo desplazamiento lo realizan por las cinco principales avenidas de la ciudad, existiendo otros buses alimentadores para la eficiente prestación de un servicio público.

Pese al avance en las mejoras en los espacios públicos de Curitiba, cabe resaltar que no existen normas explícitamente relacionadas con los derechos del peatón.

2.3.2.4. México

En el 2018, se registraron en México un total de 12,877 accidentes de tránsito donde las víctimas fueron peatones, según datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). De los cuales el 75% fueron por causas imputadas a los conductores de los vehículos y el otro 15% por causas atribuibles al peatón.

El Gobierno de México, mediante la Comisión Nacional para el Uso Eficiente de la Energía - CONUEE, en el año 2017 realizó un estudio de conteos peatonales, con el objeto de cuantificar la demanda de la estructura peatonal, esto es, medir el volumen peatonal y determinar los sitios críticos de flujos peatonales que ameritan un estudio. Por otro lado, el CONUEE, también recopiló información sobre la seguridad peatonal considerando que son relevantes temas como la reducción de velocidad al momento de conducir por parte de los peatones así como determinar los espacios públicos usados por los peatones del resto del tránsito.

Así también la CONUEE, resalta la importancia del diseño de infraestructura de movilidad urbana para peatones. En el estudio concluyen que, ésta, mínimamente debe brindar; (CONUEE, 2017) “seguridad, confort y autonomía”, al peatón en los itinerarios peatonales.

Por su parte Los Estados Unidos de México, también cuenta con la Carta Mexicana de los Derechos del peatón, promovida por La Liga Peatonal, organización no gubernamental cuyo objetivo es transformar las ciudades en México, mediante dos estrategias, una política y una social trabajando de la mano con los gobiernos y la sociedad civil.

La Liga Peatonal asesora y/o propone proyectos específicos de política pública y promueve campañas, reflexiones, proyectos en calle, etc, a la sociedad civil; tales como:

Caminito de la Escuela, un proyecto centrado en el objetivo de salvar vidas de niños menores de 12 años que asisten a Centro de Desarrollo Integral (CENDIs), lo que en nuestro país equivale decir, colegios de educación primaria, a través de la participación ciudadana.

Cebratón, iniciativa ciudadana que promueve el pintado artístico en cruces peatonales para recuperar el espacio del peatón en los espacios públicos, así también crear conciencia en los administradores del Estado y peatones, a cerca de la significación de los cruces peatonales para plantear políticas públicas, con visión de mejoras urbanas, los derechos del peatón.

Puentes Antipeatonales, que anteponen el tráfico vehicular motorizado, fraccionandp el espacio público con la presencia de las vías rápidas, puentes peatonales desnivelados, los cuales fueron construidos con la finalidad de que los transeúntes se desplacen sin afectar el tráfico vehicular, implicando desgaste físico al peatón, incrementando su tiempo de desplazamiento con un diseño poco amigable para los peatones vulnerables socialmente, como son, niños, niñas personas adultas o personas con discapacidad; incumpliendo con su objetivo de salvar vidas, tal como lo establece la Universidad autónoma de México, al señalar que 26.68 % de los accidentes en la Ciudad de México ocurre a menos de 300 metros del 66.45 % de los puentes peatonales, por ende, la construcción de puentes antipeatonales tiene una lógica de ingeniería urbana que favorece el desplazamiento de los vehículos de automotores y no de prevención de lesiones.

Cabe resaltar que el único cuerpo normativo que regula de alguna manera los derechos del peatón, este es similar al TUO del reglamento Nacional de Tránsito del Perú.

En México los derechos del peatón son normados por el Reglamento de Tránsito de la ciudad de México. Precisando que cada Entidad Federativa cuenta con un reglamento de tránsito de acuerdo con su realidad.

2.3.2.5. Colombia

En Colombia el peatón y los derechos del peatón están contenidos en el Código Nacional de Tránsito Colombiano. Y al igual que en nuestro país, son regulados desde un enfoque del vehículo.

Colombia es el único país latinoamericano que regula los derechos del peatón desde 1999, en una declaración de derechos y deberes, ello en el distrito capital; es decir, en Santa Fé de Bogotá. Cuando mediante el acuerdo 38 de este año, se dictan normas que regulan los derechos y deberes del peatón. Este acuerdo consta de siete artículos, el artículo segundo y tercero enumeran los derechos y obligaciones del peatón. Este acuerdo se aplica en concordancia con la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre; el Acuerdo 079 de 2003, Código de Policía de Bogotá, D.C. y la Ley 1801 de 2016 Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana.

Sin embargo, si bien Colombia regula los derechos del peatón, es necesario precisar, una vez más que, esta regulación solo es para la en el distrito capital; es decir, en Santa Fé de Bogotá.

2.3.3. Legislación Nacional

Es importante precisar que los Derechos del Peatón, no fueron abordados desde una perspectiva jurídica, donde se creen, regulen, reconozcan, y mucho menos se modifiquen los derechos del Peatón.

El primer antecedente de mi investigación, un tanto cercano a abordar el problema objeto de investigación, es el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, creado mediante Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, publicado el 20 de Julio del 2009, que tiene por objetivo definir la normativa que establezca parámetros en la usanza de los espacios públicos terrestres, aplicados al desplazamiento de peatones, vehículos motorizados” (Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, 2014)

El segundo antecedente de mi investigación, lo constituye la tesis intitulada como, “Los Espacios Públicos en la Ciudad del Cusco” por Geishon Tupayachi Trujillo, quien presentó dicha investigación para optar el título profesional de licenciado en Antropología en la Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco.

Estando orientadas, sus principales conclusiones, a la inseguridad, insalubridad, contaminación y escasas de redes peatonales. Por otro lado, señala también que los espacios públicos de la ciudad del Cusco son poco funcionales lo que conlleva a la falta de interacción social y manifestación cultural, precisa que no han sido construidos en función de la dimensión humana, término que es utilizado por antropólogos para referirse a una persona natural, en tanto sostiene que se ha priorizado el transporte motorizado.

El tercer antecedente de mi investigación, lo constituye el trabajo desarrollado, desde una perspectiva del desarrollo Urbano en las Municipalidades, por la Municipalidad Distrital de San Isidro, provincia y departamento de Lima, denominado “Plan Urbano Distrital 2012-2022”.

La Constitución Política del Estado, en el inciso 6 del artículo 195°, establece que los Gobiernos Locales: “Promueven el desarrollo y la economía local, y la prestación de los servicios públicos de su responsabilidad, en armonía con las políticas y planes nacionales y regionales de desarrollo para: Planificar el desarrollo urbano y rural de sus circunscripciones, incluyendo la

zonificación, urbanismo y el acondicionamiento territorial (Congreso Constituyente Democrático, 1993). Respecto a los Servicios Públicos, no existe un concepto uniforme de su significado; por un lado: Hace referencia a la actividad administrativa realizada por el estado en favor del administrado o usuario. De otro lado tiene una connotación de contenido económico de carácter prestacional calificada como esencial por el estado y que podría ser gestionada por particulares. Es así como para el constitucionalista (Danós Ordoñez, 2008) citando a su vez a Elisenda Malaret; los servicios públicos para tener tal denominación es necesario que cumplan con lo siguiente: Que tengan una naturaleza esencial para la comunidad; la necesaria continuidad de su prestación en el tiempo; naturaleza regular, es decir que debe mantener un estándar mínimo de calidad y la necesidad de que su acceso se de en condiciones de igualdad.

2.2.3.1. Ley Orgánica de Municipalidades

La ley Orgánica de Municipalidades regula las funciones de las municipalidades provinciales y distritales, las cuales gozan de autonomía política, económica y administrativa.

Que, el artículo 73° de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, establece que: “Son facultades de los gobiernos locales planificar integralmente el desarrollo local y el ordenamiento territorial en el nivel provincial. Las municipalidades son responsables de promover e impulsar el proceso de planeamiento integral correspondiente al ámbito de su provincia, recogiendo las prioridades propuestas en los procesos de planeación de desarrollo local de carácter distrital (Congreso de la Republica, 2003).

Las funciones de las municipalidades en materia de vialidad, transporte público y tránsito, están contempladas el artículo 81 de la Ley 27972, en ella se distingue funciones específicas exclusivas y funciones específicas compartidas entre las municipalidades provinciales y distritales.

En ese entendido las municipalidades provinciales tienen como funciones específicas exclusivas normar, regular, planificar, supervisar: El servicio público de transporte terrestre urbano e interurbano de su jurisdicción, otorgamiento de licencias de conducir. En cuanto al tránsito de vehículos menores; normar, regular y controlar su circulación, tales como taxis, moto taxis, triciclos, y otros de similar naturaleza.

Normar, regular, organizar, instalar, mantener los sistemas de señalización y semáforos, así como regular el tránsito urbano de peatones y vehículos.

Todas las funciones específicas exclusivas tienen que ser ejercidas de conformidad con el reglamento nacional respectivo (Mállap Rivera, 2013)

Las funciones específicas compartidas de las municipalidades provinciales: controlar el cumplimiento de las normas de tránsito y las de transporte colectivo; con el apoyo de la Policía Nacional del Perú y sin perjuicio de las funciones sectoriales de nivel nacional que se deriven de esta competencia compartida, conforme a la Ley de Bases de la Descentralización.

Organizar la señalización y nomenclatura de vías, en coordinación con las municipalidades distritales, así como ocuparse de la instalación, mantenimiento y renovación de los sistemas de señalización de tránsito en su jurisdicción y establecer la nomenclatura de vías, en coordinación con las municipalidades distritales (Mállap Rivera, 2013)

Las funciones específicas compartidas de las municipalidades distritales son: Establecer la nomenclatura y señalización de calles y vías de acuerdo con la regulación provincial y en coordinación con la municipalidad provincial.

2.2.3.2. Decreto Supremo N° 004-2011-VIVIENDA

Mediante este Decreto Supremo se aprobó el (El Peruano E. P., 2011) Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano, el mismo que constituye el marco normativo para los procedimientos técnicos y administrativos que deben seguir las municipalidades a nivel nacional en el ejercicio de sus competencias en materia de planeamiento y gestión del suelo, acondicionamiento territorial y desarrollo urbano y rural. El artículo 13° del citado Cuerpo Normativo, define el Plan Urbano Distrital como “El instrumento técnico normativo mediante el cual se desarrollan disposiciones del PDM y del PDU en los distritos que pertenecen a Áreas Metropolitanas o a áreas conurbadas (Concejo Municipal de la Municipalidad Provincial de Cusco, 2016).

Que, el artículo 15° de la norma precitada, señala que corresponde a las Municipalidades Distritales la formulación y aprobación de su Plan Urbano Distrital.

En el Artículo 2°, se establece que corresponde a las municipalidades planificar su desarrollo integral, teniendo como línea base los planes y las políticas nacionales, sectoriales y regionales.

El Artículo 3° de la ley Orgánica de Municipalidades, Ley 27972; en materia de acondicionamiento territorial y desarrollo urbano y rural, contempla como instrumentos de trabajo, los Planes Urbanos: Existe un Plan de Acondicionamiento Territorial (PAT), un Plan de Desarrollo Metropolitano (PDM), Plan de Desarrollo Urbano (PDU), Plan Urbano Distrital (PUD) y un Esquema de Ordenamiento Urbano (EU), dentro de este último un Plan Específico (PE) y un Planeamiento Integral (PI).

El Artículo 13° de la ley Orgánica de Municipalidades, Ley 27972, regula el Plan Urbano Distrital. Define a este como el instrumento técnico-normativo mediante el cual se desarrollan disposiciones del Plan de Desarrollo Metropolitano y del Plan de Desarrollo Urbano, en los distritos que pertenecen a Áreas Metropolitanas o a áreas conurbadas (El Peruano, gob.pe, 2019).

Asimismo, en el Artículo 14° de la ley Orgánica de Municipalidades, Ley 27972, determina en cuanto al tema materia de investigación, que el Plan Urbano Distrital debe considerar los siguientes aspectos: La compatibilidad del Índice de Usos para ubicación de actividades urbanas en las zonas residenciales, comerciales e industriales del distrito. Los retiros de las edificaciones. La dotación de estacionamientos en zonas comerciales y residenciales. Las disposiciones relativas al ornato y mobiliario urbano (El Peruano, gob.pe, 2019)

2.2.3.3. Ley de Desarrollo Urbano Sostenible

(El Peruano, Búsquedas el Peruano, 2021) La ley N° 31313, Ley de Desarrollo Urbano Sostenible, que innegablemente encuentra su fundamento en los Objetivos de Desarrollo Sostenible, dentro de sus principios y enfoques orientadores de acondicionamiento territorial, versa sobre la garantía de acceso a las oportunidades que ofrece la ciudad, a través de una planificación urbana de las ciudades y centros poblados que alcancen y satisfagan las necesidades de desplazamiento de los peatones, implementando los espacios públicos con sistemas de transporte público, intermodal, accesible y asequible, con estrategias y medidas planificadas, infraestructura adecuada, que genere menores costos ambientales y que atienda las necesidades de edad, género y condición física de la ciudadanía (El Peruano, Búsquedas el Peruano, 2021). Asimismo, diseña y adapta la infraestructura y edificaciones según su nivel de exposición y vulnerabilidad ante eventos climáticos extremos, como es el caso del colapso de tuberías de aguas residuales ante el incremento

de las lluvias extremas en las principales avenidas de la ciudad del cusco de modo que Cusco llegue a ser una ciudad ambientalmente segura.

Por otro lado el artículo 11 de la citada ley promueve la Participación ciudadana efectiva en materia de acondicionamiento territorial y desarrollo urbano debiendo ser esta una participación efectiva, en materia de desarrollo urbano sostenible, siendo una condición de los procesos de toma de decisión de los Planes para el Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano, a través de la cual la ciudadanía, sin exclusión alguna, de manera individual o agrupada, interviene en las propuestas referidas a las actuaciones e intervenciones relacionadas con los componentes físicos, socioeconómicos, ambientales y perceptuales de los centros poblados urbanos y rurales que les afecten a ellos o a su entorno, con pertinencia cultural y lingüística, de manera articulada con los principios y directrices establecidos en la presente Ley (El Peruano, Búsquedas el Peruano, 2021). Sin embargo, en nuestra realidad no ocurre ello, siendo que la ciudadanía se encuentra desplazada al momento de tomar decisiones sobre los mejoramientos de transitabilidad de determinadas calles al momento de planificar y ejecutar las obras públicas que comprendan espacios públicos.

La Ley de Desarrollo Urbano Sostenible, también contempla dentro de su contenido, en específico, en su artículo 17, el derecho a la ciudad procurando la efectividad de su ejercicio, así como el derecho a habitar, utilizar, ocupar, producir, transformar, gobernar y disfrutar ciudades o centros poblados justos, y con ello los derechos del peatón que se desarrollan en este tema de investigación, también al ejercicio del derecho a un hábitat seguro y saludable, el derecho a una vivienda adecuada y digna, el derecho a la participación ciudadana efectiva y al acceso a la información; el derecho a la propiedad predial en todas sus modalidades (El Peruano, Búsquedas el Peruano, 2021); todos ellos materializados en un ámbito de planificación urbana del sistema de espacios públicos, tal y como está regulado en su artículo 23.

Por su parte la ley de desarrollo urbano sostenible clasifica al suelo, en principio en tres; suelo urbano, suelo de protección y suelo rural. Con referencia al tema materia de investigación es necesario incidir en el significado del suelo urbano y su subclasificación, comprendida en el artículo 33 de la citada ley (Diario Oficial el Peruano, 2021)

(Municipalidad de San Isidro, 2022) Suelo urbano consolidado: son las áreas urbanas que predominantemente poseen adecuada dotación de servicios, equipamientos, infraestructuras y espacio público, necesarios para un nivel de vida de calidad y sobre las que se requieren acciones de mantenimiento y gestión.

Suelo urbano de transformación: son las áreas urbanas que por distintas causas presentan usos, infraestructura y edificaciones obsoletas que no responden a las actuales necesidades de la ciudad o centro poblado o sufren un sustancial deterioro físico, social, económico o ambiental que dificulta alcanzar adecuadas condiciones de habitabilidad para sus residentes o requieren acciones de transformación que pueden incluir renovación o regeneración (Municipalidad de San Isidro, 2022).

Suelo urbano en consolidación: son las áreas urbanas que predominantemente presentan carencias en la dotación de servicios, equipamiento, infraestructura y espacio público, y que deben ser sujetas de procesos de mejoramiento (Municipalidad de San Isidro, 2022).

Suelo periurbano: son áreas geográficas situadas entre lo urbano y lo rural de las aglomeraciones, que no cumplen las características de ninguna de dichas categorías y que deben recibir una atención prioritaria en los procesos de planificación territorial y urbana por su rol en la expansión de las ciudades y centros poblados.

Suelo urbanizable: son las áreas previstas como área de expansión de la influencia de una ciudad o centro poblado. Su potencial inclusión dentro de alguna de las otras categorías depende de la elaboración y aprobación de un programa de actuación del Gobierno Local que corresponda conforme a sus Planes para el Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano, siendo requerido que dicha área cuente con una adecuada provisión de servicios, equipamiento e infraestructura pública según se defina en los Planes para el Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano correspondientes, así como a las establecidas por la autoridad competente.

2.2.3.4. Ley de Gestión y Protección de los Espacios Públicos

La Ley de Gestión y protección de los Espacios Públicos, ley 31199, tiene por objeto delimitar el marco regulatorio del tratamiento y gestión de los espacio públicos, describiendo sus características fundamentales y los usos que se le da en pro del desarrollo de la calidad de vida de los ciudadanos de a pie, garantizando a su vez la cualidad per se que tienen los espacios públicos la de ser de uso público, valga la redundancia, bajo la administración del estado y la participación de la ciudadanía (Congreso de la República del Perú, 2021). Donde además de ello define al espacio público, así como determina su naturaleza jurídica. Al respecto de esto último debo señalar que el espacio público no solamente tienen la función de satisfacer necesidades urbanas colectivas, porque no solamente satisfacen necesidades de la población o habitantes urbanos; sino también, en los espacios públicos urbanos, se satisfacen necesidades de la población rural, así como gente extranjera, quienes no necesariamente tienen que ser habitantes de la urbe para también estar considerados dentro del grupo de personas que satisfacen sus necesidades urbanas como dice la ley.

De otra parte, el artículo 5 de la ley 31199, Ley de Gestión y Protección de los Espacios Públicos, otorga la titularidad de estos a la Superintendencia de Bienes Estatales, al respecto

precisar que estos bienes pueden o no ser registrados, y formar parte de la data comprendida en los Registros Públicos.

Un tema importante para efectos de este trabajo de investigación y de la ciudadanía en general es el contenido del artículo 16 de la presente Ley de Gestión y Protección de los Espacios Públicos, la cual señala que los gobiernos locales, como administradores del estado en el nivel más pequeño de organización del estado, tienen por funciones crear, conservar, proteger y gestionar los espacios públicos y lo que este comprende, vale decir, el mobiliario urbano; en todos los niveles de estructuras construidas, con una proyección de diez (10) años y revisión de la misma cada cuatro años.

2.2.3.5. Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana

Se entiende por Seguridad Ciudadana, a la acción del estado, en colaboración con la ciudadanía destinada a salvaguardar su convivencia pacífica, la erradicación de la violencia en los espacios públicos, así como la promoción y contribución en la prevención de la comisión de delitos y faltas (Policía Nacional del Perú, 2022).

Es responsabilidad de la municipalidad provincial promover la complementariedad de esfuerzos entre las instituciones públicas y los ciudadanos, particularmente de la Policía Nacional, a fin de garantizar la seguridad de la población. Es en virtud de ello que la municipalidad es el ente encargado de la formación de los comités provinciales de seguridad ciudadana.

El Observatorio Nacional de Seguridad Ciudadana ha sido creado en el marco del Decreto Supremo N° 011-2014-IN, reglamento de la Ley N° 27933, Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana.

La Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana, protege el ejercicio libre de las personas naturales y jurídicas; así como garantiza la seguridad, tranquilidad, paz y respeto de las garantías individuales y sociales a nivel nacional.

2.2.3.6. Texto Único Ordenado del Reglamento de Tránsito

El Decreto Supremo N° 016-2009-MTC regula El Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, establece normas que regulan el uso de las vías públicas terrestres, aplicables a los desplazamientos de personas, vehículos y animales y a las actividades vinculadas con el transporte y el medio ambiente, en cuanto se relacionan con el tránsito (Plataforma del estado peruano, 2009).

El artículo 2 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito define al peatón como “La persona que circula por una vía caminando”, ya el artículo 62 incluye en la definición a las personas con discapacidad motora y los diferentes accesorios o mobiliario de apoyo que permite su desplazamiento, también incluye a los coches, triciclos de los bebés que son trasladados por peatones que si circulan caminando por las vías.

El título IV, Capítulo I del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, “De la circulación de los peatones y el uso de la vía”, abordando en veintiún artículos, del 61 al 81 los derechos y deberes del peatón. Sin embargo, por la naturaleza misma del cuerpo normativo, los derechos y obligaciones que describe están limitados al uso de la vía pública, e incluso algunos artículos no se aplican en nuestra realidad social, tal es el caso del artículo N°70, el cual describe el derecho de circulación del peatón en zonas semaforizadas con letreros que indican las palabras “cruce y alto”. Tampoco se aplica el contenido del artículo N°71 que promueve el uso de semáforos accionados por botones. El artículo N°80 (Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, 2014) “Los peatones que comprendan un grupo social vulnerable deben ser conducidos por

peatones con pleno uso de sus facultades físicas y mentales, para cruzar las vías públicas”. Considero que los peatones mayores de edad con algún tipo de discapacidad deben circular de forma autónoma por las vías públicas, y el estado está en la obligación de brindar a todas las personas el mobiliario adecuado para el desplazamiento de esta clase de peatones. Sucesivamente otros artículos del cuerpo normativo materia de análisis en este punto de la investigación, describen los mecanismos a proceder ante algún tipo de falta por parte del peatón en el uso de la vía pública.

Si bien el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, fija normas para el uso de los espacios públicos en los que se desplacen los vehículos, se advierte que éste se refiere al traslado de personas dentro de vehículos motorizados, y el desplazamiento de personas naturales a pie; sin embargo, no comprende otros aspectos, como; la existencia de elementos que brinden seguridad al viandante, tales como; como barandas, pasamanos, cámaras de seguridad y tráfico; señalización visual, táctil y acústica en diferentes situaciones de uso de la vía pública, la ocupación descontrolada de la vereda por parte del comercio informal, mobiliario urbano adecuado para el bienestar del peatón, como paraderos que protejan al viandante de las inclemencias climáticas; pasajes, calles, jirones, avenidas destinadas a actividades informativas, que sirvan de guía para el transitar del peatón hacia sus destinos; etc.

2.2.3.7. Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre

La Ley general de Transporte Terrestre, se ocupa de definir las pautas para el diseño, construcción y mantenimiento, de carreteras, caminos y vías urbanas. Con relación a los peatones dispone que este contiene normas para el uso de la vía públicas; así también en su artículo 24.5, dispone que los peatones son responsables por las infracciones administrativas estipuladas en el reglamento nacional de tránsito; y por último su artículo 26 por el que impone multas a los peatones por la infracción de normas de transporte y tránsito terrestre.

2.2.3.8. Ley General de Medio Ambiente y Ordenamiento Ambiental y Territorial

Sostenible

La Ley General del Ambiente – Ley N° 2861, bajo la premisa de que toda persona tiene derecho a vivir en un ambiente saludable, equilibrado y adecuado para el desarrollo de la vida y el deber de contribuir a una efectiva gestión ambiental y protección del ambiente (Plataforma del estado peruano, minam.gob.pe, 2017); teniendo en cuenta que el ejercicio de este derecho y deber del y para con el medio ambiente, deben desarrollarse bajo el precepto de sostenibilidad, y empatía con las generaciones futuras, ya que todos ahora y en el futuro tenemos el derecho de acceso a la justicia ambiental es por ello que esta ley contempla en su título preliminar el principio de sostenibilidad.

En lo que respecta al presente tema de investigación se debe entender que la construcción, creación, mantenimiento, y modificación de los espacios públicos; así como, su implementación con mobiliario urbano; deben estar estructurados y equipados, con elementos amigables con el medio ambiente, y que estos también estén pensados en que satisfarán las necesidades de las generaciones futuras. Por ejemplo dejar de usar gras sintético en espacios públicos, construidos ya sea por el Estado o entidades privadas, que si bien a la vista de los peatones genera un buen panorama, en pocas palabras “se ve bonito”, el uso de este material por ser de plástico, en su producción, contamina el medio ambiente, así también por su naturaleza misma no es favorable para generar un ambiente fresco si se trata de espacios públicos de temperaturas elevadas, otro factor negativo del uso del gras sintético es que al contacto con los peatones, si estos quisieran sentarse allí, estos son poco confortables y por último en la idea de sostenibilidad que se tiene, estos terminarán deteriorándose en determinado momento, y a la larga cuando estos sean desechados desmedrarán el medio ambiente en el que vivimos. Entonces vemos que en el presente

no se están tomando las mejores decisiones en cuanto a la construcción e implementación de los espacios públicos bajo el principio de sostenibilidad contenido en la ley general del ambiente.

El artículo 20 de la citada ley contempla el tema materia de investigación al señalar que la planificación y el ordenamiento territorial complementan la planificación económica, social y ambiental con la dimensión territorial, racionalizar las intervenciones sobre el territorio y orientar su conservación y aprovechamiento sostenible, (Plataforma del estado peruano, minam.gob.pe, 2017); promoviendo y potencializando la inversión pública y privada en base al principio de sostenibilidad, sobre la ocupación y el uso adecuado del territorio y aprovechamiento de los recursos naturales, previniendo conflictos ambientales, fomentando el desarrollo de tecnologías limpias y con responsabilidad social.

2.2.3.9. Ley General de la Persona con Discapacidad, Ley 29973

La Ley 29973 promueve y protege los derechos de la persona en situación de discapacidad, procurando su desarrollo e inclusión en todos los ámbitos de la vida; en la vida política, económica, social, cultural y tecnológica. Es así como desarrolla el derecho a la accesibilidad de la persona discapacitada, a los entornos urbanos, edificaciones públicas, privadas, vivienda, estacionamiento y transporte público, así como la accesibilidad a las diferentes formas de comunicación.

En lo relativo al tema de investigación se tiene el contenido de los artículos 16 y 17 de la Ley 29973, que desarrollan el derecho a la accesibilidad del entorno urbano. Al respecto determina que son las municipalidades quienes promueven, fiscalizan y supervisan la no vulneración del derecho a la accesibilidad de las personas en situación de discapacidad, que al desplazarse en un espacio público urbano son peatones, peatones con discapacidad; así también determina que es el CONADIS, Concejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad, ejerciendo

potestad sancionadora. La norma establece que las edificaciones públicas y privadas están en la obligación de contar con estructuras y mobiliario urbano que facilite el desplazamiento de los peatones discapacitados.

Sin embargo, la provincia de Cusco aún carece de infraestructura y mobiliario urbano que colabore con el desplazamiento de los peatones con discapacidad musculoesquelética y con discapacidad visual. Es importante respaldar el contenido de la norma positivizada para no transgredir los derechos del peatón con discapacidad.

2.2.3.10. Ley General de Patrimonio Cultural de Nación, Ley 28296

La Ley general de Patrimonio Cultural de la Nación, Ley 28296, en concordancia con lo establecido en el artículo 21 de la Constitución Política del Perú tiene entre sus objetivos defender, proteger, promover, así como fijar las políticas de propiedad y el marco normativo de los bienes que forman parte del legado cultural con el que contamos los peruanos, (Congreso de República del Perú, 2004), a su vez concordante con la Ley N°23765 por la que se declara a la ciudad del Cusco y al Santuario Arqueológico de Machupicchu, como patrimonio Cultural de la Nación, en el año 1983, conjuntamente a los Parques arqueológico de Ollantaytambo, Písaq, Pikillacta y Tipón.

