

PONTIFICIA UNIVERSIDAD
CATÓLICA DEL PERÚ

FACULTAD DE DERECHO



Programa de Segunda Especialidad en Derecho Público y Buen
Gobierno

La falta de planificación urbana en las vías de acceso a las
playas del Sur de Lima como una vulneración al derecho a
la libertad de tránsito

Trabajo académico para optar el título de Segunda
Especialidad en Derecho Público y Buen Gobierno

Autora:

Claudia Milagros Cósser Gómez

Asesor:

Hugo León Manco

Lima, Año 2024

INFORME DE SIMILITUD

Yo, HUGO LEÓN MANCO, docente de la Facultad de Derecho de la Pontificia Universidad Católica del Perú, asesor del Trabajo Académico titulado “La falta de planificación urbana en las vías de acceso a las playas del Sur de Lima como una vulneración al derecho a la libertad de tránsito”, de la autora CLAUDIA MILAGROS CÓSSER GOMEZ, dejo constancia de lo siguiente:

- El mencionado documento tiene un índice de puntuación de similitud de 28%. Así lo consigna el reporte de similitud emitido por el software Turnitin el 16 de diciembre del 2024.
- He revisado con detalle dicho reporte, así como el trabajo académico, y no se advierten indicios de plagio.
- Las citas a otros autores y sus respectivas referencias cumplen con las pautas académicas.

Lima, 16 de diciembre del 2024

Apellidos y nombres del asesor / de la asesora: HUGO LEÓN MANCO	
DNI: 09834484	Firma:
ORCID: https://orcid.org/0000-0002-0958-5856	



A mis padres, por su apoyo constante e inspiración
en seguir siendo una mejor abogada cada día

A mi hermano, por ser mi ejemplo a seguir

A mi abuelita, por su bendición y compañía en cada
momento de mi vida

RESUMEN

El presente estudio se enfoca en la transgresión del derecho a la libertad de tránsito en las playas del Sur de Lima causada por la ausencia de accesos que garanticen a todos los ciudadanos el disfrute de estas áreas. Para ello, se propone un análisis de la normativa y el régimen legal vigente, que será dividido en tres partes. En primer lugar, se abordará el desarrollo urbanístico en los balnearios de Lima, comenzando con el concepto del urbanismo, sus implicaciones y objetivos. A continuación, se realizará un análisis general sobre el desarrollo de la planificación urbana en el Perú, a través de diversos instrumentos aplicados en la construcción de los balnearios. Asimismo, se abordará de manera más detallada el Plan de Desarrollo Urbano de Lima Balnearios del Sur (en adelante PDU-LBS) así como los lineamientos para la habilitación urbana en las playas conforme al Reglamento Nacional de Edificaciones (RNE) y la Ley de Playas. En segundo lugar, se analizará el desarrollo vial y las rutas de acceso en las playas del Sur de acuerdo al Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, el Reglamento de Jerarquización Vial y la ley de playas, con el objetivo de determinar las rutas de acceso que deben existir para las playas de Sur y se determinará a las entidades competentes para asegurar el cumplimiento de la normativa. Finalmente, se definirá el alcance del derecho a la libertad de tránsito y las razones de su vulneración, que incluyen desde expresiones discriminatorias por parte de los propietarios de los condominios del Sur, hasta la carencia de un diseño urbanístico adecuado. Se abordará la norma infringida al obstaculizar el acceso a la playa, así como las sanciones correspondientes.

Palabras clave

Urbanismo, planificación urbana, desarrollo vial, derecho a la libertad de tránsito, Plan de Desarrollo Urbano de Lima Balnearios Sur, Reglamento Nacional de edificaciones

ABSTRACT

The present research work deals with the violation of the right to freedom of movement on the southern beaches of Lima, caused by the lack of access points that guarantees all citizens the enjoyment of these areas. For this purpose, we will analyze the regulations and the current legal regime in three parts. First, we will address urban development in the beaches of Lima, starting with the concept of urbanism, its implications and objectives. Next, we will examine in general terms how urban planning is developed in Peru through the urban planning instruments applied in the construction of beach resorts. Then, we will detail the Urban Development Plan for Lima Beach Resorts in the South and the guidelines for urban development on the beaches in accordance with the National Building Regulations and the Beach Law. Secondly, we will analyze the road development and access routes on the beaches of the South in accordance with the National Regulations for Road Infrastructure Management, the Road Hierarchy Regulations and the beach law, with the aim of determining the roads and access routes that must exist for the beaches of the South, as well as the competent entities to ensure compliance with the regulations. Finally, we will define the scope of the right to freedom of movement and the reasons for its violation, which range from discriminatory expressions by the owners of the condominiums in the South to the lack of adequate urban planning. We will also mention the rules violated and the corresponding sanctions.

Keywords

Urbanism, urban planning, road development, right to freedom of movement, Urban Development Plan of Lima Balnearios Sur, National Building Regulations

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	5
SECCIÓN 1: DESARROLLO URBANÍSTICO EN LOS BALNEARIOS DE LIMA	
1.1 ¿QUÉ ES EL URBANISMO?.....	6
1.2 PLANIFICACIÓN URBANA EN EL PERÚ.....	8
1.3 PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LIMA BALNEARIOS DEL SUR.	11
1.4 LINEAMIENTOS DE LA HABILITACIÓN URBANA EN LA ZONA DE BALNEARIOS DE LIMA DE ACUERDO AL REGLAMENTO NACIONAL DE EDIFICACIONES Y LA LEY DE PLAYAS	13
SECCIÓN 2: DESARROLLO VIAL Y RUTAS DE ACCESO EN LAS PLAYAS DEL SUR.....	17
SECCIÓN 3: EL DERECHO A LA LIBERTAD DE TRÁNSITO A LAS PLAYAS.	22
<hr/>	
3.1 CAUSALES DE VULNERACIÓN	23
3.2 NORMATIVA INFRINGIDA	25
3.3 SANCIONES	26
<hr/>	
CONCLUSIONES Y/O RECOMENDACIONES.....	28
BIBLIOGRAFÍA.....	29
<hr/>	

INTRODUCCIÓN

En el contexto del desarrollo de espacios públicos, especialmente de playas, en los últimos años, las autoridades no han reconocido la importancia de recuperar estas zonas públicas en beneficio de la comunidad, violando así los derechos fundamentales de los ciudadanos como el derecho a la libertad de tránsito. Teniendo en cuenta que la ordenación territorial de las playas es un tema importante para el desarrollo urbano, es necesario una planificación integral que garantice su uso sostenible, con el respeto por los ecosistemas y la equidad en el acceso para todos los ciudadanos. Por ello, el presente trabajo tiene como objetivo analizar los principios y estrategias fundamentales del urbanismo y su implicancia e importancia en la planificación urbana en el Perú, a través de un análisis de las normativas existentes y los actores involucrados. Posteriormente, se analizará el Plan de Desarrollo Urbano de Lima Balnearios del Sur, que involucra los lineamientos de la habilitación urbana del sector de acuerdo al RNE y la ley de playas. De este modo, se definirán criterios técnicos y legales para una construcción adecuada que asegure el libre acceso a las playas para todos los ciudadanos peruanos. Finalmente, se analizarán las causas que vulneran el derecho a la libertad de tránsito, considerando tanto la carencia de infraestructura accesible como la insuficiencia de normativas urbanísticas, así como la discriminación que padecen los ciudadanos al querer ingresar a una playa que se encuentra dentro de un club privado. Asimismo, se detallarán las sanciones correspondientes frente a estas actuaciones

SECCIÓN 1: DESARROLLO URBANÍSTICO EN LOS BALNEARIOS DE LIMA

1.1 ¿QUÉ ES EL URBANISMO?

