



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES

ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

Derecho al libre tránsito: fortalecimiento y acondicionamiento de los espacios públicos para el uso correcto de las bicicletas

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Abogada

AUTORES:

Chavez Ayala, Lizbeht Katherine (orcid.org/0000-0001-6055-0539)

Huamani Villegas, Andrea Silvia (orcid.org/0000-0001-8060-0134)

ASESOR:

Mg. Palomino Gonzales, Lutgarda (orcid.org/0000-0002-5948-341X)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Estudio sobre los Actos del Estado y su Regulación entre Actores Interestatales y en la Relación Público Privado, Gestión Pública, Política Tributaria y Legislación Tributaria

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Fortalecimiento de la democracia, liderazgo y ciudadanía

LIMA - PERÚ

2022

Dedicatoria

Mi tesis la dedico a Dios por darme sabiduría y fortaleza, a mis padres por impulsarme a ser cada día mejor profesional y enseñarme que esta vida todo se persevera con esfuerzo y empeño y sobre todo con los valores que día a día me inculcaron y a mis amistades por confiar en mí y apoyarme en este logro.

Agradecimiento

Primeramente, nosotras queremos agradecer a dios por permitirnos darnos buena experiencia en nuestra universidad, gracias a ella por convertirnos en buenos profesionales en lo que tanto nos apasiona y agradecer también a cada uno de nuestros maestros por estar connosotros por la paciencia y gratitud que nos brindan sus conocimientos y su desempeño en cada labor que hizo parte de este proceso integral de formación.

Finalmente agradecer a quien lee mi tesis, por permitir mis experiencias y conocimientos que les podré transmitir y llegar dentro de su información mental.

Índice de contenidos

Carátula	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenidos	iv
Índice de tablas	v
Índice de figuras.....	vi
Resumen	vii
Abstract	viii
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	4
III. METODOLOGÍA	10
3.1 Tipo y diseño de Investigación	10
3.2 Categorías, Subcategorías y matriz de categorización	10
3.3 Escenario de estudio.....	11
3.4 Participantes	12
3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos	12
3.6 Procedimiento	13
3.7 Rigor científico	13
3.8 Método de análisis de datos.....	13
3.9 Aspectos éticos.....	14
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	15
V. CONCLUSIONES.....	21
VI. RECOMENDACIONES.....	22
REFERENCIAS	23
ANEXOS.....	32

Índice de tablas

Tabla 1	Matriz de categorización	11
Tabla 2	Datos de los participantes	12

Índice de figuras

Figura 1	Categoría 1: Derecho al libre tránsito	15
Figura 2	Categoría 1: Asimetría de la Información	16
Figura 3	Red de categorización	17
Figura 4	Nube de palabras	18

Resumen

En el presente proyecto de investigación se estableció como objetivo general determinar si se transgrede el derecho al libre tránsito con el indebido acondicionamiento de los espacios públicos. El tipo de investigación es básica porque tiene por objetivo aumentar los conocimientos teóricos por medio del enfoque cualitativo en el cual se recopiló y desarrollo la información y diseño fenomenológico a través del método inductivo con el fin de obtener una mayor comprensión que permitió resolver el problema planteado. Se obtuvo como resultado que, las ciclovías no se encuentran debidamente condicionadas por lo que el usuario al no contar con una ciclovía idónea, está limitado de moverse con seguridad, concluyendo que, el indebido acondicionamiento de los espacios públicos vulnera el derecho al libre tránsito, toda vez que la ausencia de ciclovías es a causa de la mala gestión pública, por ende, una mejor infraestructura coadyuva a tener un espacio público de calidad para los ciudadanos, por lo que es necesario que las ciclovías tengan redes de conectividad, ya que la seguridad vial se encuentra vinculada a la educación vial e infraestructura de calidad, por lo que debe ser una política pública que debe ser promovida a nivel nacional.

Palabras clave: bicicleta, acondicionamiento, públicos, inclusión, vial.

Abstract

In the present research project, the general objective was established to determine if the right to free transit is violated with the improper conditioning of public spaces. The type of research is basic because it aims to increase theoretical knowledge through the qualitative approach in which the information and phenomenological design were collected and developed through the inductive method in order to obtain a greater understanding that allowed solving the problem posed. It was obtained as a result that the bike paths are not properly conditioned, so that the user, by not having a suitable bike path, is limited to moving safely, concluding that the improper conditioning of public spaces violates the right to free transit, since the absence of bike paths is due to poor public management, therefore, a better infrastructure helps to have a quality public space for citizens, so it is necessary that the bike paths have connectivity networks, since the Road safety is linked to road safety education and quality infrastructure, so it must be a public policy that must be promoted at the national level.

Keywords: bicycle, conditioning, public, inclusion, road.

I. INTRODUCCIÓN

En el Perú el uso de la bicicleta y su respectiva reglamentación, recién ha empezado a implementarse y algunas ciudades ya planifican su desarrollo considerando la construcción de ciclo vías, incorporación de leyes, reglamentos y otros dispositivos además de campañas de capacitación para el adecuado uso de la bicicleta como medio de transporte (Linares, 2021).

Los especialistas del Ministerio de Trabajo (2022) indicaron que se ha regulado y ordenado que circunscripciones municipales y gobiernos regionales implementen alternativas de gestión para desarrollar una propuesta integral a la luz de la Ley N° 30936 para fomentar el uso correcto de la bicicleta. Desde el gobierno central se vienen complementando esfuerzos para dotar de los recursos a través de los cuales se mejore la infraestructura vial, se regule y promueva el uso de la bicicleta y se tienda a un marco integral de trato de ciclistas en la legislación peruana.

Bazán (2019) señaló que los peatones y ciclistas han incrementado, aumentando así la posibilidad de que ocurran accidentes pues las autoridades dan preferencia al transporte automotor por tal razón se recomienda que habiliten vías exclusivas y seguras; evidenciándose así una gran cantidad de ciclistas que han fallecido a causa de accidentes en avenidas que no contaban con la infraestructura adecuada, es así que establecen poner en primer plano el uso de la bicicleta con respectiva vía optimizada, puesto que al no contar con ciclovías en todas las avenidas, estaría vulnerando al derecho al libre tránsito, derecho al espacio público pero sobre todo evidenciándose una incorrecta gestión por parte de las municipalidades.

Van-Oordt (2021) refirió que en las oficinas de obras públicas comunales han diseñado e improvisado ciclo vías a fin de poder adaptarse al nuevo medio de transporte y con la finalidad de brindar vías idóneas, así mismo, las grandes ciudades de países europeos y asiáticos han fortalecido su infraestructura vial para bicicletas con cierto apresuramiento e improvisación por la urgencia del intenso nuevo uso de las bicicletas como medio de transporte por los ciudadanos, quienes lo emplearon a fin de evitar el contagio y/o hacer deporte.

Justo, et al., (2021) manifestaron que existen problemas inminentes en nuestra actualidad tal como lo es el tráfico de tránsito vehicular, que imposibilita el traslado de las personas lo que genera estrés, carencia de ingresos económicos, ahondando en una informalidad por parte de los servicios públicos, y sumándole a ello la falta de reflexión sobre el cumplimiento de normas de transporte urbano, lo que genera diferentes efectos negativos y como consecuencia accidentes de tránsito y costos mayores por movilidad, entonces como salida viable a hacer énfasis es la implementación de ciclovías para una mejor circulación por parte de los ciudadanos que permitan contrariar estos problemas que se presentan en nuestra realidad.

Rivera (2016) precisó que es menester el Estado, así como los gobiernos locales prioricen y busquen que la población goce de calidad de vida, por lo tanto, para que ello tenga efectos significativos tiene que generarse políticas, programas, lineamiento base que proyecten la integración y acondicionamiento de los espacios públicos que permitan la movilidad por parte de los ciudadanos, por lo que bajo este precepto traemos a luz el uso de ciclovías. A partir de esta situación el problema general se formula de la siguiente manera: PG ¿Se transgrede el derecho al libre tránsito con el indebido acondicionamiento de los espacios públicos?

Así mismo los problemas específicos: PE1 ¿Cuáles son los beneficios del acondicionamiento de los espacios públicos en el derecho al libre tránsito como parte de la inclusión ciclovial? y PE2 ¿Cuál es el impacto del acondicionamiento de los espacios públicos en la seguridad ciclovial con el uso de las bicicletas?

Como justificación práctica, Velásquez (s.f.) manifestó gestionar la movilidad versa en la variabilidad que se le pueda ofrecer al ciudadano respecto al transporte, esto es incentivarlo que haga uso de transporte no motorizado, y que para ello de forma conjunta se planee y generen espacios públicos condicionados en las vías para su libre desplazamiento garantizado por políticas a nivel urbano.

Como Justificación teórica, Vistín (2018) indicó que para la incorporación de ciclovías no es suficiente el integrarse la bicicleta como nuevo medio de transporte pues esto tiene que sustentarse con la aplicación correcta de normas que fomenten

su uso correcto y manejo óptimo de las ciclovías. Con dicho modelo se tendría un beneficio en el tiempo para la sociedad y también al medioambiente.

Como Justificación metodológica, Palomino (2019) indicó que es esencial brindar una explicación clara que priorice los objetivos, mismos que buscan dar solución a un problema determinado en la investigación, por lo tanto tenemos que identificar las razones en la que podamos abordar correctamente nuestra investigación con la finalidad de dar a conocer los beneficios que lograremos con nuestro trabajo, del mismo modo podemos coadyuvar a brindar posibles soluciones a un problema social de la sociedad.

Tuvo como objetivo general: Determinar si se transgrede el derecho al libre tránsito con el indebido acondicionamiento de los espacios públicos. Como objetivos específicos: OE1: Explicar los beneficios del acondicionamiento de los espacios públicos en el derecho al libre tránsito como parte de la inclusión ciclovial, OE2: Analizar el impacto del acondicionamiento de los espacios públicos en la seguridad ciclovial con el uso de las bicicletas.

II. MARCO TEÓRICO

En este acápite abarcaremos los antecedentes nacionales e internacionales, mismos que nos servirán de respaldo para la presente investigación, el cual se desarrollará a continuación.

Antecedentes Nacionales, Munarriz, (2017) tuvo como objetivo establecer planes estratégicos que permitan la implementación del transporte no motorizado en Lima Metropolitana. Aplica el enfoque cualitativo. Concluye que el transporte no motorizado debe ser uno de los componentes del sistema de transporte urbano basado en un enfoque de inclusión vial. Si bien la ciudad de Lima cuenta con un marco legal e instrumentos normativos que promueva el transporte no motorizado, debido a la falta de una planificación estratégica, las actividades en esta materia no han tenido resultados; esto se reflejado en la falta de coordinación ante el Proyecto especial de transporte no motorizado y la gerencia de transporte urbano para promover el transporte no motorizado.