Al respecto cabe precisar que, al ser declarada la ciudad del Cusco como patrimonio cultural de la Nación, está protegida por el gobierno central para su adecuada conservación, lo que implica contar con limitaciones de orden legal y limitaciones técnicas para su modificación en función a las necesidades de los peatones, ya que de realizarse alguna, esta no tendría que alterar la estructura y el paisajismo, de la ciudad.

Así mismo; se prohíbe las construcciones de estructuras que atenten contra el patrimonio per se de la ciudad del cusco; como podría pasar, al construir edificios modernos no acordes con los estándares de construcción y/o modificación establecidos por la Municipalidad Provincial del cusco y el Ministerio de Cultura.

2.3.4. Legislación Regional

El gobierno regional de Cusco no cuenta con Ordenanzas regionales orientadas a regular los derechos de los peatones; sin embargo, existen Acuerdos de Concejo Regional por los que se firman convenios, donaciones, declaraciones de necesidad pública de implementaciones de proyectos de mejoramientos de transitabilidad peatonal y vehicular en la región de Cusco.

Por otro lado, el gobierno regional de Cusco en cumplimiento de lo señalado en el Decreto Supremo N° 023-2008-MTC que modificó el Decreto Supremo N°010-96-MTC, realizó la conformación los Consejos Regionales de Seguridad Vial - CRSV. Los Consejos Regionales de Seguridad Vial tienen como función principal el despliegue y fomento de mecanismos eficientes de prevención de accidentes de tránsito, así como la organización de campañas de concientización e instrucción de educación vial los ciudadanos de a pie. Los Gobiernos Regionales además ejercen funciones de fiscalización al transporte por carretera delimitando sus funciones de control con la SUTRAN (Kuczynski Godard, 2017).

2.3.5. Legislación Provincial

2.3.5.1. Instrumentos de Gestión

Las calles, avenidas, plazas, el mobiliario urbano y todo lo que forma parte de los espacios públicos, así como los usos y costumbres han ido perfilando los atributos culturales, económicos, sociales y políticos de las ciudades; más, a menudo la mala calidad, la falta de capacidad, seguridad

y el bajo mantenimiento de la administración de estos espacios públicos peatonales, reflejan la disminución y vulneración del ejercicio del derecho de las personas naturales como peatones.

Conforme a la autonomía política económica y administrativa de las Municipalidades conferida por lo establecido en la Constitución Política del Estado, en su artículo 194; así como lo regulado en el segundo artículo del título preliminar de la Ley Orgánica de Municipalidades, ley 27972; la Municipalidad Provincial de Cusco en su facultad legislativa, entre los años 2015 y 2020 aprobó Ordenanzas Municipales de diversas índoles en temas urbanísticos, entre ellas la ordenanza que declara preferentemente peatonal la plaza de armas del Cusco, así como ordenanzas que aprueban la conformación de comisiones técnicas de nomenclatura vial y áreas de recreación pública de la Municipalidad Provincial del Cusco para aprobar las nomenclaturas de algunas calles de la Provincia; ordenanzas que regulen los ordenamientos urbanos de sectores y centros poblados; ordenanzas que declaren como zonas rígidas algunas calles, jirones y avenidas de la ciudad del Cusco; entre tantas otras relacionadas con temas de Desarrollo Urbano.

Siendo que muy pocas regulan de forma específica los Derechos del peatón en los espacios públicos de la ciudad del Cusco, y que la mayoría de estas se encuentran reguladas una vez más en función del vehículo. Cabe resaltar que también existen diversos instrumentos de gestión aprobados en años anteriores cuyos objetivos y metas estuvieron proyectados a ser culminados entre los años 2023, 2025 y 2037; estos son los denominados “Plan”.

“El término plan se introduce en el Derecho positivo justamente de la mano de las primeras normas urbanísticas, en cuyo contexto adquiere una significación equivalente a la de plan” (Carceller Fernandez, 1997). Representación gráfica de un espacio físico con cualidades propias; es decir, lo que se desea hacer con ese espacio, en el aspecto material de acuerdo con un programa de acciones y proyectos contenido en un plan.

Es así como la Municipalidad Provincial de Cusco, trabajó en la realización de los instrumentos de gestión denominados Planes Urbanísticos, de acuerdo con lo establecido por el Decreto Supremo 004-2011 del Ministerio de Vivienda. A continuación, haré un análisis de cada uno de los planes mencionados, que guarden relación con el tema de investigación

2.3.5.1.1. Plan de Acondicionamiento Territorial Cusco 2017-2037 (PAT)

De acuerdo con lo establecido en el Artículo 4 del Decreto Supremo 004-2011, del Ministerio de Vivienda. El gobierno fija instrumentos técnicos normativos para realizar el acondicionamiento territorial de las ciudades, con la finalidad de que éstas tengan una planificación física e integral, de cada una de las provincias a nivel nacional, orientado a regular la organización físico espacial de las actividades humanas, con el objetivo de conservar y proteger el patrimonio natural y cultural.

En ese entendido, el gobierno local provincial de Cusco, mediante la Subgerencia de Ordenamiento Territorial Provincial y través de la Gerencia de Desarrollo Urbano y Rural, elaboró el Proyecto “Mejoramiento del Servicio de Ordenamiento Territorial en la Municipalidad Provincial de Cusco”.

Este proyecto fue elaborado en la Gestión del alcalde Carlos Manuel Moscoso Perea; el cual está proyectado para veinte años, es decir desde el año 2017 al 2037.

Dentro de lo que atañe a mi tema de investigación, se pudo advertir en el contenido del mencionado proyecto, la Propuesta de sistema de Movilidad Urbana y Rural; ésta está orientada únicamente, a la construcción e implementación de infraestructura de soporte, al transporte logístico dentro de la provincia. Sin embargo, la movilidad urbana, como se detalló anteriormente,

comprende mucho más. Si bien la movilidad urbana comprende todo lo relacionado al transporte público y privado, pero también abarca conceptos como el manejar bicicleta y el caminar.

Por otro lado, con relación al tema de investigación, el proyecto “Plan de Acondicionamiento Territorial incluye como proyectos: La construcción de Espacios Públicos estructurales en zonas inundables del río Huancaro y el proyecto Construcción de Espacios Públicos estructurales en 18 kilómetros de áreas inundables del río Huatanay, desde Simón Herrera hasta Saylla. Los que de realizarse formarían parte de la escasa cantidad de espacios públicos adecuados e idóneos, con los que cuenta la ciudad del Cusco en favor del peatón.

Es responsabilidad del Estado a través los tres niveles de gobierno y de acuerdo con sus funciones regular en función a los cambios sociales, ambientales, culturales y de toda índole, que se experimenta con el transcurrir del tiempo en función a la adquisición de nuevos usos y costumbres, para que los espacios públicos puedan ser usados por todos y cada una las personas que integran un grupo social; ya sea de forma individual o colectiva. Sin embargo, la sociedad civil también es responsable de formar parte de la legislación de políticas urbanas, puesto que somos los protagonistas del beneficio o perjuicio que pudiera generar la evolución o involución de espacios urbanos. Siendo así es importante extender esta responsabilidad a los grupos empresariales, a las universidades, organizaciones de la sociedad civil en general.

2.3.5.1.2. Plan de Desarrollo Metropolitano

Otro instrumento de gestión en materia de Desarrollo Urbano, que debe formar parte de los instrumentos de gestión de la provincia de Cusco, es el Plan de Desarrollo Metropolitano, también denominado Plan Maestro.

Conforme a lo prescrito por el Artículo 6 del Decreto Supremo N° 04-2011-VIVIENDA, del Ministerio de Vivienda, el Plan de Desarrollo Metropolitano es el documento técnico normativo que sirve de guía en la gestión territorial y el desarrollo urbano de las áreas metropolitanas, considerándose así, a aquellos espacios geográficos que formen una continuidad física, social y económica y que cuenten con una población igual o mayor a 500000 habitantes. Siendo que, para la fecha de elaboración del Plan de Desarrollo Metropolitano de Cusco, este contaba con una población de 500090 habitantes.

El Plan de Desarrollo Metropolitano de la provincia de Cusco, fue elaborado y aprobado en el año 2018 mediante Ordenanza Municipal N°02-2018-MPC, de la Municipalidad Provincial de Cusco, en fecha 20 de marzo del 2018, con una proyección de veinte años, esto es del 2018 al 2038.

El mencionado Plan, al realizar el Diagnóstico y caracterización metropolitana de la ciudad del Cusco, aborda el presente tema de investigación, al referirse a dos temas: La Vialidad y Transporte, afirmando que el sistema de articulación vial se encuentra incompleto, resaltando la inexistencia de veredas y vías de evitamiento, solo el 19.20% de las vías están en buen estado de conservación. El tema del equipamiento y servicios básicos, afirmando que el Cusco carece de espacios públicos recreativos y áreas verdes, en las zonas urbanas y que, por el contrario, en las zonas rurales existe mayor cantidad de espacios verdes; sin embargo, estos carecen de equipamiento especializado. Concluyendo que son circunstancias que afectan la movilidad.

Las propuestas de solución contenidas en el Plan de Desarrollo Metropolitano están establecidas en ejes estratégicos que serían materializados a través de objetivos estratégicos, dentro de los cuales los relacionados al presente tema de investigación son:

Eje 1; Metrópoli inclusiva, la que tiene el objetivo de garantizar la accesibilidad y disponibilidad equitativa de los servicios sociales de uso público en la metrópoli.

Eje 3; Metrópoli planificada, la que tiene el objetivo de regular sostenida y planificadamente el uso y la ocupación del suelo del ámbito metropolitano de Cusco. Dotar de cobertura de servicios públicos y equipamiento urbano, integral, eficiente y equitativamente, a áreas urbanas periféricas, urbano-rurales y áreas urbanas en proceso de consolidación. Dotar de un sistema de movilidad eficiente a la metrópoli de Cusco.

Eje 4; Metrópoli ecológica y resiliente, con los objetivos de reducir la vulnerabilidad ante riesgo de desastres y cambio climático de la población e instituciones de la metrópoli de Cusco y proteger y recuperar integralmente los recursos naturales y la calidad ambiental de la metrópoli de Cusco.

2.3.5.1.3. Plan de Desarrollo Urbano

Para (Marquez, José Albert & Alarcon Zambrano, Jaime Alfredo, 2019), el plan de desarrollo urbano sirve para precisar la distribución de la población, la delimitación de los espacios necesarios para vías públicas, redes de servicios públicos e infraestructura indispensables para un debido desarrollo integral. Así también se califican y clasifican los tipos de suelos, para hacer la distribución de mobiliario urbano y el equipamiento urbano, a las necesidades sociales; de modo tal que se garanticen los derechos fundamentales de los habitantes promoviendo la salud, educación, recreo, transporte y economía.

El Decreto Supremo N° 004-2011-VIVIENDA, del Ministerio de Vivienda obliga a los gobiernos locales a contar con un Plan de Desarrollo Urbano.

El Plan de Desarrollo Urbano es el instrumento técnico-normativo que orienta el desarrollo urbano de las ciudades o conglomerados urbanos con población entre 20,001 y 500,000 habitantes, y/o ciudades capitales de provincia, en concordancia con el Plan de Acondicionamiento Territorial y/o el Plan de Desarrollo Metropolitano de ser aplicable (Diario Oficial el Peruano, 2011).

Precisando que, si las ciudades están formadas por conurbaciones o conglomerados urbanos, el Plan de Desarrollo Urbano debe comprender la totalidad del área involucrada, aun cuando ésta corresponda a más de una jurisdicción municipal.

El Plan de Desarrollo Urbano de la provincia de Cusco, fue aprobado en el 2013 mediante Ordenanza Municipal N° 032-2013-MPC, en fecha 22 de octubre del 2013. Tiene una proyección de diez años, esto es del 2013 al 2023.

Es el instrumento de gestión del territorio de la jurisdicción de la municipalidad provincial, cuyo objetivo general es la búsqueda de la calidad urbana, restituyendo las condiciones de deterioro y fragmentación, así como de exclusión de los espacios urbanos de la ciudad.

Dentro del diagnóstico realizado para la elaboración del Plan de Desarrollo Urbano, se tiene como problema el Impacto del sistema vial en el Centro Histórico del Cusco, estableciendo ante ello como posibilidad de que los centros históricos tengan vías peatonales. Así también en el programa de inversiones, se plantearon proyectos.

El proyecto relacionado con el tema de investigación es la Intervención de 15 nodos de articulación por códigos, los que serían desarrollados entre los distritos de Cusco, San Sebastián, San Gerónimo, Wanchaq, Saylla y Poroy; el cual tendría la meta de Facilidad de articulación vial y peatonal.

Otros proyectos relacionados al tema de investigación son la Implementación de Ciclovías y vías peatonales, y la implementación de mobiliario peatonal; ambos proyectados a ser realizados en los distritos de Cusco, Poroy, San Sebastián, Santiago, San Gerónimo y Saylla, buscando con ello el mejoramiento de la transitabilidad peatonal.

2.3.5.1.4. Plan Urbano Distrital

Finalmente, la Municipalidad Distrital de Cusco, en el año 2016 desarrolló el Plan Urbano Distrital 2016-2021. Aprobado mediante Ordenanza Municipal N° 023-2016-MPC. En mérito a lo que establece el Decreto supremo N° 004-2011 del Ministerio de Vivienda.

Este instrumento de gestión desarrolla el ítem Espacios Públicos, donde clasifica los Espacios públicos del distrito de Cusco de la siguiente manera: Por su función en el espacio urbano, por su uso en el espacio urbano, por tamaño en el espacio urbano.

Cabe resaltar que el Plan de Desarrollo Urbano distrital es el instrumento técnico normativo, sobre el cual también se desarrollan el Plan de Desarrollo Metropolitano y del Plan de Desarrollo Urbano de Cusco.

2.3.5.1.5. Plan de Acción Cusco

El Plan de Acción Cusco, para un Crecimiento Urbano Sostenible. Es un documento elaborado en julio del 2017, por la Municipalidad Provincial de Cusco, y la cooperación del Banco Interamericano de Desarrollo, quienes seleccionaron a la ciudad del Cusco para formar parte de las 50 ciudades para el programa “Ciudades Emergentes”, con la finalidad de identificar sus problemas y proponer soluciones.

Respecto al tema, materia de investigación, se llegó a las siguientes conclusiones:

Que el 70% de los cusqueños encuestados en materia de Sostenibilidad Humana, cree que los espacios públicos en el Cusco son insuficientes y el 60% manifestón su conformidad con peatonalizar la plaza de armas del Cusco.

Sobre la Movilidad y Transporte, se llegó a la conclusión de que la circulación en bicicleta y peatonal, es limitada, ya que no existen corredores exclusivos destinados a estas actividades.

Sobre el uso de los Espacios Públicos por los peatones, concluyen que en determinados cruces peatonales no existen y si se cuenta con ellos estas fueron mal diseñadas.

Las veredas de algunas calles, como la avenida de la Recoleta del distrito, provincia y departamento de Cusco, es insuficiente para la circulación y estancia peatonal, por lo que los peatones se ven obligados a circular sobre la calzada vehicular.

Distribución inadecuada de los Espacios Públicos entre peatones y vehículos, con relación al número de desplazamientos a pie, las necesidades del tráfico urbano, y las condiciones de seguridad y salubridad peatonal.

Así como la señalización insuficiente, falta de señalización idónea para las personas con discapacidad y los adultos mayores. Los pavimentos resbalosos y con obstáculos. Carencia de elementos disuasorios para los conductores con relación a la seguridad peatonal. Masiva ocupación de la vereda por parte del comercio informal.

Ante todas estas advertencias, la Municipalidad Provincial de Cusco y el Banco Interamericano de Desarrollo proponen crear un Marco Regulatorio municipal que establezca criterios básicos de accesibilidad para las vías de tránsito automotor, vías peatonales, ciclo vías y espacios públicos en general, tal como se establece en el Plan de Acción Cusco, para un Crecimiento Urbano Sostenible (Alessandra Richter, Jose Larios, Arturo Samper, 2017).

2.3.5.2. Ordenanzas Municipales

Las siguientes son las ordenanzas municipales más resaltantes relacionadas con el tema de investigación; sin embargo, existen otras tantas vinculadas con el tránsito de vehículos motores, por las que se declara como zonas rígidas determinadas avenidas, calles o jirones de la provincia, con el objetivo de que haya mayor fluidez del tránsito motorizado debido al grado de saturación dada por la relación volumen-capacidad de las calles; con la finalidad de recuperar la capacidad vial.

Existen también ordenanzas municipales que aprueban las nomenclaturas de las calles de determinados sectores de la provincia. Y por último encontramos se tiene la ordenanza N°025-2019-MPC, ordenanza para incentivar edificaciones sostenibles en sectores residenciales de alta intensidad en el distrito de Cusco; con el objeto de que, desde la fase de diseño, desarrollo del proyecto, construcción y funcionamiento; se promueva el uso optimizado de recursos naturales y de sistemas constructivos que minimicen el impacto ambiental y mejoren la calidad de vida de los ciudadanos

2.3.5.2.1. Ordenanza Municipal N° 022-2014-MPC

A propuesta de la Gerencia de Tránsito, Vialidad y Transporte de la municipalidad provincial de Cusco, se aprueba la Ordenanza N° 022-2014-MPC, con el objeto de declarar como zona rígida la Plaza de Armas de la ciudad del Cusco y restringirse la circulación de unidades vehiculares que excedan los 4,500Kg, en salvaguarda de la intangibilidad de la plaza de armas y el cumplimiento del Plan Maestro.

2.3.5.2.2. Ordenanza Municipal N° 002-2017-MPC

La Ordenanza Municipal N° 002-2017-MPC declara preferentemente peatonal la plaza de armas del Cusco y también declara de interés prioritario el proceso de peatonalización con una

perspectiva de participación vecinal. El artículo primero de esta ordenanza establece declarar peatonal la plaza de armas del Cusco y las calles Cuesta del Almirante y Suecia, de lunes a domingo las 24 horas del día.

2.3.6. Propuesta Legislativa Vinculada a los derechos del Peatón

El 05 de enero del 2024 el congresista cusqueño Luis Ángel Aragón Carreño, presentó ante el congreso de la República el proyecto de ley de reforma constitucional que incorpora el derecho fundamental a la ciudad, en la constitución Política del Perú. Con el objeto de reconocer este derecho en el ordenamiento jurídico del país, donde conforme lo desarrollado en esta tesis, se cuente con la participación activa de los ciudadanos para la toma de decisiones urbanas, donde también promueve la justicia espacial, y la equidad en el acceso a los beneficios de la ciudad.

El referido proyecto de ley pretende la incorporación del artículo 7-B en la Constitución Política del Perú. Donde además de reconocer el derecho a la ciudad se incorporen los derechos a vivir en un ambiente saludable y a una vivienda adecuada.

Al respecto cabe indicar que países como Ecuador y México; han desarrollado el derecho a la ciudad como un derecho fundamental contenido en sus respectivas cartas magnas. En tanto que Chile y Brasil, vienen trabajando en ello.

Así mismo como se ve en el desarrollo del contenido de la tesis, en el título “El peatón como sujeto de derechos”, de aprobarse la ley repercutiría de manera directa en los diversos cuerpos normativos con los que ya contamos; tales como, la Ley Orgánica de Municipalidades, el Decreto Supremo N° 004-2011-VIVIENDA, la Ley de Desarrollo Urbano Sostenible, la Ley de Gestión y Protección de los Espacios Públicos, la Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana, Texto Único Ordenado del Reglamento de Tránsito, la Ley General de Transporte y

Tránsito Terrestre, la Ley General de Medio Ambiente y Ordenamiento Ambiental y Territorial Sostenible, la Ley General de la Persona con Discapacidad, Ley 29973 y en el caso concreto del Cusco, así como otras ciudades declaradas como Patrimonio cultural de la Humanidad, la Ley General de Patrimonio Cultural de Nación, Ley 28296. Así también se aportaría a tres políticas de estado; la política de estado N° 19 Desarrollo sostenible y gestión ambiental, la política de Estado N° 21 Desarrollo de Infraestructura y Vivienda; y la Política de Estado N° 34 Ordenamiento y Gestión Territorial.

2.4. Hipótesis y categorías de estudio

2.4.1. Hipótesis

2.4.1.1. Hipótesis General

Declarar al peatón como sujeto de derechos en los espacios públicos de la ciudad del Cusco tendrá como consecuencia contar con un centro de imputación de derechos que promueva su protección física, psicológica y patrimonial en los espacios públicos de la ciudad del Cusco.

2.4.1.2. Hipótesis Específicas

Primera hipótesis específica

Los derechos del peatón como sujeto de derechos, son aquellos que lo facultan a desplazarse y usar los espacios públicos con seguridad; en armonía con las áreas verdes y en primacía del transporte vehicular; de modo tal que busquen proteger su integridad física, psicológica y patrimonial.

Segunda hipótesis específica

Los derechos del peatón en los espacios públicos de la ciudad del Cusco son vulnerados por acción y por omisión; por los administradores del estado y los habitantes y ciudadanos de paso; que transitan por la ciudad del Cusco.

2.4.2. Categorías de Estudio

La presente investigación es de enfoque cualitativo, como tal no es posible que ésta pueda ser medida cuantitativamente, como sí corresponde a una tesis que tiene un enfoque cuantitativo para el uso de las categorías.

Tabla N°09

Matriz de Categorización de la Información							
Preguntas de investigación		Objetivo	Hipótesis	Metodología	Técnicas	Instrumentos	Categorías
¿Por qué declarar al peatón como sujeto de derechos en los espacios públicos de la ciudad del Cusco?		Explicar porqué declarar al peatón como sujeto de derechos en los espacios públicos de la ciudad del Cusco.	Declarar al peatón como sujeto de derechos en los espacios públicos de la ciudad del Cusco tendrá como consecuencia contar con un centro de imputación de derechos que promueva su protección física, psicológica y patrimonial en los espacios públicos de la ciudad del Cusco	C u a l i t a t i v a	Recopilación de Bibliografía / Observación	Fichas de análisis documental / Fichas de análisis normativo / Cuaderno de notas	Peatón como sujeto de derechos
1	¿Cuáles son los derechos del peatón, como sujeto de derechos en los espacios públicos de la ciudad del Cusco?	Identificar los derechos del peatón como sujeto de derechos en los espacios públicos de la ciudad del Cusco.	Los derechos del peatón como sujeto de derechos en los espacios públicos de la ciudad del Cusco, son aquellos que lo faculten a desplazarse y usar los espacios públicos con seguridad; en armonía con las áreas verdes y priorizando el desplazamiento peatonal sobre el transporte vehicular; de modo tal que busquen proteger su integridad física, psicológica y patrimonial		Observación / entrevista	Cuaderno de Notas / Guía de entrevista semiestructurada	Espacios Públicos
2	¿Cómo se vulneran los derechos del peatón en los espacios públicos de la ciudad del Cusco?	Describir cómo se vulneran los derechos del peatón en los espacios públicos de la ciudad del Cusco	Los derechos del peatón en los espacios públicos de la ciudad del Cusco son vulnerados por acción y por omisión; por los administradores del estado y los habitantes y ciudadanos de paso; que transitan por la ciudad del Cusco				

Fuente: Elaboración propia

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

3.1. Análisis Cualitativo

3.1.1. Definición del área de trabajo

Para obtener la información cualitativa, seleccioné a especialistas en Urbanismo, seguridad ciudadana, abogados, que sean funcionarios de la Municipalidad Provincial de Cusco, cuyo desempeño laboral esté vinculado con el tema de Espacios Públicos y derechos del peatón.

3.2. Metodología

3.2.1. Diseño De Investigación

La presente investigación está diseñada de la siguiente manera:

Enfoque de la investigación: Cualitativo; debido a que a partir de la realidad objetiva, del aporte de los teóricos que tengo como referencia, y del resultado de las entrevistas realizadas en el trabajo de campo, se dedujo las causas de los cambios sociodemográficos que suscitaron en los espacios públicos a lo largo del tiempo, los cuales trajeron como consecuencia la vulneración de los derechos del peatón.

Tipo de Investigación: Descriptiva – jurídica – comparativa. A partir de normas supranacionales y nacionales, fue posible determinar la necesidad de declarar al peatón como sujeto de derechos, acumulando en una sola norma sus derechos, establecidos en algunos casos, de manera dispersa en otros cuerpos normativos de la legislación peruana.

Nivel de Investigación: Aplicativa. Al haber realizado un análisis de lo establecido por las normas nacionales e internacionales, a partir de las cuales propuse un decálogo de los

derechos del peatón; que al ser difundido y aplicado en la vida práctica, tanto por los administradores del estado como por la ciudadanía, tendremos en el peatón, un centro de imputación de derechos que promueva su protección física, psicológica y patrimonial; en los espacios públicos de la ciudad del Cusco. Resolviendo de esta manera el conflicto de uso del espacio público entre el peatón y el parque automotor, ponderando por supuesto el desplazamiento del peatón.

3.2.2. Unidad de Análisis y Muestra no Probabilística

3.2.2.1. Unidad de Análisis Temático

El enfoque de análisis temático se realizó sobre la base de dos categorías de estudio: El Peatón como sujeto de derechos y los Espacios Públicos de la ciudad del Cusco.

3.2.2.2. Población y Muestra

La población está conformada por profesionales de derecho, arquitectura y urbanismo. De esta población se ha seleccionado siete informantes clave, lo cual se ajusta a las reglas del muestreo no probabilístico de tipo dirigido. Quienes son profesionales, funcionarios y servidores públicos conocedores de normas jurídicas, arquitectura y urbanismo.

Por ser una investigación cualitativa no se ha seguido en la investigación la rigurosidad requerida porque en estas opciones de diseño impera la flexibilidad. Los fundamentos han sido mencionados por (Roberto Hernandez Sampieri; Carlos Fernandez Collado; Maria del Pilar Baptista Lucio, 2014) quienes han advertido que la muestra de la población que se estudia no necesariamente debe de ser representativa.

3.3. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

3.3.1. Técnicas

a) Observación

Participación del observador. La observación fue la de no-obstrusiva o indirecta.

Cantidad de observadores. La observación la he realizado personal e individualmente. Registrando lo observado en el cuaderno de campo para luego transcribir lo registrado a las fichas de campo.

Lugar de la observación. La observación se realizó en la ciudad del Cusco; provincia y departamento de Cusco, Perú.

b) Entrevista

La modalidad de la entrevista se ha estructurado de la siguiente manera: Redactar en tiempo pasado.

Según su forma, las entrevistas se realizaron a informantes clave. Las entrevistas fueron estructuradas, teniendo como instrumento una guía de entrevista semiestructurada. Las preguntas han sido abiertas con preguntas previamente elaboradas.

Las entrevistas fueron realizadas de manera personal e individual, al entrevistado, de modo que se pudo recopilar información en base a la comunicación verbal y paralingüística del entrevistado.

c) Recopilación bibliográfica

Se buscó información relevante relacionada con el tema de investigación, esta información consistió en indagar fuentes bibliográficas supranacionales y nacionales.

3.3.2. Instrumentos

Los instrumentos que me fueron útiles son:

- a) Fichas de análisis documental, entre las que se encuentran
 - Fichas bibliográficas, en el caso de libros.
 - Fichas hemerográficas, en el caso de revistas y periódicos
 - Fichas de información electrónica
- b) Las fichas de análisis normativo
- c) Las guías de entrevistas semiestructuradas

El instrumento que utilicé, y que me permitió la recolección de información fue la guía de entrevista semiestructurada, realizada a especialistas y funcionarios públicos cuyo desempeño laboral esté vinculado con temas de derecho urbanístico y abogacía. Con el objeto de lograr importantes con relación al tema investigado. En el anexo N° 1, adjunto el formato de entrevista.