Según Borreguero (2018), la tarea de orquestar el manejo del terreno abarca la orquestación, vigilancia y ejecución de proyectos y obras. Sus metas primordiales son fomentar un crecimiento armonioso y duradero, además de instaurar una armonía y equilibrio entre el manejo del terreno y los tesoros naturales. Por ello, el urbanismo se esfuerza en garantizar que cada habitante tenga la oportunidad de tener un hogar digno.

Además, Frick (2014) señala que el propósito del urbanismo es la ciudad, abarcando principalmente su arquitectura y distribución espacial. Por ende, la esencia del urbanismo radica en la orquestación de los tesoros materiales y físicos, tales como el terreno, las construcciones, la infraestructura técnica y las áreas verdes. En resumen, el urbanismo se encarga de orquestar y orquestar la construcción, identificar las áreas edificables, estructurar los terrenos, dotar a las zonas de construcción con servicios técnicos y diseñar conjuntamente edificios, instalaciones y áreas verdes, especialmente en el ámbito público.

Según Wirth (1938), el urbanismo puede desentrañarse desde tres prismas interconectados: primero, como una arquitectura física que abarca una base de habitantes, tecnología y un entramado ecológico. En segundo lugar, como un entramado social que abarca una arquitectura social particular, múltiples entidades sociales y esquemas de interacciones humanas. En última instancia, el urbanismo se percibe como un entramado de actitudes e ideas que moldean una conducta colectiva, sometida a mecanismos de regulación social.

En el ámbito global, el Programa de Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Hábitat) establece en la Nueva Agenda Urbana (NAU), aprobada en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible del 2016, que una urbe ecológica es esencial para alcanzar las metas de desarrollo global. La NAU, como brújula universal, revela con nitidez cómo una urbanización bien orquestada y manejada puede convertirse en una brújula para enfrentar la crisis climática, orquestar los fluxos migratorios, enfrentar pandemias y enfrentar los retos planetarios. Por ende, es un sueño colectivo para alcanzar un porvenir más luminoso y duradero, donde cada

habitante disfrute de igualdad de derechos y acceda a las ventajas y oportunidades que las urbes pueden brindar.

Además, la CEPAL, en su reciente informe titulado "Informe urbano de América Latina y el Caribe" (2024), ha destacado que estas regiones del mundo en desarrollo fueron las pioneras en emprender un vertiginoso proceso de urbanización a mediados del siglo XX. En la actualidad, más del 80% de su gente reside en las urbes, superando el promedio mundial de urbanización y siendo solo segundo en América del Norte en cuanto a la proporción de habitantes que habitan ciudades.

Estos movimientos urbanísticos han dado frutos como el florecimiento económico del país al ofrecer a una mayoría de la sociedad las ventajas de las economías de aglomeración. Además, facilita un vínculo más cercano entre compañías, ofrece mercados laborales más vastos y vibrantes, economías de escala, disminución de gastos de transporte, entre otros beneficios.

No obstante, la vertiginosa expansión urbana de la región ha desencadenado múltiples retos, destacando la concentración de la pobreza en áreas marginales, la proliferación de asentamientos clandestinos y la presión sobre los servicios e infraestructuras urbanas. Discoli y Martini (2010) señalan que hay múltiples zonas de mayor fragilidad urbana debido a los desequilibrios provocados por el crecimiento urbano natural. En el ámbito residencial, se analiza la ocupación en la región, su desarrollo, las demandas energéticas y las emisiones contaminantes.

A través del análisis detallado del perfil demográfico y su ubicación en el territorio, se pueden desentrañar con mayor precisión las demandas específicas de cada grupo y sus necesidades esenciales en servicios esenciales y infraestructura urbana. Por otro lado, puede ofrecer elementos vinculados al desarrollo urbano, donde pueden surgir elementos que impulsen una elevación en la excelencia de los servicios en energía, sociedad y economía.

1.2 PLANIFICACIÓN URBANA EN EL PERÚ

Villalobos (2021) señala que el urbanismo en Perú, desde su origen, adoptó una esencia natural y caprichosa. Desde los albores de la República, la turbulencia política ha frenado la planificación holística, democrática y duradera del territorio, obstaculizando así la búsqueda de la armonía social. La economía mercantilista y librecambista fomentó una explotación desmedida de los tesoros naturales y una repartición injusta de los bienes en la comunidad.

Lamentablemente, este panorama sigue inalterado en la actualidad, con problemas como la falta de viviendas, la ocupación clandestina del terreno, la falta de consideración del componente ecológico en la administración urbana y el desgaste del tesoro cultural nacional.

En Perú, un enigma que desentraña los obstáculos para el progreso del país y sus habitantes es la fragmentación territorial (Glave, 2012). Aunque la nación se fragmenta en departamentos, provincias y distritos, la arquitectura territorial del Estado no refleja la realidad del territorio. En otras palabras, la fragmentación actual del territorio, basada en fronteras administrativas, no refleja las capacidades y restricciones que posee (Molina, 2021).

Se fundó mediante el Decreto Legislativo N.º 1088 el Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico (SINAPLAN) para impulsar y guiar el desarrollo armonioso y duradero de la nación. Este entramado abarca tanto el aparato gubernamental como los demás poderes estatales, entidades constitucionales autónomas y las administraciones regionales y locales, cada una con sus propias responsabilidades y capacidades en el ámbito del planeamiento estratégico y el Foro del Acuerdo Nacional.

De acuerdo con el artículo 4 de la normativa, el SINAPLAN se erige como el entorno institucional para trazar una visión compartida del porvenir, fusionando y armonizando diversas propuestas y perspectivas para diseñar planes estratégicos, programas y proyectos con proyecciones a mediano y largo plazo, además de desarrollar los fundamentos teóricos pertinentes, empleando un enfoque nacional claro en el escenario global, destacando así las relaciones y oportunidades emergentes de los pactos internacionales que el Perú participa.

El Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2050, conocido como Plan Estratégico de Desarrollo Nacional, fue ratificado por el Decreto Supremo N.º 095-2022-PCM. En el corazón de este plan se encuentra la gestión ecológica del territorio para evitar y mitigar los peligros y amenazas que impactan a las personas y sus recursos, empleando una sinfonía de saberes y comunicaciones, valorando la riqueza geográfica y cultural, en medio del cambio climático.

El Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2050 aspira a trazar una perspectiva venidera del Estado para estructurar este territorio y fomentar el progreso holístico de la nación. Para ello, sugiere crear, en un principio, entidades que se moldeen y ajusten al entorno político, social, cultural, económico, digital y ecológico de cada rincón.

El horizonte del 2050 contempla un gobierno intermedio que posea independencia política, administrativa y económica, que colabore armoniosamente con el nivel nacional de Gobierno mediante sistemas nacionales transversales y políticas públicas nacionales. Así, se imagina el 2050 con gobiernos regionales cimentados en auténticas bases territoriales, integrando mancomunidades que atiendan las peculiaridades del territorio y las disparidades y desafíos pendientes.