Rivera (2017) tuvo como objetivo contrastar el proyecto Bicing aplicado en Barcelona sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo y sostenible, proyecto Ciclo Lima. Empleo una metodología mixta. Concluye que el empleo de bicicletas con la finalidad de recuperar los espacios urbanos de la ciudad de Barcelona, busca humanizar el transporte y lograr una sostenibilidad, obedeciendo así, una estrategia cuyo fin será delimitar políticas que abarque empresas estatales y privadas conocido como el Pacto de Barcelona, el mismo que consolido a la bicicleta como un medio de transporte masivo el cual era empleado por los ciudadanos, dando inicio al termino Bicing.

López (2017) tuvo como objetivo entender la comunicación existente en el ciberespacio a través de iniciativas que estuvieran en pro del ciclismo urbano en las ciudades de Mexicali y Barcelona y realizando una comparación de las dos culturas viales. Dicha investigación empleo un estudio cuantitativo. Teniendo como muestra los pobladores de Mexicali de la ciudad de Barcelona. Se concluye en formular estrategias de comunicación y generación de círculos que difunden los beneficios al emplear la bicicleta entre sus usuarios, y sus respectivos círculos o entornos familiares, sociales y culturales, evidenciándose que aún no existe una

correcta cultura del uso de bicicletas, entonces no se podría determinar que existan buenos ni malos ciclistas, sino que estos carecen de información oportuna que les indique los lineamientos a seguir para ser un ciclista responsable.

Esmaeilikia (2019) tuvo como objetivo por primera aprobar la posible asociación entre el uso del casco de bicicleta y la compensación de riesgos mediante la revisión sistemática de la literatura sobre el uso del casco de bicicleta y el comportamiento arriesgado. El método empleado fue la revisión sistemática de la literatura revisada. Teniendo una muestra aleatoria de ciclistas asignados al azar para usar o no usar casco. Concluye que la bicicleta es un medio de transporte ligero pero que además presenta carácter deportivo, recomendado para uso físico y hasta con un fuerte componente de prescripción médica debido a los grandes beneficios que determina la práctica del ciclismo, el cual es ejercitado desde hace más de dos siglos, siempre con el cuidado y la prevención de manejarla adecuadamente protegido y con los implementos de seguridad recomendados.

Díaz, (2019) tuvo como objetivo investigar el desarrollo actual del sistema de ciclorrutas de la ciudad de Bogotá con la finalidad de analizar los elementos aplicados en la gestión, que resultan necesarios para lograr las condiciones de sostenibilidad para el empleo de la bicicleta. Aplico un enfoque cualitativo a través de la revisión sistemática de la literatura. Concluye que en Bogotá se lanzó un proyecto de ciclovía como mecanismo de movilidad de la ciudad para promover el transporte no motorizado, pero es claro que se necesita desarrollar una campaña de cultura ciudadana para promover los adecuados comportamientos de los usuarios de la vía y así reducir la siniestralidad. y la necesidad de los usuarios de bicicletas y los ataques a los sistemas de bicicletas compartidas, porque no basta con tener una vía primaria, secundaria y terciaria que incluya bicicletas y peatones, ellos se sienten seguros para moverse.

Linares (2021) tuvo como objetivo analizar si el incremento del uso de las bicicletas mejora la calidad de vida de las personas. Se empleo el enfoque cualitativo mediante el método deductivo. Se concluye que resulta relevante que el Estado dirija un presupuesto para el desarrollo integral de las ciclovías, lo que

diversifica el derecho al libre tránsito toda vez que mejora el acceso y con ello al fomentar el uso de bicicletas beneficia a la salud de los ciudadanos, porque es necesario que se incrementen las ciclovías no solo en Lima si no también en las provincias de nuestro país, lo que abarca una amplia escala en la reducción de la contaminación ambiental.

A continuación, se desarrollará las teorías relacionadas a nuestro tema de investigación, conforme a nuestras categorías, problemas y objetivos formulados.

Woodford (2022) indicó que la bicicleta es un medio de transporte que ha sido empleado para actividades deportivas en más del 70% de países, mientras que en los demás ha mostrado un incipiente avance como medio de transporte, alcanzando el nivel de uso masivo para el transporte en muy pocos países entre los que se incluyen Australia, Holanda, Alemania e Inglaterra. El fomento de su uso se basa en la flexibilidad para su uso masivo, la protección del medio de transporte con respecto a otros medios de transporte motorizados y el desarrollo y fortalecimiento de una cultura de aprendizaje de su uso como de la implementación de la infraestructura necesaria para su uso con seguridad para usuarios y peatones.

Araneo (2022) señaló que en los países latinos más experimentados en el uso intensivo de la bicicleta como Argentina, Chile y Colombia han seguido el modelo de regulación del uso de la bicicleta según el modelo alemán y holandés, desarrollando intensivas campañas de educación del ciudadano para el uso responsable de este medio de transporte, siendo distinto en otros países como Ecuador y Bolivia, quienes han implementado recursos normativos sancionatorios para adultos mediante leyes expresamente emitidas con el propósito del uso intensivo de bicicletas y de acuerdo a planes regulatorios del uso de este medio de transporte.

Woodford (2022) contrastó comparativamente los marcos culturales, económicos, sociales, educativos y urbanos en el Perú, con respecto a los observados en reiterados estudios del uso y fomento de la bicicleta como medio masivo de transportes como los estudios de Rivara o de Schweighöfer, entre otros, ponen en evidencia la necesidad de formular una política de atención a la carencia

de una infraestructura apropiada para el uso e implementación de su uso de manera masiva en algunas ciudades importantes del Perú.

El Ministerio de Transporte y Comunicaciones (2020) explicó que la reglamentación de la ley 30936, emitida para fomentar el uso de la bicicleta en el Perú, que se halla autorizada mediante el Decreto Supremo N° 012-2020-MTC, considera un marco sancionador, aunque sus primeras directivas establecen un marco que impone penalidades onerosas para conductores de bicicleta que incurren en infracciones de la ley y su reglamento, puede tener un impacto negativo en su interés de fomentar o promover el uso de la bicicleta por la severidad que imponer de manera general el mismo reglamento.

Congreso de la República (2019) delimitó que la Ley N° 30936 promulgada en el 2019 buscaba constituir un marco normativo que promoviese el uso de la bicicleta para fomentar el desarrollo de espacios en los que su uso favorezca el entorno ambiental, coadyuve a la salud de las familias peruanas y reduzca el uso intensivo del parque automotor, por el impacto medioambiental negativo que tiene. En él se extendieron los mejores auspicios para la aplicación de esta norma, que se vino a reglamentar en el 2020.

Rodríguez et al., (2019) señalaron que el uso de la bicicleta y su fomento va de la mano con políticas públicas de implementar infraestructura apropiada basada en el uso de la bicicleta resulta una tarea principal y fundamental para las colectividades urbanas de mediano tamaño y grande, las cuales enfrentarán en los periodos siguientes duras crisis económicas producto de la carencia y elevado costo de los combustibles convencionales, como ya se vienen notando, por las nuevas estructuras económicas y términos de intercambio comercial internacionales, que se da no solamente en términos de soles por kilómetro, sino también en términos de impacto ambiental, sedentarismo de la persona y sostenibilidad del recurso, produciendo de ésta manera un recurso favorable al medioambiente, a la salud y la economía de las familias.

Zafarroni (como se citó en Velázquez, 2018) señaló que los criterios del derecho comparado la gradualidad sancionadora es aplicada universalmente como el proceso de sancionar proporcionalmente según el impacto generado por la

acción tipificada, hasta en seis maneras diversas de aplicar esta gradualidad. Dentro de estos seis modelos de gradualidad se tiene el sistema tabular como el modelo más frecuentemente aplicado, el cual aplica según cada evento y determinadas circunstancias agravantes, la asignación de criterios de tasación del daño para aplicar su correspondiente penalidad, la concurrencia combinada de tasación y tabulación sancionadora, el sistema de sanciones flexibles, a criterio discrecional del juzgador, un sistema asociado a los criterios circunstanciales que determinaron la falta, delito o acto antijurídico.

Banco Interamericano de Desarrollo (2017) explicó que el uso correcto de la bicicleta, deben darse según señalan los manuales de fomento de su uso y su importancia en la conservación del ambiente promovidos por la Universidad Los Andes, relacionan la infraestructura existente con las medidas reglamentarias y la severidad de las mismas, debido a la fragilidad de este medio con respecto a los equipos motorizados.

Borja (2017) preciso que los espacios públicos devienen en aquella separación entre la propiedad privada y la propiedad pública, es decir la de dominio público ya sea por ley o por derecho el cual tiene como destinación usos sociales, que caracterizan la vida urbana de las personas, la misma que se encuentra inmersa en la regulación de la administración pública la cual garantiza su accesibilidad fijando condiciones bajo el marco de gestión e instalación, asimismo representa una dimensión sociocultural ya que son lugares donde los individuos transitan de forma libre y se interrelacionan.

Los especialistas de la municipalidad de Lima (2017) señalaron que un esquema básico de política ciclo inclusiva tiene componentes esenciales que seguir siendo el primero a identificar el modelo de la ciudad y verificar si esta considera a la bicicleta como un modo legítimo de transporte y que se busca fomentar, segundo es verificar el desarrollo de la infraestructura y si esta es la adecuada para andar en bicicleta pero que no necesariamente se refiere a carriles segregados para bicicleta sino una red completa de infraestructura adecuada en la cual el ciclista se pueda mover por la ciudad, así mismo se tiene que contar con instituciones de gobierno contemplen la bicicleta como parte de su presupuesto y regulaciones adecuadas para que el uso de la bicicleta sea seguro pero no restrictivo.

Los puntos clave a tomar en cuenta para generar políticas ciclo-inclusivas, emergen de la existencia de instituciones y entidades estatales o a nivel local, que tomen decisiones exclusivas que giren en torno a la bicicleta, en un orden estructurado, es decir las políticas deben estar centradas en las bicicletas, luego en el peatón y así mismo en sensibilizar de forma general a los ciudadanos en el marco normativo aplicable (Banco Interamericano de Desarrollo, 2017).

III. METODOLOGÍA

3.1 Tipo y diseño de Investigación

En el próximo capítulo abordaremos la investigación desde un enfoque cualitativo, explicaremos los tipos, presentaremos una matriz a priori como diseño, clasificaremos categorías en forma de subcategorías y desarrollaremos desde enfoques inductivos describe las herramientas que se han aplicado y desarrollado como tecnología, y algunos conceptos relacionados con la investigación.