Se realizaron un total de siete entrevistas, de acuerdo con el orden que presento a continuación:

Tabla N°10

Funcionarios y servidores municipales entrevistados de la municipalidad provincial de Cusco, gestión 2019-2022.

Funcionarios y servidores municipales, entrevistados, de la Municipalidad Provincial de Cusco, gestión 2019 – 2022	
Cargo	Nombre
Alcalde de la Municipalidad Provincial de Cusco	Abog. Victor Boluarte Medina
Regidor de la MPC	Abog. Miguel Angel Tinajeros Arteta

Subgerenta de Administración de la Gerencia de Desarrollo Urbano y Rural de la MPC	Arq. Maribel Aramburú Araujo
Ssubgerente de circulación de Tránsito, de la Gerencia de Tránsito, Vialidad y Transporte	Ing. Jean Perez Montesinos
Gerente de Seguridad Ciudadana	Abog. Miguel Angel Daza Navarrete
Gerente de Medio Ambiente	Blgo. Roberto Carlos Rojas Cespedes
Subgerente de Gestión del Centro Histórico, de la Gerencia de Centro Histórico de la MPC	Arq. Eliluz Palomino Mormontoy

Fuente: Elaboración propia

3.4. Resultados de Entrevistas

La población de estudio estuvo conformada por profesionales de derecho, arquitectura y urbanismo, de la municipalidad provincial del Cusco. De esta población se ha seleccionado siete informantes clave, lo cual se ajusta a las reglas del muestreo no probabilístico de tipo dirigido. Quienes son profesionales, funcionarios y servidores públicos conocedores de normas jurídicas, arquitectura y urbanismo.

3.4.1. Entrevista al alcalde de la municipalidad provincial de Cusco.

Mag. Abog. Victor German Boluarte Medina

En relación con los derechos del peatón en los espacios públicos de la ciudad del Cusco. Consideró que los Derechos del Peatón son los derechos que todo ser humano tiene. Así como el derecho a la libertad de tránsito, derecho a trasladarse libremente por las arterias públicas.

Con relación a los procedimientos legales y administrativos de la municipalidad provincial. Si estos brindan las condiciones de diseño y accesibilidad universal de los

peatones a los espacios públicos. Manifestó que existe una legislación nacional que además es impulsada por una tendencia internacional de inclusión, de darles mayores facilidades a las personas con discapacidad. Afirmó que esta tendencia internacional está manifestada a través de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, que son los que marcan la pauta en la legislación nacional. Además, consideró que todos los peatones tienen acceso a los Espacios Públicos, a excepción de las personas con discapacidad, refiriendo que en los últimos años hubo en el Cusco, el Perú, y en el mundo, una promoción de los derechos de los discapacitados, generando que se implemente veredas adecuadas para que los discapacitados tengan mayor acceso.

Con relación a las vulneraciones de los derechos del peatón en su área de trabajo.

Refirió que faltan espacios de aire libre, como parques y espacios de recreo; considera que el estándar de área verde por habitante es precario en la ciudad del Cusco. Lamentando que se tenga una ciudad que centralice muchas actividades y que debería de promoverse la descentralización del centro económico de la ciudad. De modo que se deje de vulnerar los derechos del peatón otorgándole una mayor calidad de vida. Refirió también que otra forma de vulnerar los derechos del peatón es por omisión, incumpliendo con los estándares de área verde por habitante como es establecido por la OMS.

Sobre la cantidad de infraestructura peatonal y mobiliario urbano en los espacios públicos de la ciudad del Cusco. Indicó que el mobiliario urbano es insuficiente, poniendo como ejemplo el caso de los servicios higiénicos. Mencionó que una solución a este problema es que el Estado concesione al sector privado los servicios higiénicos para que tengan una administración eficaz.

Con relación a si los espacios públicos brindan comodidad y placer al peatón.

Opinó que los espacios públicos brindan en alguna medida comodidad y placer al peatón, pero hay mucho que mejorar, como la cantidad de espacios públicos de esparcimiento. Señaló que el Cusco tiene espacios clásicos característicos de una ciudad Patrimonio Cultural de Mundo, las que no se pueden alterar, porque son espacios ya catalogados como tales.

Con relación a la existencia de mobiliario urbano adecuado para la protección de los peatones ante las inclemencias climáticas. Manifestó que sí, de alguna manera existe mobiliario urbano que protege a los peatones de las inclemencias climáticas precisando que en el caso de las lluvias existen proyectos como la denominada “Colectores Saphi” que permitirá descontaminar el Rio Huatanay, y otro proyecto en el que las aguas pluviales tengan un canal de evacuación para que no discurren por las calles, al colapsar el alcantarillado por las excesivas lluvias; informó que este es un proyecto valorizado en sesenta millones de dólares, que estarán financiados por el Ministerio de Vivienda, siendo beneficiados los pobladores residentes y pobladores de paso, vale decir, peatones de Cusco, Santiago, Wanchaq, San Sebastián y San Gerónimo.

Con relación a la seguridad del peatón en los espacios públicos de la ciudad del Cusco. Refirió que existe una seguridad relativa, y que hay ciudades que cuentan con mayores índices de inseguridad, lamenta que la inseguridad en el Perú no sea atendida, como prioridad, siendo un problema público, precisa que es un problema también de la migración venezolana, de la delincuencia, sostiene que deben tomarse a nivel legislativo para darle una mayor fortaleza.

Con relación a los factores que atentan contra la vida, salud e integridad física de los peatones, en los espacios públicos de la ciudad del Cusco. Refirió que en el caso

del casco monumental se debe adecuar la estructura de éste, para no atentar contra la integridad física de los peatones, de modo que se les brinde mayor comodidad y seguridad. Estas adecuaciones, en cuanto a los componentes del piso, tienen que usar otros elementos también tradicionales que sean compatibles con la armonía del Centro Histórico, manifestó que en el Cusco se usa el adoquín y en las veredas la laja, y que en un mayor estudio se pueden buscar algunas formas de mejorar el piso resbaladizo, que en épocas de lluvia resultan peligrosos para la integridad física de las personas. Son del tipo de propuestas técnicas que tienen que ser compatibilizadas con el Ministerio de Cultura para que puedan concretarse.

Sobre la existencia del mobiliario urbano adecuado para el desplazamiento de las personas con discapacidad. Señaló que de un tiempo a este se ha empezado a realizar modificaciones y adecuaciones de varias arterias, para mejorar el acceso de las personas con discapacidad, sobre todo con relación al acceso de las sillas de ruedas, de las personas con discapacidad motora y que es un tema en el que hay que seguir trabajando. Sostuvo que se debe continuar con la tendencia internacional de atender las necesidades de las personas con discapacidad.

Con relación a las consecuencias del desplazamiento de los residentes del casco monumental, para convertirse éstos, en lugares de prestación de bienes y servicios. Refirió que es una consecuencia negativa del excesivo mercado turístico que se alienta en un centro histórico, haciendo que los vecinos se desplacen a otras zonas de la ciudad. Afirma que la peatonalización de todas las calles sin un plan adecuado hace que los vecinos se vayan, que las personas de la tercera edad que viven en el centro histórico tengan que mudarse a otros lugares de residencia, precisa que fue lo que pasó cuando se peatonalizó toda la plaza de armas del Cusco.

Manifestó que el mejor cuidado de los derechos del peatón es brindarle los servicios suficientes y adecuados para realizar sus actividades, de modo que se tenga un centro histórico vivo, con gente que viva en el centro histórico, que se compre pan, se adore un santo, se promocióne una cultura inmaterial porque son los residentes quienes le dan la categoría de patrimonio inmaterial al Centro Histórico aun centro histórico.

3.4.2. Entrevista a Regidor de la municipalidad provincial del Cusco.

Abog. Miguel Ángel Tinajeros Arteta

Con relación a los derechos del peatón en los espacios públicos de la ciudad del Cusco. Consideró que el primer derecho del peatón es tener señalizadas las intersecciones y los cruces peatonales. En segundo lugar, afirmó que el peatón tiene la preferencia en cuanto se refiere a la circulación, ello con relación a la circulación vehicular.

Con relación a los procedimientos legales y administrativos de la municipalidad provincial. Si estos brindan las condiciones de diseño y accesibilidad universal de los peatones a los espacios públicos. Refirió que a la Municipalidad provincial de Cusco cuenta con el plan del centro histórico donde se encuentra regulado el tema de la circulación de peatones.

Con relación a las vulneraciones de los derechos del peatón en su área de trabajo. Consideró que los derechos del peatón en la ciudad del Cusco se ven vulnerados cuando un número importante de conductores de vehículos motorizados, ya sea de transporte público o privado, no brindan prioridad a la circulación peatonal. Además, consideró que existe una deficiencia en el tema arquitectónico, por ejemplo, la omisión de la construcción de vías que cuenten con sistemas pododactiles que permitan pre informar a las personas con discapacidad visual de la existencia de un cruceo peatonal.

Sobre la cantidad de infraestructura peatonal y mobiliario urbano en los espacios públicos de la ciudad del Cusco. Sostuvo que la cantidad de infraestructura peatonal y mobiliario urbano con la que se cuenta en la actualidad no es suficiente. Ello debido a factores geográficos y morfológicos de la ciudad, ya que estos no permiten el crecimiento de la ciudad en las zonas periféricas, lo que significa que los espacios públicos también sean escasos. Sostuvo que otro factor a considerar es la catalogación del Cusco como centro histórico el cual hay que proteger y conservar, y que por tanto no se puede realizar demasiadas modificaciones.

Afirmó que el mobiliario urbano y la infraestructura peatonal deben atender las necesidades del peatón, los vehículos automotores y los ciclistas, para convivir en paz peatón, transporte público, transporte particular y también los ciclistas.

Con relación a si los espacios públicos brindan comodidad y placer al peatón. Refiere que en el Centro Histórico, los espacios públicos si brindan comodidad y placer al peatón, explicando que contamos con un sinnúmero de plazas que están muy bien cuidadas, limpias, que ofrecen seguridad, incluso en algunas plazas se han implementado el sistema de wifi libre en el caso del Cusco, lo cual permite tener un confort mayor al que se tenía anteriormente; empero considera que a nivel de la provincia todavía es carente esta comodidad y placer que se le pueda otorgar al peatón, es el caso de zonas como la margen derecha, como la zona noroccidental.

Con relación a la existencia de mobiliario urbano adecuado para la protección de los peatones ante las inclemencias climáticas. Sostuvo que la protección ante las inclemencias climáticas es un tema de suma importancia que en el futuro tiene que solucionarse y que se ha avanzado bastante en la municipalidad provincial de Cusco, con el

proyecto denominado “Colectores Saphi”, con el que se proyecta separar las aguas pluviales de las aguas residuales, de modo que las aguas de lluvia tengan su propio desagüe, lo que evitará las inundaciones que se presentan porque el sistema de desagüe colapsa. Informa que otro proyecto muy importante que se viene trabajando con la municipalidad distrital de San Gerónimo, Wanchaq y San Sebastián, y la Municipalidad Provincial de Cusco, es tratar de forma integral el sistema de aguas fluviales, proyecto que se viene trabajando con el Ministerio de Vivienda, que evitará que el Cusco en el Futuro tenga problemas de inundaciones. Afirmó que es importante atender las necesidades de las personas en diferentes aspectos de la vida, en este caso como peatones ya que existe un crecimiento constante de la población en la ciudad, lo que a su vez genera la atención de proporcionar a las personas el mobiliario urbano para su protección en el desempeño de lo que tienen como peatones.

Con relación a la seguridad del peatón en los espacios públicos de la ciudad del Cusco. Mencionó que la ciudad del Cusco si brinda seguridad al peatón en cuanto se refiere a los espacios públicos, pero también afirmó que esta seguridad es vulnerada en horas de la noche, sobre todo a partir de las 6pm de la noche, donde existe pues algunas personas que de manera irresponsable utilizan las plazas y parques como lugares de consumo de bebidas alcohólicas.

Con relación a los factores que atentan contra la vida, salud e integridad física de los peatones, en los espacios públicos de la ciudad del Cusco. Refirió que en el caso específico del centro Histórico el tipo de estructura peatonal que se tiene en la ciudad del Cusco, consta de veredas que forman parte de lo que significa las lajas, y en el caso inclusive de calles, también tenemos los adoquines de piedra, y sin embargo, en la época de lluvias hay avenidas, que naturalmente están mojadas y se convierten en una suerte de riesgo para las personas que están transitando, donde los peatones puedan caer o resbalar. Por otro lado, y

en menor medida, está la existencia de sumideros que no están debidamente mantenidos y pueden ocasionar algunos problemas con las personas que están caminando, esto en cuanto se refiere a la integridad de las personas.

Sobre la existencia del mobiliario urbano adecuado para el desplazamiento de las personas con discapacidad. Refirió que la ciudad del cusco no cuenta con el mobiliario urbano adecuado para el traslado de las personas con discapacidad, resaltando que es un tema que se ha exigido en la construcción de diferentes obras; sin embargo, advirtió también la existencia de algunas limitaciones en el aspecto social en cuanto a la prioridad que se le debe dar al peatón con discapacidad. Sostuvo que se debe implementar un sistema, en el que no solo se pueda dar prioridad al peatón, sobre todo a las personas con discapacidad, que puedan utilizar mecanismos que permitan cambiar el semáforo de manera manual para cruzar las calles, resalta que esto existe en otros países del primer mundo para que en el futuro nuestra ciudad del Cusco tenga mayor posibilidad de ser una ciudad amigable para las personas con discapacidad. Afirmó que a corto plazo es importante que se pueda implementar semáforos inteligentes, que permitan que las principales avenidas del Cusco proporcionen acceso prioritario a las personas con discapacidad.

Con relación a las consecuencias del desplazamiento de los residentes del casco monumental, para convertirse éstos, en lugares de prestación de bienes y servicios. Refirió que una de las consecuencias del desplazamiento de los residentes del casco monumental; es decir, del proceso de gentrificación es la aglomeración de personas en el centro histórico, que en horas de la noche, a partir de las 8:00Pm, existan muchas avenidas desoladas, porque son empresas, negocios, que se dedican a actividades de carácter turístico, en su mayoría, pero que no funcionan hasta más tarde, y se convierten pues en una suerte de zonas desoladas a partir de determinadas horas de la noche, lo cual origina colateralmente

inseguridad, porque permiten que haya personas de mal vivir que aprovechen la soledad de la noche para poder cometer algunos hechos delictivos.

3.4.3. Entrevista a la Subgerenta de Administración de la Gerencia de Desarrollo Urbano y Rural

Arq. Maribel Aramburú Araujo

Con relación a los derechos del peatón en los espacios públicos de la ciudad del Cusco. Refirió que son derechos del peatón el derecho al libre tránsito por la ciudad, que los espacios públicos estén libres de obstáculos; por ejemplo, que el peatón tenga el derecho de pase prioritario ante los vehículos.

Con relación a los procedimientos legales y administrativos de la municipalidad provincial. Si estos brindan las condiciones de diseño y accesibilidad universal de los peatones a los espacios públicos. Señaló que el procedimiento técnico con el que cuenta la Municipalidad provincial de Cusco es el Plan Maestro del Centro Histórico; sin embargo, señala también que la Municipalidad Provincial no cuenta con un Plan de Movilidad provincial.

Con relación a las vulneraciones de los derechos del peatón en su área de trabajo. Indicó que en las infraestructuras públicas de dominio público se vulnera el derecho de los peatones con discapacidad cuando no tiene rampas de acceso, ni un ascensor para que las personas con discapacidad puedan acceder a oficinas del segundo, tercero o más niveles.

Sobre la cantidad de infraestructura peatonal y mobiliario urbano en los espacios públicos de la ciudad del Cusco. Consideró que la cantidad de infraestructura peatonal no es suficiente sostiene que este tema representa una problemática, que se ve reflejada en los nuevos asentamientos humanos, donde no dejan una apertura vial, con las

dimensiones adecuadas, limitando el ancho o las dimensiones de las calles lo que no permite la circulación adecuada, tanto de los peatones como de la circulación vial.

Sostuvo que el mobiliario urbano también es insuficiente. El tema de los servicios higiénico es importante para el peatón, se ha visto que se cerraron servicios higiénicos de la calle plateros, y considera que deban ser abiertos nuevamente. A nivel de la ciudad se aprecia que falta mobiliario urbano en los paraderos de las bicicletas, en los parques y jardines, falta mobiliario urbano de recreo, juegos infantiles. Analiza que todos los parques están orientados al deporte, canchas deportivas, y que se está perdiendo esas áreas donde antes eran simplemente de paseo, de una actividad pasiva, donde uno podía ir y sentarse y que los niños estén jugando; es decir, que contemos con áreas orientadas a la actividad pasiva.

Con relación a si los espacios públicos brindan comodidad y placer al peatón.

Refirió que los espacios públicos de la ciudad del Cusco proporcionan, en alguna medida, comodidad y placer al peatón. Pone como ejemplo el centro histórico, señala que siempre es agradable caminar, hacer circuitos en él, señala que, pese a que sus calles son angostas, éstas tienen historia, sus casas son agradables, uno pasea y obviamente encuentra bastante placer. Afirmó que la ciudad se está perdiendo la calidad arquitectónica, que hay muchas vías poco preservadas y si genera bastante incomodidad. Por ejemplo, cuando abren los buzones, no los dejan con tapas, esto genera incomodidad al peatón.

Con relación a la existencia de mobiliario urbano adecuado para la protección de los peatones ante las inclemencias climáticas. Afirmó que el clima del Cusco si es bien extremo, las que fluctúan de lluvias intensas a un sol extremo. Sostiene que, en los parques, muchas veces, no se contempla el uso natural de protección de sombras, lo que, si se consideraba antiguamente en el diseño, el tema de sombras a junto a las bancas. Refiere que a pesar de que existen los materiales, no se genera en todos los sectores el tema de las

pérgolas. Respecto a las lluvias señaló que el reglamento nacional de edificaciones establece que las aguas fluviales tengan su propia red y las aguas servidas también tengan su propia red; sin embargo, esto no se aplica en la ciudad del Cusco, que de cumplirse estas normas se evitaría que por ejemplo la avenida de la cultura donde las aguas se empozan en épocas de lluvias.

Con relación a la seguridad del peatón en los espacios públicos de la ciudad del Cusco. Refirió que hay seguridad peatonal donde se cuenta con la presencia de personal de seguridad ciudadana, en espacios públicos con calles iluminadas, o donde hay cámaras y por el contrario hay inseguridad peatonal por falta de estos componentes, la falta de iluminación, ausencia de seguridad ciudadana en algunos sectores, acá en el centro histórico se han colocado cámaras, se tienen constantes coordinaciones con algunos asentamientos humanos, que al comprar una cámara de seguridad, se coordina con la municipalidad, para que estas se instalen a la red de cámaras de la municipalidad.

Con relación a los factores que atentan contra la vida, salud e integridad física de los peatones, en los espacios públicos de la ciudad del Cusco. Considera peligroso, a nivel social, la delincuencia existente en las calles.

Sobre la existencia del mobiliario urbano adecuado para el desplazamiento de las personas con discapacidad. Refirió que sobre el mobiliario urbano adecuado para el desplazamiento de las personas con discapacidad se ha tenido ciertos avances, desde hace aproximadamente veinte años atrás, en el aspecto de la construcción de barreras en las vías públicas para personas con discapacidad, construcción de rampas en las veredas. Señaló actualmente la normativa ya incluye la construcción de servicios higiénicos para personas con discapacidad, la inclusión de ascensores que contengan información en sistema braile,

afirma que se tienen avances, pero que nos son suficientes. Señala también que es necesario incluir semáforos para personas con discapacidad visual.

Con relación a las consecuencias del desplazamiento de los residentes del casco monumental, para convertirse éstos, en lugares de prestación de bienes y servicios.

Consideró que una consecuencia es el cambio de uso de algunos inmuebles del casco monumental para convertirse en inmuebles de prestación de bienes y servicios, sobre todo a actividades mercantiles turísticas. Lo que es contraproducente con la condición de Centro Histórico con la que cuenta el Cusco ya que un centro histórico sin vida local es un centro histórico muerto.

3.4.4. Entrevista al Subgerente de circulación de Tránsito, de la Gerencia de Tránsito, Vialidad y Transporte

Ing. Jean Perez Montesinos

Con relación a los derechos del peatón en los espacios públicos de la ciudad del Cusco. Refirió que no existe una regulación específica de los derechos del peatón como tal, y que estos se podrían desprender de los derechos contenidos en la Constitución Política del Perú, concernientes al desplazamiento con libremente y seguridad de las personas en el territorio peruano. Así también señala que existen algunos documentos, como el Reglamento Nacional de Construcciones, que especifica algunos requerimientos técnicos para una infraestructura adecuada para los peatones y también el Plan Nacional de Transporte Urbano, aprobado con Decreto Supremo 012-2019 - Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el que define al peatón como un modo o un componente de la movilidad urbana sostenible, entendiendo que la movilidad urbana sostenible está orientada a aquellos modos de circulación que no generen impacto negativo al medio ambiente, por ejemplo, ir en bicicleta,

la caminata, el transporte público; dejando de lado el auto. En el ámbito local los planes de movilidad urbana son los que definen como debe ser la infraestructura adecuada para la movilidad.

Con relación a los procedimientos legales y administrativos de la municipalidad provincial. Si estos brindan las condiciones de diseño y accesibilidad universal de los peatones a los espacios públicos. Refirió que no existe una norma local aprobada, en la actualidad orientada a la accesibilidad universal, ya sea promulgada por alguna ordenanza o decreto de alcaldía; sin embargo, existe la Ley General de la Persona con Discapacidad y su reglamento y en el Art. 15 nos habla del derecho a la accesibilidad. El CONADIS, que es el ente nacional, ordena que los peatones con discapacidad deben tener accesibilidad al transporte público, a las edificaciones, a los parqueos; esto puede ser especificado en algún documento legal municipal, que promuevan la infraestructura y también la accesibilidad o algún modo especial para las personas con discapacidad. Informa que se ha estado trabajando un plan de accesibilidad provincial universal, el cual detalla estadísticas, normativa, propuestas a corto mediano y largo plazo, para que se puedan ejecutar en la ciudad del Cusco, propuestas como; sensibilización a los transportistas, mejora de rampas en el centro histórico, campañas de sensibilización a diversos actores. Sin embargo, informa también que actualmente se han instalado zonas de parqueo exclusivo para personas con discapacidad en varias calles. Señala que hay un proyecto que contempla semaforización para peatones con discapacidad, readecuación de rampas para personas con discapacidad, la formulación de un proyecto de inversión para elementos podo táctiles para personas con discapacidad visual, mejora de elementos de tipo sumideros u obras complementarias en las vías para que no perjudiquen la circulación de las personas con discapacidad y también la mejora del transporte público. Informa que en la actualidad ninguna persona con silla de ruedas puede

subir a un bus, como si es posible en ciudades de otros países como; Chile Colombia, cualquier persona puede acceder a un bus; porque tienen rampas, veredas adecuadas, los vehículos están diseñados para el acceso y tienen espacios exclusivos para personas con discapacidad.

Refirió que la primera acción en favor de la accesibilidad universal se tuvo el año 2010 y 2011, en la cual por primera vez en el centro histórico se ejecutaron rampas para personas con discapacidad, aclarando que años atrás todas las veredas eran inaccesibles para las personas con discapacidad; y que desde entonces no se ha vuelto a intervenir el centro histórico en este sentido. Puso como ejemplo que en algunas calles como La Avenida El sol ya se consideran pasos elevados en las intersecciones, que son diseños de accesibilidad universal. Enumera que se encuentran en tal situación La Avenida Garcilazo, parte de la Avenida Tullumayu; las que tienen calzadas levantadas para que puedan cruzar sin la necesidad de rampas.

Con relación a las vulneraciones de los derechos del peatón en su área de trabajo.

Refirió que, en la ciudad hay una falta de respeto constante al peatón, los conductores están siempre presionando al peatón, como algo que no debería estar ahí o como algo no importante, y eso se puede observar al momento de circular. En otros países en el lugar donde este marcado un cruceo peatonal el auto se detiene, acá la gente acelera, y abusa del derecho de circulación del peatón. El Plan Nacional de Movilidad de Transporte Urbano, el que señala que la prioridad de toda la movilidad es el peatón y al final está el auto privado. Sostiene que esto pasa tanto en el Centro Histórico como en toda la ciudad del Cusco.

Puso como ejemplo a la Calle Recoleta, señalando que es una de las calles que deberían ser peatonalizadas a futuro; que tiene todas las condiciones, ya que es un espacio

cercano al centro, es comercial, es una calle que tiene una sección demasiado reducida, las veredas tienen anchos hasta de 30 o 40 centímetros, son exageradamente reducidas, tiene una configuración anti técnica; sin embargo, por la costumbre la necesidad de la gente de tener acceso al auto, sigue siendo vehicular, pero si podría aplicarse algunos criterios como por ejemplo; el calmado del tránsito que es una técnica que consiste en reducirle la velocidad a la circulación y que se aplica especialmente en zonas de centro, en la cual sea angosta el elemento de la calzada dando más espacio al peatón o se ponen elementos como reductores de velocidad que, permiten tener una circulación bien baja. En Europa se hablan de calles 10 donde la velocidad es de 10km/h, calles 20 la velocidad es de 20km/h y calles 30 donde se permite la circulación, pero con una velocidad mínima; donde si pase un auto, pero donde el peatón es el principal actor. Entonces esta calle podría convertirse en una calle 10 o una calle 20, donde se permite la circulación, pero donde el peatón es el principal actor. Se podría transformar en alguna de estas alternativas o que se pueda convertir en una vía peatonal y que solamente se pueda abrir para casos de emergencia, o suministro de bienes.

Sobre la cantidad de infraestructura peatonal y mobiliario urbano en los espacios públicos de la ciudad del Cusco. Refirió que, en algunos estudios sobre la disposición del espacio peatonal, especialmente en el centro, se ha visto que los niveles de servicio para el peatón son bajos, especialmente en calles como Tres Cruces e Oro, el Eje Profesional, que viene desde San Pedro hasta San Blas, pasando por la Plaza de Armas; son vías en las cuales el espacio de la vereda es reducido, con respecto a la cantidad del flujo peatonal, entonces la demanda de los peatones supera la capacidad de la vereda y vemos peatones que van por la calzada con los vehículos y eso es muy riesgoso, este es un indicador de que la relación de demanda versus infraestructura no es coherente; los niveles de servicio

son bajos, no hay una adecuada circulación y seguridad, entonces es necesario repensar y rediseñar estos espacios.

Da cuenta que en el año 2014 varias calles del Centro Histórico como; la Calle Triunfo, Calle Plateros y la Avenida El Sol; han sido modificadas en su sección transversal, dando mayor espacio al peatón, es decir ensanchando las veredas y quitándole espacio al auto, esto entendiendo que es un importante eje de circulación peatonal. Hace falta un análisis técnico de ingeniería, especialmente sobre la calidad de circulación de los peatones y ello nos va indicar las medidas a tomar, si peatonalizamos una vía o si ampliamos la vereda o si no es necesario modificar la vía, ver si los niveles de servicio son aceptables.

En cuanto al mobiliario urbano en la infraestructura, manifestó que es indispensable, considera que años atrás se contaba con servicios higiénicos y estos eran bastante cuidados, se contaba con servicios higiénicos en la calle Plateros y Siete Cuartones, en Correo también hay servicio de baños públicos, pero a veces están cerrados o no se encuentran en correcto mantenimiento. Sostiene que una solución es que se debe mapear el Cusco por zonas y de acuerdo con la densidad de personas, instalar más baños; igualmente exigir a la infraestructura privada, como por ejemplo el Centro Comercial El Paraíso, de que doten de infraestructura de baños en mayor cantidad. En cuanto al tema de los servicios higiénicos estos insuficientes en la actualidad, el Cusco creció, cada vez hay mayor población, evaluar el uso de estos servicios, ver si la demanda es mayor a la capacidad de servicio de estos baños, y si es mayor ver la posibilidad de que se amplíe la infraestructura. Otra medida es exigir a cualquier entidad pública que brinde este servicio, por ejemplo, centros comerciales o los bancos, son entidades en las que no hay servicios para el público.