Además, se ha elaborado el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), el cual se despliega en el ámbito nacional, regional y departamental. De acuerdo con la Resolución Ministerial N.º 173-2016-MINAM, es una herramienta de orquestación territorial que tiene como misión fomentar el uso inteligente del territorio y sus tesoros naturales, y ajustar la estructura política, administrativa y espacial para armonizar con las políticas sociales, económicas, ecológicas y culturales. Se lleva a cabo conforme a las responsabilidades establecidas en la Ley Orgánica de Gobiernos Regionales y la Ley Orgánica de Municipalidades, y siguiendo las directrices del desarrollo nacional.

Otra herramienta de administración es el Plan de Adaptación Territorial (PAT). El artefacto técnico-normativo de planificación física holística se encarga de guiar y orquestar la distribución, estructura, roles y funciones de los núcleos urbanos y rurales. Las municipalidades provinciales tienen la misión de fomentar y acelerar el proceso de planificación para el desarrollo holístico de su región,

incorporando las metas sugeridas en los planes de desarrollo local de cada distrito.

Según la Dirección Nacional de Urbanismo del Ministerio de Vivienda, el Plan Territorial de Acción (PAT) traza el esquema físico y espacial del territorio provincial, define las directrices esenciales para el uso y aprovechamiento del suelo, señala zonas de defensa ecológica, ecológicas y de riesgo, y entrelaza los territorios y ciudades de los distritos.

En el caso de Lima, el Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima 2021-2040, PLANMET 2040, ha sido aprobado por la Ordenanza No 2499-2022. Este instrumento de gestión, orientador, sugiere una planificación urbana a largo plazo, con políticas y metas estratégicas para construir infraestructura y condiciones esenciales para una ciudad vibrante, ordenada, segura y en armonía con el entorno natural.

Esto conlleva diseñar una estrategia urbana que impulse la ciudad hacia una eficiencia y sostenibilidad urbana, fomentando una infraestructura de servicios que eleve la calidad de vida de los habitantes y facilite el acceso a una vivienda digna y segura, mientras se salvaguarda el patrimonio natural y cultural.

Además, la Municipalidad Metropolitana de Lima ha diseñado el Plan de Desarrollo Coordinado de Lima Metropolitana 2023-2035, bajo la guía ininterrumpida del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN). Este esquema abarca tres etapas: la primera, la exploración holística del presente; la segunda, la exploración del porvenir anhelado, donde se examinan las corrientes, peligros y oportunidades del territorio. En tercer lugar, se encuentran las políticas y planes sincronizados, donde se definen metas estratégicas y acciones estratégicas del territorio, priorizando y estableciendo indicadores para su monitoreo y evaluación.

En el ámbito distrital, el pilar técnico-normativo de planificación física holística es el Plan de Desarrollo Urbano (PDU), destinado a guiar el crecimiento urbano de las urbes en sintonía con el Plan de Acondicionamiento Territorial (PAT). El PDU tiene la autoridad sobre el esquema de desarrollo urbano, la categorización del terreno para edificaciones, la creación del plan vial y de transporte, la ubicación y tamaño del equipamiento urbano, la protección de áreas y predios de

importancia histórica monumental y las zonas de protección, la preservación del entorno natural y la prevención de catástrofes.

De acuerdo con el Instituto Metropolitano de Planificación de la Municipalidad de Lima, se está redactando el Plan de Desarrollo Urbano de Lima Norte, destinado a estructurar el territorio para satisfacer las necesidades de vivienda, comercio, industria, infraestructuras, servicios y plazas públicas. Asimismo, se dedica a fomentar la protección y las condiciones de vida dignas, desentrañando la táctica idónea para impulsar la oferta y el acceso a la Vivienda de Interés Social, enfocándose en zonas consolidadas. Además, aspira a idear iniciativas urbanísticas de impacto significativo para catalizar la metamorfosis urbana de Lima Norte y promover su capacidad de adaptación en otras zonas de la Metrópoli Nacional.

1.3 PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LIMA BALNEARIOS DEL SUR

Tras desentrañar minuciosamente las herramientas que poseemos a nivel nacional, regional y distrital para diseñar, planificar y orquestar el territorio en múltiples facetas, nos dedicaremos a desentrañar los acontecimientos en los Balnearios del Sur de Lima, el epicentro del informe.

Orrego (2009) destaca que, desde la llegada de los conquistadores en el siglo XVI hasta nuestros días, el litoral sureño, donde se encuentran los balnearios del sur, ha experimentado múltiples metamorfosis, algunas de las más dolorosas como el avance del desierto; antiguos campos de cultivo se han convertido en campos de cemento. En lugar de los sonidos de la naturaleza y las herramientas de los agricultores de antaño, hoy se perciben estruendosas bocinas, motores de vehículos y el estruendo de las discotecas. Este fenómeno surgió alrededor del litoral en los distritos de Punta Hermosa, Punta Negra, San Bartolo, Santa María del Mar y Pucusana. En la actualidad, según ____, los distritos de los balnearios de Lima poseen más de 30 mil hectáreas y se perfilan como la cuna ideal para los 1,5 millones de almas que llegarán a Lima en un lustro.

Este escenario desencadenó la urgencia de diseñar una estrategia concreta para estructurar el territorio urbano de Lima Balnearios del Sur, y de esta manera nació el Plan de Desarrollo Urbano de Lima Balnearios del Sur (PDU-LBS), el

cual se presenta anualmente como una consulta pública por el Instituto Metropolitano de Planificación. Este proyecto aspira a orquestar el crecimiento urbano de la urbe y se erige como un hito en la arquitectura urbana. El propósito primordial es disponer de una brújula territorial que guíe y controle el crecimiento urbano ecológico de Lima Balnearios del Sur, en sintonía con el Plan MET 2040.

En este proyecto de planificación, se busca estructurar el territorio urbano de Lima Balnearios del Sur para satisfacer las necesidades de vivienda, comercio, industria, equipos, servicios y áreas públicas generadas por la aglomeración y la apertura del terreno nuevo. Asimismo, asegura la conexión fluida de Lima Balnearios del Sur con el resto de Lima y sus áreas de operaciones logísticas. Asimismo, aspira a idear iniciativas urbanísticas de impacto monumental para catalizar la metamorfosis urbana de Lima Balnearios del Sur y promover su capacidad de adaptación en otras zonas de la Metrópoli Nacional. Finalmente, aspira a fomentar la protección y el confort de un hogar digno, desentrañando la táctica para impulsar la oferta y el acceso a la Vivienda de Interés Social, enfocándose en zonas consolidadas.

En resumen, podemos afirmar que el Plan de Desarrollo Urbano de Lima Balnearios Sur es crucial, ya que actúa como una brújula para tomar decisiones en políticas públicas tanto a nivel distrital como local, ofreciendo ideas precisas para garantizar la inversión estatal y fomentar el desarrollo urbano.

El Plan de Desarrollo Urbano de Lima Balnearios del Sur incluye a Pucusana, Punta Hermosa, Punta Negra, San Bartolo y Santa María. Todas ellas, de forma holística y multifacética, persiguen elaborar un análisis de la administración del Plan, a través de la compilación de propuestas y herramientas, talleres de interacción, reuniones de trabajo, mesas de coordinación, reuniones ciudadanas con los diversos actores sociales y la audiencia pública.