Quezada (como se citó en Palomino, 2019) refirió que el tipo de investigación es básica porque su propósito es encontrar nuevos conocimientos y los campos de estudio deben ser correctos; en otras palabras, estos estudios se realizarán con el objetivo de aumentar los conocimientos teóricos para el avance de una ciencia en particular, lo que abrirá nuevas áreas de conocimiento e investigación.

Hernández et al., (2014) indicaron que el método cualitativo de recopilación y análisis de datos para refinar las preguntas de investigación en este tipo de investigación que incluye investigaciones lógicas e inductivas (exploratorias y presentando visiones teóricas), parten de lo particular a lo general, para no probar hipótesis, sino generarlas en el proceso el desarrollo mejora a medida que se recopila más información.

Fuster (2019) indicó que el diseño fenomenológico de una investigación implica el estudio de las experiencias vividas en situaciones específicas, es decir, trata de enmascarar la experiencia vivida por los sujetos del presente estudio; lo cual inquiera la toma de conciencia y el significado del fenómeno a estudiar a través de este diseño.

Príncipe (2008) mencionó que el enfoque es inductivo, debido a que con este método se obtendrá una clasificación sistemática de los datos mediante la observación y el examen de los datos para determinar la homogeneidad o corrección de la presentación de los datos, con el fin de obtener una mayor comprensión profunda del tema y ser capaz de obtener un análisis sistemático de la información que se utilizará para proporcionar o resolver el problema.

3.2 Categorías, Subcategorías y matriz de categorización

Tabla 1

Matriz de Categorización

Categoría	Subcategoría	Criterio 1	Criterio 2	Criterio 3
Derecho al Libre Transito (Justo, et al., 2021)	Accesibilidad universal y movilidad (El peruano, 2022)	Transporte Idóneo López (2017)	Reglamentación de la Ley 30936 (Congreso de la República, 2019)	Inclusión Ciclovial (Rivera, 2016).
Acondicionamie nto de espacios Públicos (Munarriz, 2017)	Planificación Ciclovial (Munarriz, 2017)	Cuidado y beneficios de la infraestructura (Esmaeilikia, 2019)	Política ciclo inclusiva (La Municipalidad de Lima, 2017)	Bicing (Rivera, 2017)

3.3 Escenario de estudio

La presente investigación comprende los espacios en donde los participantes laboran, tales como estudio jurídico, dependencia policial, Ministerio de transporte y Comunicaciones y ciclistas y peatones los cuales nos permitirán llevar a cabo la entrevista.

Hernández et al., (2018) manifestaron que el escenario de estudio queda determinado por el contexto en que se desarrolla un estudio y se integra por el conjunto de los aspectos sociales, económicos, culturales que caracterizan a los participantes y las condiciones del estudio mismo. En el caso expuesto se aprecia el interés de generar una mayor actividad relacionada al uso de la bicicleta como medio de transporte masivo, mismo que debe ser promovido a través de la puesta en vigencia plenamente de la ley N° 30936, su reglamentación correspondiente emitida en el 2020 y su puesta en vigencia en un entorno carente de la infraestructura apropiada para el desplazamiento seguro de los ciclistas, exigente normativamente y ejecutado por autoridades de transporte municipal poco experimentados en el manejo de estos casos.

3.4 Participantes

Palomino (2019) señaló que los participantes se establecen en función de la satisfacción de los investigadores sobre la obtención de información suficiente para producir resultados suficientemente consistentes y se determina cuando los datos recopilados van siendo consistentemente equivalentes y se concluye que se tiene suficiente información para su análisis.

Tabla 2

Datos de los Participantes

Nombre	Profesión	Centro Laboral	Años de Experiencia
Sergio Natalino Casassa Casanova	Abogado	Estudio Martínez y Torres Calderón	25
Silveria Huaqui Paucar	Policía de Transito	Transito Lima Centro	8
Leonardo Paul Mendoza Huidobro	Ciclista	Serenazgo en la Municipalidad de Miraflores	30
Javier Flores Ardiles	Arquitecto	ATU	15
Elaine Patricia Sánchez Loyola	Policía de Transito	Transito Lima Sur I	5

3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Palomino (2019) señaló que la adecuada codificación de categorías y subcategorías permite identificar y comprender los elementos que los integran, conocidos como criterios y que son el elemento más pequeño de análisis de cada tema investigado. Para ello se constituyen interrogantes abiertas bajo la modalidad de guías orientadoras en un cuestionario para ser respondidos por asuntos de interés en profundidad y establecer con ello los procedimientos para su recolección de manera directa o virtual.

Asimismo, empleamos la entrevista como instrumento de recolección de datos para nuestra investigación, Hernández et al., (2018) refirieron que la

entrevista es un medio que a través de un intercambio de información entre dos personas se proporciona información esencial y valiosa para su posterior análisis. De igual manera delimitó que la guía de entrevistas es el instrumento esencial en una investigación pues no permite la recolección de datos a través de cuestionarios. (guía de entrevista).

3.6 Procedimiento

El procedimiento seguido para la recolección de datos en el presente estudio fue a través de la búsqueda de los banco de investigación como Mendeley, Google Academy, Scielo, Mendeley, Dialnet y entre otros aplicando los criterios de inclusión y exclusión lo cual nos permite obtener los datos esenciales para nuestra investigación, así mismo empleamos términos específicos como libre tránsito, acondicionamiento de espacios públicos, inclusión vial, uso de la bicicleta, seguridad vial, para luego procesar los datos obtenidos a fin de alinearlos con nuestros objetivos planteados para así poder plantear propuestas y recomendaciones que puedan brindar una posible solución al problema investigado.

3.7 Rigor científico

Hernández et al., (2014) delimitaron que, en toda investigación cualitativa, el rigor de validez se fundamenta por la información que se recolecta a través de la guía de entrevista hacia los participantes quienes por su experiencia y vivencias aportaran datos esenciales para nuestra investigación estableciendo así criterios a desarrollar como la dependencia, credibilidad, transferencia y confirmación).

3.8 Método de análisis de datos

Para poder desarrollar el análisis y la interpretación de los datos que hemos logrado obtener se hizo empleo del programa Atlas Ti, el cual es un programa diseñado especialmente para poder analizar e interpretar las vivencias obtenidas a través de las entrevistas aplicadas a los participantes, con la finalidad de poder obtener toda información relevante para nuestra investigación. De igual manera se aplica el sistema informático mismo que cumple la función de organizar, recolectar y gestionar la información obtenida durante la encuesta.

3.9 Aspectos éticos

Este proyecto de investigación utilizará un enfoque cualitativo, usando citas nacionales e internacionales de varios artículos académicos, según lo definido en los estándares de la Asociación Americana de Psicología (APA). Asimismo, las normas establecidas por el Colegio Derecho por la Universidad César Vallejo. Además de los participantes brindaron su autorización para poder ser entrevistados, siendo esto es de gran importancia para el desarrollo de este proyecto de investigación. Por tanto, los investigadores trabajan de acuerdo con los aspectos esenciales del Código de Ética en Investigación de la Universidad César Vallejo, y el resto lo autoriza el Comité de Ética de la universidad profesional para la que laboran.

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Figura 1
Categoría 1: Derecho al libre tránsito



Se evidencia una concordancia en lo manifestado por los participantes al señalar que existe un vínculo entre el derecho constitucional al libre tránsito, seguridad vial, acondicionamiento de ciclovías e inclusión vial, por lo que todas al estar vinculadas apuntan a la gestión pública que deben realizar los gobiernos municipales respecto de la infraestructura de las ciclovías las cuales deben tener una mayor iluminación garantizando así la seguridad a los ciclistas, dado que dicho espacio vial debe estar diseñado para brindar facilidades al usuario no obstante al no considerarlo de esa manera se estaría vulnerando el derecho al libre tránsito del ciclista