Con relación a si los espacios públicos brindan comodidad y placer al peatón.

Manifestó que el confort y la calidad de circulación para el peatón en la circulación, es tener

una movilidad continua, fluida, sin estar saliendo fuera de la vereda, sin circular por la pista, y que esta sea una circulación fluida, y que no haya un roce físico entre peatones. Señaló que al hacer un análisis de ingeniería se puede determinar cuál es el nivel de confort y la calidad de circulación, puede ser una circulación básica; pocas calles tienen un nivel A, donde hay pocos peatones y ellos van casi libremente y en el Centro Histórico la mayoría tienen niveles de servicio D o E, que están ya al límite de su capacidad, y algunas donde se presta una calidad de servicio F, donde el peatón tiene que obligadamente circular en la calzada; este nivel de servicio se puede ver en calles como Tres Cruces de oro, Calle nueva, donde incluso la vía está ocupada por vendedores, se pueden tomar acciones como eliminar a todos los objetos que bloquean la circulación peatonal y liberarlos recuperando un nivel de servicio adecuado para lo cual se ha construido la vereda.

Con relación a la existencia de mobiliario urbano adecuado para la protección de los peatones ante las inclemencias climáticas. Señaló que, lo ideal es que cada espacio de espera, o cada espacio estancial; donde un peatón tenga que esperar el transporte público, tenga una caseta, que es un mobiliario complementario al paradero, este refugio - caseta debe tener una cobertura adecuada, que proteja al peatón del sol y la lluvia; el mismo que debe contar con una banca o asiento, debe tener una estructura sólida, que evite cualquier accidente, debe cumplir condiciones estructurales. Afirmó que hay sectores y vías no arteriales donde faltan casetas, y que lo ideal sería que en cada paradero exista una caseta. Señala también que también que hay calles donde la sección de la misma vía, es decir el ancho de la vereda no permite colocar una caseta, porque son muy estrechas, donde a lo sumo se puede colocar una señal de paradero porque se le quitaría el espacio de circulación al peatón.

Con relación a la seguridad del peatón en los espacios públicos de la ciudad del Cusco. Manifesto que la seguridad puede estar referida a dos aspectos; una seguridad de desplazamiento y a una seguridad vial. Explica que la seguridad de desplazamiento está referida a la seguridad ciudadana en la cual el estado debe garantizar al peatón iluminación, un espacio libre de delincuentes, de cualquier amenaza que sea externa. Hay vías que por temas de iluminación o poca circulación son peligrosas, especialmente en zonas periféricas de la ciudad, en zonas cercanas a los mercados, zonas de acopio de los negocios o venta de suministros de diverso tipo, donde hay la posibilidad de que se concentran los delincuentes.

La existencia de una red de vigilancia con cámaras, que debe ser ampliada, las cámaras deben estar operativas todo el tiempo, elaborar un mapa de peligro y dar solución a estas zonas identificadas y brindar mayor protección a las personas en estas zonas. El otro tipo de seguridad es la seguridad vial.

Con relación a los factores que atentan contra la vida, salud e integridad física de los peatones, en los espacios públicos de la ciudad del Cusco. Dijo que, en la circulación y la seguridad vial, el peatón debe estar primero en la pirámide de prioridad. El gobierno debe garantizar la seguridad vial. Señala que las medidas que se pueden instaurar para evitar que se atente contra la vida, salud, e integridad física de los peatones son; una correcta señalización, semaforización, iluminación, calidad de veredas, evitar que haya infraestructuras dañadas, por ejemplo, evitar que haya un buzón dañado, donde una persona pueda caerse; todas las medidas que involucren a que una persona pueda circular sin ser atropellado, sin ser agraviado; aspectos como la calidad de los parqueos, los paraderos. Sostiene que incluye también una sensibilización a los conductores, quienes muchas veces no ceden el paso al peatón. Dentro de una cultura orientada al peatón se puede eliminar estas prioridades del auto y devolver esa protección al peatón. Resalta que se dan charlas de

sensibilización a los conductores de transporte público, pero no a aquellos que tienen autos particulares.

Sobre la existencia del mobiliario urbano adecuado para el desplazamiento de las personas con discapacidad. Sostuvo que, en la ciudad del Cusco solo contamos con infraestructura básica para las personas con discapacidad, siendo que una persona con discapacidad motora no puede subir a un bus, tiene que tomar un taxi, lo que implica un mayor costo económico, ya que el taxi le cobra una tarifa mayor de la normal por “la molestia” de llevar su silla de ruedas. En toda las veredas, especialmente en el distrito del Cusco, no hay rampas, si observamos la Avenida de La Cultura el lado de Wanchaq tiene rampas, pero el lado de Cusco no, las veredas en el lado del distrito de Cusco no han sido intervenidas en unos 25 o 30 años, mientras que en el lado del distrito de Wanchaq estas han sido intervenidas hace como seis u ocho años, entonces ellos ya consideran un diseño de accesibilidad universal; sin embargo hay zonas donde hay graderías, no hay continuidad de la circulación, no hay rampas continuas y las personas muchas veces tienen que ir por la pista, junto a los vehículos motorizados. Señala que, las personas con discapacidad motora en la actualidad se trasladan por las ciclo vías, esto desde Santa Ursula hasta el primer paradero de San Sebastián, donde antes de la colocación de las ciclo vías, estas personas con discapacidad se trasladaban a una velocidad de 20 km/h o 30km/h, quienes se desplazan cerca de vehículos que van a una velocidad de 80 km/h o 90km/h, convirtiéndose para ellos la única forma que tienen para circular. Señala que las personas con discapacidad usan las ciclo vías, porque es una infraestructura segura y continua. Además, señala también que, desde el punto de vista social las ciclo vías no son para personas con discapacidad, porque las personas con discapacidad deben circular por las veredas en zonas protegidas, pero por un tema de inexistencia de infraestructura, tienen que forzosamente ir por las ciclo vías. Otro tema que

resalta son las rampas con ángulos de inclinación inadecuados, la inexistencia de intersecciones con señalización podotáctil para que las personas con discapacidad visual, la falta de elementos sonoros en las infraestructuras semaforizadas que alerten a una persona con discapacidad visual, hay dos o tres semáforos en el Cusco. Afirma que en la Ciudad del Cusco hace falta realizar un diagnóstico de los puntos de mayor circulación, para implementar una semaforización sonora. La ciudad está diseñada para el auto, está un poco lejos de darle confort y accesibilidad al peatón. Por último respecto al transporte público y privado para el desplazamiento de las personas discapacitadas en la actualidad ninguna persona con silla de ruedas puede subir a un bus, como si sucede en otros países y otras ciudades de Chile Colombia.

Con relación a las consecuencias del desplazamiento de los residentes del casco monumental, para convertirse éstos, en lugares de prestación de bienes y servicios. Dijo que, el proceso de gentrificación es un proceso mundial en todos los centros históricos, en los cuales por el valor y la rentabilidad de estos inmuebles sus residentes los han destinados a la actividad comercial, a la prestación de bienes y servicios y han abandonado los centros históricos para residir en otras zonas más calmadas, con menos presencia de ruido; es decir, a zonas más vivibles.

Señaló que, las consecuencias del proceso de gentrificación son: La concentración de viajes, hace de que más personas vayan al centro histórico. Haya mayor presencia de taxis, mayor congestión, mayor contaminación por emisiones, mayor contaminación de ruido. Que muchas personas en lugar de realizar algún trámite o algún acceso como a salud, tenga que ir al centro histórico, en lugar de realizarlos en sus propios distritos. Genera también mucha densidad, genera un problema de movilidad, hace que la movilidad sea más complicada, tanto

para el ingreso, paso y salida por un centro histórico gentrificado. El aspecto negativo es que las personas ya no residen allí.

3.4.5. Entrevista al Gerente de Seguridad Ciudadana.

Abog. Miguel Angel Daza Navarrete

Con relación a los derechos del peatón en los espacios públicos de la ciudad del Cusco. Manifestó que, en primer lugar, el peatón tiene el derecho constitucional al libre tránsito, las vías están señalizadas para el tránsito peatonal y vehicular y por tanto se deben de respetar que no sean invadidas por el tránsito vehicular.

Con relación a los procedimientos legales y administrativos de la municipalidad provincial. Si estos brindan las condiciones de diseño y accesibilidad universal de los peatones a los espacios públicos. Dijo que, la Municipalidad Provincial de Cusco al igual que todas las demás municipalidades, está regida por la Ley orgánica de municipalidades. Las Ordenanzas Municipales que prohíben el comercio ambulatorio y que estas a su vez permiten garantizar que el peatón utilice las vías, que no haya invasión de las vías, ello se materializa a través de seguridad ciudadana y la Policía Municipal.

Con relación a las vulneraciones de los derechos del peatón en su área de trabajo. Dijo que advierte vulneraciones a los derechos del peatón cuando se vulnera la seguridad del peatón como persona humana, ello por parte del tránsito vehicular, y el comercio ambulatorio por el expendio de sus productos en la vía pública, específicamente en las veredas y con lo que están perturban el libre acceso y tranquilidad de las personas en su desplazamiento. Señala que otro problema que transgrede los derechos de los peatones es el alcoholismo en las vías públicas, con mayor incidencia en los parques, como; el Parque de la Madre, Regocijos, San Francisco, San Pedro, San Blas etc, son invadidos por personas que se dedican

a la ingesta de bebidas alcohólicas, cabe precisar que esto está prohibido por decreto supremo.

Sobre la cantidad de infraestructura peatonal y mobiliario urbano en los espacios públicos de la ciudad del Cusco. Sostuvo que, la infraestructura peatonal es insuficiente indudablemente; en cuanto al mobiliario urbano recomienda que la modernizar del sistema de semaforización. Recomendó también generar una cultura social del buen uso de las señales semaforizadas, que esto se deba promover en las instituciones educativas de todos los niveles.

Con relación a si los espacios públicos brindan comodidad y placer al peatón. Señaló que, se cuenta regularmente con espacios públicos que brinden comodidad y placer al peatón y que, en la Gerencia de Seguridad Ciudadana, se tienen proyectadas actividades de recuperación de espacios públicos, cita como ejemplo el parque de Sapan Tiana, el que se fue recuperado de la ocupación de extranjeros que se dedicaban a la ingesta de bebidas alcohólicas, y a la práctica de ejercicios casi desnudos, resalta que fue un trabajo que se realizó con la junta de vecinos de la zona.

Con relación a la existencia de mobiliario urbano adecuado para la protección de los peatones ante las inclemencias climáticas. Manifestó que, en el Cusco se tiene dos climas bien marcados, en la época de lluvias, cuando estas son torrenciales se sobrepasan la capacidad de los sumideros, los desagües colapsan causando aniegos por todo lado, y esto perjudica indudablemente al peatón; este no puede cruzar las calles, no tenemos la infraestructura adecuada en los paraderos para que puedan cubrirse de la lluvia. En la época de sequía y más aún en temporada alta del turismo, no tenemos sombrilla durante el sol radiante.

Con relación a la seguridad del peatón en los espacios públicos de la ciudad del Cusco. Sostuvo que, los espacios públicos no brindan seguridad en un alto índice a los peatones en la ciudad del Cusco, sostiene que aún se cuenta con deficiencias, pone ejemplos como los espacios públicos invadidos por personas que toman bebidas alcohólicas, protagonizan escándalos, eso ateta con los peatones. Señala que el tema de microcomercialización y los efectos del consumo de drogas también atentan contra la seguridad de los peatones. Informó que esto ocurre en el centro histórico en algunas calles del distrito de San Blas, San Cristobal, Santa Ana y con mayor incidencia en las calles de Procuradores, Teqsecocha, Suecia y zonas aledañas al centro histórico. Hay que tener en cuenta que el consumo no está penado, pero que los efectos sobrevinientes al consumo de drogas son los que generan inseguridad al peatón.

Con relación a los factores que atentan contra la vida, salud e integridad física de los peatones, en los espacios públicos de la ciudad del Cusco. Afirmó que las calles invadidas por el comercio ambulatorio son zonas que concentran a delincuentes que atentan contra la seguridad física de las personas.

Sobre la existencia del mobiliario urbano adecuado para el desplazamiento de las personas con discapacidad. Señaló que una ley por la que las edificaciones y construcción de vías deban considerar accesos, rampas en las calles, construcciones, edificaciones, para que estas personas no tengan dificultades en su desplazamiento. Resalta también que no existe, en nuestra ciudad y al cien por ciento, estacionamientos para personas con discapacidad motora y que existen personas que no respetar estos espacios reservados para las personas con discapacidad.

Con relación a las consecuencias del desplazamiento de los residentes del casco monumental, para convertirse éstos, en lugares de prestación de bienes y servicios.

Sobre el desplazamiento de los residentes del casco monumental a otras zonas de la ciudad, refiere que trae como consecuencia la proliferación de centros nocturnos. Y en el día, el extendió de compraventa de bienes en la zona del Paraíso.

3.4.6. Entrevista al Gerente de Medio Ambiente,

Blgo. Roberto Carlos Rojas Céspedes

Con relación a los derechos del peatón en los espacios públicos de la ciudad del Cusco. Manifestó que, uno de los derechos del peatón es vivir en un ambiente en equilibrio, vivir en un ambiente libre de contaminación, y a circular libremente por el territorio nacional.

Con relación a los procedimientos legales y administrativos de la municipalidad provincial. Si estos brindan las condiciones de diseño y accesibilidad universal de los peatones a los espacios públicos. Sostuvo que, en la municipalidad Provincial de Cusco, existen procedimientos administrativos establecidos en el Texto Único Ordenado de Procedimientos Administrativos, así como también tiene el TUSNE, en los que se regulan los procedimientos de ingreso y cobro de las tasas por el uso de los espacios públicos, como son parques. Enfatiza que las Municipalidades no tienen fines de lucro y lo que se cobra por ingreso a los parques, son costos para cubrir los costos de operación y mantenimiento.

Sobre las condiciones de diseño y accesibilidad resalta que en el Cusco no cuenta con la cantidad de área verde establecida por la Organización Mundial de la Salud; es decir, que cada habitante deba contar con 15 m² de área verde.

Con relación a las vulneraciones de los derechos del peatón en su área de trabajo. Consideró que, más que vulneraciones, el ingreso a los espacios públicos comprendidos por parques y jardines deberían ser de libre acceso. Sobre las vulneraciones de los espacios públicos se cuenta señala que la Municipalidad Provincial de Cusco cuenta con la oficina

fiscalización y orientación la que denuncias por los vecinos, sobre la invasión el área publica, áreas verdes cercadas, espacios públicos usados como estacionamiento, construcción de edificaciones en áreas verdes; se cuenta con un sistema de denuncias ambientales.

Sobre la cantidad de infraestructura peatonal y mobiliario urbano en los espacios públicos de la ciudad del Cusco. Afirmó que, no contamos ni con el 40% de los espacios públicos necesarios, sostiene que es importante la construcción de ciclo vías, para optimizar el uso de las vías y el tiempo, al respecto resalta que se ha ganado Espacio público para el peatón en la avenida de la Cultura. Señala que el espacio público más grande que existe en cuanto al ciclista es el de la avenida de la Cultura, que son casi 11 kilómetros de espacio público. Enfatiza que las obras del futuro deban incluir espacios públicos verdes.

Con relación a si los espacios públicos brindan comodidad y placer al peatón. Dijo que, las áreas verdes deben contar también con mobiliario urbano que comprenda bancas, asientos y es lo que escasea, así como también el mantenimiento de estas es insuficiente, señala que los mismos peatones hacen un mal uso del mobiliario urbano.

Con relación a la existencia de mobiliario urbano adecuado para la protección de los peatones ante las inclemencias climáticas. Al respecto sostuvo que, en Cusco hay que diferenciar bien las zonas. El centro histórico de Cusco es un área bien conservada, nosotros mismos tenemos un procedimiento de mantenimiento para que la plaza esté impecable. La zona de Residencial; comprendida por Manuel Prado, Mariscal Gamarra, Maracavalle, Magisterio, Quispicanchi, Camino Real, Tawantinsuyo, Rosaspata; Zaguán del Cielo; estas zonas son consideradas en una segunda escala de prioridad; en estas dos zonas se brinda toda la atención en cuanto a mobiliario urbano que comprenda tachos de residuos, bancas, sillas, y hasta el mantenimiento para el tema de aguas residuales, o aguas pluviales;

sin embargo como la noreste y la noroccidental, conocidas como zonas en crecimiento, donde primero se construye una casa, luego recién se instala el agua, la electricidad, luego los pobladores solicitan la construcción de pista, y finalmente se puede pensar en construir áreas verdes. Señala que no existe un orden. Además de la falta de presupuesto para atender los requerimientos de la población.

Con relación a la seguridad del peatón en los espacios públicos de la ciudad del Cusco. Afirmó que, los espacios públicos de la ciudad del Cusco si brindan seguridad al peatón, añadiendo que existen lugares donde se necesita un mantenimiento de la estructura física peatonal, y que se adecúen ciertas calles para el desplazamiento de personas con discapacidad; como veredas, la señalética, la señalización, las zonas de estacionamientos.

Con relación a los factores que atentan contra la vida, salud e integridad física de los peatones, en los espacios públicos de la ciudad del Cusco. Refirió que, hay áreas verdes que tienen cerco de púas, cercos con fierro corrugado en punta, estos podrían ser factores que podrían generar algún daño al peatón, porque hay algunos vecinos que le ponen cercos de este tipo a las áreas verdes, con la finalidad de proteger sus plantas. Otro factor que podría poner en riesgo la integridad física del peatón es el crecimiento de los árboles, los que por el tamaño y longevidad podrían caerse sobre la vía pública e impactar en algún peatón.

Sobre la existencia del mobiliario urbano adecuado para el desplazamiento de las personas con discapacidad. Indicó que, en la ciudad del cusco aun no contamos con la cobertura necesaria en cuanto a mobiliario urbano e infraestructura peatonal adecuada, idónea para el desplazamiento de los peatones. Sin embargo, se viene trabajando en ello.

Con relación a las consecuencias del desplazamiento de los residentes del casco monumental, para convertirse éstos, en lugares de prestación de bienes y servicios. Manifestó que, una de las consecuencias del desplazamiento de residentes del casco

monumental es que al convertirse en lugares de prestación de bienes y servicios se genere la concentración de personas, lo que a su vez ocasiona también el deterioro del espacio público, mayor cantidad de residuos, crecimiento de la contaminación, existencia de basta cantidad de ambulantes, desorden, tráfico en el centro. Señala que al generarse el incremento de residuos sólidos (basura), causa mayores gastos operativos en la Gerencia de Medio Ambiente, ya que se tienen que tomar medidas como el triple ruteo de la recolección de basura en el centro; se recoge la basura en la mañana, tarde y noche, reciclaje todos los días.

3.4.7. Entrevista a la Subgerenta de Gestión del Centro Histórico, de la Gerencia de Centro Histórico de la MPC,

Arq. Eliluz Palomino Mormontoy.

Con relación a los derechos del peatón en los espacios públicos de la ciudad del Cusco. Sostuvo que los derechos del peatón son todos los relacionados con la circulación por estos espacios públicos y que estos deban ser seguros.

Con relación a los procedimientos legales y administrativos de la municipalidad provincial. Si estos brindan las condiciones de diseño y accesibilidad universal de los peatones a los espacios públicos. Dijo que, se requiere de un planeamiento urbanístico, de un instrumento técnico y de gestión que finalmente sea aprobado con una ordenanza, para brindar las condiciones de diseño y accesibilidad de los peatones a los espacios públicos en la ciudad del Cusco. Manifestó también que, si se requiere de procedimientos legales, pero que estos son los que les dan formalidad a los instrumentos técnicos y de gestión, después de haber realizado un diagnóstico técnico-social de las necesidades y de las potencialidades de los espacios públicos.

Con relación a las vulneraciones de los derechos del peatón en su área de trabajo.

Afirmó que, en el Centro Histórico, existen prohibiciones, respecto a la conservación de los espacios públicos; la limpieza, el tema de la regulación del sonido del volumen, estos y otros aspectos están contenidos en el plan maestro.

Sobre la cantidad de infraestructura peatonal y mobiliario urbano en los espacios públicos de la ciudad del Cusco. Manifestó que, en el centro histórico, es complicado y muchas veces imposible adecuarnos a las normas urbanísticas de la actualidad porque hay que mantener la traza original del Centro Histórico, además de la morfología de Cusco que cuenta con varias pendientes, en calles principales como, la calle Tullumayu, la Cuesta de San Blas.

Con relación a si los espacios públicos brindan comodidad y placer al peatón.

Consideró que los espacios públicos en el Centro Histórico si brindan comodidad y placer al peatón, porque este está en constante mantenimiento y cuidado; iluminados en las noches. Sin embargo, en cuanto a las áreas verdes por habitante, sostiene que no llegamos a los parámetros solicitados por la Organización Mundial de la Salud y que tampoco se puede agregar áreas verdes porque se alteraría la tipología del Centro Histórico, ya que éste ha sido declarado Patrimonio de la Humanidad con las características que tiene.

Con relación a la existencia de mobiliario urbano adecuado para la protección de los peatones ante las inclemencias climáticas. Manifestó que, el mobiliario urbano en el centro histórico es insuficiente, que en cuanto a los paraderos señala que estos están ubicados de acuerdo con un diagnóstico técnico que hace la gerencia de tránsito, que sin embargo requieren mantenimiento, falta de pintado, tienen una imagen deteriorada, y que frente a las inclemencias climáticas mantienen el techo.

Con relación a la seguridad del peatón en los espacios públicos de la ciudad del Cusco. Sostuvo que, el hecho de que Cusco sea una ciudad turística y que haya bastante presencia de extranjeros, genera inseguridad porque hay extranjeros que tienen baja capacidad adquisitiva, a quienes les cuesta alinearse a las normas de convivencia social. Señalando también que la morfología del centro; es decir las calles estrechas, poco transitadas, generan espacios para situaciones donde se bebe alcohol, lo que genera inseguridad al peatón. Sosteniendo que, hay una inseguridad física en las calles por la morfología del casco monumental; puso como ejemplo la Calle Nazarenas, cuando los carros que tiene que voltear la esquina se suben a la vereda, el peatón tiene que esperar que el carro gire para no exponerse. Dijo que la presión turística hace que carros de tamaño regular circulen por estas calles estrechas, no adecuadas para este tipo de vehículos, considerando que, en el centro histórico, tendría que circular máximo taxis o camionetas, ya que los buses largos chocan el brazo del peatón cuando camina por las veredas. Señaló que de emitirse una ordenanza que restrinja la circulación de estos carros en el centro, protestarían todos los empresarios del sector turismo, bajo el argumento de que se estaría atentando contra el derecho al trabajo; sin embargo, ellos atentan contra nuestro derecho a la seguridad, vulneran nuestra integridad física.

Con relación a los factores que atentan contra la vida, salud e integridad física de los peatones, en los espacios públicos de la ciudad del Cusco. Manifestando que, la morfología de las calles, las pendientes elevadas, el estado de conservación de las vías, la irregularidad que hay en las veredas y en las calzadas, la distancia que hay entre los fierros de las rejillas avece son anchas, hay gente que se mete, niños que se caen, se lastiman, los radios de giro en las esquinas son estrechos, la iluminación en la noche para que los espacios

públicos sean seguros, la falta de serenos que estén haciendo rondas, porque al margen de las cámaras la presencia de una persona te genera seguridad.

Sobre la existencia del mobiliario urbano adecuado para el desplazamiento de las personas con discapacidad. Dijo que, en lo posible la Municipalidad Provincial de Cusco ha construido las rampas de cruce para personas con silla de ruedas, en muchas vías donde la sección de vía lo ha permitido y que hay estos espacios en otras vías que son angostas que no ha podido ser posible construir una rampa, ya que sería generar inseguridad a una persona que está caminando al encontrarse con vacío. Afirmó que en el caso de las personas con discapacidad visual no contamos con mobiliario urbano.

Con relación a las consecuencias del desplazamiento de los residentes del casco monumental, para convertirse éstos, en lugares de prestación de bienes y servicios. Refirió que el desplazamiento de los residentes del casco monumental, para convertirse éstos, en lugares de prestación de bienes y servicios trajo como consecuencia el encarecimiento de los costos, ya que todo en el centro cuesta más caro. Señaló que otra consecuencia es la reducción del acceso a edificaciones patrimoniales, el hecho de que se venda un inmueble y se construya un hotel de lujo de alguna manera, está dirigido a personas con mayor capacidad adquisitiva. Así también indicó que otra consecuencia es la disminución del uso residencial, ya que el hecho de que uno se encuentre en un espacio mucho más caro en algún momento puede obligar al residente a salir del centro y mudar su residencia a otras zonas donde tengas más servicios disponibles y a costos más bajos.

CAPÍTULO IV

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. Resultados y discusión de Resultados

En el presente apartado, corresponde abordar el problema general y problemas específicos; así como el objetivo general y objetivos específicos que he planteado en la investigación, siendo estos:

Problema General

¿Por qué declarar al peatón como sujeto de derechos en los espacios públicos de la ciudad del Cusco?

Problemas Específicos

- ¿Cuáles son los derechos del peatón, como sujeto de derecho?
- ¿Cómo se afectan los derechos de los peatones en los espacios públicos de la ciudad del Cusco?

Objetivo General

Explicar porque declarar al peatón como sujeto de derechos en los espacios públicos de la ciudad del Cusco.

Objetivos Específicos

- Identificar los derechos de los peatones como sujeto de derecho.
- Describir cómo se afectan los derechos del peatón en los espacios públicos de la ciudad del Cusco.

4.2. De los Problemas formulados y los objetivos propuestos en la Investigación

A continuación, haré un análisis de los problemas y objetivos específicos, para luego enlazarlos con el problema y objetivo general, y finalmente con la hipótesis propuesta.

4.2.1. Derechos del peatón en los espacios públicos de la ciudad del Cusco

El primer problema específico que formulé es; **¿Cuáles son los derechos del peatón, como sujeto de derechos?** El mismo que tiene como objetivo específico: **Identificar los derechos del peatón como sujeto de derechos.**

4.2.1.1. Antecedentes Internacionales

Como bien se ha indicado en el segundo apartado del Capítulo III, “El Peadón como sujeto de derechos”, ningún país ha regulado los derechos del peatón en un conglomerado normativo, que precise cada uno de los derechos que tiene la persona, en su rol como peatón en un espacio público. Se cuenta, aunque de manera dispersa, con lo establecido por la ONU, en los objetivos de Desarrollo Sostenible. Sin embargo, el único conglomerado normativo que declara los derechos del peatón es La Carta Europea de los Derechos del Peadón, aprobada mediante Resolución de fecha 12 de octubre de 1988. De otra parte, se tiene que en Colombia, distrito capital Santa Fé de Bogotá, mediante Acuerdo Número 39 de 1999, regula normas sobre las obligaciones y derechos del peatón que garantizar el uso adecuado del espacio público.

4.2.1.1.1. Los Objetivos de Desarrollo Sostenible

La Organización Mundial de las Naciones Unidas, mediante el ODS N°11, determina de forma indirecta los derechos del peatón, al mismo que se remiten al dar sus respuestas los servidores y funcionarios públicos de la Municipalidad Provincial de Cusco, al ser

consultados sobre los derechos del peatón en los espacios públicos de la ciudad del Cusco y la existencia de procedimientos legales y administrativos que brinden las condiciones de diseño y accesibilidad universal del peatón. Entonces el ODS N°11, se proyecta:

El proporcionar **acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial**, en particular mediante la **ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad**; mediante el indicador; Proporción de la población que tiene acceso conveniente al transporte público, desglosada por edad, sexo y personas con discapacidad.

Reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, incluso **prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo**. Mediante los indicadores **proporción de residuos sólidos urbanos recolectados regularmente y con descarga final adecuada del total de residuos sólidos urbanos generados**, desglosada por ciudad y Niveles medios anuales de partículas finas (por ejemplo, PM2,5 y PM10) en las ciudades (ponderados según la población).

Proporcionar **acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad., desglosada por sexo, edad y personas con discapacidad**. Mediante los indicadores proporción media de la superficie edificada de las ciudades correspondiente a espacios abiertos para el uso público de todos, desglosada por sexo, edad y personas con discapacidad. Y Proporción de personas víctimas de violencia física o acoso sexual, desglosada por sexo, edad, grado de discapacidad y lugar del hecho, en los doce meses anteriores.

De forma similar, también se proyecta, **apoyar los vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales fortaleciendo la planificación del desarrollo nacional y regional; mediante el indicador Proporción de población residente en ciudades que aplican planes de desarrollo urbano y regional que integran las proyecciones demográficas** y las necesidades de recursos, desglosada por tamaño de ciudad.

Es así que el alcalde de la Municipalidad Provincial del Cusco, Mgt. Abog. Victor German Boluarte Medina, cuando se le pregunta sobre la existencia de procedimientos legales y administrativos de la municipalidad provincial. Si estos brindan las condiciones de diseño y accesibilidad universal de los peatones a los espacios públicos, refiere: “(...) **Que existe una legislación nacional que además es impulsada por una tendencia internacional de inclusión, de darles mayores facilidades a las personas con discapacidad. Afirma que esta tendencia internacional está manifestada a través de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, que son los que marcan la pauta en la legislación nacional (...)**”

4.2.1.1.2. La Carta Europea de los Derechos del Peatón

El Parlamento Europeo en fecha 12 de octubre de 1988, mediante Resolución de la misma fecha aprueba el único conglomerado normativo, a través de la Carta Europea de los Derechos del Peatón. Está estructurada en ocho derechos de los peatones, enfocados fundamentalmente en la priorización del peatón sobre los vehículos, en el diseño de las ciudades; en la relación existente entre el peatón y la protección del medio ambiente, para su disfrute; el derecho de los peatones discapacitados y su accesibilidad a los espacios públicos; y la difusión de información sobre los derechos del peatón por parte del gobierno. El

contenido literal de la Carta Europea de los derechos del Peatón se encuentra en la parte este trabajo de investigación (ANEXO 01). Sin embargo, cada derecho de dicha Carta, está cita de acuerdo al desarrollo del presente ítem.

Con relación al primer derecho (Parlamento Europeo, 1988) “El peatón tiene derecho a vivir en un ambiente sano y a disfrutar libremente del espacio público en las condiciones de seguridad adecuadas para su salud física y psicológica” establecido en la Carta Europea de los Derechos del Peatón:

- El alcalde de la MPC, Mag. Abog. Victor German Boluarte Medina, refiere que (...) **otra forma de vulnerar los derechos del peatón es por omisión, incumpliendo con el estándar de área verde por habitante como es establecido por la OMS.**

- El Subgerente de Circulación de Tránsito, de la Gerencia de Tránsito, Vialidad y Transporte, Ing. Jean Perez Montesinos, cuando se le pregunta sobre los derechos del peatón responde; (...) **la movilidad urbana sostenible está orientada a aquellos modos de circulación que no generen impacto negativo al medio ambiente.**

- El Gerente de Medio Ambiente, Blgo. Roberto Carlos Rojas Cespedes, cuando se le pregunta sobre los derechos del peatón responde; **“Uno de los derechos del peatón es vivir en un ambiente en equilibrio, vivir en un ambiente libre de contaminación”.**

Con relación a, parte del contenido del tercer derecho (Parlamento Europeo, 1988) “Los niños, los ancianos y los minusválidos tienen derecho a que la ciudad constituya un lugar de socialización y no de empeoramiento de su situación de debilidad” y la totalidad del cuarto derecho “Los minusválidos tienen derecho a que se tomen medidas específicas que les permitan toda movilidad posible, como la demolición de las barreras arquitectónicas y el acondicionamiento de los medios públicos de transporte” establecido en la Carta Europea de

los Derechos del Peatón, en el trabajo de campo al realizar las entrevistas he formulado una pregunta estrictamente relacionada con las personas con discapacidad, tal como consta en el Anexo 1 **¿Existe el mobiliario urbano adecuado para el desplazamiento de las personas con discapacidad?.** De las respuestas vertidas por los funcionarios públicos puedo concluir que **se está trabajando en la adecuación, modificación y equipamiento de los espacios públicos, con mobiliario urbano que favorezca a las personas discapacitadas.** Respecto al acondicionamiento de los medios públicos de transporte para las personas con discapacidad, no tenemos ningún avance al respecto. Cabe resaltar lo mencionado por el funcionario público:

- El Subgerente de Circulación de Tránsito, de la Gerencia de Tránsito, Vialidad y Transporte, Ing. Jean Perez Montesinos señala que **“(...) en la actualidad ninguna persona con silla de ruedas puede subir a un bus, como sí sucede en otros países y otras ciudades de Chile Colombia.**

Respecto al quinto, sexto y séptimo derecho del peatón establecido en la Carta Europea. El quinto, (Parlamento Europeo, 1988) “El peatón tiene derecho a que se le reserven zonas urbanas la más amplias posible, que no sean meras "islas de peatones", sino que se inserten coherentemente en la organización general de la ciudad ". (Parlamento Europeo, 1988) El sexto derecho del peatón que determina todo lo relacionado con emisiones químicas y acústicas, el transporte público, difusión de mensajes publicitarios, señalización, e implantación de carriles para bicicletas. Y el séptimo derecho del peatón (Parlamento Europeo, 1988) “El peatón tiene derecho a una movilidad completa y libre que puede realizarse mediante el uso integrado de los medios de transporte” sino que se inserten coherentemente en la organización general de la ciudad”. Considero que está estrictamente

relacionado con aspectos de calidad, cantidad y seguridad del peatón en los espacios públicos.

Y dentro del trabajo de campo, determiné conveniente buscar respuestas referidas a;

- Las vulneraciones de los derechos del peatón en su área de trabajo de cada funcionario entrevistado.
- La cantidad de infraestructura peatonal y mobiliario urbano en los espacios públicos de la ciudad del Cusco.
- La comodidad y placer que siente el peatón en los espacios públicos.
- La existencia de mobiliario urbano adecuado para la protección de los peatones ante las inclemencias climáticas
- La seguridad del peatón en los espacios públicos de la ciudad del Cusco.
- A los factores que atentan contra la vida, salud e integridad física de los peatones, en los espacios públicos de la ciudad del Cusco.
- La existencia del mobiliario urbano adecuado para el desplazamiento de las personas con discapacidad.
- Las consecuencias del desplazamiento de los residentes del casco monumental, para convertirse éstos, en lugares de prestación de bienes y servicios.

Las respuestas proporcionadas por los funcionarios y servidores de la Municipalidad provincial del Cusco, las trataré con mayor detalle en lo concerniente **la afectación de los derechos del peatón en los espacios públicos de la ciudad del Cusco.**

Sobre el octavo y último derecho del peatón establecido en la Carta Europea de los Derechos del Peatón. (Parlamento Europeo, 1988) “Todo el Estado debe procurar que el público reciba toda la información necesaria sobre los derechos del peatón a través de los

canales más idóneos y a partir de los primeros niveles de enseñanza escolar”. Al respecto España es uno de los países que promueve la educación peatonal.

- El Ministerio de Educación, Cultura y Deporte por Real Decreto 115/2004, de 23 de enero, **incluye en el currículo de educación primaria, educación peatonal, por la que se impartan hábitos de comportamiento y prudencia en el uso de la vía pública, así como identificar y saber utilizar normas básicas de circulación peatonal, ya sea en la carretera y en la ciudad.**

4.2.1.1.3. Acuerdo Número 38 de 1999, Santa Fé de Bogotá – Colombia

En Colombia, el distrito capital Santa Fé de Bogotá, mediante Acuerdo Número 39 de 1999, el alcalde Mayor, Enrique Peñalosa Londoño se dicta normas sobre los derechos y deberes del peatón tendientes a garantizar el adecuado uso del espacio público. Este acuerdo consta de siete artículos. Los derechos del peatón están enumerados dentro de seis incisos que contiene el segundo artículo. Que abordan temas de medio ambiente, el transitar por el lado derecho de las personas naturales, la seguridad y calidad de los espacios públicos, la continuidad de las vías para el peatón y las señales de tránsito. El contenido literal del Acuerdo número 3 de 199, Santa Fé de Bogotá-Colombia, se encuentra en la parte este trabajo de investigación (ANEXO 02). Sin embargo, cada derecho de dicho Acuerdo, está cita de acuerdo al desarrollo del presente ítem.

EL primer derecho establecido en el Acuerdo de N° 038 de 1999, (Concejo de Santa Fé de Bogotá, 1999) **“Vivir en un medio ambiente saludable y a disfrutar de las amenidades ofrecidas por el espacio público, bajo condiciones que protejan su bienestar psicológico y físico”**. Está relacionado con el contenido del Objetivo de Desarrollo Sostenible N°11, cuando este señala que, **de aquí a 2030, reducir el impacto ambiental**

negativo y cuando establece también, de aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles. Así también está relacionado con lo establecido en la Carta Europea de los Derechos del Peatón, con lo establecido en el primer derecho cuando dice; **El peatón tiene derecho a vivir en un ambiente sano y a disfrutar libremente del espacio público en las condiciones de seguridad adecuadas para su salud física y psicológica.**

El segundo y tercer derecho establecido en el Acuerdo de N° 038 de 1999, (Concejo de Santa Fé de Bogotá, 1999) **“Transitar por las aceras, paseos y andenes destinados para ello, preferiblemente por la derecha” y disponer de un espacio público libre de construcciones diferentes a los elementos de amueblamiento urbano y señalización complementaria del espacio público, que afecten la seguridad, la salubridad de los transeúntes o impidan su disfrute.** Están relacionados con el derecho universal que tenemos al libre tránsito de forma segura. También está relacionado con lo establecido en la Carta Europea de los Derechos del Peatón, con lo establecido en el primer derecho cuando dice; **el peatón tiene derecho a que se le reserven zonas urbanas la más amplias posible, que no sean meras "islas de peatones", sino que se inserten coherentemente en la organización general de la ciudad.**

El cuarto derecho establecido en el Acuerdo de N° 038 de 1999 (Concejo de Santa Fe de Bogota, 1999) **“Solicitar a las autoridades competentes el cumplimiento de las normas urbanísticas de seguridad y calidad que garantizan el adecuado desplazamiento sobre el espacio público, al igual que aquellas que evitan y controlan la contaminación ambiental derivada del tránsito automotor, y la instauración de medidas de mitigación de los efectos nocivos”.** Respecto a la primera parte de este derecho, no se cuenta con un

derecho similar que se haya establecido. Cabe mencionar que como peatones nos encontramos desamparados frente a la vulneración de nuestros derechos, teniendo que esperar únicamente que la policía o personal de seguridad ciudadana haga respetar nuestros derechos como peatones, o simplemente asumir que las personas actúen en base a la moral y las buenas costumbres en un espacio público.

El quinto derecho establecido en el Acuerdo de N° 038 de 1999 (Concejo de Santa Fe de Bogota, 1999) **“Disponer de un sistema continuo peatonal que fomente la locomoción en cualquier hora del día, articulado a las facilidades del sistema integrado de transporte”**. Éste está estrechamente vinculado con el Objetivo de Desarrollo Sostenible N° 11 cuando dice: **Proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad y al acceso a sistemas de transporte asequibles, seguros y sostenibles; la mejora de la seguridad vial; la reducción del impacto ambiental negativo y la gestión de los desechos municipales.**

El sexto derecho establecido en el Acuerdo de N° 038 de 1999; (Concejo de Santa Fe de Bogota, 1999) **“Contar con un sistema efectivo de señales de tránsito que garantice la protección de su seguridad y salubridad, diseñado para permitir su identificación por personas con limitaciones por audición o visión”**. Está directamente relacionado con el contenido de la Carta Europea de los Derechos del Peatón, cuando dice; **Los minusválidos tienen derecho a que se tomen medidas específicas que les permitan toda movilidad**

posible, como la demolición de las barreras arquitectónicas y el acondicionamiento de los medios públicos de transporte.

4.2.1.2. Antecedentes Nacionales

Nuestra Legislación nacional, no cuenta con normativa que establezca los derechos del peatón. La persona en su desarrollo como tal en los espacios públicos de la ciudad no tiene un amparo normativo que lo proteja contra las acciones y omisiones que pudieran cometerse en su desplazamiento por los espacios públicos. Sin embargo, La constitución Política del Estado, la Ley Orgánica de Municipalidades, el Ministerio de Vivienda, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, regulan de manera dispersa e indirecta los derechos del peatón, lo hacen en función a la construcción de la infraestructura vial y de la política Nacional de Transporte Urbano.

4.2.1.2.1. La Constitución Política del Estado

Cuando en el inciso 6 del artículo 195° de la Constitución Política de Estado dice; **Los gobiernos locales promueven el desarrollo y la economía local, y la prestación de los servicios públicos de su responsabilidad, en armonía con las políticas y planes nacionales y regionales de desarrollo.**

Son competentes para:

Planificar el desarrollo urbano y rural de sus circunscripciones, incluyendo la zonificación, urbanismo y el acondicionamiento territorial.

Desarrollar y regular actividades y/o servicios en materia de educación, salud, vivienda, saneamiento, medio ambiente, **sustentabilidad de los recursos naturales, transporte**

colectivo, circulación y tránsito, turismo, conservación de monumentos arqueológicos e históricos, cultura, recreación y deporte, conforme a ley.

Desarrollar y regular actividades y/o servicios en materia de educación, salud, vivienda, saneamiento, medio ambiente, **sustentabilidad de los recursos naturales, transporte colectivo, circulación y tránsito**, turismo, conservación de monumentos arqueológicos e históricos, cultura, recreación y deporte, conforme a ley.

4.2.1.2.1. La Ley Orgánica de Municipalidades

Cuando en el Título V. Las competencias y funciones específicas de los gobiernos locales, Capítulo I las competencias y funciones específicas generales; artículo 73, Materias de competencia municipal:

(...) Dentro del marco de las competencias y funciones específicas establecidas en la presente ley, el rol de las municipalidades provinciales comprende:

(a) **Planificar integralmente el desarrollo local y el ordenamiento territorial, en el nivel provincial.**

Luego de contrastar el contenido de la Carta Europea de los derechos del Peatón y los derechos establecidos en el Acuerdo N° 38 de 1999 del concejo de Santa Fe de Bogotá, y cotejando a su vez estos, con la legislación nacional peruana, en la que, dicho sea de paso, se establecen algunos derechos del peatón, pero regulados en su mayoría, en función a los vehículos motorizados. Los derechos del peatón, como sujeto de derechos, son los siguientes:

- El Peatón tiene derecho a acceder, detenerse, y recorrer libremente por los espacios públicos, en condiciones que protejan su integridad física, psicológica y patrimonial.

- El peatón tiene derecho a desplazarse por un espacio público con infraestructura peatonal hecha a la escala de la persona natural y no del automóvil.
- El peatón tiene derecho a gozar de un espacio público con mobiliario urbano adecuado para su desplazamiento.
- El peatón tiene derecho a gozar de espacios públicos que incluyan zonas verdes; seguras, inclusivas y accesibles; libres de contaminación acústica, visual, desechos sólidos urbanos, y de contaminación ambiental derivada del tránsito automotor; y que el estado instaure medidas de mitigación de los efectos nocivos que pudieran existir.
- El peatón con discapacidad tiene derecho a desplazarse con autonomía y seguridad, por la infraestructura peatonal de los espacios públicos y a contar con mobiliario urbano inclusivo, acorde a la discapacidad visual, auditiva y motriz que pudieran tener.
- El peatón tiene derecho a un servicio de transporte público articulado y debidamente equipado para satisfacer las necesidades de desplazamiento de todas las personas, en los espacios públicos.
- El peatón tiene derecho a desplazarse por calles que cuenten con una reforma estructural de la velocidad de los automóviles, el nivel de confort y la calidad de circulación de espacios públicos para el peatón.
- El peatón tiene derecho a contar con medidas específicas que le permitan acceder, detenerse y recorrer calles con pavimentación no resbaladiza, rampas que permitan superar los desniveles de la calle, adecuación de las dimensiones al destino de las calles, medidas especiales durante el desarrollo de trabajos de construcción,

protección contra el tráfico automovilístico mediante elementos urbanos, creación de puntos de parada y descanso, y puentes que faciliten el cruce.

- El peatón tiene derecho a disponer de áreas de aparcamiento que no vulneren la movilidad de los peatones y en la posibilidad de disfrute de los valores arquitectónicos del Centro Histórico.

El peatón tiene derecho a recibir toda la información necesaria sobre sus derechos a través de los canales más idóneos y a partir de los primeros niveles de enseñanza escolar.

4.2.2. Vulneración de los derechos del peatón en los espacios públicos de la ciudad del Cusco.

El segundo problema específico que formulé es; **¿Cómo se vulneran los derechos del peatón en los espacios públicos de la ciudad del Cusco?** El mismo que tiene como objetivo específico: **Describir cómo se vulneran los derechos del peatón en los espacios públicos de la ciudad del Cusco.**

Habiendo identificado los derechos del peatón en los espacios públicos de la ciudad del Cusco y luego de haber realizado el trabajo de campo de la presente investigación. Se observa que los derechos del peatón son vulnerados por acción y por omisión, en base a criterios como; la cantidad, calidad, y seguridad de los espacios públicos para el peatón cusqueño.

Sobre el primer derecho del peatón que pude identificar en el presente trabajo de investigación:

“El Peatón tiene derecho a acceder, detenerse, y recorrer libremente por los espacios públicos, en condiciones que protejan su integridad física, psicológica y patrimonial.”

Este derecho está intrínsecamente referido a la seguridad física y psicológica de los peatones en los espacios públicos de la ciudad del Cusco. Sin al respecto los funcionarios y servidores públicos de la Municipalidad Provincial tienen una opinión diversa sobre la seguridad que existe en los espacios públicos. Sin embargo, considero importante la información brindada por el Gerente de Seguridad Ciudadana:

- Gerente de Seguridad Ciudadana, Abog. Miguel Angel Daza Navarret, al referir que: **Los espacios públicos no brindan seguridad en un alto índice a los peatones en la ciudad del Cusco**, sosteniendo que aún se cuenta con deficiencias, poniendo ejemplos como los **espacios públicos invadidos por personas que toman bebidas alcohólicas**, protagonizan escándalos, eso atenta con los peatones. **Señalando que el tema de micro comercialización y los efectos del consumo de drogas también atentan contra la seguridad de los peatones. Informa que esto ocurre en el centro histórico en algunas calles del distrito de San Blas, San Cristobal, Santa Ana y con mayor incidencia en las calles de Procuradores, Teqsecocha, Suecia y zonas aledañas al centro histórico.** Hay que tener en cuenta que el consumo no está penado, pero que los efectos sobrevivientes al consumo de drogas son los que generan inseguridad al peatón.

Respecto al mobiliario urbano

“El peatón tiene derecho a gozar de un espacio público con mobiliario urbano adecuado para su desplazamiento.”

Los funcionarios y servidores públicos entrevistados, en su totalidad afirman que el mobiliario urbano en los espacios públicos de la ciudad es insuficiente para satisfacer las

necesidades de los peatones. Tal es el caso de servicios higiénicos, paraderos que protejan a los peatones de las inclemencias climáticas.

- La Subgerenta de Administración de la Gerencia de Desarrollo Urbano y Rural de la MPC, Arq. Maribel Aramburú Araujo, afirma que: **A nivel de la ciudad se aprecia que falta mobiliario urbano en los paraderos de las bicicletas, en los parques y jardines, falta mobiliario urbano de recreo, juegos infantiles.**

Al respecto del mobiliario urbano del Centro Histórico.

- La sugerenta de Gestión del Centro Histórico, de la Gerencia de Centro Histórico de la MPC, Arq. Eliluz Palomino Mormontoy, refiere que: **(...) en el centro histórico, es complicado y muchas veces imposible adecuarnos a las normas urbanísticas de la actualidad porque hay que mantener la traza original del Centro Histórico.**

Otro derecho del peatón que es vulnerado en los espacios públicos de la ciudad del Cusco es:

“El peatón tiene derecho a gozar de espacios públicos que incluyan zonas verdes; seguras, inclusivas y accesibles; libres de contaminación acústica, visual, desechos sólidos urbanos, y de contaminación ambiental derivada del tránsito automotor; y que el estado instaure medidas de mitigación de los efectos nocivos que pudieran existir.”

Sin lugar a duda este derecho del peatón no solamente es vulnerado en la ciudad del Cusco, sino en muchas ciudades del Perú y del mundo, ya que no se cumple lo establecido por la Organización Mundial de la Salud, al establecer que cada habitante de una ciudad tenga un estándar mínimo de 9 metros cuadrados. Ello es confirmado por:

- El alcalde de la MPC, Mag. Abog. Victor German Boluarte Medina, refiere que **faltan espacios de aire libre, como parques y espacios de recreo; considera que el estándar de área verde por habitante es precario** en la ciudad del Cusco.
- El Gerente de Medio Ambiente, Blgo. Roberto Carlos Rojas Cespedes, refiere que **el Cusco no cuenta con la cantidad de área verde establecida por la Organización Mundial de la Salud.**

Sobre las personas con discapacidad:

“El peatón con discapacidad tiene derecho a desplazarse con autonomía y seguridad, por la infraestructura peatonal de los espacios públicos y a contar con mobiliario urbano inclusivo, acorde a la discapacidad visual, auditiva y motriz que pudieran tener.”

Respecto a este derecho que tiene el peatón con discapacidad, se infiere que es vulnerado por acción y por omisión. Por acción cuando no se construye infraestructura peatonal que incluya elementos podotactiles, que satisfaga la necesidad de desplazamiento que tiene el peatón con discapacidad visual; así también cuando no contamos en la ciudad del Cusco con mobiliario urbano adecuado, como son semáforos auditivos para las personas con discapacidad visual; y con infraestructura peatonal adecuada para las personas con discapacidad motora. Este derecho también es vulnerado por omisión, cuando, al contar ya con la infraestructura y mobiliario urbano, esos no se adecuan, a las diversas de desplazamiento de los peatones con discapacidad. Estos aspectos son confirmados por la información brindada por los funcionarios y servidores públicos de la Municipalidad provincial del Cusco, al señalar lo siguiente:

- El Regidor de la MPC, Abog. Miguel Angel Tinajeros Arteta, refiere que (...) existe una deficiencia en el tema arquitectónico, por ejemplo, **la omisión de la construcción de vías que cuenten con sistemas pododactiles** que permitan pre informar a las personas con discapacidad visual de la existencia de un cruceo peatonal.

De la misma manera el Sub Gerente de Circulación de Tránsito, de la Gerencia de Tránsito, Vialidad y Transporte, Ing. Jean Perez Montesinos: Señala que **hay un proyecto que contempla semaforización para personas con discapacidad, readecuación de rampas para personas con discapacidad, la formulación de un proyecto de inversión para elementos podotáctiles para personas con discapacidad visual**, mejora de elementos de tipo sumideros u obras complementarias en las vías para que no perjudiquen la circulación de las personas con discapacidad y también la mejora del transporte público.

Respecto al servicio de transporte a través de vehículos motorizados, que se le brinda al peatón:

"El peatón tiene derecho a un servicio de transporte público articulado y debidamente equipado para satisfacer las necesidades de desplazamiento de todas las personas, en los espacios públicos."

- El Subgerente de Circulación de Tránsito, de la Gerencia de Tránsito, Vialidad y Transporte, Ing. Jean Perez Montesinos, afirma **respecto al transporte público y privado para el desplazamiento de las personas discapacitadas en la actualidad ninguna persona con silla de ruedas puede subir a un bus**, como si sucede en otros países y otras ciudades de Chile Colombia.

Siendo el Cusco una ciudad que cuenta con ocho distritos y esta tiene un sistema integrado de movilidad de servicio público y privado de transporte de peatones como pasajeros, es claro que no existe ningún vehículo motorizado al que un peatón con discapacidad pueda acceder de forma autónoma y con seguridad. Esta es una clara vulneración de los derechos del peatón.

Sobre la reforma estructural, el nivel de confort, la capacidad y la calidad de circulación peatonal en los espacios públicos de la ciudad del Cusco, tenemos el siguiente derecho:

“El peatón tiene derecho a desplazarse por calles que cuenten con una reforma estructural de la velocidad de los automóviles, el nivel de confort y la calidad de circulación de espacios públicos para el peatón.”

- El Sub Gerente de Circulación de Tránsito, de la Gerencia de Tránsito, Vialidad y Transporte, Ing. Jean Perez Montesinos, refiere lo siguiente: **Sobre la disposición del espacio peatonal, especialmente en el centro, se ha visto que los niveles de servicio para el peatón son bajos**, especialmente en calles como Tres Cruces e Oro, el Eje Profesional, que viene desde San Pedro hasta San Blas, pasando por la Plaza de Armas; son vías en las cuales **el espacio de la vereda es reducido, con respecto a la cantidad del flujo peatonal, entonces la demanda de los peatones supera la capacidad de la vereda y vemos peatones que van por la calzada con los vehículos y eso es muy riesgoso, este es un indicador de que la relación de demanda versus infraestructura no es coherente (...)**, entonces es necesario repensar y rediseñar estos espacios.

Señala también:

- Que, **al hacer un análisis de ingeniería se puede determinar cuál es el nivel de confort y la calidad de circulación**, puede ser una circulación básica; **pocas calles tienen un nivel A, donde hay pocos peatones y ellos van casi libremente y en el Centro Histórico la mayoría tienen niveles de servicio D o E, que están ya al límite de su capacidad, y algunas donde se presta una calidad de servicio F, donde el peatón tiene que obligadamente circular en la calzada; este nivel de servicio se puede ver en calles como Tres Cruces de oro, Calle nueva, donde incluso la vía está ocupada por vendedores**, se pueden tomar acciones como eliminar a todos los objetos que bloquean la circulación peatonal y liberarlos recuperando un nivel de servicio adecuado para lo cual se ha construido la vereda.

- En Europa se hablan de calles 10 donde la velocidad es de 10km/h, calles 20 la velocidad es de 20km/h y calles 30 **donde se permite la circulación, pero con una velocidad mínima; donde si pasa un auto, pero el peatón es el principal actor.**

En cuanto a los factores que atentan contra la vida, salud e integridad física de los peatones, en los espacios públicos de la ciudad del Cusco:

“El peatón tiene derecho a contar con medidas específicas que le permitan acceder, detenerse y recorrer calles con pavimentación no resbaladiza, rampas que permitan superar los desniveles de la calle, adecuación de las dimensiones al destino de las calles, medidas especiales durante el desarrollo de trabajos de construcción, protección contra el tráfico automovilístico mediante elementos urbanos, creación de puntos de parada y descanso, y puentes que faciliten el cruce.”