1.4 LINEAMIENTOS DE LA HABILITACIÓN URBANA EN ZONA DE BALNEARIOS DE ACUERDO AL REGLAMENTO NACIONAL DE EDIFICACIONES Y LA LEY DE PLAYAS

En el ámbito nacional, la normativa que establece los estándares y exigencias esenciales para la creación y puesta en marcha de las autorizaciones urbanas y las construcciones es el Reglamento Nacional de Edificaciones, dictado por el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento. Las directrices técnicas del Reglamento abarcan aspectos para la creación y puesta en marcha de edificios en todo el país, asegurando el avance de las actividades humanas y las exigencias esenciales de diseño para proporcionar espacios idóneos para cada propósito, ya sea para viviendas, comercios, industrias o cualquier otro propósito.

Según el Decreto Supremo 012-2022-VIVIENDA, el Ministerio de Vivienda ha validado el Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano. Esta Normativa introduce innovaciones en los Planes para el Acondicionamiento Territorial y Desarrollo, abarcando su definición, contenido, elaboración, consulta, aprobación y renovación. Además, insta una nueva categorización del terreno y sugiere una novedosa clasificación de áreas urbanas, categorizando las zonas según su intensidad, con el propósito de fomentar la utilización híbrida del suelo. Así, se pretende estructurar las urbes y Centros Poblados según sus áreas de influencia, con el propósito de robustecer la cohesión espacial, social, económica y administrativa del país, facilitando una planificación territorial más ecológica.

En cuanto a la distribución territorial, cada municipio despliega una variedad de instrumentos para su control, como el certificado de parámetros urbanísticos, un documento que revela las características de una edificación apta para ser edificada en un terreno o predio, especificando el tipo de edificación permitida, sus usos, la altura máxima permitida, el porcentaje mínimo de espacio libre, el número de estacionamientos autorizados, entre otros aspectos. Posee las directrices técnicas y reglamentarias para las diversas formas de construcción, conforme al Reglamento Nacional de Edificaciones y las reglas de cada distrito.

En los Balnearios de Lima, la mayoría del terreno destinado a viviendas tipo club, temporales o vacacionales. El comienzo del siglo XXI en Lima Balnearios se

caracteriza por la adquisición de terrenos por parte de constructoras y edificadoras, quienes aspiran a erigir condominios de lujo en un abrir y cerrar de ojos. Otro factor que influyó en la expansión urbana de estos áreas fue el costo del terreno, aún inferior al de los distritos céntricos de la metrópoli nacional, lo que impulsó a las segundas viviendas de los estratos socioeconómicos altos a adquirir extensas parcelas para construir piscinas, caballerizas y demás.

Los condominios privados o urbanizaciones de lujo poseen piscinas y canchas de tenis, elevando así el precio de adquirir estas propiedades, aunque para los limeños, estas propiedades eran más accesibles que en Lima Centro. Los estratos medios y altos de la sociedad limeña, ansiosos por encontrar un nuevo hogar en estas áreas, transformaron el terreno de un área agrícola en un refugio residencial, revelando así el auge dominante de la urbanización en estos territorios.

Con la irrupción creciente de habitantes urbanos en estos distritos, al menos cuatro lunas al año, durante el verano, el distrito y sus alrededores experimentaron una metamorfosis radical. A partir de entonces, surgieron redes comerciales variadas que intentaban cubrir las demandas de la nueva comunidad con hábitos urbanos.

De acuerdo con el Reglamento Nacional de Edificaciones, en su capítulo IV, estas construcciones habitacionales se distinguen por su composición de viviendas agrupadas en condominios con espacios recreativos y sociales compartidos. Estas infraestructuras urbanas se encuentran en áreas residenciales de escasa población, áreas recreativas o zonas de playa o campestre. Según el artículo 28, el área común destinada a espacios de esparcimiento, jardines, vías vehiculares internas y estacionamientos debería alcanzar al menos el 60% del total. Además, se destaca que en estas autorizaciones no se solicitarán contribuciones para la recreación pública, siendo necesario contribuir con un 1% para el Ministerio de Educación y otro 1% para otros propósitos.

El artículo 25 establece que las autorizaciones para viviendas tipo club, temporales o vacacionales autorizan, como máximo, la edificación de 25 viviendas por hectárea bruta de terreno, ya sea unifamiliares o multifamiliares. Según el artículo 3 del título III.1 arquitectura, las construcciones deben poseer

una excelencia arquitectónica, abarcando tanto funcionalidad como belleza, además de acatar las normas de seguridad, las normativas actuales y la eficacia del proceso constructivo empleado.

Además, se destaca que las construcciones deben armonizar con el entorno circundante, abarcando desde la altura hasta el acceso y salida de vehículos. Por ende, en las construcciones se considerará el avance venidero de la región, abarcando desde las arterias viales hasta los servicios urbano, la revitalización urbana y la distribución territorial.

En cuanto a la valoración de estas autorizaciones, se exige presentar un anteproyecto integral que defina las superficies destinadas a las viviendas, las áreas recreativas y sociales comunes y las alturas máximas de las construcciones, conformando así los lineamientos urbanísticos y edificatorios de las propiedades que integran la habilitación. Esta información deberá figurar en la autorización de la habilitación, el documento de recepción de obras y las escrituras de venta de las propiedades que se desvanezcan.

Según el Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Planificación Urbana, si se va a intervenir en una playa protegida o un ecosistema acuático, se debe coordinar con la Superintendencia Nacional de Bienes Estatales y/o la Autoridad Marítima Nacional. Esto se establece en la Ley No 26856, que declara que las playas del litoral son bienes públicos, no se pueden vender y tienen una zona de dominio restringido. Por otro lado, cualquier intento de utilizar el terreno protegido en áreas urbanas es supervisado y sancionado por las autoridades.

La Ley de Desarrollo Urbano Sostenible dice que está prohibido usar o disfrutar de manera incorrecta el suelo, las playas y áreas restringidas. Según la Ley 26856, las playas son consideradas bienes públicos que no se pueden vender ni perder con el tiempo, y se establecen zonas de acceso restringido.

Según la Ley de Playas, en su artículo 2, se establece que hay una zona restringida de 200 metros a partir de la franja de 50 metros junto a la orilla del mar. Por otro lado, las zonas restringidas se convertirán en playas públicas para que la gente las disfrute. La ley prohíbe comprar o construir propiedades en estas zonas. Según el artículo 5, ninguna ciudad o gobierno podrá autorizar proyectos de renovación urbana, construcción de centros turísticos, desarrollos

inmobiliarios o comunidades cerca de la playa o en áreas cercanas a ríos, ya sean de propiedad privada o pública, si se encuentran en zonas restringidas. El trabajador que no cumpla con las reglas o que controle la entrada, recibirá castigos según lo que dice la Ley, tanto administrativos, civiles como penales.



SECCIÓN 2: DESARROLLO VIAL Y RUTAS DE ACCESO EN LAS PLAYAS DEL SUR

En el ámbito nacional, la brújula que guía el trazado es el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, dictado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Este documento establece las directrices técnicas para la planificación, estudios, diseños, construcción y mantenimiento de la infraestructura vial, garantizando su eficiente gestión y cumplimiento de las metas legales.