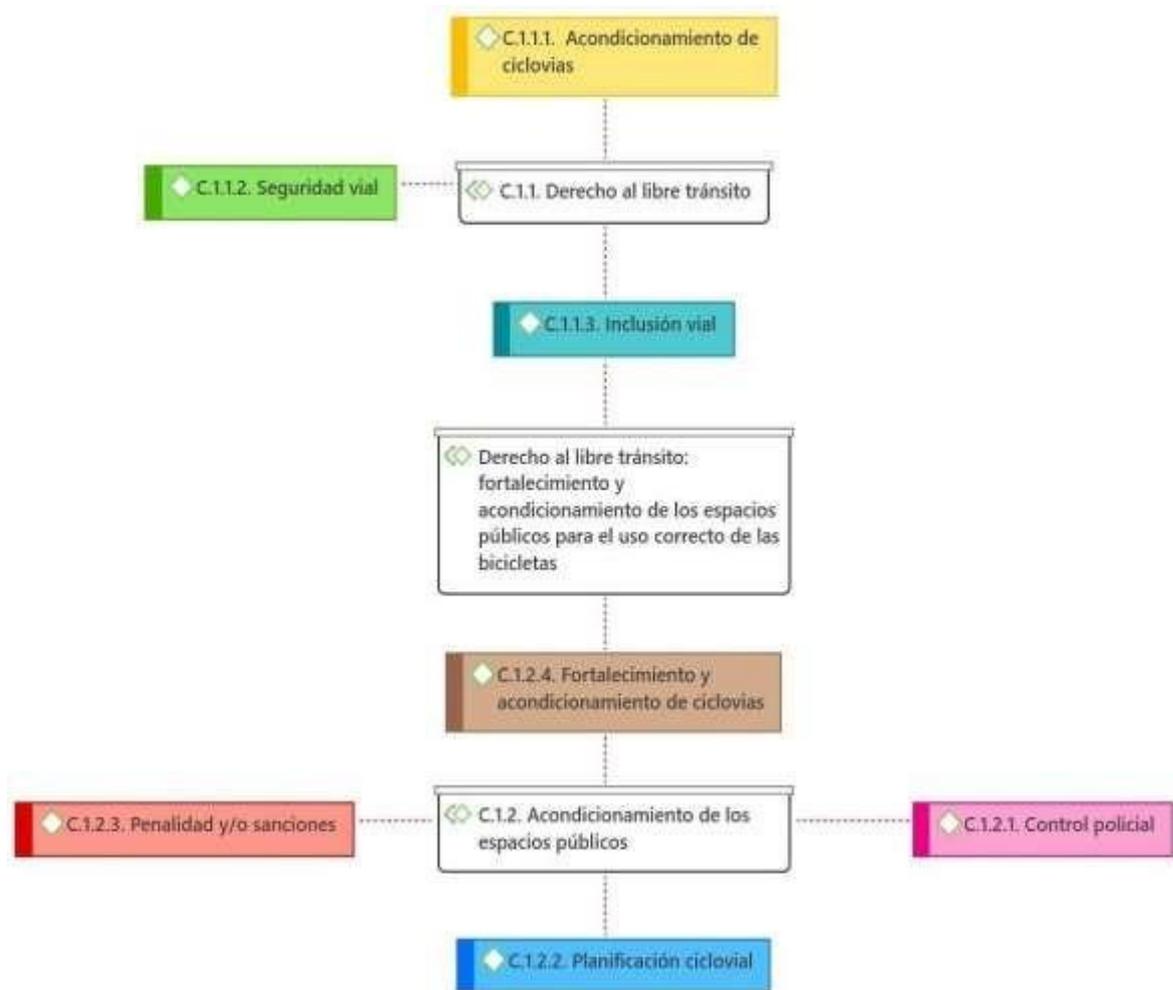
Figura 2

Categoría 2: Acondicionamiento de los espacios públicos



Se obtuvo como resultado que debe darse el acondicionamiento de los espacios públicos debido que en los últimos años hubo un incremento notable de ciclistas, por lo tanto, se tendría que emplear o promover en los gobiernos nacional, regional, provincial y distrital a fin de que integren una planificación ciclovial dado que en Lima Metropolitana el 50% de todos los distritos no cuenta con el personal capacitado en temas de transportes no motorizados por lo que no posibilita asegurar un adecuado control policial siendo así la penalidad/o sanciones impuestas por la normativa vigente, ya que primero se debe tener criterio toda vez que se evidencia que existen ciclovías en diferentes distritos que no están condicionadas y otros que sí, siendo así que al existir ciclovías y que el ciclista circule fuera de esta incurre en error y esto es por la falta de educación vial que este posee sin embargo, también se da la situación de que no exista ciclovía en un distrito determinado entonces el control policial tendrá el criterio adecuado para tomar acción respecto a aquel ciclista que no buscaba ocasionar algún accidente.

Figura 3
Red de categorización



Se evidencia que para mantener armonía con el derecho al libre tránsito primero se debe gestionar adecuadamente las ciclovías de modo que se realice una planificación vial que garantice el fortalecimiento y su acondicionamiento, con ello se daría la inclusión vial la misma que reduciría los riesgos, toda vez que el ciclista al hacer uso de ella ya no iría por la pista o acera; ahora bien resulta razonable precisar que antes de efectuar alguna sanción o penalidad primero se debe garantizar la seguridad al ciclista mediante la optimización y habilitación de ciclovías a nivel nacional, caso contrario resulta incongruente establecer sanciones sin antes haber regulado y optimizado el espacio que permita el libre tránsito a los ciclistas.

el desarrollo de ciclovías, diversificándolo y mejorando su acceso para el uso de las bicicletas, resultando indispensable implementar a nivel nacional ciclovías con los espacios adecuados que garanticen el libre tránsito, al respecto Rodríguez et al., (2019) señalo que el uso de la bicicleta va relacionado con las políticas públicas, dado que, se debe implementar la estructura adecuada, siendo una tarea de manera armoniosa, que garantice el cuidado del medio ambiente y la salud de los ciudadanos.

El participante L.P.M.H indicó que la falta de señalizaciones y la ausencia de ciclovías vulneran el derecho al libre tránsito de los ciclistas, considerando que existe inclusión vial, pero se debe fomentar la educación vial para el uso correcto de las bicicletas, y que antes de establecer una pena o sanción se debe tener una buena infraestructura y señalizaciones ya que muchas ciclovías no cumplen con la infraestructura adecuada; al respecto Díaz (2019) manifestó que para promover el transporte no motorizado es necesario desarrollar campañas para educar a los usuarios sobre el uso de las bicicletas y evitar posibles accidentes; en ese contexto Araneo (2022) señaló que en Chile, Argentina y Colombia se han desarrollado intensivas campañas sobre el uso responsable de este medio de transporte, no obstante, en Ecuador y Bolivia se implementó recursos sancionatorios para regular su uso resultando de forma negativa por la falta de educación vial.

La participante S.H.P. hace énfasis que existe ciclovías mal implementadas que impiden la seguridad del ciudadano y los ciclistas, que para una correcta inclusión vial se debe brindar capacitaciones sensibilizando a la población sobre su uso, sin embargo, en el Perú no existe una buena planificación ciclovial, lo que deviene en accidentes, por ende, para aplicar sanciones las ciclovías debe estar en óptimas condiciones, en contraste Munarriz (2017) señaló que existe ausencia de planificación estratégica toda vez que, el transporte no motorizado no ha obtenido resultado sostenible por la inadecuada coordinación en la gerencia de transporte; del mismo modo el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (2020) estableció un marco normativo de sanciones, mismo que tiene un impacto negativo puesto que no fomenta ni promueve el uso de la bicicleta, sino que limita su uso al aplicar dichas sanciones de manera desproporcional al no garantizar un espacio público adecuado para el transporte ciclovial.

La participante E.P.S.L. precisó que la falta de ciclovías se debe a la sobrepoblación vehicular limitando el libre desplazamiento de las personas que hacen el uso de la bicicleta como medio de transporte eco amigable, y que las ciclovías existentes son improvisadas ya que se encuentran en mal estado no permitiendo la transitabilidad; caso contrario Rivera (2017) señaló que el enfoque de movilidad debe ser sostenible al margen de una planificación ordenada con infraestructura para la bicicleta donde consolida como un sistema más de movilidad, hecho que es contrario a nuestra realidad; en ese orden Woodford (2022) contrastó los marcos culturales y económicos del uso de la bicicleta poniendo en evidencia que se debe generar políticas que atiendan la carencia de infraestructura apropiada para su correcto funcionamiento.

El participante S.N.C.C. brindó un extracto de nuestra realidad al precisar que el ciclista utiliza la calzada donde regularmente transitan los vehículos, de lo cual emergen accidentes de tránsito, así mismo el estado no realiza una buena publicidad sobre la Ley N°30936 la misma que indica el uso correcto de las ciclovías, de deberes y derechos del ciclista, por otro lado al no haber un adecuado acondicionamiento, los vehículos motorizados desconocen que hay una ciclovía, por lo cual no respetan la vía preferencial para el ciclista, vulnerando su derecho al libre tránsito; en ese sentido López (2017) indicó que se debe formular estrategias de comunicación que permitan la difusión de los beneficios de la Ley y el uso de la bicicleta ya que, el ciclista al carecer de información carece de cultura ciclovial; por lo tanto para fomentar políticas ciclo inclusivas deben existir instituciones estatales, que al tomar decisiones se centren en la bicicleta y sensibilicen a los ciudadanos sobre marco normativo aplicable. (Banco Internacional de Desarrollo, 2017)

V. CONCLUSIONES

- 1) Se determinó que el indebido acondicionamiento de los espacios públicos vulnera el derecho al libre tránsito, toda vez que la falta de señalizaciones y ausencias de ciclovías es a causa de la mala gestión pública regionales, locales y municipales, impidiendo que los ciclistas puedan movilizarse influyendo de forma negativa en su actividad diaria.
- 2) Los beneficios existentes frente al derecho al libre tránsito se centran en la movilidad que los ciclistas tienen, por lo que los espacios públicos al estar debidamente condicionados el tránsito vehicular será de manera ordenada, esto es que los vehículos motorizados respeten la vía preferencial del ciclista, de manera que los ciclistas no manejen en la misma vía del vehículo, si no que se mantengan en su vía preferencial.
- 3) Se analizó que el impacto del acondicionamiento de los espacios públicos en la seguridad ciclovial con el uso de la bicicleta es positivo, ya que una mejor infraestructura coadyuva a tener un espacio de calidad, el mismo que genera inclusión vial y sienta las bases de modo que al estar optimizadas, ya se podría establecer las sanciones que se consideren pertinentes, y con ello garantizar la seguridad ciclovial.
- 4) Por último, se evidencia que nuestro país carece de planificación estratégica respecto a la implementación de ciclovías, las mismas que al no estar interconectadas a través de redes, imposibilita el alcance de que se pueda tener un control policial y mucho menos una cultura ciclovial que promueva el uso adecuado de la bicicleta.

VI. RECOMENDACIONES

- 1) Se recomienda a los gobiernos regional, local y municipal implementar una correcta planificación ciclovia, pues ayudar a que puedan realizar un debido acondicionamiento de los espacios públicos con señalizaciones, iluminación, etc., permitiendo el libre tránsito de los ciclistas de tal forma, de no vulnerar su derecho al libre tránsito.
- 2) Se recomienda que el Estado a través de sus instituciones realice constantemente charlas de educación vial de tal forma que se haga énfasis en los vehículos motorizados para que respeten las ciclovías como vía preferencial de los ciclistas, para ello el Estado debe asegurar que los espacios públicos garanticen la seguridad en los ciudadanos a través de su debido acondicionamiento.
- 3) Se recomienda que el Ministerio de Transporte considere previa reestructuración de las sanciones que se le impone al ciclista respecto al acondicionamiento de las vías públicas, dado que resulta desproporcional que se le imponga una sanción, si no cuenta con una infraestructura o espacio de calidad que le permita moverse por los espacios públicos de forma segura.
- 4) Se recomienda que el Estado mejore las estrategias frente a la inclusión vial, de tal forma que se pueda desarrollar políticas públicas de educación vial, respecto a la planificación estratégica de las ciclovías con el propósito de poder lograr una cultura ciclovia y una red de ciclovías que permita el libre tránsito al ciclista y lo sensibilice de modo que se capacite de mantener prudencia al manejar en las vías de la ciudad.