En el caso de los espacios públicos del Centro Histórico y de la ciudad en general:

- La Sub Gerenta de Gestión del Centro Histórico, de la Gerencia de Centro Histórico de la MPC, Arq. Eliluz Palomino Mormontoy, refiere que: **La morfología de las calles, las pendientes elevadas, el estado de conservación de las vías, la irregularidad que hay en las veredas y en las calzadas, la distancia que hay entre los fierros de las rejillas avece son anchas, hay gente que se mete, niños que se caen, se lastiman, los radios de giro en las esquinas son estrechos, la iluminación en la noche para que los espacios públicos sean seguros, la falta de serenos que estén haciendo rondas, porque al margen de las cámaras la presencia de una persona te genera seguridad.**

Sobre la vulneración de las áreas de parqueo de los vehículos motorizados, en los espacios públicos de la ciudad del Cusco:

“El peatón tiene derecho a disponer de áreas de aparcamiento que no vulneren la movilidad de los peatones y en la posibilidad de disfrute de los valores arquitectónicos del Centro Histórico.”

- El Subgerente de Circulación de Tránsito, de la Gerencia de Tránsito, Vialidad y Transporte, Ing. Jean Perez Montesinos, refiere: que **las personas con discapacidad tienen derecho a disponer de áreas exclusivas para el parqueo de vehículos motorizados en los que se trasladen personas con discapacidad. En nuestra ciudad los peatones mismos vulneramos este derecho que tienen los peatones con discapacidad.**

Sobre el derecho del peatón a estar informado y conocer sus derechos:

“El peatón tiene derecho a recibir toda la información necesaria sobre sus derechos a través de los canales más idóneos y a partir de los primeros niveles de enseñanza escolar.”

La legislación española mediante el ministerio de Educación, Cultura y Deporte por Real Decreto 115/2004, de 23 de enero, **incluye en el currículo de educación primaria, la educación peatonal, por la que se impartan hábitos de comportamiento y prudencia en el uso de la vía pública, así como identificar y saber utilizar normas básicas de circulación peatonal, ya sea en la carretera y en la ciudad.**

4.2.3. Del problema y objetivo general

El problema general es: **¿Por qué declarar al peatón como sujeto de derechos en los espacios públicos de la ciudad del Cusco?** El cual guarda correlación con el objetivo general: **Explicar porque declarar al peatón como sujeto de derechos en los espacios públicos de la ciudad del Cusco.**

Declarar al peatón como sujeto de derechos en los espacios públicos de la ciudad del Cusco, permitirá a las autoridades que administran la jurisdicción de la provincia de Cusco, identificar las clases de peatón y las necesidades que tiene cada uno de ellos, para que se le pueda brindar infraestructura peatonal y mobiliario urbano acorde a las necesidades de desplazamiento en un espacio público; de modo que cualquier persona, en su rol de peatón pueda acceder, detenerse, recorrer libremente y con seguridad en los espacios públicos.

Así también declarar al peatón como sujeto de derechos hará posible que se construyan espacios públicos que incluyan zonas verdes, libres de contaminación visual, desechos sólidos, contaminación ambiental derivada del tránsito automotor, que se instauren medidas de mitigación de los efectos nocivos de la contaminación.

Brindar infraestructura peatonal, mobiliario urbano, espacios públicos; como parques y jardines, áreas de recreo; transporte urbano articulado, debidamente equipado, para satisfacer las necesidades de desplazamiento de los peatones con discapacidad.

El peatón pueda recibir toda la información necesaria sobre sus derechos a través de los canales más idóneos y a partir de los primeros niveles de enseñanza escolar.

Esto contribuirá con el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, en especial al del ODS N° 11, denominado, “Ciudades y Comunidades Sostenibles”, que tiene la finalidad de lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros y resilientes. Concordante a ello con el programa ONU HABITAT que, entre otras, tiene la misión proyectar ciudades y asentamientos humanos bien planificados, bien gobernados y eficientes, con viviendas, infraestructura y acceso universal, empleo, y servicios básicos como agua, energía y saneamiento. Ayudando a las poblaciones de escasos recursos de las zonas urbanas, a transformar las ciudades en lugares más seguros, saludables y verdes, adoptando enfoques centrados en las personas.

4.2.4. Trabajo de Campo a nivel fotográfico

En este ítem demostraré la vulneración de los derechos del peatón a través del registro fotográfico en el cual trabajé.

- 1. El Peatón tiene derecho a acceder, detenerse, y recorrer libremente por los espacios públicos, en condiciones que protejan su integridad física, psicológica y patrimonial.**

Al respecto de este derecho en las siguientes figuras se aprecia la falta recurrente por parte de los conductores de vehículos de transporte particular y público, al invadir el cruce peatonal semaforizado.

Figura N°05
Semáforo de la Avenida El Sol, (esquina de Correo); vista con dirección a la avenida Correo. Centro Histórico, Cusco, Cusco, Cusco.



Fuente: Fotografía propia

Figura N°06
Semáforo de la Avenida El Sol, (esquina de Correo); vista con dirección a la Avenida Garcilazo. Centro Histórico, Cusco, Cusco, Cusco.



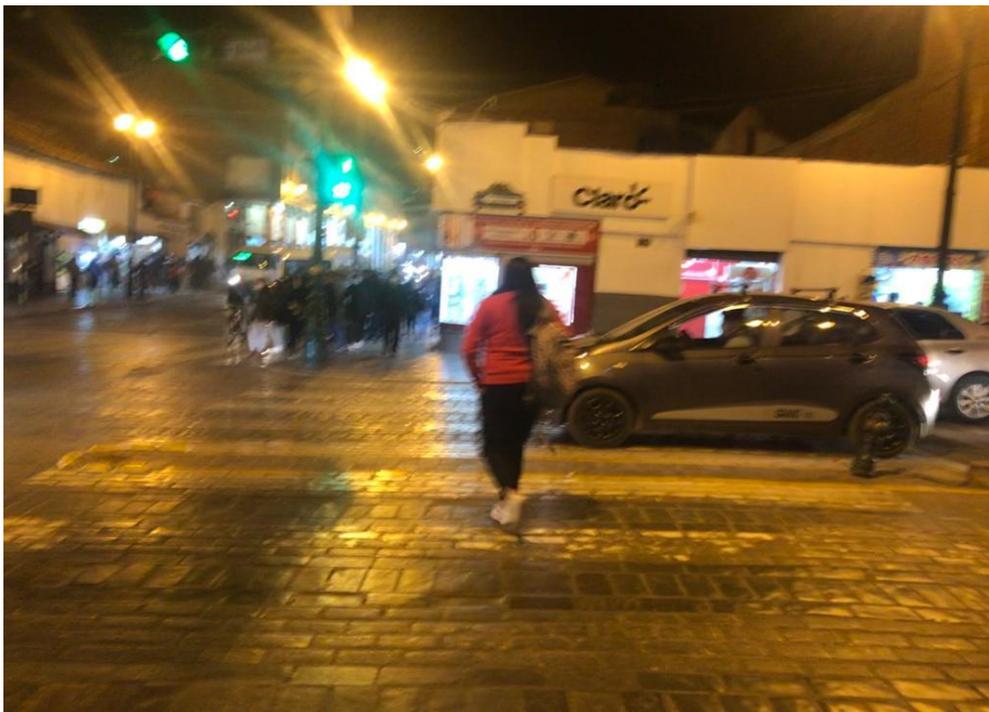
Fuente: Fotografía propia

Figura N°07
Semáforo de la Avenida de la Cultura, (esquina del parque Magisterio); San Sebastián, Cusco, Cusco.



Fuente: Fotografía propia

Figura N°08
Semáforo de la Avenida Tullumayu; Cusco, Cusco, Cusco.



Fuente: Fotografía propia.

Figura N°09

Comercio ambulatorio en la esquina de la calle Teqte con la calle Concevidayoq, en cruce peatonal semaforzado, que impide el recorrido peatonal. Cusco, Cusco, Cusco.



Fuente: Fotografía propia.

Figura N°10

Aglomeración de peatones en la Calle Teqte Cerca al Centro comercial El Paraiso, donde ocurre gran cantidad de delitos contra el patrimonio); Cusco, Cusco, Cusco.



Fuente: Fotografía propia.

2. El peatón tiene derecho a desplazarse por un espacio público con infraestructura peatonal hecha a la escala de la persona natural y no del automóvil.

Figura N°11
Paraderos informales en la Avenida Puputi; Cusco, Cusco, Cusco.



Fuente: Fotografía propia.

Figura N°12
Rampa de traslado de mercadería de primera necesidad; San Gerónimo, Cusco, Cusco.



Fuente: Fotografía propia.

3. El peatón tiene derecho a gozar de un espacio público con mobiliario urbano adecuado para su desplazamiento.

En el capítulo II de mi tesis, abordé el tema del derecho urbanístico y como parte de ello, traté también el tema del Mobiliario urbano; siendo que este término se usa para referirse a aquellos objetos urbanos de uso público, que se encuentran en el espacio público urbano, cuyo objeto es habilitar funcionalmente el espacio público para brindar un conjunto armónico de ofertas de servicios para el buen funcionamiento de dicho espacio y del propio mobiliario.

En la ciudad del Cusco, he observado que existen calles y avenidas de gran afluencia peatonal que no cuentan con el mobiliario urbano adecuado para trasladarse de un lugar de manera segura. Es el caso que, en el Centro Histórico de la ciudad, como la Avenida Tullumayu, esto es en el distrito, provincia y departamento del Cusco, no se cuenta con semáforos para que el peatón cruce de forma segura y sin tanta demora de un lado a otro de la avenida. es también el caso de la calle Kabra Cancha, esto es en el distrito, provincia y departamento del Cusco, que siendo una calle estrictamente peatonal no cuenta con luminaria necesaria para transitar esta vía con seguridad en horas de la noche, ni con señales que indique que está prohibido el tránsito de vehículos motorizados como motos lineales.

De más está describir el insuficiente e incómodo del espacio público destinado a los peatones; en la Av. La Recoleta, ubicada a pocas cuadras del centro histórico de la ciudad del Cusco, en el distrito, provincia y departamento del mismo nombre, donde, se aprecia una clara competencia entre las personas y los vehículos por ocupar este espacio público; en la que es frecuente la vulneración de los derechos del peatón por los conductores, y en la que no existe mobiliario urbano para el desplazamiento de las personas con discapacidad, por ejemplo.

Figura N°13
Semáforo de la Esquina de Limaqampa; Centro Cusco, Cusco, Cusco.



Fuente: Fotografía propia.

Figura N°14
Semáforo de la Esquina de Limaqampa; Centro Cusco, Cusco, Cusco.



Fuente: Fotografía propia.

Figura N°15

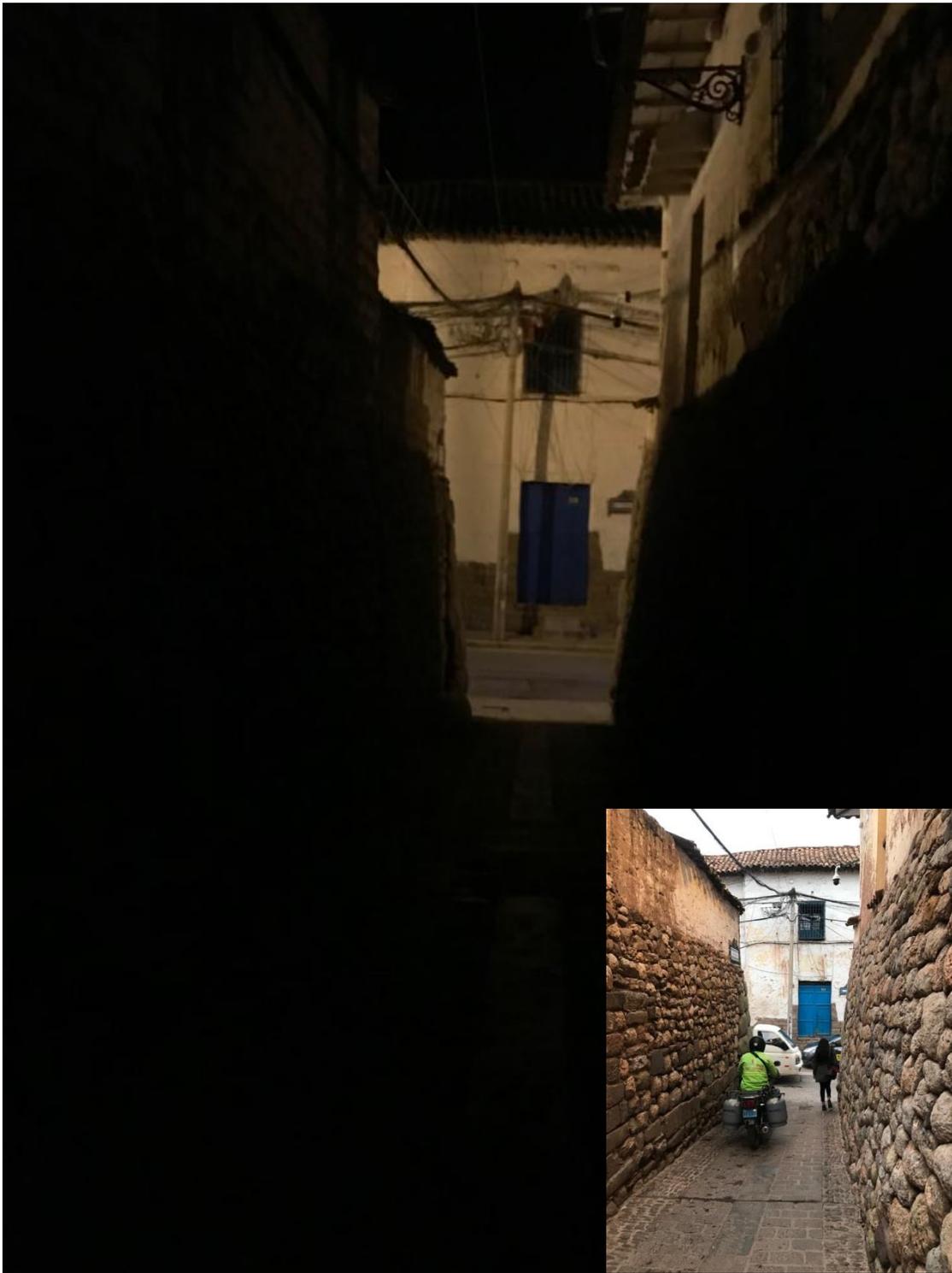
Falta de iluminación en la calle Cabra Kancha; Centro Histórico Cusco, Cusco, Cusco. Vista desde la Calle Maruri.



Fuente: Fotografía propia.

Figura N°16

Falta de iluminación en la calle Cabra Kancha; Centro Histórico Cusco, Cusco, Cusco. Vista desde la Avenida Tullumayu.



Fuente: Fotografía propia.

4. El peatón tiene derecho a gozar de espacios públicos que incluyan zonas verdes; seguras, inclusivas y accesibles; libres de contaminación acústica, visual, desechos sólidos urbanos, y de contaminación ambiental derivada del tránsito automotor; y que el estado instaure medidas de mitigación de los efectos nocivos que pudieran existir.

Figura N°17

Desmante en la Calle Tomas Katari. San Sebastián, Cusco, Cusco.



Fuente: Fotografía propia.

Figura N°18

Contaminación con residuos sólidos en la avenida Puputi. Cusco, Cusco, Cusco.



Fuente: Fotografía propia.

5. El peatón con discapacidad tiene derecho a desplazarse con autonomía y seguridad, por la infraestructura peatonal de los espacios públicos y a contar con mobiliario urbano inclusivo, acorde a la discapacidad visual, auditiva y motriz que pudieran tener.

Figura N°19

Semáforo para personas con discapacidad visual. San Sebastian, Cusco, Cusco.



Fuente: Fotografía propia

Figura N°20

Peatón con discapacidad motriz circulando en la Calle Teqte. San Tiago, Cusco, Cusco.



Fuente: Fotografía propia.

6. El peatón tiene derecho a un servicio de transporte público articulado y debidamente equipado para satisfacer las necesidades de desplazamiento de todas las personas, en los espacios públicos.

Figura N°21
Transporte inclusivo en Santiago de Chile, para peatones con discapacidad



Fuente: Revista The Times 06 de junio 2019

Figura N°22
Transporte inclusivo en Santiago de Chile, para peatones con discapacidad y peatones adultos mayores.



Fuente: Revista El Mostrador 03 de febrero 2020

7. El peatón tiene derecho a desplazarse por calles que cuenten con una reforma estructural de la velocidad de los automóviles, el nivel de confort y la calidad de circulación de espacios públicos para el peatón.

Figura N°23
Calle Recoleta. Centro Histórico, Cusco, Cusco, Cusco.



Fuente: Fotografías Propias.

8. El peatón tiene derecho a contar con medidas específicas que le permitan acceder, detenerse y recorrer calles con pavimentación no resbaladiza, rampas que permitan superar los desniveles de la calle, adecuación de las dimensiones al destino de las calles, medidas especiales durante el desarrollo de trabajos de construcción,

protección contra el tráfico automovilístico mediante elementos urbanos, creación de puntos de parada y descanso, y puentes que faciliten el cruce.

Figura N°24

Rampa que facilita el traslado de mercadería de un punto a otro, la que obstruye el recorrido peatonal. San Gerónimo, Cusco, Cusco.



Fuente: Fotografía Propia.

Figura N°25

Peatones cruzando la vía de evitamiento, ya que los puentes peatonales se encuentran distantes entre si, a 2 kilómetros de distancia, siendo esta una zona urbana. Wanchaq, San Sebastián y San Gerónimo; Cusco, Cusco.



Fuente: Fotografía propia

Figura N°26

Camino peatonal formado por los peatones por la costumbre de transitar por esta zona, desde antes del mejoramiento de la transitabilidad peatonal y vehicular. San Gerónimo; Cusco, Cusco.



Fuente: Fotografía propia

9. El peatón tiene derecho a disponer de áreas de aparcamiento que no vulneren la movilidad de los peatones y en la posibilidad de disfrute de los valores arquitectónicos del Centro Histórico.

Figura N°27

Camioneta estacionada en la vereda de bajada de la Avenida El Sol, Centro Histórico, Cusco, Cusco, Cusco.



Fuente: Fotografía propia

Figura N°28

Auto estacionado en la prolongación de la Av. Argentina (Salida de Cusco por la ruta Cusco-Calca)



Fuente: Fotografía propia

Figuras N°29 y N°30

Garaje de propiedad privada, invadiendo la vereda. Urbanización Santa Mónica, Wanchaq, Cusco, Cusco.



Fuente: Fotografías propias

10. El peatón tiene derecho a recibir toda la información necesaria sobre sus derechos a través de los canales más idóneos y a partir de los primeros niveles de enseñanza escolar.

Figuras N°31, 32 y 33

Escalera izquierda parte del espacio público, invadido por particular. Jr. Atahuallpa, Cusco, Cusco, Cusco.



Fuente: Fotografías propias

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES

PRIMERA: Los derechos del peatón en los espacios públicos de la ciudad del Cusco, no se encuentran declarados y/o reconocidos en un cuerpo normativo. La importancia de declarar los derechos del peatón ayudará a promover el respeto de las personas naturales en su rol de peatón, al ejercer estos, su derecho fundamental a la libertad de tránsito en un espacio público, así también, con la declaración de los derechos del peatón se podrá evitar y/o disminuir su vulneración; sea por acción o por omisión por parte de los diferentes sectores de la comuna provincial, en especial por el sector transporte.

SEGUNDA: Los derechos de los peatones con capacidad de goce y sin capacidad de ejercicio; es decir, de los peatones discapacitados, se encuentran relegados en los espacios públicos de la ciudad del Cusco, debido a que no cuentan con la infraestructura peatonal, ni el mobiliario urbano adecuado para su desplazamiento, quebrantando los artículos 16 y 17 de la Ley N°29973 - Ley General de la Persona con Discapacidad, que contempla el derecho a la accesibilidad de las personas con discapacidad en entornos urbano.

TERCERA: Son derechos del peatón; el derecho a la libertad de tránsito, en los espacios públicos; en sentido estricto que el peatón pueda acceder, detenerse y recorrerlos con seguridad, comodidad, en espacios públicos diseñados en base a estudios de densidad peatonal y con la participación de la sociedad civil. El derecho a disfrutar de espacios públicos y mobiliario urbano que incluya zonas verdes, seguras, inclusivas y accesibles; libres de contaminación acústica, visual, desechos sólidos urbanos. El derecho a ser informado sobre sus derechos a través de los canales más idóneos y a partir de los primeros niveles de enseñanza escolar.

CUARTA: Los derechos de los peatones se vulneran por acción y por omisión; al existir insuficiente; cantidad, calidad y seguridad en los espacios públicos de la ciudad del Cusco, en tanto que hay una vulneración de sus derechos por la comuna cusqueña y los administradores del estado al incumplir lo regulado en la ley N° 31313, ley de Desarrollo Urbano Sostenible; Ley N° 28611, Ley General del Ambiente; y la reciente ley N° 31199, ley de Gestión y protección de los espacios públicos.

RECOMENDACIONES

PRIMERA: Se recomienda a la municipalidad provincial del Cusco, que en ejercicio de la autonomía conferida por la ley Orgánica de Municipalidades, Ley N°27972, declarar los derechos del peatón, en un cuerpo normativo, al estilo de la declaración de derechos del peatón contenidos en la Carta Europea de los Derechos del Peatón, y en el Municipio de Santa Fe de Bogotá de Colombia, para promover de esa forma el respeto de las personas naturales en su rol de peatón, teniendo en él un centro de imputación de derechos.

SEGUNDA: Los espacios públicos deben ser construidos de acuerdo con los principios de diseño y accesibilidad universal, para no vulnerar los derechos de los con capacidad de goce y sin capacidad de ejercicio; es decir, de los peatones discapacitados, siendo que estos son transgredidos por acción, cuando se implementa mobiliario urbano e infraestructura vial inadecuada; y por omisión cuando se deja de atender y adecuar el mobiliario urbano, de acuerdo con las necesidades de cada tipo de persona con discapacidad.

TERCERA: Se recomienda promover la enseñanza de los derechos del peatón desde los primeros años de educación escolar, así como impulsar la promoción y difusión de los derechos del peatón a través de campañas de difusión de derechos, para sensibilizar a los conductores de vehículos motorizados a respetar a la persona natural en su desplazamiento por los espacios públicos de la ciudad.

CUARTA: Se recomienda a la municipalidad provincial del Cusco, trabajar en políticas de gobierno que promueva la mejora en el incremento de la, cantidad, calidad y seguridad de los espacios públicos, que incluya la participación de la sociedad civil, para satisfacer adecuadamente

las necesidades de desplazamiento y disfrute de los espacios públicos del peatón en la ciudad del Cusco.

PROPUESTA LEGISLATIVA

“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DEL CUSCO

"Cusco, Patrimonio Cultural de la Humanidad"

ORDENANZA MUNICIPAL N° 07-2025-MPC

Cusco, 20 de marzo del 2025

El concejo Municipal de la Municipalidad Provincial de Cusco

VISTO:

En sesión Ordinaria de Concejo Municipal, de fecha 17 de marzo de 2025, y;

CONSIDERANDO:

Que, de conformidad con lo establecido por el artículo 194° de la Constitución Política del Perú, modificatorias y el artículo II del Título Preliminar de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, establece que los gobiernos locales gozan de autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia. La autonomía que la Constitución Política del Perú establece para las municipalidades radica en la facultad de ejercer actos de gobierno, administrativos y de administración, con sujeción al ordenamiento jurídico;

Que, la autonomía política consiste en la capacidad de dictar normas de carácter obligatorio en los asuntos de su competencia dentro de su jurisdicción, la autonomía económica consiste en la capacidad de decidir sobre su presupuesto y los destinos de los gastos y las inversiones con la participación activa de la sociedad civil, la autonomía administrativa es la capacidad de organizarse de la manera que más convenga a sus planes de desarrollo local;

Que, el artículo 73° de la Ley N° 27972 Ley Orgánica de Municipalidades establece que son facultades de los gobiernos locales planificar integralmente el desarrollo local y el ordenamiento territorial en el nivel provincial; concordante con lo estipulado en el Decreto Supremo N° 004-2011-VIVIENDA, marco normativo para los procedimientos técnicos y administrativos que deben seguir las municipalidades a nivel nacional en el ejercicio de sus competencias en materia de planeamiento y gestión del suelo, acondicionamiento territorial y desarrollo urbano y rural.

Que, la ley N° 31313, Ley de Desarrollo Urbano Sostenible, brinda la garantía de acceso a las oportunidades que ofrece la ciudad con el fin de satisfacer las necesidades de desplazamiento de los peatones. diseña y adapta la infraestructura y edificaciones según su nivel de exposición y vulnerabilidad ante eventos climáticos extremos”. Promueve la participación ciudadana en materia de acondicionamiento territorial y desarrollo urbano, en concordancia con la Ley de Gestión y Protección de los Espacios Públicos: Ley 31199, marco normativo para la gestión, protección, manejo y sostenibilidad de los espacios públicos.

Que, la Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana: acción del estado, en colaboración con la ciudadanía destinada a salvaguardar su convivencia pacífica, la erradicación de la violencia en los espacios públicos, así como la promoción y contribución en la prevención de la comisión de delitos y faltas.

Que, el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, Texto Único Ordenad del Reglamento de Tránsito, establece normas que regulan el uso de las vías públicas terrestres, aplicables a los desplazamientos de personas, vehículos y animales y a las actividades vinculadas con el transporte y el medio ambiente, en cuanto se relacionan con el tránsito. Concordante con la Ley 27181 Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre que define las pautas para el diseño, construcción y mantenimiento, de carreteras, caminos y vías urbanas.

Que, la ley N° 29973, Ley general de la persona con discapacidad, procura su desarrollo e inclusión en todos los ámbitos de la vida; en la vida política, económica, social, cultural y tecnológica, que desarrolla el derecho a la accesibilidad de la persona discapacitada, a los entornos urbanos, edificaciones públicas, privadas, vivienda, estacionamiento y transporte público, así como la accesibilidad a las diferentes formas de comunicación.

Que, el artículo 1° de la Convención sobre la protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural, señala: "A los efectos de la presente Convención se considera "patrimonio cultural": los monumentos: obras arquitectónicas, de escultura o de pintura monumentales, elementos o estructuras de carácter arqueológico, inscripciones, cavernas y grupos de elementos, que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia; - los conjuntos: grupos de construcciones, aisladas o reunidas, cuya arquitectura, unidad e integración en el paisaje les dé un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia; - los lugares: obras del hombre u obras conjuntas del hombre y la naturaleza así como las zonas, incluidos los lugares arqueológicos que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista histórico, estético, etnológico o antropológico.";

Que, el artículo 12° del Reglamento del Plan Maestro del Centro Histórico del Cusco, precisa que el Reglamento tiene por finalidad asegurar la conservación y revitalización del Centro Histórico del Cusco promoviendo una adecuada calidad de vida de sus habitantes y proteger la diversidad cultural, sus tradiciones y costumbres"; asimismo artículo 68° establece la "prohibición de aquellas actividades que ocasionen ruidos, olores y gases nocivos, o que sean molestas, insalubres, nocivas o peligrosas para los vecinos, o que sean incompatibles o constituyan riesgo para la integridad de los bienes de valor cultural patrimonial del Centro Histórico*;

Que, el artículo 111° del Reglamento de Concejo Municipal de la Honorable Municipalidad provincial del Cusco, señala: Las proposiciones de Proyectos de Ordenanza deberán contener siguiente: a) Exposición de Motivos, donde se expresen los fundamentos, el efecto de la vigencia de la norma que se propone sobre la legislación local, el análisis costo beneficio de la futura norma legal, incluido cuando corresponda un comentario sobre su incidencia ambiental.

b) La fórmula legal respectiva que estará dividida en Títulos, Capítulos, Secciones y Artículos.