En efecto, este reglamento resulta crucial al facilitar la creación de un inventario vial, el cual, según el artículo 11, debe incluir las directrices para documentar el estado y características técnicas de las vías, comenzando por su identificación, nombre de la vía, ubicación geográfica, inicio y término del tramo, tipo de camino, tipo de terreno, superficie, fallas existentes y drenaje, entre otros aspectos.

De acuerdo con el artículo 5 del Reglamento, las entidades responsables de la administración de la infraestructura viaria son el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, las Administraciones Regionales y las Administraciones Locales. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el guardián de la Red Vial Nacional, compuesta por las arterias esenciales del país, compuestas por los ejes longitudinales y transversales, que constituyen la columna vertebral del Sistema Nacional de Carreteras y actúan como puerta de entrada para las rutas Departamentales o Regionales y las rutas vecinales o agrícolas.

De acuerdo con el artículo 8 del Reglamento de Jerarquización Vial, estas rutas se distinguen por unir las capitales departamentales, asistir a viajeros de larga distancia nacional o internacional, conectar puertos, aeropuertos y centros de producción con los epicentros de consumo. De acuerdo con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Red Vial se estructura en tres ejes longitudinales: primero, el eje costero, donde la Carretera Panamericana serpentea desde la frontera norte con Ecuador hasta la frontera sur con Chile. En segundo lugar, la línea recta de la sierra, desde Vano Grande en el distrito de Ayabaca al norte hasta el Puente Desaguadero en el sur. En tercer lugar, la extensión transversal de la selva, denominada Marginal de la Selva, que abarca desde el Puente La Balsa, en Cajamarca, hasta la selva de la región Junín en el Sudeste.

Según el manual de carreteras del 2014, el reconocimiento del terreno es una etapa crucial para la administración de proyectos viales, ya que implica verificar y validar los puntos de control seleccionados en la cartografía. Dependiendo de la extensión y peculiaridades del terreno, puede ser prudente iniciar un reconocimiento aéreo para lograr una visión holística. Por ende, una evaluación completa elimina, en un principio del análisis, caminos adversos, centrándose en aquellas ubicaciones que brinden una alternativa concreta. En la inspección se examinan los sitios ideales para ubicar los puentes, los cruces y empalmes con otras carreteras, edificaciones y estructuras vigentes que se deben conservar o demoler, y, en esencia, cualquier factor que pueda moldear el futuro trazado del camino.

Además, los Gobiernos Regionales son los arquitectos de la Red Vial Departamental o Regional, compuesta por las rutas que tejen el entramado vial dentro de su jurisdicción. Conecta en su totalidad la Red Vial Nacional con las Vías Vecinales o Rurales. De acuerdo con el Reglamento de Jerarquización Vial, estas rutas unen las urbes departamentales con las provincias, agilizan el tránsito de viajeros, conectan las capitales de distritos que abarcan más de una provincia y enlazan los puertos y aeropuertos de la región. En Lima, el Instituto Metropolitano de Planificación de Lima ordenó las arterias principales del área metropolitana según sus roles específicos. Vías Expresas, Canales Arteriales y Canales de Recolección.

En cambio, las autoridades locales tienen la responsabilidad de gestionar la Red Vial Vecinal o Rural, conforme al Sistema Nacional de Carreteras, compuesta por las rutas que conforman la red vial local, cuya misión es conectar las capitales provinciales con las capitales de distrito, entre sí, con los núcleos urbanos o áreas de influencia local y con las conexiones viales nacionales, departamentales y regionales.

En el entramado vial urbano de Lima Balnearios, las arterias principales son la Panamericana Sur y la Antigua Panamericana. El primer tramo actúa como puente entre Lima y el sur del país, mientras que el segundo se convierte en el puente que une los distritos de Punta Hermosa, Punta Negra y San Bartolo. Ambas rutas, por su importancia y magnitud, forman parte de la Red Vial

Nacional, y su gestión recae en el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

A través del OSITRAN, el organismo encargado de vigilar, normar, vigilar y castigar las operaciones o servicios vinculados a la utilización de los sistemas de transporte público. En el caso de la Carretera Panamericana Sur, múltiples entidades concesionarias se dedican a metamorfosear la infraestructura vial en arterias de comunicación contemporáneas y seguras, optimizando su mantenimiento y ofreciendo servicios de excelencia. Existen entidades como "Rutas de Lima", "Prointec" y "Grupo Tyspa".

En lo que respecta a la Infraestructura Vial Departamental o Regional, en el Sur de Lima, la Municipalidad Metropolitana de Lima se encarga de diversas arterias como la vía semi-expresa periurbana, conocida también como Nueva Panamericana, que une Ancón y Pucusana, cruzando los distritos de Comas, Puente Piedra, Carabaylo, Ate, Pachacámac y Lurín, entre otros. Además, compite con arterias como la Avenida Pachacútec, que serpentea por los distritos de San Juan de Miraflores, Villa María del Triunfo y Villa El Salvador, extendiéndose por más de 50 kilómetros.

Además, la Red Vial Vecinal o Rural abarca todas las arterias y caminos de los diversos distritos que integran Lima Balnearios. De acuerdo con el Manual para la Creación de Planes de Desarrollo Urbano del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, el entramado viario local tiene la misión de enriquecer el entramado urbano, integrando tanto las arterias vehiculares como las peatonales. El distrito de Punta Hermosa dispone de carreteras y/o caminos propios, que enlazan la provincia con los distritos, conectan con los núcleos urbanos y las rutas viales nacionales. Además, el municipio de Punta Negra sugiere una estrategia de Integración Vial que propone erigir una malla secundaria a las arterias transversales, compuesta por vías colectoras interdistritales en sentido Norte-Sur y viceversa para liberar las arterias expresas, y tres vías colectoras distritales en sentido Oeste- Este, con el fin de potenciar la penetración hacia el nuevo entramado urbano.

El Distrito de San Bartolo, a través de un Plan de Desarrollo Territorial y un Plan de Desarrollo Urbano, persigue un desarrollo armonioso, sostenible y articulado. Esto abarca no solo la conservación de caminos, sino que también se

compromete a ofrecer un transporte público masivo ordenado y de calidad, fomentando la creación de ciclovías y áreas exclusivas para los peatones, revitalizando así la ciudad para sus habitantes, requiriendo una transformación del sistema de transporte hacia uno más eficiente.

En los balnearios sureños de Lima, al tratarse de áreas ribereñas, se establece en el artículo 3 del capítulo II del Reglamento que deben disponer de caminos públicos a una distancia no superior a 300 metros entre sí. Para lograrlo, es imprescindible llevar a cabo una auditoría de seguridad vial, definida por el artículo 43, como el procedimiento oficial de inspección y valoración de un proyecto vial antes de su puesta en marcha o apertura al tráfico, así como durante su ciclo de vida útil. En otras palabras, es una investigación diseñada para detectar o sugerir los posibles elementos de inseguridad que impacten a los conductores, asegurando que la vía opere conforme a los estándares ideales. Por esta razón, la meta primordial es desentrañar los peligros latentes en las carreteras, las áreas circundantes al sendero y en todas las edificaciones que lo componen.