REFERENCIAS

- Araneo, M. (2022) Ciudades sostenibles: 3 razones para invertir en ciclo vías. Foro virtual para el desarrollo sostenible. Ecuador.
- Banco Mundial (2020) Preventing and Managing Conflicts of Interest in the Public Sector (Prevención y gestión de conflictos de intereses en el sector público) BM - Journals Argentina.
<https://www.unodc.org/documents/corruption/Publications/2020/Preventing-and-Managing-Conflicts-of-Interest-in-the-Public-Sector-Good-Practices-Guide.pdf>
- Banco Internacional de Desarrollo. (2017) Cómo promover el buen uso de la bicicleta: Exposición del ciclista en ámbito urbano. Diagnóstico y Recomendaciones.
<https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Como-promover-el-buen-uso-de-la-bicicleta-Exposicion-del-ciclista-en-ambito-urbano-Diagnostico-y-recomendaciones.pdf>
- Birgin, Haydée y Gherardi, Natalia (2010) La garantía de acceso a la justicia: aportes empíricos y conceptuales. Colección “Género, Derecho y Justicia”. No. 6. <https://www.corteidh.or.cr/tablas/28920.pdf>
- Castro Morales, Álvaro (2021) La especialidad en la ejecución de la sanción privativa de libertad juvenil: análisis desde el derecho internacional de los derechos humanos y doctrina Scielo - Scopus Chile.
http://www.scielo.org.pe/scielo.php?pid=S0251-34202021000100251&script=sci_arttext
- Conor CO Reynolds, M Anne Harris, Kay Teschke, Peter A. Cripton y meghan inviernos (2009) The impact of transportation infrastructure on bicycling injuries and crashes: a review of the literature (El impacto de la infraestructura de transporte en las lesiones y choques de ciclistas: una revisión de la literatura) BMC - Environmental Health Mundial.
<https://ehjournal.biomedcentral.com/articles/10.1186/1476-069X-8-47>

- De Hert, Paul; Meerschaut, Karen; Gutwirth, Serge; y Vander Steene, Ann (2008) The use of municipal administrative sanctions by the municipalities of Brussels (El uso de sanciones administrativas municipales por parte de los municipios de Bruselas) *Journals Open Edition Europa*.
<https://journals.openedition.org/brussels/585?lang=en>
- Díaz, Y. (2019). El uso de la bicicleta en la movilidad cotidiana. análisis de los lineamientos para la implementación del concepto ciclo-inclusivo para Bogotá.
<https://expeditiorepositorio.utadeo.edu.co/handle/20.500.12010/6909>
- Escobar (2018), Guillermo La protección de datos de los menores de edad. U. Externado Latinoamérica. https://www.redipd.org/sites/default/files/inline-files/Primer_informe_Red_Iberoamericana_de_Proteccion_de_Datos.pdf
- Esmaeilikia, Mahsa; Radun, Igor; Grzebieta, Raphael; y Olivier, Jake (2019) Bicycle helmets and risky behaviour: A systematic review (Casos de bicicleta y conductas de riesgo: una revisión sistemática) *Science Direct Mundial*.
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1369847818305941>
- Fyhri, A. Sundfor, H.B.; Bjornskau, T.; y Laureshyn, A. (2017) Seguridad en números para ciclistas: conclusiones de un estudio multidisciplinario del cambio estacional en la interacción y los conflictos.
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457516301555>
- Gómez Salas, Jackson (2019) Factores que conducen a la delincuencia juvenil en los expedientes tramitados en los Juzgados Especializados de Familia de Tarapoto – 2018 SAGE - Redalyc Perú.
https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/49673/G%C3%B3mez_SJ_SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Guirao Goris, Silamani J. Adolf. (2015). Utilidad y tipos de revisión de literatura. *Ene*, 9 (2). <https://dx.doi.org/10.4321/S1988-348X2015000200002>
- Hernández, R., Fernández, C., y Baptista, P. (2018). Metodología de la Investigación. 16ª edición. México, D.F. Editorial McGraw-Hill.

- Hernández-Sampieri, R. & Mendoza, C (2018). Metodología de la investigación. Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta. México. Interamericana Editores S.A.
- Jakovcevic, Adriana; Franco, Paul; Visona, Marcela; Pozza Dalla y Ledesma, Rubén (2016) Percepción de los beneficios individuales del uso de la bicicleta compartida como modo de transporte El Sevier - Scopus Argentina. <http://www.scielo.org.co/pdf/sumps/v23n1/v23n1a05.pdf>
- Justo, G. , et al., (2021). La implementación de ciclovías en el distrito de San Juan de Lurigancho, durante los años 2020- 2021 y su relación con el desarrollo sostenible. https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/658315/Justo_VG.pdf?sequence=1
- Kärner, Markus (2022) Interplay between European Union criminal law and administrative sanctions: Constituent elements of transposing punitive administrative sanctions into national law (Interacción entre el derecho penal de la Unión Europea y las sanciones administrativas: elementos constitutivos de la transposición de las sanciones administrativas punitivas al derecho nacional) Sage Journals - Scopus Europa. <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/20322844221085918?journalCode=njea>
- Lattimore, Pamela K.; Krebs Christopher P.; Graham, Phillip; y Cowell, Alexander, J. (2004) Evaluation of the Juvenile Breaking the Cycle Program (Evaluación del Programa Juvenil Rompiendo el Ciclo) Programa de Justicia EEUU EEUU. <https://www.ojp.gov/ncjrs/virtual-library/abstracts/evaluation-juvenile-breaking-cycle-program>
- Linares Vizcarra, Mitzi Lourdes del Carmen (2021) Las ciclovías, la movilización de las personas y su salud. Revista Jurídica. Universidad Jorge Basadre G. <https://revistas.unjbg.edu.pe/index.php/eyn/article/view/1185/1365>
- López León, Liliana (2017) El ciclismo urbano como movimiento social y su comunicación en el ciberespacio: Ciclonautas de Mexicali y Barcelona. <https://www.tesisenred.net/bitstream/handle/10803/454828/III1de1.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

- Maciej Bernatt (2016) Administrative Sanctions: Between Efficiency and Procedural Fairness (Sanciones administrativas: entre la eficiencia y la equidad procesal) REVIEW OF EUROPEAN ADMINISTRATIVE L Europa.
https://www.uitgeverijparis.nl/scripts/read_article_pdf?editie=198022&id=1001262968
- Mampaso Desbrow, Joanne; Pérez Fernández, Francisco; Corbí Gran, Beatriz; González Lozano, Pilar; y Bernabé Cárdena, Beatriz (2014) Factores de riesgo y de protección en menores infractores. Análisis y prospectiva Psicología Latina España. [https://psicologia.ucm.es/data/cont/docs/29-2014-07-29-02%20MAMPASO%20\(2\).pdf](https://psicologia.ucm.es/data/cont/docs/29-2014-07-29-02%20MAMPASO%20(2).pdf)
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2020) Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado. Edición propia.
<https://sinia.minam.gob.pe/download/file/fid/67490>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2020) Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado. Edición propia.
<https://sinia.minam.gob.pe/download/file/fid/67490>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones-MTC (2020) Decreto Supremo 012-2020/MTC. Diario Oficial El Peruano: junio, 2020. Editora Perú.
- Montejano Torres, Lizeth; Sebastián F., Jaime; Jiménez, Galán y de la Rosa Rodríguez, Paola Iliana (2019) Reinserción social de adolescentes en conflicto con la ley. Un estudio conceptual Scielo - Scopus México.
<http://www.scielo.org.co/pdf/esju/v22n1/0124-0579-esju-22-01-233.pdf>
- Munarriz, G. (2017). Lineamientos estratégicos para la implementación de medidas que impulsen el transporte no motorizado en lima metropolitana.
https://repositorio.up.edu.pe/bitstream/handle/11354/2525/Gaby_Tesis_Maestria_2017.pdf?sequence=1
- Municipalidad de Lima, (2017). Manual de Normas Técnicas para la Construcción de Ciclovías y Guía De Circulación de Bicicletas, 2017.
<https://www.despacio.org/wp-content/uploads/2017/04/Manual-Lima20170421.pdf>

- Olivier, Jake y Creighton, Prudencia (2017) Lesiones de bicicleta y uso de casco: una revisión sistemática y metanálisis. Oxford Academic. International Journal. <https://academic.oup.com/ije/article/46/1/278/2617198>
- Ottenhof, Reynald (2004) La responsabilidad penal de los menores en el orden interno e internacional CAIRN - Journals Mundial. <https://www.cairn.info/revue-internationale-de-droit-penal-2004-1-page-75.htm>
- Palomino González, Lutgarda (2019) El ABC de la investigación. 1ª edición. Nitidagraph SAC Edit. Lima, Perú.
- Parra Macías, Felix Arturo (2015) La sanción a los menores infractores de la ley penal en un estado social y democrático de derecho UNI Libre Colombia. <https://repository.unilibre.edu.co/bitstream/handle/10901/9264/%E2%80%99CLA%20SANCI%C3%93N%20A%20LOS%20MENORES%20INFRACTOR%20DE%20LA%20LEY%20PENAL%20EN%20UN%20ESTADO%20SOCIAL%20Y%20DEMOCR%C3%81TICO%20DE%20DERECH.pdf?isAllowed=y&sequence=1>
- Penalva, C., Alaminos, A y Frances, F. (2015). La investigación cualitativa: técnicas de investigación y análisis con Atlas.ti. Editorial Universidad de Cuenca. <https://bit.ly/3q4UnT2>
- Peña Jumba, Antonio; Romy Chang Kcomt y María Consuelo Barletta (2012) Mesa Redonda: ¿Responsabilidad penal de los menores de edad? PUCP - Revista jurídica Perú. <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoysociedad/article/view/13072>
- Policy Brief (2015) Children's involvement in criminal, civil and administrative judicial proceedings in the 28 Member States of the E (Participación de los menores en los procedimientos judiciales penales, civiles y administrativos en los 28 Estados miembros de la E) European Commision Europa. <https://www.dei-belgique.be/index.php/ressources-externes/legislation/send/39legislation/46-childrens-involvement-in-criminal-civil-admin-judivials-proceedings-in-28-ms-policy-brief-kilkelly.html>

- Ramírez-Ortiz, Jairo; Castro-Quintero, Diego; Lerma-Córdoba, Carmen; Yela-Ceballos, Francisco; y Escobar-Córdoba, Franklin (2021) Consecuencias de la pandemia de la COVID-19 en la salud mental asociadas al aislamiento social *Colombian Journal Anesthesiology Mundial*.
http://www.scielo.org.co/pdf/rca/v48n4/es_2256-2087-rca-48-04-e301.pdf
- Ramírez-Torrado, María Lourdes y Aníbal-Bendek, Hernando V. (2015) Sanción administrativa en Colombia *Redalyc - Scopus Colombia*.
<https://www.redalyc.org/pdf/825/82544254004.pdf>
- Reynald Ottenhof (2004) Criminal responsibility of minors in national and international legal order (Responsabilidad penal de los menores en el ordenamiento jurídico nacional e internacional) *Cairn - Infor Europa*.
<https://www.cairn.info/revue-internationale-de-droit-penal-2004-1-page-51.htm>
- Rivara, Frederick P.; Thompson, Diane C.; Patterson, Matthew Q.; y Robert S. Thompson (1998) PREVENTION OF BICYCLE-RELATED INJURIES: Helmets, Education, and Legislation (Prevención de lesiones relacionadas con la bicicleta: Cascos, Educación y Legislación (Revisión Anual de Salud Pública) *Annual Reviews EEUU*.
<https://www.annualreviews.org/doi/10.1146/annurev.publhealth.19.1.293>
- Rivera, J. (2017) El uso de la bicicleta como alternativa de transporte sostenible e inclusivo para lima metropolitana. recomendaciones desde un enfoque de movilidad.
https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/6484/RIVERA_VILA_JOSE_USO_BICICLETA_ALTERNATIVA_TRANSPORTE_SOSTENIBLE.pdf?sequence=1
- Rodríguez, Manuel; Pinto Ayala, Ana María; Páez, Daniel; Ortiz, Miguel Ángel; Buis, Jeroen (2017) Cómo promover el buen uso de la bicicleta: Exposición del ciclista en ámbito urbano. Diagnóstico y Recomendaciones *BID Journals América Latina*. <https://publications.iadb.org/es/como-impulsar-el-ciclismo-urbano-recomendaciones-para-las-instituciones-de-america-latina-y-#sthash.NiOjJiT.dpuf>