Que, mediante Moción de Ordenanza Municipal, ingresado al Despacho de Alcaldía con registro 12, de fecha 11 de enero de 2025 los Regidores de la Municipalidad Provincial del Cusco, presentaron la propuesta de Ordenanza Municipal que declara los derechos del peatón en los espacios públicos de la Ciudad del Cusco, conforme a la siguiente exposición de motivos:

FUNDAMENTOS JURÍDICOS:

1. Que, la Constitución Política del Estado Peruano sancionada en 1993 reconoce en su corpus normativo el derecho al medio ambiente saludable y los principios básicos de protección al patrimonio cultural. En esa línea, el artículo 2° de la Carta Magna que cataloga de manera abierta los derechos fundamentales de la persona humana. Por su parte es el artículo 21° de la Norma Suprema la que establece la protección al patrimonio cultural, indicando que: "las construcciones, monumentos o lugares de valor histórico expresamente declarados bienes culturales, y provisionalmente los que se presumen como tales son patrimonio cultural de la nación". En esa lógica cabe mencionar que es mediante la Ley Nro. 23 765 que se declara y reconoce a la Ciudad del Cusco como Patrimonio Cultural de la Nación. En ese mismo sentido, también es importante recordar que el artículo 49° de la Carta Magna establece que la Ciudad del Cusco es la capital histórica del Perú.

2. En concordancia con los instrumentos internacionales de protección de la persona en su desplazamiento por los espacios públicos urbanos.

Entonces, es obligación del Estado y de la Municipalidad Provincial del Cusco, conservar la calidad de vida del peatón en el Cusco. Para ello tiene que promover el respeto de los derechos del peatón.

ANALISIS COSTO-BENEFICIO

La propuesta de Ordenanza Municipal no genera gasto alguno para la Municipalidad Provincial del Cusco. La presente, tiene por objeto declarar los derechos del peatón en los espacios públicos de la ciudad del Cusco.

Que, de acuerdo al Memorandum N° 029-2025-GDDU-GM/MPC, el Gerente de desarrollo Urbano, respecto a la propuesta de Ordenanza Municipal, señala fundamentos de orden jurídico - técnico, precisando que los artículos 1°, 2° y sucesivos de la Constitución Política del Estado, establece que son derechos fundamentales a la persona el derecho a la vida, a su identidad, a su integridad moral, física, psíquica, a su libre desarrollo y bienestar, a su identidad étnica y cultural, a la paz, a la tranquilidad y otros derechos conexos; indicando además, que existen fundamentos constitucionales que reconocen el marco normativo internacional, contenido en 106 cartas y documentos internacionales, aprobados por la UNESCO, , los cuales nuestro país está en la obligación de aplicar, relacionados a la protección del patrimonio y la necesidad de conservación, así como el reconocimiento al derecho de la persona humana a una vida digna cada vez más elevada; por lo que, manifestó que la peatonalización propuesta en el Proyecto de Ordenanza Municipal, debe considerar la declaratoria de los derechos del peatón.

Que, mediante Informe N° 005-SGOTP/GDUR-2025, la Subgerencia de Ordenamiento Territorial Provincial, opina favorablemente respecto a la Propuesta de Ordenanza que declara los derechos del peatón en los espacios públicos de la ciudad del Cusco, en coherencia con los instrumentos de planificación territorial vigentes y aprobados mediante

Que, de acuerdo con el Informe N° 015-2025-SGAUR-GDUR-MPC, la Subgerente de Administración Urbana y Rural, señala como conclusiones que la declaratoria de los derechos del peatón es de interés social. Por lo cual se hace necesario llevar a cabo su declaratoria, con el fin de respetar a la persona humana en su rol de peatón en nuestros espacios públicos.

Que, según Memorándum N° 079-GDHS/GMC-2025, el Gerente de Desarrollo Humano y Social, respecto a la propuesta de Ordenanza Municipal que tiene como interés Declarar los derechos del peatón con el fin de brindar un mayor espacio público al ciudadano cusqueño, señala que es adecuado, por cuanto el Centro Histórico viene sufriendo un proceso de incremento poblacional urbano.

Que, de acuerdo con Informe N° 05-2024-RO-ABU-SGCT-GTVT/MPC, la Residente de Obra Especialista en Transporte de la Gerencia de Transito, Vialidad y Transporte, respecto a la presente propuesta de Ordenanza Municipal concluye que es importante la implementación de las medidas de protección a la persona humana en su rol de peatón.

Que, con Informe N° 021-TTCC-GMC-2025, el Gerente de Transito Vialidad y Transporte, señala respecto de la propuesta de Ordenanza Municipal, que de acuerdo con los resultados del Informe Técnico (adjunto), se tiene que declarar los derechos del peatón en un marco normativo, será de vital importancia para el respeto de sus derechos;

Que, mediante Informe N° 17-GASC-MPC-2025, la Subgerente de Gestión Ambiental, señala entre otros: 1) En nuestro país la contaminación del aire es uno de los principales problemas ambientales, el tema de la calidad de aire viene a adquirir importancia significativa desde el año 2001, referente a los límites máximos permisibles de emisiones de contaminantes para vehículos automotores que circulan en la red vial y consideración a ello se deberán tomar las acciones preventivas. 2) Los impactos producidos por la alta cantidad de parque automotor en lugares de concentración de población o centro de la ciudad son varios como el ruido que tiene consecuencias en la salud. 3) Los humos generados por la combustión de combustibles fósiles de los vehículos que confluyen en la Plaza de Armas, se ha evidenciado acumulación de smog en las paredes de los principales monumentos arquitectónicos que existen. 4) Los vehículos que circulan en la Ciudad del Cusco son un factor de contaminación preocupante, dado que 85.65% de las emisiones corresponden a PM 10 son provocadas por las 45560 unidades vehiculares (estimados para el año 2009), (...);

Que, según Informe N° 04-2025-MPC, el director de la Oficina General de Asesoría Jurídica, que opina que corresponde la aprobación de la Ordenanza Municipal que declara los derechos del peatón en los espacios públicos de la ciudad del Cusco, por cuanto debe ser puesta a consideración del Concejo Municipal para su aprobación;

Que, de acuerdo con el Informe N° 10-2025-GM MPC el Gerente Municipal, opina que estando a los informes técnicos y legales favorables, corresponde aprobar la propuesta de Ordenanza

POR TANTO:

Estando a lo expuesto y en uso de las facultades establecidas por los artículos 39° y 40° de la Ley Orgánica de Municipalidades -Ley N° 27972, el Concejo Municipal por MAYORÍA, con dispensa del trámite de aprobación del acta, acordó aprobar:

ORDENANZA MUNICIPAL QUE DECLARA LOS DERECHOS DEL PEATÓN EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DEL CUSCO

ARTICULO PRIMERO: APROBAR, la Ordenanza Municipal que declara los derechos del peatón en los espacios públicos de la Ciudad del Cusco, que consta de diez (10) artículos, que, como anexo, forma parte integrante de la presente Ordenanza Municipal.

ARTÍCULO SEGUNDO. - DECLARAR, de interés público y política prioritaria la declaración de los derechos del peatón.

ARTÍCULO TERCERO. - DISPONER, la incorporación de las sanciones por infracción a la presente Ordenanza.

ARTÍCULO CUARTO: DEROGAR, todas las normas que se opongan a la presente Ordenanza Municipal.

ARTÍCULO QUINTO: ENCARGAR BAJO RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA, a la Gerencia Municipal, Gerencia del Centro Histórico, Gerencia de Tránsito, Vialidad y Transporte, Gerencia de Desarrollo Económico y Servicios Municipales, Gerencia de Desarrollo Urbano y Rural, Gerencia de Desarrollo Humano y Social y demás instancias administrativas tomen las medidas que correspondan para hacer efectivo el cumplimiento e implementación de las disposiciones de la presente Ordenanza Municipal.

DISPOSICIONES FINALES

PRIMERA DISPOSICIÓN FINAL: Encargar, la reglamentación de la presente Ordenanza Municipal a las Gerencias involucradas en el plazo de noventa (90) días calendarios, la misma que será aprobada mediante Decreto de Alcaldía, para los objetivos de socialización de los vecinos del Centro Histórico y del acceso vehicular de los vecinos que hace mención el artículo cuarto de la presente Ordenanza Municipal.

SEGUNDA DISPOSICIÓN FINAL: Encargar, a las Gerencias involucradas en el proceso de peatonalización de la Plaza de Armas del Cusco, emitir informe de los avances del proceso de peatonalización que hace referencia el artículo tercero de la presente Ordenanza Municipal en el plazo de noventa (90) días calendarios en sesión de Concejo Extraordinaria con la debida documentación.

REGÍSTRESE, PUBLÍQUESE, CÚMPLASE Y ARCHÍVESE.

**ORDENANZA QUE DECLARA LOS DERECHOS DEL PEATÓN EN LOS ESPACIOS
PÚBLICOS DE LA PROVINCIA DE CUSCO**

1. El Peatón tiene derecho a acceder, detenerse, y recorrer libremente por los espacios públicos, en condiciones que protejan su integridad física, psicológica y patrimonial. Libertad de tránsito.
2. El peatón tiene derecho a desplazarse por un espacio público con infraestructura peatonal hecha a la escala de la persona natural y no del automóvil. Libertad de tránsito.
3. El peatón tiene derecho a gozar de un espacio público con mobiliario urbano adecuado para su desplazamiento. Disfrute de mobiliario urbano.
4. El peatón tiene derecho a gozar de espacios públicos que incluyan zonas verdes; seguras, inclusivas y accesibles; libres de contaminación acústica, visual, desechos sólidos urbanos, y de contaminación ambiental derivada del tránsito automotor; y que el estado instaure medidas de mitigación de los efectos nocivos que pudieran existir. Medio ambiente
5. El peatón con discapacidad tiene derecho a desplazarse con autonomía y seguridad, por la infraestructura peatonal de los espacios públicos y a contar con mobiliario urbano inclusivo, acorde a la discapacidad visual, auditiva y motriz que pudieran tener.
6. El peatón tiene derecho a un servicio de transporte público articulado y debidamente equipado para satisfacer las necesidades de desplazamiento de todas las personas, en los espacios públicos. Libertad de tránsito.
7. El peatón tiene derecho a desplazarse por calles que cuenten con una reforma estructural de la velocidad de los automóviles, el nivel de confort y la calidad de circulación de espacios públicos para el peatón.

8. El peatón tiene derecho a contar con medidas específicas que le permitan acceder, detenerse y recorrer calles con pavimentación no resbaladiza, rampas que permitan superar los desniveles de la calle, adecuación de las dimensiones al destino de las calles, medidas especiales durante el desarrollo de trabajos de construcción, protección contra el tráfico automovilístico mediante elementos urbanos, creación de puntos de parada y descanso, y puentes que faciliten el cruce.
9. El peatón tiene derecho a disponer de áreas de aparcamiento que no vulneren la movilidad de los peatones y en la posibilidad de disfrute de los valores arquitectónicos del Centro Histórico.
10. El peatón tiene derecho a recibir toda la información necesaria sobre sus derechos a través de los canales más idóneos y a partir de los primeros niveles de enseñanza escolar.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alarcón Zambrano, Jaime Alfredo y Albert Marquez, José Jesus. (2019). Las estrategias de sostenibilidad: Un reto para el derecho urbanístico. *Revista San Gregorio*, 9.
- Alessandra Richter, Jose Larios, Arturo Samper. (2017). *Plan de Acción Cusco, para un Crecimiento Urbano Sostenibles*. Lima: Kinsa Graph.
- Anula, A. (2013). *Convención Internacional de Naciones Unidas Sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad*. Madrid: Seminario de investigación en Lectura y Edición, Grupo DILES, Universidad autónoma de Madrid (con la colaboración de Editilia).
- Artica Martinez, M. (2018). *Los Objetivos de Desarrollo Sostenible y el Parlamento Peruano*. Lima.
- Ascher, F. (2004). *Los Nuevos Principios del Urbanismo*. Madrid: Alianza Editorial S. A.
- Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao. (29 de Diciembre de 2022). Recuperado el 02 de Febrero de 2023, de https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/4014795/8_022-2022-ATU-DIR.pdf
- Barata Pappini, A. G. (2015). *Movilidad peatonal y seguridad ciudadana: Evaluación de intervenciones urbanas en el espacio público de la comuna de La Granja*. Santiago: Universidad de Chile.
- Borau Jordan, J. L. (2011). Diseño Urbanístico para todas las Personas. En F. O. Discapacidad, *Accesibilidad Universal y Diseño para Todos, Arquitectura y Urbanismo* (pág. 272). Madrid: Artes Gráficas Palermo.
- Borja, J. (2000). Ciudad y Ciudadanía. *Geograf Urba*.
- Borja, J. (2003). *La Ciudad Conquistada*. Madrid: Alianza Editorial.
- Carceller Fernandez, A. (1997). *Introducción al Derecho Urbanístico*. Madrid, España: Tecnos S.A.
- Castells, M. (1999). *La Cuestión Urbana*. Siglo XX Editores.
- Castells, M. (2009). *Comunicación y poder*. Madrid: Alianza Editorial.
- Castro Pozo, H. (2007). *Derecho Urbanístico*. Lima, Perú: Editora Jurídica Grijley.
- Clemente Marroquin, B. (2007). Espacios Públicos de Hermosillo de 1997 al 2007. *Espacios Públicos de Hermosillo de 1997 al 2007*. Estudios Urbanos Ambientales.

- Concejo de Santa Fé de Bogotá, D. (17 de Noviembre de 1999). *Alcaldía Bogotá*. Recuperado el 05 de Agosto de 2021, de <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=1995&dt=S>
- Concejo de Santa Fe de Bogota, D. (17 de Noviembre de 1999). *Alcaldía de Bogotá*. Recuperado el 5 de Agosto de 2021, de <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=1995&dt=S>
- Concejo Municipal de la Municipalidad Provincial de Cusco. (31 de Octubre de 2016). Ordenanza Municipal N°023-2016-MPC. *Ordenanza Municipal N°023-2016-MPC*. Cusco, Cusco, Perú.
- Congreso Constituyente Democrático. (1993). *Constitución Política del Perú*. Lima.
- Congreso de la Republica. (2003). *Ley Orgánica de Municipalidades*. Lima.
- CONUEE, M. (2017). *Diseño de Infraestructura para la Movilidad*. México.
- D.S. N° 011-2019-JUS que aprueba el TUO de la Ley 27584. (2019). *Artículo 14*. Lima.
- Daniel, H. B. (2018). *Análisis de las Smart Cities: Factores que las Caracterizan*. España: Universitat Politecnica de Catalunya Barcelonatch.
- Danós Ordoñez, J. (2008). El régimen de los servicios públicos en la constitución peruana. *THEMIS Revista de Derecho*, 255-264.
- Defensoría del Pueblo. (2012). *Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad*. Lima: Distribuidora y Gráfica Rosvil E.I.R.L.
- Del Real Westphal, P. (2013). El Mobiliario Urbano como Objeto de Uso Público: implicaciones para su diseño. *Trilogía. Ciencia - Tecnología - Sociedad*, 29-49.
- Desarrollo, I. d. (24 de febrero de 2020). <https://onuhabitat.org.mx/>. Recuperado el 24 de noviembre de 2021, de <https://onuhabitat.org.mx/>: https://onuhabitat.org.mx/index.php/los-ocho-principios-del-transporte-en-la-vida-urbana?fb_comment_id=2577490579047268_3017278075068514
- Diario Oficial el Peruano. (17 de junio de 2011). Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano. *Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano*. Lima, Lima, Perú: El Paruano.
- Discapacidad, F. O. (2011). *Accesibilidad Universal y Diseño para Todos, Arquitectura y Urbanismo*. Madrid: Artes Gráficas Palermo.
- Doig Godier, J. C. (Agosto de 2010). Análisis del nivel de servicio peatonal en la ciudad de Lima. *Análisis del nivel de servicio peatonal en la ciudad de Lima*. Lima, Lima, Perú.

- El Peruano. (24 de Diciembre de 2012). *Sistema Peruano de Información Jurídica*. Recuperado el 17 de Agosto de 2022, de <https://spij.minjus.gob.pe/Normas/textos/241212T.pdf>
- Fernandez A., R. (2010). *Elementos de la Teoría del Tráfico Vehicular*. Lima: Fondo Editorial Pontificia universidad Católica del Perú.
- Fukuda Hayakawa, I. (2010). Planeación Urbana en Curitiba. *QUIVERA*, 52-69.
- Galán, J. H. (2013). La Accesibilidad Universal y el Diseño para Todos desde la perspectiva de género. *Revista Española de Discapacidad*, 115-129.
- Galvis Gaitan, F. (2014). *Manual de Derecho Urbanístico*. Colombia: Editorial Temis.
- García Moreno, Dimas; Hernandez Galan, Jesus; Alvarez Ilzarbe, Fefa y otros. (2011). *Accesibilidad Universal y diseño para todos, Arquitectura y Urbanismo*. Artes gráficas Palermo.
- Gehl, J. (2006). *La Humanización del Espacio Urbano*. Barcelona: Editorial Reverté.
- Gehl, J. (2014). *Ciudades Para la Gente*. Buenos Aires: Infinito.
- Gehl, J. (2014). *Ciudades Para la Gente*. Argentina: Ediciones Infinito.
- Habermas, J. (1993). *Pasado como futuro*. Río de Janeiro: Brasileiro, T.
- HABITAT, O. (28 de Noviembre de 2019). <https://onuhabitat.org.mx/>. Recuperado el 25 de noviembre de 2021, de <https://onuhabitat.org.mx/:https://onuhabitat.org.mx/index.php/calles-compartidas-para-reducir-accidentes>
- Harvey, D. (1990). *La Condición de la Posmodernidad*. Inglaterra: Amorrortu editores S.A. .
- Hernández Sampieri, R. (2014). *Metodología de Investigación* (Sexta ed.). Mexico DF: McGRAW-HILL / INTERAMERICANA EDITORES, S.A. DE C.V.
- INEI, I. N. (2017). *Perú Resultados Definitivos de los Censos Nacionales 2017*. Lima.
- INEI, I. N. (2020). *Víctimas de Accidentes de tránsito fatales, según departamento, 2012-2019*. Lima.
- Instituto de Desarrollo Urbano, Alcaldía Mayor - Santa Fé de Bogotá. (2007). *Guía Práctica de Movilidad Peatonal Urbana*. Colombia.
- Jacobs, J. (2011). *Muerte y Vida de las Grandes Ciudades*. España: Gráficas Lizarra, S.L. Navarra.
- Kuczynski Godard, P. P. (07 de Setiembre de 2017). Decreto Supremo que aprueba el plan estratégico nacional de Seguridad Vial 2017-2021. Lima, Lima, Perú.

- Leon Vivanco, M. F. (2018). *Una Ciudad para el Peatón*. Barcelona.
- Ley Procesal del Trabajo. (2010). *Artículo 18*. Lima.
- Lopez Pereda, P. (2011). Diseño Urbanístico para todas las Personas. En F. O. Discapacidad, *Accesibilidad Universal y Diseño para Todos, Arquitectura y Urbanismo* (pág. 272). Madrid: Artes gráficas Palermo.
- Lopez Pereda, P. (18 de Enero de 2013). *ujaen.es*. Recuperado el 15 de Agosto de 2021, de https://www.ujaen.es/servicios/spe/sites/servicio_spe/files/uploads/SGAU-UJA/Formacion%20Infraestructuras%20y%20Ayudas%20Tecnicas/ppios_diseno_universidad.pdf
- Lopez Ramón, F. (2013). *Introducción al Derecho Urbanístico*. España: Marcial Pons.
- Lopez Velarde, O. (2011). El Futuro de la Legislación Urbana en la Entidades Federales de México. *Ciudad Universitaria, Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM y el Puc Coordinación de Humanidades*, 33-62.
- Lynch, K. (4 de Octubre de 2014). *La Imagen de la Ciudad*. Recuperado el 3 de Agosto de 2022, de <https://blogs.ead.unlp.edu.ar/planificacionktd/files/2014/04/La-Imagen-de-la-Ciudad-Kevin-Lynch.pdf>
- Madrid, O. M. (2015). *El mercado contra la ciudad. Sobre globalización, gentrificación y políticas urbanas*. Madrid: Traficante de sueños.
- Mállap Rivera, J. (2013). *Comentarios al régimen normativo municipal: Comentarios, artículo por artículo, a la ley Orgánica de Municipalidades y a la Ley de Bases de Decentralización*. Gaceta jurídica.
- MAPFRE, F. (s.f.). *Fundación MAPFRE*. Recuperado el 30 de noviembre de 2021, de Fundación MAPFRE: <https://www.fundacionmapfre.org/publicaciones/todas/?query=ALL>
- Marquez, José Albert & Alarcon Zambrano, Jaime Alfredo. (2019). El Derecho Urbanístico y la Ciudad Sostenible. Un Análisis Propedéutico del caso de la República de Ecuador. *Revista de Direito da Cidade*, 4.
- Marquez, Jose Albert y Alarcon Zambrano Jaime Alfredo. (2020). El derecho urbanístico y la ciudad sostenible. Un análisis propedeutico del caso de la República del Ecuador. *Revista de Direito da Cidade*, 467.
- Martinez Sistach, L. (2015). *La Pastoral de las Grandes Ciudades*.

- Ministerio del Ambiente, M. (2016). *Objetivos de Desarrollo sostenible e Indicadores*. Lima: Gráfica 39 S.A.C.
- Ministerio Público, F. d. (2018). *Criminalidad Comun, Violencia e Inseguridad Ciudadana 2013-2018*. Lima: Kinko's Impresores S.A.C.
- Moreno de la Vega Haro, Miguel Angel. (27 de Abril de 2022). *Boletín oficial de Castilla y Leon*. Recuperado el 15 de Agosto de 2022, de <https://bocyl.jcyl.es/boletines/2022/04/28/pdf/BOCYL-D-28042022-18.pdf>
- Navas Mas, A. (1985). Estudios de Historia Urbana, Urbanismo y Centros Históricos en Francia. *Ciudad y Territorio*, 87-103.
- Observatorio Metropolitano de Madrid. (2015). *El mercado contra la ciudad. Globalización, gentrificación y políticas urbanas*. España: Gráficas Cofas.
- Ochoa, I. (1997). *Diccionario de publicidad. Madrid, Acento y*. Madrid: Acento y Anuncios.
- OMS, O. M. (2013). *Seguridad Peatonal: Manual de seguridad vial para instancias decisorias y profesionales*.
- OMS, O. M. (2020). *Estadísticas Sanitarias Mundiales, Monitoreando la Salud para los ODS*. Creative Commons.
- ONU, O. d. (2019). *World Urbanization Prospects*. New York: United Nations.
- Organización de las Naciones Unidas, O. (2017). *Nueva Agenda Urbana*.
- Parada, R. (2000). *Derecho Administrativo, Bienes Públicos, Derecho Urbanístico*. España: Ediciones Jurídicas y Sociales S.A. .
- Parlamento Europeo. (1988). <https://www.poraquinopaso.aspaym.org/wp-content/docs/Carta%20Europea%20de%20los%20Derechos%20del%20Peaton.pdf>.
Obtenido de <https://www.poraquinopaso.aspaym.org/wp-content/docs/Carta%20Europea%20de%20los%20Derechos%20del%20Peaton.pdf>:
<https://www.poraquinopaso.aspaym.org/wp-content/docs/Carta%20Europea%20de%20los%20Derechos%20del%20Peaton.pdf>
- Peirano, J. (2009). Precisiones sobre el Concepto de Tutela Diferenciada. *Revista de Derecho Procesal* , 21-27.
- Perú, P. u. (agosto de 2010). *Pontificia universidad Católica del Perú*. Recuperado el 15 de agosto de 2021, de Pontificia universidad Católica del Perú: <http://tesis.pucp.edu.pe>

- Peruano, D. O. (08 de Setiembre de 2017). Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial PENsv 2017-2021. *Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial PENsv 2017-2021*. Lima, Lima, Perú: Editora Perú.
- Real Academia Española. (2014). *Diccionario de la Lengua Española*.
- Reyes Arevalo, M. X. (2014). *Estimación de la distancia diaria promedio en modo peatonal en el centro financiero del distrito metropolitano de Quito*. Quito: Pontificia universidad Católica del Ecuador.
- Rivero, J. L. (2018). *Manual Básico de Derecho Urbanístico*. España: Editorial Tecnos.
- Roberto Hernandez Sampieri; Carlos Fernandez Collado; Maria del Pilar Baptista Lucio. (2014). *Metodología de la Investigación*. Mexico: Mc Graw Hill Education.
- Secpla, D. (2005). *Pladeco 2004-2010*. Santiago de Chile.
- Silva Carmela; Mosquera, Cesar; Benites Uxio. (2018). Guía Básica de Espacios Públicos y Movilidad Amable. *Viatoben S.L.*, 17.
- Sociedad, M. d. (2019). *Libro Blanco de Territorios digitales en Ecuador*. Quito.
- Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, C. y. (05 de Mayo de 2014). Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito Código de Tránsito. Lima, Lima, Perú: El Peruano.
- Unidas, O. d. (2006). Convención de Derechos Humanos para las Personas con discapacidad. *Convención de Derechos Humanos para las Personas con discapacidad*, (pág. 5).
- Unidas, O. d. (2013). *Seguridad Peatonal: Manual de Seguridad Vial para Instancias Decisorias y Profesionales*. Ginebra: Ediciones de la OMS.
- Unidas, O. d. (2017). *Nueva Agenda Urbana*. Ecuador: Secretaría de HABITAT III.
- Villarejo Galende, H. (2015). Smart Cities: Una Apuesta de la Unión Europea Paramejorar los Servicios Públicos Urbanos. *Revista de Estudios Europeos*, 25-51.
- Zuñiga Castañeda, J. L. (2016). *Micro Simulación peatonal y estudio de vida pública en la calle Marqués de la Ciudad del Cusco*. Lima: Fondo Editorial PUCP.