Los certificados de parámetros deben detallar la zonación, las rutas actuales y futuras del Plan Urbano local, los usos del suelo autorizados, la porción mínima de espacio libre, los retiros, zonas de riesgo o protección que podrían impactarlo, entre otros aspectos. De acuerdo con el artículo 8, los Gobiernos Locales, a través de las Municipalidades Provinciales y Distritales, tienen la potestad de impulsar, orquestar, vigilar y valorar la realización de estudios y obras de infraestructura vial en la red vial de su jurisdicción. Además, llevan a cabo todas las tareas técnicas, económicas, financieras y administrativas necesarias para impulsar el crecimiento de la infraestructura vial en su región.

En la actualidad, Lima Balnearios exhibe una red viaria de aproximadamente 44.42 kilómetros. Entrada: La luna brillaba intensamente en el cielo nocturno. Paráfrasis: La luna brillaba intensamente en el firmamento nocturno. Además de la arteria principal, la Panamericana Sur, se detectaron cuatro caminos en la región de los balnearios; sin embargo, según la normativa viaria, se planean 14 intersecciones a desnivel: 07 en la Panamericana Sur, 04 en la vía proyectada prolongación Pachacutec y 03 en la Vía Periurbana.

Según la Ley de Playas, en todas las zonas cerca de la playa, ya sea de propiedad pública o privada, debe haber al menos un camino que permita llegar a la playa sin problemas. Por lo tanto, se debe permitir que los coches lleguen a una distancia mínima de 250 metros de la orilla del mar, y desde ese punto, debe haber al menos un camino para peatones hasta la playa. También se recomienda que si los edificios en los terrenos no exceden los 1000 metros, pero la geografía del lugar dificulta llegar de forma segura a las playas desde otras zonas, ya sean públicas o privadas.



SECCIÓN 3: EL DERECHO A LA LIBERTAD DE TRÁNSITO A LAS PLAYAS

La Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre, en su octavo artículo, afirma que toda persona tiene el derecho de establecer su residencia en el territorio del Estado del cual es ciudadano, desplazarse por él sin restricciones y salir de él únicamente por decisión propia. Asimismo, la Declaración Universal de los Derechos Humanos, en su artículo 13, establece el derecho a la libertad de movimiento, señalando que toda persona tiene el derecho de desplazarse libremente, seleccionar su lugar de residencia dentro de un Estado, salir de cualquier nación, incluyendo la suya propia, y regresar a su país.

El derecho a la libre circulación, relacionado con el derecho a la libertad individual, está recogido en el artículo 2, inciso 11 de la Constitución. Este principio establece que toda persona tiene el derecho de elegir su lugar de residencia, desplazarse dentro del territorio nacional y entrar o salir del país, salvo que existan restricciones por razones de seguridad, órdenes judiciales o el cumplimiento de la normativa sobre extranjería.

En ese mismo sentido, el Tribunal Constitucional, a través de la sentencia 2876-2005-PHC/TC, determinó que el derecho de libre circulación implica el ejercicio del atributo de moverse y caminar. Esto implica la habilidad de moverse de forma autónoma de acuerdo a las propias necesidades y metas personales, tanto dentro del país como al entrar o salir del mismo, en el momento que usted lo decida. (fundamento 11).

Por esta razón, el ejercicio del derecho a la libertad de movimiento es esencial para el desarrollo pleno de la persona, ya que implica la capacidad de desplazarse por calles y áreas públicas. Sin embargo, es ampliamente reconocida la controversia sobre el uso exclusivo del espacio público que representan las playas. Esta problemática surge debido a la construcción de varios condominios junto al mar, cuyos diseños urbanísticos están enfocados en la privatización de las playas.

Por ello, en diversas ocasiones, los medios de comunicación han mostrado cómo algunos propietarios de terrenos cercanos a las playas se apoderan de la zona de playas, incluyendo la línea de alta mar, a través de la implementación de medidas que dificultan o impidan el acceso a personas que no son propietarias.

De acuerdo a la inspección realizada en el distrito de Asia, provincia de Cañete, por la Superintendencia Nacional de Bienes Estatales en el 2022, se determinó que, de las 29 playas públicas, 18 no cumplen con los respectivos accesos peatonales ni vehiculares

3.1 CAUSALES DE VULNERACIÓN DEL DERECHO A LA LIBERTAD DE TRÁNSITO

Discurso discriminatorio

Aunque el derecho a la libertad de movimiento es fundamental, no es absoluto y puede estar sujeto a restricciones. La Defensoría del Pueblo, en 2004, señala que la limitación de un derecho constitucional se refiere a la facultad concedida por la Constitución o la ley para restringir, reducir o regular su ejercicio, siempre y cuando no se afecte su núcleo esencial. En resumen, cualquier restricción debe ser razonable y no debe impedir el ejercicio del derecho, salvo que la Constitución lo disponga expresamente.

En este sentido, ninguna persona tiene la facultad de restringir la libertad de movimiento de otra, excepto en circunstancias específicas señaladas en el artículo 2, inciso 11 de la Constitución. Estas situaciones incluyen razones de salud pública, órdenes judiciales como medidas de protección para menores en casos de conflictos familiares, víctimas de delitos sexuales, la aplicación de la ley de extranjería o durante estados de emergencia. De este modo, la limitación de este derecho se justifica por motivos de orden público o para la protección de intereses superiores que deben ser preservados.

No obstante, entre los fundamentos de las personas que evitan dar acceso a las playas a los ciudadanos que no son residentes de determinadas zonas, se encuentra un discurso discriminatorio, al calificarlos de delincuentes fundamentando que dejan la playa llena de basura, además de generar disturbios, caos y desorden. Esta falta de tolerancia y convivencia armónica, conlleva a los propietarios de las viviendas a privatizar las playas, a través de la interposición de obstáculos como sogas que dividen el mar o vigilantes que se encargan de prohibir el ingreso de los veraneantes que no son locales.

Por ejemplo, en enero del presente año fue difundido por redes sociales, un video en el que se aprecia a un sujeto que se acercó a expulsar, mediante insultos, a una familia que se encontraba en el área de sombrillas de la playa El Planchón de Tacna.

De la misma, en el distrito de Pucusana, un profesor universitario fue acusado de discriminación luego de acercarse a una familia que disfrutaba de un día de relax en la playa para acusarlos de delincuentes, de causar escándalo en el vecindario y de emanar un fuerte olor a alcohol. Como estos, son diversos testimonios de familias que se han visto afectadas e impedidas de ingresar a determinadas playas por parte de vigilantes o personas que viven en los alrededores, demostrando un grave derecho a la libertad de todos los ciudadanos de poder transitar libremente por los espacios públicos.

Falta de diseño adecuado de los condominios del Sur

En párrafos anteriores hemos hecho mención de la diversa normativa que regula los procesos de habilitación en zonas ribereñas que deben ser cumplidas por las inmobiliarias para que el acceso al mar pueda ser garantizado a todos los ciudadanos. Por ejemplo, las disposiciones contenidas en la Ley de Playas es explícita al señalar que los dueños de propiedades continuas a las playas o ubicadas en áreas ribereñas tienen la responsabilidad de establecer vías de acceso a las playas.

Sin embargo, la demanda de Condominios de casas en el Sur cada año sigue en aumento, sin respetar los parámetros urbanísticos ni la ley de playas. Incluso en muchas publicidades garantizan a los vendedores que gozarán de condominios que incluyen playas privadas.