- Ron Ensom, Joan Durranty (2012) Physical punishment of children: lessons from 20 years of research (Castigo físico de los niños: lecciones de 20 años de investigación) NIH - Pub Med Central Canadá.
<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC3447048/>
- Rosas Torrico Marcia A. (2013) Sanciones penales en el sistema jurídico peruano. Revista Jurídica Virtual Año III – marzo 2013 N° 4 <https://www.librejur.com>
- Roselló Vila, Andrea (2014) Los menores de edad en el derecho administrativo sancionador. Revista Jurídica Legal Today. Derecho Administrativo. <https://www.legaltoday.com/practica-juridica/derecho-publico/derecho-administrativo/los-menores-de-edad-en-el-derecho-administrativo-sancionador-2014-05-12/>
- Ruiz Hernández, Raúl (2017) Minoría de edad y responsabilidad penal UNED - Index Perú.
[https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/C7A48BB6124EAE7105257E750068D6BB/\\$FILE/Ra%C3%BAI_Ruiz.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/C7A48BB6124EAE7105257E750068D6BB/$FILE/Ra%C3%BAI_Ruiz.pdf)
- Samuel Nello-DeakinIcono y ana nikolaevalcono (2021) The human infrastructure of a cycling city: Amsterdam through the eyes of international newcomers (La infraestructura humana de una ciudad ciclista: Ámsterdam a través de los ojos de los recién llegados internacionales) Taylor y Francis On-Line Países Bajos. Europa.
<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/02723638.2019.1709757>
- Schmidt, Eva P.; Rap, Stephanie E.; y Liefwaard, Ton (2020) Young Adults in the Justice System: The Interplay between Scientific Insights, Legal Reform and Implementation in Practice in The Netherlands (Adultos jóvenes en el sistema de justicia: la interacción entre los conocimientos científicos, la reforma legal y la implementación en la práctica en los Países Bajos) Sage Journals - Scopus Países Bajos. Europa.
<https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/1473225419897316>
- Schweighöfer, Kerstin, (2019) El reino de los ciclistas. Revista digital Deutschland. Holanda. <https://www.deutschland.de/es/topic/vida/paises-bajos-pais-de-bicicletas-por-que-la-bicicleta-es-tan-popular>

- Silva Urias, Carlos Rubén (2019) La norma jurídica (definición estructura, sanciones y ejemplos) Ediciones jurídicas CRS Abogados.
<https://crsabogados.com/2019/05/09/la-norma-juridica-definicion-estructura-sanciones-y-ejemplos/>
- Susan Young, Ben Greer, y Richard Church (2017) Juvenile delinquency, welfare, justice and therapeutic interventions: a global perspective. (Delincuencia juvenil, bienestar, justicia e intervenciones terapéuticas: una perspectiva global) NIH - Pub Med Central Mundial.
<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC5288089/>
- Tobias Hecker, Katharin Hermenau, Charlotte Salmen, Martin Teicher & Thomas Elbert (2016) Harsh discipline relates to internalizing problems and cognitive functioning: findings from a cross-sectional study with school children in Tanzania (La disciplina dura se relaciona con la internalización de problemas y el funcionamiento cognitivo: hallazgos de un estudio transversal con niños en edad escolar en Tanzania) BMC Psychiatry África.
<https://bmcp psychiatry.biomedcentral.com/articles/10.1186/s12888-016-0828-3>
- Toledo Picazo, Antonio (2009) Derecho administrativo sancionador y menores de edad. Revista Aranzadi Doctrinal, España. ISSN 1889-4380, Nº. 6, 2009.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3060015>
- Torres, Sebastián (2020) Cómo Se Está Implementando La Ciclo-Infraestructura de Emergencia en el Perú. Revista digital Despacio.
<https://www.despacio.org/2020/10/22/ciclo-infraestructura-de-emergencia-en-peru/>
- Vargas Chávez, Banessa Lizet (2020) Tesis “Los adolescentes en conflicto frente al delito de micro-comercialización de drogas en la Provincia Constitucional del Callao en el año 2018”. UCV.
<https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/64758?show=full>
- Vargas Chávez, Patricio David; Flores Santana, Eliana Verónica; Delgado García, Orly Leopoldo; y Vargas Rodríguez Patricio Jaime (2021) Análisis de responsabilidad penal en infracciones de Tránsito del peatón como víctima

e irresponsable concurrente Dominio de las ciencias - Scopus Ecuador.
<https://dominiodelasciencias.com/ojs/index.php/es/article/view/1784>

Velásquez, C. (s.f.) Espacio público y movilidad urbana Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM).
http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/67821/4/04.CVVM_4de5.pdf

Vistín, N. (2018) "Diseño de una ciclovía en la ciudad de Guaranda, provincia de Bolívar". <http://repositorio.puce.edu.ec/handle/22000/15078>

Woodford, C. (2022) The science of bicycles (La ciencia de las bicicletas). EEUU. Revista ExplaintStuff. <https://www.explainthatstuff.com/bicycles.html>

Zafarroni, Eugenio Raúl (1983) Ejemplarización, prevención general y cuantificación penal. Revista del Colegio de Abogados penalistas del Valle, N° 8, Señal Editora, 1.983. Medellín, Colombia.

Zimring, Franklin E. (1992) The Multiple Middlegrounds between Civil and Criminal Law (Los múltiples puntos medios entre el derecho civil y el penal) JSTOR EEUU. <https://www.jstor.org/stable/796951>

ANEXOS

Anexo 1

FICHA DE ENTREVISTA

Dirigido a especialistas en el Derecho de Gestión Pública; abogado especialista, trabajador de Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Efectivo Policial.

Título: Derecho al libre tránsito: fortalecimiento y acondicionamiento de los espacios públicos para el uso correcto de las bicicletas

Nombre del entrevistado: Javier Flores Ardiles

Sexo: M

Ocupación: Arquitecto

Fecha de entrevista: 10-10-2022

Entrevistadores: Andrea Huamani Villegas / Lizbeht Katherine Chavez Ayala

Cuestionario

1.- ¿Considera usted que la falta de acondicionamiento de los espacios públicos para el uso de la bicicleta vulnera el derecho al libre tránsito? ¿Por qué?

El libre tránsito es un concepto que no necesariamente está vinculado al tratamiento del espacio público, es un derecho constitucional, sin embargo, una mejor infraestructura si coadyuva a tener un espacio público de calidad, si este es acompañado de mayor iluminación y seguridad, se garantiza una mejor seguridad para los usuarios de la vía.

2.- ¿Cree usted que debe existir control policial en la seguridad ciclovial cuando las ciclo vías no se encuentran debidamente optimizadas o acondicionadas?

A mayor número de ciclistas, mayor será la seguridad que se brindan mutuamente, entre ciclistas, es necesario que las ciclovías tengan criterios de conectividad en redes con la finalidad de darle continuidad a los recorridos y un diseño y ejecución de obra de calidad.

3.- ¿Cree usted que en la actualidad se está realizando una correcta inclusión vial a los ciclistas en los espacios públicos para que puedan transportarse? ¿Por qué?

Desde la perspectiva de la movilidad sostenible el uso de la bicicleta es uno de los más eficientes, sin embargo, el espacio vial no está diseñado para brindar las facilidades y seguridad hacia el usuario vulnerable como es el peatón, ciclista, considero que luego de la pandemia se hicieron avances en temas de ciclo infraestructura, sin embargo, las propuestas son bastante tímidas en cuanto a una eficiente promoción de la movilidad en bicicleta. Se debe ser más agresivo con las campañas y mejorar los diseños.

4.- ¿Considera usted que en el Perú existe una correcta planificación ciclovial? ¿Por qué?

Se han realizado grandes avances, sin embargo, falta incluir en el marco normativo los conceptos de redes de movilidad sostenible, los cuales garanticen una adecuada planificación de la movilidad en bicicleta, se tiene que mejorar la capacitación de los profesionales en el tema de movilidad sostenible y jerarquía vial.

5.- ¿Considera usted como una de las principales causas en la seguridad vial la falta de acondicionamiento de los espacios públicos para el transporte ciclovial? ¿Por qué?

La seguridad vial está directamente vinculada a dos conceptos como educación vial e infraestructura de calidad, se tiene que trabajar ambos enfoques con temas de capacitación, educación vial y ciclovías de alta gama (alta calidad de diseño)

6.- ¿Cree usted que antes de regular penalidades y/o sanciones impuestas a los ciclistas deberían ser ponderadas al correcto acondicionamiento público para el transporte ciclovial? ¿Por qué?

La educación va de la mano de la mejora de la infraestructura, sin embargo, esta debe ser una política pública que debe promoverse desde todos los niveles de gobierno nacional, regional, provincial y distrital

7.- ¿Usted cree que las Municipalidades realizan una correcta gestión pública respecto al fortalecimiento y acondicionamiento de las ciclovías? ¿Por qué?

En Lima metropolitana tenemos 51 distritos de los cuales menos del 50 % tienen personal preparado en temas de Transporte No Motorizado, se requiere fortalecer los conocimientos referidos a la movilidad sostenible, así como a la planificación, diseño de las ciclovías.

FICHA DE ENTREVISTA

Dirigido a especialistas en el Derecho de Gestión Pública; abogado especialista, trabajador de Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Efectivo Policial.

Título: Derecho al libre tránsito: fortalecimiento y acondicionamiento de los espacios públicos para el uso correcto de las bicicletas

Nombre del entrevistado: Leonardo Paul Mendoza Huidobro

Sexo: M

Ocupación: Ciclista Profesional

Fecha de entrevista: 10-10-2022

Entrevistadores: Andrea Huamani Villegas / Lizbeht Katherine Chavez Ayala

Cuestionario

1.- ¿Considera usted que la falta de acondicionamiento de los espacios públicos para el uso de la bicicleta vulnera el derecho al libre tránsito? ¿Por qué?

Claro que vulnera mi derecho como un ciclista por que al no estar bien señalizadas y con los respectivos colores los vehículos invaden el área de la ciclovía, ya que también pude observar en el distrito de San Isidro cuando realizan obras obstruyen ciclo vías luego de ello lo dejan desmonte y restringen mi derecho como ciclista ya que me obstruyen la ciclovía.