ANEXOS

Anexo 1: Matriz de categorización de la información

Matriz de Categorización de la Información							
Preguntas de investigación		Objetivo	Hipótesis	Metodología	Técnicas	Instrumentos	Categorías
¿Por qué declarar al peatón como sujeto de derechos en los espacios públicos de la ciudad del Cusco?		Explicar por qué declarar al peatón como sujeto de derechos en los espacios públicos de la ciudad del Cusco.	Declarar al peatón como sujeto de derechos en los espacios públicos de la ciudad del Cusco tendrá como consecuencia contar con un centro de imputación de derechos que promueva su protección física, psicológica y patrimonial en los espacios públicos de la ciudad del Cusco	C u a l i t a t i v a	Recopilación de Bibliografía / Observación	Fichas de análisis documental / Fichas de análisis normativo / Cuaderno de notas	Peatón como sujeto de derechos
1	¿Cuáles son los derechos del peatón, como sujeto de derechos en los espacios públicos de la ciudad del Cusco?	Identificar los derechos del peatón como sujeto de derechos en los espacios públicos de la ciudad del Cusco.	Los derechos del peatón como sujeto de derechos en los espacios públicos de la ciudad del Cusco, son aquellos que lo facultan a desplazarse y usar los espacios públicos con seguridad; en armonía con las áreas verdes y priorizando el desplazamiento peatonal sobre el transporte vehicular; de modo tal que busquen proteger su integridad física, psicológica y patrimonial		Observación / entrevista	Cuaderno de Notas / Guía de entrevista semiestructurada	Espacios Públicos
2	¿Cómo se vulneran los derechos del peatón en los espacios públicos de la ciudad del Cusco?	Describir cómo se vulneran los derechos del peatón en los espacios públicos de la ciudad del Cusco	Los derechos del peatón en los espacios públicos de la ciudad del Cusco son vulnerados por acción y por omisión; por los administradores del estado y los habitantes y ciudadanos de paso; que transitan por la ciudad del Cusco				

Fuente: Elaboración propia

Anexo 2: Matriz de Validación del contenido

Matriz de Validación del Contenido																			
El peatón como sujeto de derechos en los espacios públicos de la ciudad del Cusco.																			
Explicar porqué declarar al peatón como sujeto de derechos en los espacios públicos de la ciudad del Cusco.																			
Categorías	Definición	Subcategorías	Preguntas	Opción de respuestas				Criterios de evaluación		Observación y recomendaciones									
				Abog. Victor Boharte Medina	Abog. Miguel Angel Thuajun Ariaca	Arq. Maribel Aramburú Arango	Ing. Jean Perez Montecinos	Abog. Miguel Angel Daza Navarrete	Ing. Roberto Carlos Rojas Crespedes		Arq. Eilber Palomino Morimoto	Relación entre las categorías y subcategorías							
Observación																			
Justificación																			
Peatón como sujeto de derechos	Persona natural, a quien se le imputa un conjunto de derechos y obligaciones en la medida que los espacios públicos de un área geográfica determinada	Derechos	¿Cuáles son los derechos del peatón en los espacios públicos de la ciudad del Cusco?	El derecho a la libertad de tránsito y todos los derechos que corresponden a ser humano.	Tiene señaladas las intersecciones y cruces peatonales y tener la prioridad cuando existe confusión del peatón y vehículos automotores o ciclistas.	Derecho al libre tránsito por la ciudad, que tiene libre de obstáculos, derecho de pase ante los vehículos.	No existe una regulación específica con respecto a los derechos del peatón, pero de la Constitución se tiene que una persona tiene derecho a movilizarse o desplazarse libremente y con seguridad en el territorio peruano.	El derecho constitucional de libre tránsito, los vías están señaladas para el tránsito de peatones.	La Constitución Política contempla en su artículo 21 el derecho a vivir en un ambiente saludable, libre de contaminación, además el derecho a circular libremente por el territorio nacional.	Que debe circular por estos espacios públicos con seguridad.	X		Los entrevistados coincidieron que existe un marco normativo nacional y regional, que principalmente está contenido en el Decreto de la Ley de tránsito.						
			¿Los procedimientos legales y administrativos de la municipalidad javalí, mejoran las condiciones de diseño y accesibilidad universales de los peatones a los espacios públicos?	Existen una legislación al respecto, y existe una legislación nacional impulsada por una tendencia internacional de inclusión.	Existe el plan del centro histórico donde se encuentra regulado el tema de la accesibilidad de peatones.	En el local que nos encontramos (quinta municipal), nos encontramos, podemos acceder a todos los espacios públicos, en el primer piso están los oficinas de trámite documentario y todo para que sea de fácil acceso a los cobayebate y a los usuarios. En el segundo piso ya están las instalaciones más técnicas.	Conforme con la Ley orgánica de municipalidades y las ordenanzas municipales que nos permiten garantizar que el peatón disfrute de las vías, que no haya obstáculos de las mismas, de transporte, sólo nosotros intervenimos a través de seguridad ciudadana y la Policía Municipal.	Conforme con la Ley orgánica de municipalidades, en TUPA, tiene el TUSNE, entre otros procedimientos que regula los procedimientos de ingreso a los espacios públicos, y cuando se hace una obra, como por ejemplo un jardín, esto sólo tiene cierta normativa para regular el ingreso y el nivel de los parques.	No considero que con instrumentos legales se pueda solucionar eso, yo creo que se requiere de un planeamiento urbano, de un instrumento más técnico y de posición que un instrumento legal más normativo.			X	Los entrevistados manifestaron que existe legislación al respecto, contenida en la Constitución Política, la ley General de municipalidades, el TUPA, TUSNE y la Municipalidad de la ciudad del Cusco.	Si embargo, la Sub Gerencia del Centro Histórico que es más importante instrumento técnico que uno que regula parámetros de diseño y accesibilidad universal de los peatones en los espacios públicos.					
			¿Qué vulneraciones se percibe dentro de la vía de los derechos del peatón?	Faltan espacios verdes, espacios públicos, recreación, que brinden mayor calidad de vida al peatón.	Faltan choferes de vehículos de transporte público, faltan de vehículos particulares que no los personas con capacidades diferentes, por ejemplo, no se cuenta con rampas de acceso, al tiempo un ascensor.	En la ciudad del Cusco no hay un respeto al peatón, los conductores están siempre presionando al peatón, como que no debería estar allí como algo no importante. En el centro histórico se da más importancia al auto que al peatón.	Las calles angostas. La presencia del comercio ambulante en la vía pública, perturbando el libre acceso y tranquilidad de las personas para su desplazamiento. El Alcoholismo en las vías públicas por nacionales y extranjeros.	La presencia de comercio en la vía pública, que afecta de manera negativa a los derechos de los peatones que confluyen con otros usuarios.	Existen problemáticas, respecto a la conservación de los espacios públicos, la limpieza, el tema de la explotación del suelo del terreno, todo está incluido en el plan maestro.			X	Los entrevistados manifestaron que los derechos de los peatones se ven vulnerados por los conductores de vehículos, la falta de espacios públicos, la inseguridad ciudadana, la presencia de comercios en la vía pública.						
Espacios Públicos	Lugar de la interacción, por lo tanto, de la comunicación y de la interacción social, donde se confluyen y suceden entre los actores representando la construcción de su sociedad según sus valores e intereses. Lugar del cambio cultural y el cambio político que se da a través de la comunicación.	Calidad	¿Considera que la cantidad de infraestructura peatonal o mobiliario urbano, son suficientes en los espacios públicos de la ciudad del Cusco?	No es suficiente. Y con respecto por la geografía del Cusco porque tenemos un centro histórico que prospera con calles bastante estrechas, veredas que son muy pequeñas y hasta casi imposibles de acceder, como la Calle Recoleta.	Publicamente no. En el tema de infraestructura peatonal existe una problemática, que no los nuevos asentamientos humanos, que no dejan una apertura vital con los dispositivos adecuados, a pesar de que están urban, por ejemplo indica que una vía puede tener 10 metros, ella hacen una calle y dicen que es mobiliario urbano suficiente, no hay servicios básicos, mobiliario urbano de recreo.	La demanda de los peatones supera la capacidad de la vereda y vemos personas que van por la calzada con los vehículos y eso es muy riesgoso, este es un indicador de que la reducción de demanda vereda infraestructura no es coherente, los niveles de servicios son bajos, no hay una adecuada circulación y seguridad.	La infraestructura es insuficiente para el tema de seguridad.	Falta. No tenemos ni el 40% de la expansión del mobiliario que se necesita. Hace falta la creación de más ciclovías también.			X		Adopción de la Sub Gerencia del Centro Histórico, quien considera que por la estructura del centro histórico, que involucra espacios urbanos para contar con mayor cantidad de espacios públicos.						
			¿Cuáles son las consecuencias del desplazamiento de los habitantes del casco monumental, para convivir mejor, en lugares de prestación de bienes y servicios?	En horas de la noche a partir de las 8:00 PM existen muchos veredas del centro histórico que están desoladas, lo cual genera contaminación, inseguridad, porque permites que haya personas de mal vivir que aprovechen la soledad de la noche para poder cometer algunos hechos delictivos.	Se dice que un centro histórico sin residentes, no es un centro histórico muerto. Hay un problema de accesibilidad, que no los usuarios con capacidades diferentes, que muchos casos y cambios han cambiado de uso, generándose comercio, servicios orientados a turistas.	Mayor presencia de taxis, mayor congestión, contaminación por emisiones, contaminación de ruidos, cuando se crean grandes multitudes, mucha densidad, que genera un problema de movilidad tanto para el ingreso y salida por un centro histórico generándose. El aspecto negativo es que las personas ya no residen allí.	Se genera el despunte del espacio público, existe mayor cantidad de residuos, crecimiento de la contaminación, existencia de mala cantidad de basureros, desarrollo, tráfico en el centro.	Existen un centro histórico, no es una ciudad muerta, identifico a los que podemos pensar en cada vía en áreas de parques, en lo que podemos adecuarnos a las normas urbanística de porcentajes de áreas libre.			X		El exceso de mercado turístico, la inseguridad ciudadana en horas de la noche, mayor presencia de taxis, mayor congestión, contaminación por emisiones, contaminación de ruidos, emisiones que genera también mucha densidad de personas, deterioro del espacio público, proliferación de negocios nocturnos, disminución del uso residencial e incremento de costos de los bienes y servicios.						
			¿Considera que los espacios públicos brindan confort y placer al peatón?	Yo creo que en algunas medidas si pero hay que mejorar mucho, hay que tener mejores espacios públicos de esparcimiento.	Cero que si, en el caso del centro histórico del Cusco, existe varios planes que están muy bien cuidados y luego, que ofrecen seguridad, y hasta están implementados con un sistema de wifi pero a nivel provincial es deficiente.	Al hacer un análisis de seguridad se puede determinar cuál es el nivel de confort, de la calidad de circulación. Pocos calles tienen un nivel A, donde hay pocas veredas y ellas van casi libremente y en el Centro Histórico la mayoría tienen niveles de servicio D, E, F, que están ya al límite de su capacidad, y algunas donde se presta una calidad de servicio F, donde el peatón tiene que obligadamente circular en la calzada, este nivel de servicios se puede ver en calles como Tres Cruces de oro, Calle nueva, donde incluso la vía está ocupada por conductores.	Tenemos una serie de temas de lo que es seguridad ciudadana. Para esto necesitamos la prioridad de recuperación de espacios públicos.	La gran mayoría deteriora los espacios públicos, el material y mantenimiento tiene un alto costo.	Si, especialmente en el centro histórico, porque está en constante mantenimiento y cuidado, brindados en las noches.			X		Cuatro de los siete entrevistados consideran que los espacios públicos son confortables para el peatón.					
			¿Existe mobiliario urbano adecuado para la protección de los peatones ante las intemperancias climáticas?	En relación a la lluvia. Reciben estomas personas en la protección de los peatones ante las intemperancias climáticas?	En el caso de la lluvia. Reciben estomas personas en la protección de los peatones ante las intemperancias climáticas?	En algunos puntos sí. Por ejemplo el centro histórico siempre es agradable caminar. Hay muchas vías que no están cubiertas. Lamentablemente hay lugares de buena altura.	El mobiliario que cuando estamos, tengo una cancha, que tiene con una cobertura adecuada, que protege al peatón del sol y la lluvia, debe tener una buena estructura sólida, que evite cualquier accidente. Hay sectores donde faltan paraguas que cubren con una cancha, y también hay vías donde el ancho de la vereda no permite colocar tal cancha.	En época de lluvias, cuando estas son personas que algunas veces también, así mismo, no tenemos la infraestructura adecuada en los paraderos para que puedan cubrirse de la lluvia. En la época de sequía y más allá en temporada alta al turismo, no tenemos suficiente cantidad de personas que usen la cancha, los servicios.	Hay una inseguridad física en los calles por la movilidad del casco monumental, por ejemplo en la Calle Nazarenos, cuando los carros que tienen que volver la esquina se cubren a la vereda, el peatón tiene que esperar que el carro que pasa o espantados.	Existen paraderos en las vías de acuerdo a un diagnóstico técnico que hace la gestión de tránsito y los otros de diversos puntos. Requieren mantenimiento, falta de limpieza, tienen una imagen deteriorada, pero frente a las intemperancias climáticas mantienen el techo.			X		Todos los entrevistados coinciden en que existe el mobiliario urbano adecuado para la protección del peatón ante las intemperancias climáticas por las que atraviesan en los espacios públicos de la ciudad del Cusco.				
Seguridad	¿Qué factores son los que atraen centros de vida, salud e integridad física de los peatones, en los espacios públicos de la ciudad del Cusco?	Relativamente, y creo que en el Cusco más que en otras ciudades. En Lima por ejemplo hay más dificultades de seguridad.	Mejorar el piso resbaladizo para no afectar por ejemplo al peatón anciano, veredas, de acceso para las personas con discapacidad.	Piedras bajas que al estar mojadas hay el riesgo de que las personas puedan caer o resbalen. Existen algunos sectores que no están debidamente mantenidos.	A nivel social, si me parece que la más peligrosa es la calle en la deficiente, y consecuentemente por la ligereza del mobiliario, las piedras que podrían tenerse resbaladizas.	Las infraestructuras dañadas. La falta de respeto de conductores al peatón.	El tema de las vías que no están bien señaladas, las falta de cruces peatonales, semaforos, que afectan la seguridad de las personas y el comercio ambulante, que inadecuadamente pueden generar deficiencia.	Un terreno de plano. Faltan cruces en altura, Veredas deterioradas. El colgado de muestro por el crecimiento de los platanos. Por de un 100% de la ciudad del Cusco, podemos decir que en el Cusco un 95% no se genera dato al peatón.	Hay muchas vías intransitables para personas mayores, mujeres en edades de lactar, que puede sufrir con comodidad a sectores como Huacaypinti, San Blas, la misma pendiente, es resbaloso cuando llueve.	En lo posible la municipalidad ha comenzado los trabajos de cruce para personas con silla de ruedas, en muchas vías donde la acción de la vía le permite hay estos espacios, en otras vías que son inseguras a una persona que está caminando y se encuentra con un tráfico. En el caso de personas con discapacidad visual no contamos con mobiliario urbano.		X	El piso resbaladizo, sumideros que no están debidamente mantenidos, la deficiente, la infraestructura dañada, los vías que no están bien señaladas, la falta de cruces peatonales, los cruces dañados, lomo con guano en punta, veredas deterioradas. El colgado de muestro por el crecimiento de las plantas. Vías intransitables para personas mayores, mujeres en edades de lactar.						
											¿Existe el mobiliario urbano adecuado para el desplazamiento de las personas con discapacidad?	Existen algunos calles, plazas y veredas en el centro histórico que componen el desplazamiento de personas con discapacidad por el tipo estructura. La falta de señalamiento manual o automático.	Se ha avanzado pero en algunas, estamos en falta. Falta de señalamientos, que corresponden a personas con discapacidad, que cumplen las condiciones para el desplazamiento de las personas con discapacidad que he hecho un diagnóstico de movilidad urbana.	Respecto a las personas con discapacidad visual en el Cusco solo contamos con un semáforo auditivo. No tiene en su totalidad el reconocimiento espacial de las personas que está caminando y se encuentra con un tráfico. En el caso de personas con discapacidad visual no contamos con mobiliario urbano.	Yo creo que estamos en un 70%, todavía falta cubrir la cobertura de veredas, veredas.		X	En lo posible la municipalidad ha comenzado los trabajos de cruce para personas con silla de ruedas, en muchas vías donde la acción de la vía le permite hay estos espacios, en otras vías que son inseguras a una persona que está caminando y se encuentra con un tráfico. En el caso de personas con discapacidad visual no contamos con mobiliario urbano.	
											¿Existe el mobiliario urbano adecuado para el desplazamiento de las personas con discapacidad?	Existen algunos calles, plazas y veredas en el centro histórico que componen el desplazamiento de personas con discapacidad por el tipo estructura. La falta de señalamiento manual o automático.	Se ha avanzado pero en algunas, estamos en falta. Falta de señalamientos, que corresponden a personas con discapacidad, que cumplen las condiciones para el desplazamiento de las personas con discapacidad que he hecho un diagnóstico de movilidad urbana.	Respecto a las personas con discapacidad visual en el Cusco solo contamos con un semáforo auditivo. No tiene en su totalidad el reconocimiento espacial de las personas que está caminando y se encuentra con un tráfico. En el caso de personas con discapacidad visual no contamos con mobiliario urbano.	Yo creo que estamos en un 70%, todavía falta cubrir la cobertura de veredas, veredas.		X	En lo posible la municipalidad ha comenzado los trabajos de cruce para personas con silla de ruedas, en muchas vías donde la acción de la vía le permite hay estos espacios, en otras vías que son inseguras a una persona que está caminando y se encuentra con un tráfico. En el caso de personas con discapacidad visual no contamos con mobiliario urbano.	

Fuente: Elaboración propia

Anexo 3: Guía de entrevista semiestructurada

UNIVERSIDAD NACIONAL SAN ANTONIO ABAD DE CUSCO
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA SOCIALES
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

Título De Trabajo De Investigación:

**“EL PEATÓN COMO SUJETO DE DERECHOS EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS
DE LA CIUDAD DEL CUSCO”**

**ENTREVISTA A ESPECIALISTAS Y FUNCIONARIOS EN DERECHO
URBANÍSTICO Y EN GESTION PÚBLICA**

NOMBRE :

CARGO :

UNIVERSIDAD :

ESPECIALIDAD :

GRADO ACADÉMICO: Doctorado (), Maestría ().

1. ¿Cuáles son los derechos del peatón en los espacios públicos de la ciudad del Cusco?
2. ¿Los procedimientos legales y administrativos de la municipalidad provincial, brinda las condiciones de diseño y accesibilidad universal de los peatones a los espacios públicos?
3. ¿Qué vulneraciones percibe dentro de su área de los derechos del peatón?
4. ¿Considera que la cantidad de infraestructura peatonal y mobiliario urbano, son suficientes en los espacios públicos de la ciudad del Cusco?
5. ¿Considera que los espacios públicos brindan confort y placer al peatón?
6. ¿Existe mobiliario urbano adecuado para la protección de los peatones ante las inclemencias climáticas?
7. ¿Considera que los espacios públicos de la ciudad del Cusco brindan seguridad al peatón?
8. ¿Qué factores son los que atentan contra la vida, salud e integridad física de los peatones, en los espacios públicos de la ciudad del Cusco?
9. ¿Existe el mobiliario urbano adecuado para el desplazamiento de las personas con discapacidad?

10. ¿Cuáles son las consecuencias del desplazamiento de los habitantes del casco monumental, para convertirse éstos, en lugares de prestación de bienes y servicios?

Anexo 4: Normativa

Documentos Supranacionales

- La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible - Una oportunidad para América Latina y el Caribe
- La Carta Europea de los Derechos Del Peatón
- Acuerdo Número 38 de 1999, Santa Fé de Bogotá – Colombia

Documentos Nacionales

- Ley Organiza de Municipalidades, ley N°27972
- Decreto Supremo N° 004-2011-VIVIENDA
- Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana, Ley N°27933
- Texto Único Ordenado del Reglamento de Tránsito, Decreto supremo N° 016-2009-MTC Decreto supremo N° 016-2009-MTC
- Decreto Supremo N° 012-2019-MTC Política Nacional de Transporte Urbano
- Plan de Acondicionamiento Territorial Cusco 2017-2037 (PAT)
- Plan de Desarrollo Metropolitano de la provincia de Cusco
- El Plan de Desarrollo Urbano de la provincia de Cusco, fue aprobado en el 2013 mediante Ordenanza Municipal N° 032-2013-MPC
- Plan Urbano Distrital 2016-2021. Aprobado mediante Ordenanza Municipal N° 023-2016-MPC
- El Plan de Acción Cusco
- Ley de Desarrollo Urbano Sostenible, Ley N° 31313
- Ley de Gestión y protección de los Espacios Públicos, ley N°31199

- Ley General del Ambiente, Ley N° 2861
- Ley general de Patrimonio Cultural de la Nación, Ley N°28296

Anexo 5: Carta Europea de los derechos del peatón

CARTA EUROPEA DE LOS DERECHOS DEL PEATÓN

Resolución del Parlamento Europeo del 12 de Octubre de 1988

1.- El peatón tiene derecho a vivir en un ambiente sano y a disfrutar libremente del espacio público en las condiciones de seguridad adecuadas para su salud física y psicológica.

2.- El peatón tiene derecho a vivir en centros urbanos o rurales organizados a medida del hombre y no del automóvil, y a disponer de infraestructuras a las que se pueda acceder fácilmente a pie o en bicicleta.

3.- Los niños, los ancianos y los minusválidos tienen derecho a que la ciudad constituya un lugar de socialización y no de empeoramiento de su situación de debilidad.

4.- Los minusválidos tienen derecho a que se tomen medidas específicas que les permitan toda movilidad posible, como la demolición de las barreras arquitectónicas y el acondicionamiento de los medios públicos de transporte.

5.- El peatón tiene derecho a que se le reserven zonas urbanas la más amplias posible, que no sean meras "islas de peatones", sino que se inserten coherentemente en la organización general de la ciudad.

6.- El peatón tiene derecho, en particular:

- Al respeto de las normas relativas a las emisiones químicas y acústicas de los vehículos de motor consideradas científicamente como soportables.
- A la implantación generalizada en el transporte público de vehículos que no sean fuente de contaminación atmosférica o acústica.

- A la creación de "pulmones verdes", incluso mediante obras de repoblación forestal urbana.
- A la limitación de la velocidad mediante una reforma estructural de las calles, cruces (por ejemplo con ayuda de isletas), de manera que los automovilistas rectifiquen la velocidad y se garantice el tráfico de peatones y bicicletas.
- A la prohibición de difundir mensajes publicitarios que fomenten el uso equivocado y peligroso del automóvil.
- A sistemas eficaces de señalización concebidos también para quienes están privados del sentido de la vista o del oído.
- A medidas específicas que permitan detenerse, acceder y recorrer calles y aceras (por ejemplo: pavimentación no resbaladiza, rampas que permitan superar el desnivel con el plano de la calle, adecuación de las dimensiones al destino de las calles, medidas especiales durante el desarrollo de trabajos de construcción, protección contra el tráfico automovilístico mediante elementos urbanos, creación de puntos de parada y descanso, pasos subterráneos y puentes que faciliten el cruce).
- A la introducción de un sistema de responsabilidad objetiva o de riesgo de modo que aquel que sea responsable de la creación de un riesgo asuma las consecuencias financieras (como, por ejemplo en Francia desde 1985).

7.- El peatón tiene derecho a una movilidad completa y libre que puede realizarse mediante el uso integrado de los medios de transporte. En particular, tiene derecho:

- A un servicio de transportes públicos articulado y debidamente equipado para responder a las exigencias de todos los ciudadanos hábiles o minusválidos.

- A la implantación de carriles para bicicletas en todo el casco urbano.
- A la disposición de áreas de aparcamiento que no incidan en la movilidad de los peatones y en la posibilidad de disfrute de los valores arquitectónicos.

8.- Todo el Estado debe procurar que el público reciba toda la información necesaria sobre los derechos del peatón a través de los canales más idóneos y a partir de los primeros niveles de enseñanza escolar.

Anexo 6: Derechos y Deberes del Peatón En El Espacio Público De Santa Fe De Bogotá, D.C.

ACUERDO 038 DE 1999

(Noviembre 17)

Por el cual se dictan normas sobre los derechos y deberes del peatón tendientes a garantizar el adecuado uso del espacio público

EL CONCEJO DE SANTA FE DE BOGOTÁ, D.C.,

en uso de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial de las contenidas en el Decreto Ley 1421 de 1993, Artículo 12, Numeral 19,

ACUERDA:

Artículo 1º.- Objeto. El objeto del presente Acuerdo es dictar normas sobre los derechos y deberes del peatón en el espacio público del Distrito Capital. Ver el art. 90, Acuerdo Distrital 79 de 2003 Artículo

Artículo 2º.- Derechos del peatón. Todo peatón tiene derecho a:

1. Vivir en un medio ambiente saludable y a disfrutar de las amenidades ofrecidas por el espacio público, bajo condiciones que protejan su bienestar psicológico y físico.
Medio ambiente
2. Transitar por las aceras, paseos y andenes destinados para ello, preferiblemente por la derecha.
3. Disponer de un espacio público libre de construcciones diferentes a los elementos de amueblamiento urbano y señalización complementaria del espacio público, contenidos en la Ley 388 de 1997 y sus decretos reglamentarios, que afecten la seguridad, la salubridad de los transeúntes o impidan su disfrute. Libertad de tránsito.
4. Solicitar a las autoridades competentes el cumplimiento de las normas urbanísticas de seguridad y calidad que garantizan el adecuado desplazamiento sobre el espacio

público, al igual que aquellas que evitan y controlan la contaminación ambiental derivada del tránsito automotor, y la instauración de medidas de mitigación de los efectos nocivos. Derecho su protección física, psicológica y moral.

5. Disponer de un sistema continuo peatonal que fomente la locomoción en cualquier hora del día, articulado a las facilidades del sistema integrado de transporte.
6. Contar con un sistema efectivo de señales de tránsito que garantice la protección de su seguridad y salubridad, diseñado para permitir su identificación por personas con limitaciones por audición o visión.

Artículo 3°.- *Obligaciones del peatón.* Son obligaciones del peatón.

1. Transitar en las vías públicas del perímetro urbano por las aceras, y por el lado izquierdo fuera del pavimento o zona destinada al tránsito de vehículos en las zonas rurales de Santa Fe de Bogotá, D.C.
2. Atravesar las vías destinadas para el tránsito de vehículos sólo por las zonas autorizadas para ello, tales como puentes y túneles peatonales, pasos peatonales y bocacalles, respetando las señales de tránsito y asegurándose de que no existen peligros para hacerlo.
3. Hacer uso debido de las zonas verdes, jardines y otras similares.
4. Transitar sin detenerse formando grupos que pueden dificultar la circulación de los demás usuarios.
5. Portar con las debidas precauciones elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito o que amenacen la seguridad y salubridad de los demás peatones.
6. Hacer uso debido de las zonas destinadas para utilización del transporte público.

Artículo 4º.- Reglamentación. Facúltese al Alcalde Mayor para que mediante Decreto en el plazo de seis meses, contados a partir de la fecha de publicación del presente Acuerdo reglamente las sanciones y medidas correctivas requeridas para dar cumplimiento a lo dispuesto en el presente Acuerdo, en concordancia con el Código Nacional de Policía y el Código Nacional de Tránsito. En dicho Decreto se establecerán las autoridades que tendrán a su cargo la defensa de las normas que reconocen los derechos y deberes del peatón. Reglamentado por el Decreto Distrital 459 de 2000.

Artículo 5º.- Capacitación. La Administración Distrital a través de sus entidades promoverá campañas y programas de capacitación y seguridad vial tanto para infantes como para adultos.

Artículo 6º.- Definiciones. Para efectos de la interpretación del presente Acuerdo, se tendrán en cuenta las definiciones sobre los elementos constitutivos del espacio público artificial y construido, y sobre los elementos complementarios de mobiliario urbano y señalización del espacio público contenidos en la Ley 388 de 1997 y sus Decretos Reglamentarios, y las contenidas en el Código Nacional de Tránsito.

Artículo 7º.- Vigencia. El presente Acuerdo rige a partir de su publicación y deroga las normas que le sean contrarias.

Publíquese y cúmplase.

Dado en Santa Fe de Bogotá, D.C., a 17 de noviembre de 1999.

El Alcalde Mayor,

ENRIQUE PEÑALOSA LONDOÑO.

NOTA: El presente Acuerdo aparece publicado en el Registro Distrital No. 2042 de fecha 13 de diciembre de 1999.

Anexo 8: Declaración de Originalidad de la Investigación**DECLARACIÓN JURADA DE ORIGINALIDAD**

DE CONFORMIDAD CON LO PRESCRITO POR LA LEY N° 27444, LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL Y AL ARTÍCULO 37 DEL REGLAMENTO DE GRADOS Y TÍTULOS DE LA ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN ANTONIO ABAD DEL CUSCO.

La que suscribe; **KARINA ARROYO OLVARES**, con código de alumna N° 114423, peruana, identificada con Documento Nacional de Identidad N° 47991114, soltera, con domicilio en el inmueble sin número de la Av. San Martín, distrito de Yucay, provincia de Urubamba y departamento de Cusco; efectuó la presente declaración:

Declaro bajo juramento que la tesis intitulada “El peatón como sujeto de derechos en los espacios públicos de la ciudad del Cusco”, es un trabajo de tesis original, investigado únicamente por mí, con la guía y orientación de mi asesor de tesis Dr. Marco Antonio Marroquin Muñiz.

Realizo la presente declaración en honor a la verdad, por lo que me ratifico en su contenido, firmando el presente documento.

Cusco, 26 de marzo de 2025.



KARINA ARROYO OLIVARES

DNI N°47991114