La misma situación pasa en los Clubes de playa, que alegan que la obligación de implementar un acceso a la playa, vulnera su derecho de propiedad. Asimismo, además de las construcciones propiamente dichas, los propietarios de las viviendas ubicadas en los balnearios suelen instalar sombrillas construidas con palos de bambú y esferas en las orillas de las playas, pretendiendo. Ningún ciudadano puede colocar una sombrilla en la playa y pretender que tiene derecho de preferencia sobre otra persona.

En este sentido, la normativa que protege el acceso a las playas es clara, por lo que el problema también recae en las autoridades competentes que no aseguran su debida efectividad. Se indica en la ley de playas que ninguna municipalidad o autoridad competente podrá autorizar proyectos de desarrollo urbano, construcción de complejos turísticos o urbanizaciones o conjuntos residenciales cerca a la playa, sin garantizar la existencia de una vía de acceso público. Sin embargo, los procesos de aprobación reglamentaria de todos los proyectos inmobiliarios en el Sur suelen ser pocos transparentes ya que en los hechos se evidencia una falta de incumplimiento legal.

3.2 NORMATIVA INFRINGIDA

Son muchas las normas que se violan al no permitir el ingreso a los ciudadanos a las playas, entre ellas encontramos:

Constitución Política: el artículo 73 establece que los bienes de dominio público son inalienables e imprescriptibles. Asimismo, los bienes de uso público pueden ser concedidos a particulares conforme a ley para su aprovechamiento económico.

Código Penal: Respecto a los discursos discriminatorios que propician los propietarios para no permitir el ingreso a la playa, el artículo 323 señala que el que discrimina a otra persona o grupo de personas por su diferencia racial, étnica, religiosa o sexual, será reprimido con prestación de servicios a la comunidad de treinta a sesenta jornadas.

Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre: en su octavo artículo, afirma que toda persona tiene el derecho de establecer su residencia en el territorio del Estado del cual es ciudadano, desplazarse por él sin restricciones y salir de él únicamente por decisión propia.

Ley N° 26856: Como hemos descrito en párrafos anteriores, en el Perú las playas no son privadas de acuerdo al mandato constitucional y a la Ley N° 26856 que indica que todas las playas a nivel nacional son bienes de dominio público. Además, contempla que debe existir una vía de acceso a las playas al menos cada 1000 metros para asegurar este derecho constitucional.

Sentencia N° 443/2023: El Tribunal Constitucional mediante la Sentencia N° 443/2023 en el Expediente N° 03650-2021-PHC/TC establece que cualquier estructura que limite el acceso público a las playas debe ser eliminada. De esta manera, se debe retirar las tranqueras y otras construcciones que impidan el paso a los bañistas. Por lo tanto, esta decisión impacta a clubes privados y asociaciones con instalaciones en zonas costeras quienes deberán garantizar el paso libre y general a las playas.

3.3 SANCIONES

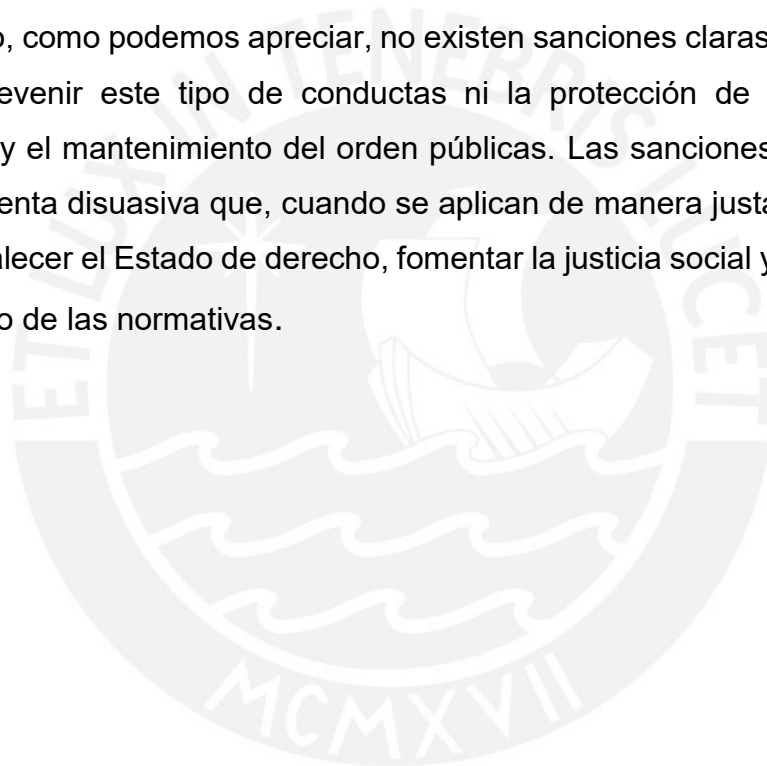
Es necesario recalcar que el ente rector encargado de supervisar las vías de acceso a las playas del litoral de la República es la Superintendencia Nacional de Bienes Estatales. En caso de determinarse infracciones a la normativa, la SBN pondrá las mismas en conocimiento de la entidad pública correspondiente y de la Contraloría General de la República, para las acciones correctivas y las sanciones que correspondan.

Asimismo, la ley de playas establece que las municipalidades son las encargadas de fiscalizar y sancionar administrativamente cuando algún club, restaurante o condominio restringe a los ciudadanos el acceso a los balnearios y rechazar los hechos de discriminación deben plantear el desmontar las sombrillas impuestas por los propietarios ya que la arena de la orilla de la playa no es propiedad de nadie.

El PDU de Lima Balnearios también establece que los gobiernos locales de los distritos que componen la provincia de Lima deberán incluir en su Régimen de Aplicación de Sanciones las infracciones relacionadas con el planeamiento urbano, dentro de un plazo máximo de 60 días calendario, contados a partir de la entrada en vigencia del presente Reglamento. A través la Ordenanza 2200-MML - Ordenanza que aprobó el Régimen de Aplicación de Sanciones Administrativas y el Cuadro de Infracciones y Sanciones Administrativas de la Municipalidad Metropolitana de Lima. Por ejemplo, por ocupar o permitir la ocupación de predios contraviniendo los parámetros urbanísticos y edificatorios aprobados en los Planes Urbanos, la multa asciende a 4UIT por cada área menor o igual a una hectárea

Por otra parte, cualquier persona que considere que se ha vulnerado su derecho a libertad de tránsito a las playas, puede interponer un recurso de Habeas Corpus, el cual es el medio adecuado para asegurar el derecho a la libertad de movimiento, ya que se ha constatado que la restricción injustificada impuesta en los accesos, impiden el libre tránsito a las playas. El TC indica que a través del procedimiento de Hábeas Corpus se puede proteger el derecho al libre desplazamiento de los ciudadanos ante limitaciones ilegales o arbitrarias para acceder a vías públicas o privadas de uso común, así como en situaciones donde se impida el acceso libre del propietario a su residencia o a cualquier propiedad bajo su control.