2.- ¿Cree usted que debe existir control policial en la seguridad ciclovial cuando las ciclo vías no se encuentran debidamente optimizadas o acondicionadas?

A mi opinión el efectivo policial más que todo de tránsito es muy primordial ya que ayuda a orientar al público en general porque hay mucha gente que no respetan los semáforos, las ciclovías e incluso no saben en qué escala están porque tenemos al peatón, ciclista y conductor entonces es por ello que es muy fundamental el efectivo policial.

3.- ¿Cree usted que en la actualidad se está realizando una correcta inclusión vial a los ciclistas en los espacios públicos para que puedan transportarse? ¿Por qué?

Si hay una inclusión vial, pero faltaría lo que son más charlas de educación a los ciclistas porque con mi tiempo de experiencia veo que hay ciclistas que usan la bicicleta como medio de transporte al igual que yo y otros que solo lo usan para recrearse cómo los fines de semana por eso es que debemos de fomentar el uso adecuado de las bicicletas para así evitar muchos tipos de accidentes.

4.- ¿Considera usted que en el Perú existe una correcta planificación ciclovial? ¿Por qué?

Bueno he visto que el estado hace el intento de mejorar, pero en realidad no hay la debida planificación porque a raíz de la pandemia hicieron ciclovías cómo se podrían decir al azar y para ello debe de haber la adecuada organización.

5.- ¿Considera usted como una de las principales causas en la seguridad vial la falta de acondicionamiento de los espacios públicos para el transporte ciclovial? ¿Por qué?

Como le digo a mi criterio lo que debemos es de fomentar la educación vial y capacitar a todos ya sea al peatón, ciclistas y conductores aparte de ello el usar este medio de transporte sostenible no contaminamos el medio ambiente ahorramos tiempo y economizamos y es muy esencial para la salud.

6.- ¿Cree usted que antes de regular penalidades y/o sanciones impuestas a los ciclistas deberían ser ponderadas al correcto acondicionamiento público para el transporte ciclovial? ¿Por qué?

Claro lo primero que deben de hacer antes de sancionar deben de tener una buena infraestructura y tener las señalizaciones pintadas ya que algunas ciclovías están en deterioro ya ni se notan los colores y esto hace que obstruya la visión del ciclista, faltan semáforos en las ciclovías, todo esto hace que el ciclista no pueda transitar libremente y vulneran mis derechos como ciclista.

7.- ¿Usted cree que las Municipalidades realizan una correcta gestión pública respecto al fortalecimiento y acondicionamiento de las ciclovías? ¿Por qué?

La verdad yo creo que no todas las municipalidades realizan una correcta gestión pública, ya que no cumplen con la infraestructura adecuada y es más veo que algunas municipalidades en su distrito no gestionan para poder implementar ciclovías.

FICHA DE ENTREVISTA

Dirigido a especialistas en el Derecho de Gestión Pública; abogado especialista, trabajador de Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Efectivo Policial.

Título: Derecho al libre tránsito: fortalecimiento y acondicionamiento de los espacios públicos para el uso correcto de las bicicletas

Nombre del entrevistado: Silveria Huaqui Paucar

Sexo: F

Ocupación: Policía – Grado S2 P.N.P.

Fecha de entrevista: 10-10-2022

Entrevistadores: Andrea Huamani Villegas / Lizbeht Katherine Chavez Ayala

Cuestionario

1.- ¿Considera usted que la falta de acondicionamiento de los espacios públicos para el uso de la bicicleta vulnera el derecho al libre tránsito? ¿Por qué?

Bueno como efectivo de tránsito y viendo desde la perspectiva como un ciclista claro que vulnera el derecho al libre tránsito, ya que por la Av. Tacna no hay una buena implementación de seguridad apenas están pintadas y señalizadas, pero no hay la debida seguridad para los ciclistas.

2.- ¿Cree usted que debe existir control policial en la seguridad ciclovial cuando las ciclo vías no se encuentran debidamente optimizadas o acondicionadas?

Claro al estar nosotras en las Avenidas o también en las ciclovías, mayormente las personas respetan no todas, pero la gran mayoría tanto como conductores y ciclistas ya que también si cometen infracciones se les impone la papeleta.

3.- ¿Cree usted que en la actualidad se está realizando una correcta inclusión vial a los ciclistas en los espacios públicos para que puedan transportarse? ¿Por qué?

Bueno yo creo que sí porque la dirección de tránsito cada fin de semana hacemos charlas y sensibilizamos a las personas, pero hacemos en puntos estratégicos dónde hay mayor afluencia de ciclistas.

4.- ¿Considera usted que en el Perú existe una correcta planificación ciclovial? ¿Por qué?

Bueno a mi opinión personal no existe una buena planificación ya que podemos ver que en distintos distritos cómo en Miraflores y San Isidro quizás cuentan con una buena estructura, pero aún falta todavía, como también podemos ver por la Tupac, Tomás Valle ahí lamentablemente las ciclovías están mal acondicionadas

5.- ¿Considera usted como una de las principales causas en la seguridad vial la falta de acondicionamiento de los espacios públicos para el transporte ciclovial? ¿Por qué?

Claro que no hay una buena implementación ciclovial lo que va acarrear son accidentes ya sea uno mismo como ciclista o un tercero para ello deben estar en condiciones óptimas las ciclovías.

6.- ¿Cree usted que antes de regular penalidades y/o sanciones impuestas a los ciclistas deberían ser ponderadas al correcto acondicionamiento público para el transporte ciclovial? ¿Por qué?

La verdad antes de sancionar debemos utilizar también el criterio ya que hay ciclovías deben de estar señalizadas y en óptimas condiciones, pero también vemos ciclistas imprudentes pese a que hay ciclovías se van por la pista poniendo en peligro su vida.

7.- ¿Usted cree que las Municipalidades realizan una correcta gestión pública respecto al fortalecimiento y acondicionamiento de las ciclovías? ¿Por qué?

La verdad que no porque a raíz de la pandemia lo único que hicieron los alcaldes fue una mala gestión de ciclovías que no están bien estructuradas y sobre todo pueden causar accidentes al ciclista.

FICHA DE ENTREVISTA

Dirigido a especialistas en el Derecho de Gestión Pública; abogado especialista, trabajador de Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Efectivo Policial.

Título: Derecho al libre tránsito: fortalecimiento y acondicionamiento de los espacios públicos para el uso correcto de las bicicletas

Nombre del entrevistado: Elayne Patricia Sánchez Loyola

Sexo: F

Ocupación: Policía – Grado S3 P.N.P.

Fecha de entrevista: 10-10-2022

Entrevistadores: Andrea Huamani Villegas / Lizbeht Katherine Chavez Ayala

Cuestionario

1.- ¿Considera usted que la falta de acondicionamiento de los espacios públicos para el uso de la bicicleta vulnera el derecho al libre tránsito? ¿Por qué?

Por supuesto, la falta de ciclovías limita el libre desplazamiento de las personas que hacen uso de este medio sostenible, pues muchas veces al no tener las vías adecuadas ni señalizaciones correctas, circulan por carriles que corresponden a los vehículos automotores, exponiéndose a un sinnúmero de peligros.

2.- ¿Cree usted que debe existir control policial en la seguridad ciclovial cuando las ciclo vías no se encuentran debidamente optimizadas o acondicionadas?

Así es, si bien es cierto el escuadrón de ciclismo de la Policía Nacional del Perú se encuentra encargada de hacer cumplir las normativas de la ley 30936 también estamos a completa disposición de los ciclistas en cuanto falten señalizaciones para su correcto y seguro desplazamiento. Asimismo, nos encontramos presente para resguardarlos y hacer respetar sus derechos, para así crear una transitabilidad más justa y sostenible.

3.- ¿Cree usted que en la actualidad se está realizando una correcta inclusión vial a los ciclistas en los espacios públicos para que puedan transportarse? ¿Por qué?

Lamentablemente no, se busca incluir al ciclista como parte de la búsqueda de un transporte eco amigable, sin embargo, no se está logrando del todo, debido al poco espacio que contienen nuestras ciudades para las construcciones de diversos espacios que permitan su circulación, pero el aumento excesivo de vehículos automotores en estos últimos años ha cedido ciertas preferencias para este grupo mayoritario en cuanto a construcciones viales

4.- ¿Considera usted que en el Perú existe una correcta planificación ciclovial? ¿Por qué?

No, pues debido a la estructuración vial realizada en el Perú con anterioridad. No existió una planificación correcta para los acontecimientos actuales, como el aumento del uso de bicicletas, y vehículos de movilidad personal. Esto se puede apreciar en la improvisada señalización y pintados cicloviales, ciclo sendas, etc., que ponen muchas veces en riesgo al ciclista.

5.- ¿Considera usted como una de las principales causas en la seguridad vial la falta de acondicionamiento de los espacios públicos para el transporte ciclovial? ¿Por qué?

6.- ¿Cree usted que antes de regular penalidades y/o sanciones impuestas a los ciclistas deberían ser ponderadas al correcto acondicionamiento público para el transporte ciclovial? ¿Por qué?

Efectivamente, las imposiciones de multas para este grupo de ciclistas y conductores de VMP quienes contribuyen en gran cantidad a la disminuir la carga de contaminación que otros vehículos realizan, deben ser exigidas siempre y cuando también por parte del estado se le brindan áreas viales correctas y seguras para su desplazamiento, señalizaciones visibles que permitan una idónea circulación.

7.- ¿Usted cree que las Municipalidades realizan una correcta gestión pública respecto al fortalecimiento y acondicionamiento de las ciclovías? ¿Por qué?

En efecto, muchas de las Municipalidades que han registrado un aumento considerable de ciclistas en estos últimos años, han ayudado con la promoción de este medio sostenible, sin embargo, al haber también una cantidad considerable muchas de las ciclovías han sido trazadas de manera Imprevista, sin contar con las señales correctas, lo que en parte permite una mayor cantidad de usuarios que utilizan estos medios ecoamigables, empero el riesgo es inminente.

FICHA DE ENTREVISTA

Dirigido a especialistas en el Derecho de Gestión Pública; abogado especialista, trabajador de Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Efectivo Policial.

Título: Derecho al libre tránsito: fortalecimiento y acondicionamiento de los espacios públicos para el uso correcto de las bicicletas

Nombre del entrevistado: Sergio Natalino Casassa Casanova

Sexo: Masculino

Ocupación: Abogado

Fecha de entrevista:

Entrevistadores: Andrea Huamani Villegas / Lizbeht Katherine Chavez Ayala

Cuestionario

1.- ¿Considera usted que la falta de acondicionamiento de las ciclovías para el uso de las bicicletas vulnera el derecho al libre tránsito? ¿Por qué?

Respuesta: Si, al no tener este acondicionamiento y la señalización correspondiente el ciclista tendría que utilizar la calzada donde transita regularmente los vehículos, lo cual ocasionaría altas demanda de accidente hacia los ciclistas.

2.- ¿Cree usted que debe existir control policial en la seguridad ciclovial cuando las ciclovías no se encuentran debidamente optimizadas o acondicionadas?

Respuesta: Si, ya que con la presencia de los efectivos policiales en las ciclovías que aún no se encuentran acondicionadas controlarían su debido uso y así evitarían los accidentes que ha ello involucraría.

3.- ¿Cree usted que en la actualidad se está realizando una correcta inclusión vial a los ciclistas en los espacios públicos para que puedan transportarse? ¿Por qué?

Respuesta: No, ya que en la actualidad no hay una buena publicidad por parte del estado sobre la Ley N.º 30936 donde se indica el uso correcto de las ciclovías, así como los deberes y derechos de los ciclistas

4.- ¿Considera usted que en el Perú existe una correcta planificación ciclovial? ¿Por qué?

Respuesta: No, ya que he podido observar que en el departamento de Lima son pocos los distritos que cuentan un ciclovía correctamente señalizada y acondicionada para su uso, lo que ocasiona que los ciclistas invadan parte de la cera donde transitan o se trasladan las personas.

5.- ¿Considera usted como una de las principales causas en la seguridad vial la falta de acondicionamiento de los espacios públicos para el transporte ciclovial? ¿Por qué?

Respuesta: Si, porque al no estar acondicionada los vehículos motorizados desconocen que hay una ciclovía en el lugar por lo cual no respetan la vía preferencial para los ciclistas esto ocasionando los accidentes del día a día.

6.- ¿Cree usted que antes de regular penalidades y/o sanciones impuestas a los ciclistas deberían ser ponderadas al correcto acondicionamiento público para el transporte ciclovial? ¿Por qué?

Respuesta: Si, porque para poder hacer uso correcto de las ciclovías deben estar debidamente acondicionadas, y los ciclistas deben estar correctamente informados de sus derechos y deberes para posterior si hubiera una falta y así poder ser sancionada.

7.- ¿Usted cree que las Municipalidades realizan una correcta gestión pública respecto al fortalecimiento y acondicionamiento de las ciclovías? ¿Por qué?

Respuesta: No, en la actualidad en diferentes distritos se logra apreciar ciclovías mal señalizadas, ciclovías utilizadas como paraderos informales, ciclovías en pésimas condiciones ya que las municipalidades no le toman la importancia debida a la Ley N.º 30936 y así vulnerando el derecho del Libre Tránsito de los ciclistas.

Anexo 2

CONSENTIMIENTO INFORMADO

Usted ha sido invitado a participar en la presente investigación que tiene como objetivo: Determinar si se transgrede el derecho al libre tránsito con el indebido acondicionamiento de los espacios públicos lo cual para ello requerimos de su participación voluntaria como experto en la materia, el mismo que es desarrollado por Lizbeht Katherine Chavez Ayala y Andrea Silvia Huamani Villegas, del XII ciclo de la Escuela Profesional de Derecho de la Universidad Cesar Vallejo – Lima Este. Dicha participación consistirá en desarrollar el instrumento de recolección de datos (Entrevista) de tal manera que se anexará la valiosa información en el ámbito jurídico. Si usted decide participar es importante que considere los siguientes aspectos:

- Su participación se realizará consignando sus datos personales: Apellidos, Nombres, Especialización, empleándose en el informe de investigación
- La entrevista que se realizara de manera virtual dada la coyuntura actual, mediante el zoom, o cualquier plataforma virtual como Google meet, de acuerdo a su disposición.
- La entrevista será grabada con fines académicos, en cualquier caso, usted podrá interrumpir la grabación
- Siéntase libre de preguntar cualquier inquietud respecto a la investigación, antes o durante el desarrollo de la entrevista.

Si usted está de acuerdo y autoriza que la información de los resultados de su entrevista sea utilizada en la presente investigación, sírvase a dar su consentimiento a través de su firma.



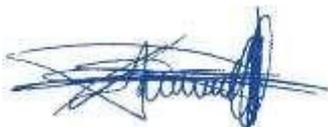
Entrevistado: Javier Flores Ardiles

CONSENTIMIENTO INFORMADO

Usted ha sido invitado a participar en la presente investigación que tiene como objetivo: Determinar si se transgrede el derecho al libre tránsito con el indebido acondicionamiento de los espacios públicos lo cual para ello requerimos de su participación voluntaria como experto en la materia, el mismo que es desarrollado por Lizbeht Katherine Chavez Ayala y Andrea Silvia Huamani Villegas, del XII ciclo de la Escuela Profesional de Derecho de la Universidad Cesar Vallejo – Lima Este. Dicha participación consistirá en desarrollar el instrumento de recolección de datos (Entrevista) de tal manera que se anexará la valiosa información en el ámbito jurídico. Si usted decide participar es importante que considere los siguientes aspectos:

- Su participación se realizará consignando sus datos personales: Apellidos, Nombres, Especialización, empleándose en el informe de investigación
- La entrevista que se realizara de manera virtual dada la coyuntura actual, mediante el zoom, o cualquier plataforma virtual como Google meet, de acuerdo a su disposición.
- La entrevista será grabada con fines académicos, en cualquier caso, usted podrá interrumpir la grabación
- Siéntase libre de preguntar cualquier inquietud respecto a la investigación, antes o durante el desarrollo de la entrevista.

Si usted está de acuerdo y autoriza que la información de los resultados de su entrevista sea utilizada en la presente investigación, sírvase a dar su consentimiento a través de su firma.



Entrevistado: Leonardo Paul Mendoza Huidobro

CONSENTIMIENTO INFORMADO

Usted ha sido invitado a participar en la presente investigación que tiene como objetivo: Determinar si se transgrede el derecho al libre tránsito con el indebido acondicionamiento de los espacios públicos lo cual para ello requerimos de su participación voluntaria como experto en la materia, el mismo que es desarrollado por Lizbeht Katherine Chavez Ayala y Andrea Silvia Huamani Villegas, del XII ciclo de la Escuela Profesional de Derecho de la Universidad Cesar Vallejo – Lima Este. Dicha participación consistirá en desarrollar el instrumento de recolección de datos (Entrevista) de tal manera que se anexará la valiosa información en el ámbito jurídico. Si usted decide participar es importante que considere los siguientes aspectos:

- Su participación se realizará consignando sus datos personales: Apellidos, Nombres, Especialización, empleándose en el informe de investigación
- La entrevista que se realizara de manera virtual dada la coyuntura actual, mediante el zoom, o cualquier plataforma virtual como Google meet, de acuerdo a su disposición.
- La entrevista será grabada con fines académicos, en cualquier caso, usted podrá interrumpir la grabación
- Siéntase libre de preguntar cualquier inquietud respecto a la investigación, antes o durante el desarrollo de la entrevista.

Si usted está de acuerdo y autoriza que la información de los resultados de su entrevista sea utilizada en la presente investigación, sírvase a dar su consentimiento a través de su firma.



Entrevistado: Silveria Huaqui Paucar

CONSENTIMIENTO INFORMADO

Usted ha sido invitado a participar en la presente investigación que tiene como objetivo: Determinar si se transgrede el derecho al libre tránsito con el indebido acondicionamiento de los espacios públicos lo cual para ello requerimos de su participación voluntaria como experto en la materia, el mismo que es desarrollado por Lizbeht Katherine Chavez Ayala y Andrea Silvia Huamani Villegas, del XII ciclo de la Escuela Profesional de Derecho de la Universidad Cesar Vallejo – Lima Este. Dicha participación consistirá en desarrollar el instrumento de recolección de datos (Entrevista) de tal manera que se anexará la valiosa información en el ámbito jurídico. Si usted decide participar es importante que considere los siguientes aspectos:

- Su participación se realizará consignando sus datos personales: Apellidos, Nombres, Especialización, empleándose en el informe de investigación
- La entrevista que se realizara de manera virtual dada la coyuntura actual, mediante el zoom, o cualquier plataforma virtual como Google meet, de acuerdo a su disposición.
- La entrevista será grabada con fines académicos, en cualquier caso, usted podrá interrumpir la grabación
- Siéntase libre de preguntar cualquier inquietud respecto a la investigación, antes o durante el desarrollo de la entrevista.

Si usted está de acuerdo y autoriza que la información de los resultados de su entrevista sea utilizada en la presente investigación, sírvase a dar su consentimiento a través de su firma.



Entrevistado: Elayne Patricia Sanchez Loyola

CONSENTIMIENTO INFORMADO

Usted ha sido invitado a participar en la presente investigación que tiene como objetivo: Determinar si se transgrede el derecho al libre tránsito con el indebido acondicionamiento de los espacios públicos lo cual para ello requerimos de su participación voluntaria como experto en la materia, el mismo que es desarrollado por Lizbeht Katherine Chavez Ayala y Andrea Silvia Huamani Villegas, del XII ciclo de la Escuela Profesional de Derecho de la Universidad Cesar Vallejo – Lima Este. Dicha participación consistirá en desarrollar el instrumento de recolección de datos (Entrevista) de tal manera que se anexará la valiosa información en el ámbito jurídico. Si usted decide participar es importante que considere los siguientes aspectos:

- Su participación se realizará consignando sus datos personales: Apellidos, Nombres, Especialización, empleándose en el informe de investigación
- La entrevista que se realizara de manera virtual dada la coyuntura actual, mediante el zoom, o cualquier plataforma virtual como Google meet, de acuerdo a su disposición.
- La entrevista será grabada con fines académicos, en cualquier caso, usted podrá interrumpir la grabación
- Siéntase libre de preguntar cualquier inquietud respecto a la investigación, antes o durante el desarrollo de la entrevista.

Si usted está de acuerdo y autoriza que la información de los resultados de su entrevista sea utilizada en la presente investigación, sírvase a dar su consentimiento a través de su firma.



**Entrevistado: Sergio Natalino Casassa
Casanova**



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO**

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, PALOMINO GONZALES LUTGARDA, docente de la FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES de la escuela profesional de DERECHO de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA ESTE, asesor de Tesis titulada: "Derecho al libre tránsito: fortalecimiento y acondicionamiento de los espacios públicos para el uso correcto de las bicicletas", cuyos autores son HUAMANI VILLEGAS ANDREA SILVIA, CHAVEZ AYALA LIZBEHT KATHERINE, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 11.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

He revisado dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la Tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

En tal sentido, asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

LIMA, 09 de Diciembre del 2022

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
PALOMINO GONZALES LUTGARDA DNI: 22422843 ORCID: 0000-0002-5948-341X	Firmado electrónicamente por: LUPALOMINOG el 09-12-2022 20:39:22

Código documento Trilce: TRI - 0480987