Sin embargo, como podemos apreciar, no existen sanciones claras ni firmes que permitan prevenir este tipo de conductas ni la protección de los derechos ciudadanos y el mantenimiento del orden públicas. Las sanciones severas son una herramienta disuasiva que, cuando se aplican de manera justa y equitativa, pueden fortalecer el Estado de derecho, fomentar la justicia social y garantizar el cumplimiento de las normativas.



CONCLUSIONES Y/O RECOMENDACIONES

Es necesario contar con un plan estratégico que sirva como instrumento orientador de gestión en los programas de construcción, rehabilitación y mejoramiento de la infraestructura vial que pueda ser coordinado con los distintos sectores. De esta manera, se podrán identificar las principales necesidades de las vías de comunicación por ejecutar y la implementación de proyectos de desarrollo con connotación productiva y de turismo.

Una planificación urbana adecuada permite gestionar de manera más efectiva los desafíos del crecimiento poblacional y el desarrollo económico, mientras se minimizan los impactos negativos sobre el medio ambiente. La regulación del uso del suelo, la protección de los espacios públicos, y la inclusión de criterios sostenibles en los proyectos de urbanización son fundamentales para crear ciudades resilientes y habitables a largo plazo.

Respecto a los discursos discriminatorios es necesario que las ordenanzas contra discriminación sean adecuadamente difundidas en las playas del sur de Lima, ya que, de acuerdo a un recorrido realizado por la Defensoría del Pueblo en el 2020, se constató que algunos distritos como Punta Negra, Pucusana y Naplo, aun no cumplen con informar a la ciudadanía las ordenanzas aprobadas sobre la prohibición de actos de discriminación.

BIBLIOGRAFÍA

Frick, D. (2014). *Una teoría del urbanismo*. Editorial Universidad del Rosario.

Wirth, L. (1938). Urbanism as a Way of Life. *American Journal of Sociology*, 44(1), 1–24. <http://www.jstor.org/stable/2768119>

Borreguero, J.L. (2018, mayo 23). El papel de la actividad urbanística en el crecimiento y desarrollo de nuestras ciudades. *Revista UNIR*. <https://www.unir.net/revista/derecho/el-papel-de-la-actividad-urbanistica-en-el-crecimiento-y-desarrollo-de-nuestras-ciudades/>

Aulestia, D., & Lana, B. (2024). *Informe urbano de América Latina y el Caribe* (76 p.). CEPAL. <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/cff9f43-7934-415b-b878-ee96be497fcc/content>

Discoli, C., & Martini, I. (2010). El crecimiento urbano no planificado y su consecuencia sobre la sustentabilidad de los servicios. *Estudios del hábitat*, (11), 69-81. Universidad Nacional de La Plata, Facultad de Arquitectura y Urbanismo.

ONU-Hábitat. (2017). *Nueva Agenda Urbana Ilustrada*. <https://onu-habitat.org/images/Publicaciones/Nueva-Agenda-Urbana-Ilustrada.pdf>

Villalobos, V. (2021). El desarrollo urbano sostenible en el bicentenario del Perú independiente: un asunto prioritario en la agenda política 2021-2026. *Themis* 80,155-192.

Congreso de la República del Perú. (2008). *Ley del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico* (D.L. N° 1088). https://www.munilosolivos.gob.pe/transparencia_mdlo/Plan_de_Developmento_Local_Concertado/ley-del-sistema-nacional-de-planeamiento-estrategico-d-l-1088.pdf

Glave, M. (2012). Ordenamiento territorial y desarrollo en el Perú: Notas conceptuales y balance de logros y limitaciones. En M. Glave, *Desarrollo rural y recursos naturales* (págs. 123-165). Lima: GRADE. Obtenido de *Desarrollo rural y recursos naturales*: <https://www.grade.org.pe/en/>

Molina, R. (15 de julio de 2021). ¿Hemos hecho regionalización en el Perú? *Ciencia Andina*. Conferencia llevada a cabo en la Universidad Pacífico, Lima, Perú. Obtenido de <http://blog.visionarios.pe/>

Gobierno del Perú. (2021). *Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2050*. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/5133337/Peru%20-%20Plan%20Estrategico%20de%20Desarrollo%20Nacional%20al%202050.pdf?v=1694719008>

Ministerio del Ambiente del Perú. (2016). *Resolución Ministerial N° 173-2016-MINAM*. <https://www.minam.gob.pe/disposiciones/resolucion-ministerial-n-173-2016-minam/>

Instituto Metropolitano de Planificación (IMP). (s.f.). *Plan de desarrollo urbano Lima Norte*. <https://portal.imp.gob.pe/planificacion/planes-de-desarrollo-urbano/pdulimanorte/>

Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento del Perú. (s.f.) *Diferencias entre POT, PAT, PDU y ZEE*. <https://eudora.vivienda.gob.pe/observatorio/CUADROS/DiferenciasPOT-PAT-PDU-ZEE.pdf>

Orrego, J. L. (2009, enero 6). *Los balnearios del sur de Lima y su historia: Introducción*. Blog personal. Pontificia Universidad Católica del Perú. <http://blog.pucp.edu.pe/blog/juanluisorrego/2009/01/06/los-balnearios-del-sur-de-lima-y-su-historia-introduccion/>

Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento. (2019). *Reglamento Nacional de Edificaciones (RNE)*. Urbanistas Perú. <https://www.urbanistasperu.org/rne/pdf/Reglamento%20Nacional%20de%20Edificaciones.pdf>

Superintendencia Nacional de Bienes Estatales. (2023, 6 de diciembre). SBN supervisó el libre acceso a playas en el distrito de Asia. *Gobierno del Perú*. <https://www.gob.pe/institucion/sbn/noticias/644173-sbn-superviso-el-libre-acceso-a-playas-en-el-distrito-de-asia>

Defensoría del Pueblo. (2021, agosto 17). *Ordenanzas contra discriminación no son adecuadamente difundidas en playas del sur de Lima*. Defensoría del Pueblo.

PROVÍAS DES. (n.d.). *Proyecto de normas* [PDF]. PROVÍAS DES. <https://www.proviasdes.gob.pe/Normas/Proyecto.pdf>

Municipalidad Provincial de Punta Negra. (2022). *Plan Estratégico Anual de Ejecución Urbano* [PDF]. Municipalidad Provincial de Punta Negra. <https://www.munipuntanegra.gob.pe/transparencia/2022/PEAEU.pdf>

Gobierno del Perú. (2022). *Plan de desarrollo local concertado 2022 - 2030* [PDF]. Gobierno del Perú. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2941982/PDLC%202022%20-%202030.pdf.pdf>

Rutas de Lima. (n.d.). *Mantenimiento*. Rutas de Lima. <https://rutasdelima.pe/mantenimiento/>

Plan Maestro de Transporte Urbano para el Área Metropolitana de Lima y Callao en la República del Perú

Jurado Nacional de Elecciones (JNE). (n.d.). *[Título del documento]* [PDF]. Jurado Nacional de Elecciones (JNE). <https://declara.jne.gob.pe/ASSETS/PLANGOBIERNO/FILEPLANGOBIERNO/12677.pdf>

Urbanistas Perú. (n.d.). *Reglamento Nacional de Edificaciones* [PDF]. Urbanistas Perú. <https://www.urbanistasperu.org/rne/pdf/Reglamento%20Nacional%20de%20Edificaciones.pdf>

Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN). (n.d.). *Ley N° 27181: Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre* [PDF]. Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías