



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

**TESIS**

**EL USO DE TRANQUERAS Y SU REPERCUSIÓN  
EN LA LIBERTAD DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD  
DE TRUJILLO**

**PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADO**

**Autor:**

**Bach. Carbajal Alor Wilfredo Omar**

**[Orcid.org/0000-0002-4413-2705](https://orcid.org/0000-0002-4413-2705)**

**Asesor:**

**Dra. Ángela Katherine Uchofen Urbina**

**[Orcid.org/0000-0002-8072-760X](https://orcid.org/0000-0002-8072-760X)**

**Línea de Investigación:**

**Ciencias Jurídicas**

**Pimentel – Perú**

**2021**

**Aprobación del Jurado:**



---

**DR. ROBINSON BARRIO DE MENDOZA VASQUEZ**  
**PRESIDENTE**



---

**DRA. ELIANA MARITZA BARTURÉN**  
**MONDRAGÓN**  
**SECRETARIA**



---

**MG. YANNINA JANNETT INOÑAN MUJICA**  
**VOCAL**

## **Dedicatoria**

La tesis es un trabajo arduo que significo mucho esfuerzo y dedicación, sólo con inteligencia y salud pude lograr este objetivo, y eso fue gracias a Dios quien con su misericordia me permitió alcanzar esto que hoy con orgullo puedo disfrutar.

El ejemplo de muchos profesionales que vienen ejerciendo con ética y responsabilidad fue mi motivación para luchar ante la diversidad de obstáculos que en el camino se me presentaron; por aquellos profesionales que aún hacen y permiten una sociedad más justa.

## **Agradecimiento**

El agradecimiento es especial y con gran estima a todas aquellas personas que de alguna manera supieron guiarme y apoyarme en esta formación profesional.

Gracias también a todos quienes siempre tuvieron un consejo y confianza en mi persona.

Gracias a mi familia quienes fueron los primeros en confiar en este sueño, proyecto y ahora realidad; a quienes hoy prometo ejercer con respeto y contribuir por una sociedad justa.

A todas las personas quienes han sentido vulnerado algún derecho y han salido a reclamar, porque ellos han sido mi fuente de inspiración para no quedarnos callados ante la injusticia.

## **Resumen**

El crecimiento desproporcionado de la población Trujillana va de la mano con la delincuencia la cual se ha vuelto el problema más importante y recurrente contra el que se debe lidiar; este exceso migratorio ha desembocado en hacinamiento y sobrepoblación, lo que constituye un factor determinante para la delincuencia, convirtiéndose en una alarma la seguridad ciudadanía. Es así que, la medida de defensa más idónea es el uso de tranqueras y rejas que impedían el paso a ciertas urbanizaciones y distritos con la finalidad de evitar los robos con apoyo vehicular.

Esta medida ayudo a reducir las agresiones y robos sin embargo rápidamente sufrió de severas deficiencias, por cuanto se afecta con ello una serie de derechos constitucionales, esto por cuanto se viene utilizando estas tranqueras en su mayoría sin los permisos y licencias de funcionamiento, además de incumplir con los requisitos que deben prestar para garantizar los derechos.

Palabra clave: estado democrático, seguridad ciudadana, libertad de tránsito, derechos fundamentales

## **Abstract**

The disproportionate growth of the Trujillana population goes hand in hand with the delinquency that has once again become the most important and recurrent problem that must be dealt with; This migratory excess has led to overcrowding and overpopulation, which is a determining factor for crime, becoming an alarm for citizen security. Thus, the most appropriate defense measure is the use of gates and bars that prevents the passage to certain developments and districts in order to prevent thefts with vehicular support.

This measure helped to reduce the aggressions and robberies however, quickly suffered from severe deficiencies, as it is affected with it, a series of constitutional rights, this at least comes to use these gates mostly without permits and operating licenses, in addition to not complying with the requirements that must be provided to guarantee the rights.

Keyword: democratic state, citizen security, freedom of transit, fundamental rights

## Índice

<i>Dedicatoria</i> .....	<i>iii</i>
<i>Agradecimiento</i> .....	<i>iv</i>
<i>Resumen</i> .....	<i>v</i>
<b>I. INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>9</b>
1.1. <i>Realidad Problemática</i> .....	9
1.2. <i>Antecedentes de estudio</i> .....	12
1.3. <i>Teorías relacionadas al tema</i> .....	22
1.3.1. <i>La libertad de tránsito</i> .....	23
1.3.2. <i>El uso de tranqueras</i> .....	29
1.3.3. <i>Efectos generados por el uso de tranqueras para residentes y no residentes</i> .....	34
1.3.4. <i>Legislación Nacional</i> .....	41
1.3.5. <i>Legislación comparada</i> .....	41
1.4. <i>Formulación del Problema</i> .....	43
1.5. <i>Justificación e importancia del estudio</i> .....	43
1.6. <i>Hipótesis</i> .....	44
1.7. <i>Objetivos</i> .....	44
1.7.1. <i>Objetivo General</i> .....	44
1.7.2. <i>Objetivos Específicos</i> .....	44
<b>II. MATERIAL Y MÉTODOS</b> .....	<b>45</b>
2.1. <i>Tipo y diseño de la investigación</i> .....	45
2.2. <i>Población y Muestra</i> .....	45
2.3. <i>Variables y operacionalización</i> .....	45
2.3.1. <i>Variables</i> .....	45
2.3.2. <i>Operacionalización</i> .....	46
2.4. <i>Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad</i> . 46	
2.4.1. <i>Técnicas e instrumentos de recolección de datos</i> .....	46
2.4.2. <i>Validez y confiabilidad</i> .....	47
2.5. <i>Procedimiento de análisis de datos</i> .....	47
2.6. <i>Criterios éticos</i> .....	47
2.7. <i>Criterios de rigor científico</i> .....	48

III.	RESULTADOS.....	49
3.1.	Resultados en tablas y figuras.....	49
3.2.	Discusión de resultados.....	61
IV.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	63
4.1.	Conclusiones.....	63
4.2.	Recomendaciones .....	65
	REFERENCIAS .....	66
	ANEXOS .....	70



## **I. INTRODUCCIÓN**

### **1.1. Realidad Problemática**

#### **Internacional**

La inseguridad es una realidad innegable en diversos países del mundo, tal es que en Ecuador la inseguridad se ha convertido en la principal ventaja de las inmobiliarias quienes ofrecen diferentes estilos de vivienda, utilizando un modelo de urbanismo cerrado, esto es la instalación de rejas en las zonas urbanas con la idea de garantizar el no ingreso de la delincuencia a estas zonas. Sin embargo, esta es una realidad que no solo se vive en las nuevas urbanizaciones, sino que ya viene siendo aplicado este tipo de barreras en otros lugares de residencia, parques, veredas, calles y avenidas, donde debería respetarse el acceso a todas las personas sin restricción alguna (Armijos, 2014).

El mismo autor comenta que, la inseguridad que enfrentan los ciudadanos ha conllevado a que en diversas ciudades se tomen medidas para de alguna manera garantizar su seguridad e integridad. Así es que, en países como Francia, específicamente en la ciudad de Marsella se vienen generando proyectos inmobiliarios que han convertido a estas zonas como ciudades cerradas.

También en el año 2006 se ha visualizado este tipo de situaciones en lugares como Culiacán de México, que se caracteriza por ser una ciudad que ha sido poblada desmedidamente, lo que ha llevado a que la inseguridad se incremente y pues, esto ha conllevado a que una de sus ciudades como Primavera donde hay mayor población sea considerada como la ciudad cerrada porque los habitantes han tomado medidas para garantizar su seguridad (Andino, 200).

#### **Nacional**

El uso de tranqueras en las urbanizaciones y vías públicas pretender alcanzar seguridad para los habitantes. Sin embargo, esta es una realidad

muy cuestionable, además de que estas instalaciones inclusive no cuentan con los permisos y normativas administrativas. El incremento de las medidas y elementos de seguridad se ha visto desmedido en los últimos tiempos debido al aumento de la criminalidad. Pues, ello es una situación que ha generado la afectación del derecho a la libertad de tránsito.

El Tribunal Constitucional ha reconocido la libertad de tránsito como un derecho de locomoción, constituido como un derecho con amplios atributos. La realidad peruana evidencia una realidad compuesta por espacios, cuales padecen de una escasa protección por la falta de mecanismos idóneos para garantizar ello. Es por ello que, se han tomado medidas para buscar asegurar esa seguridad, pero estos elementos utilizados afectan la libertad de tránsito de peatones y vehicular. El uso de rejas en los espacios públicos es inconstitucional, pues la instalación de estas afecta de manera directa el derecho al libre de tránsito (Fuentes, 2019).

En otras palabras, los sistemas de control que se están implementando en las vías de tránsito vienen afectando severamente la libertad de tránsito y esta afectación se constituye como una clara afectación de lo que vienen haciendo con el sistema de enrejado a las vías públicas. Pues, la instalación de este tipo de enrejados no es razonable ni equitativa, puesto que no forma parte de ningún sistema de vigilancia o de seguridad. Así también es necesario mencionar que parte de estas instalaciones han encontrado su constitucionalidad y legalidad aplicando el principio de proporcionalidad, pues para ello deben cumplir con ciertos requisitos en respeto del principio de ponderación.

### **Local**

Es conocido que a través de los años transcurridos recientemente el crecimiento de Trujillo ha sufrido de un crecimiento considerable. El

avance de la ciudad se manifiesta a través de las obras, la economía, el turismo y otros factores lo cual lo hace una ciudad ideal para la migración. El desarrollo va acompañado del crecimiento de la población algo lo cual se ha dado de manera abrumante en los últimos años. Este exceso migratorio ha desembocado en hacinamiento y sobrepoblación, lo cual genera necesidad. Ésta constituye un factor determinante para la delincuencia.

El crecimiento desproporcionado de la población Trujillana va de la mano con la delincuencia, la cual se ha vuelto el problema más importante y recurrente contra el que se debe lidiar. Tal es la dimensión del mismo que se ha vuelto casi imposible resguardar a la totalidad de la población debido a la falta de efectivos del orden.

La principal medida de defensa la cual adoptaron los ciudadanos fue el uso de tranqueras y rejas que impedían el paso a ciertas urbanizaciones y distritos con la finalidad de evitar los robos con apoyo vehicular. Esta medida ayudo a reducir las agresiones y robos sin embargo rápidamente sufrió de severas deficiencias. El primer lugar muchas de estas tranqueras no contaban con la supervisión necesaria debido a la falta de coordinación entre los vecinos por lo que se generaban distintos problemas. Algunas tranqueras simplemente permanecían cerradas todo el día impidiendo el paso de los mismos vecinos a sus hogares o les obligaba a tomar una ruta más larga de la habitual para poder entrar en sus urbanizaciones o distritos.

En otras ocasiones se recurría a un vecino cercano para q sea el portador de una llave la cual permitía abrir y cerrar la tranquera, pero este “vecino” no siempre estaba a disponibilidad, entonces se generaba el mismo problema: Los mismos ciudadanos no podían llegar a sus hogares debido al mismo obstáculo que ellos habían acordado instalar. Esta medida empezó a tomarse de manera recurrente en todo Trujillo lo cual origino un cierre de calles masivo sobre todo a nivel de urbanizaciones. Esto más

que a los vecinos, que conocían la situación y por ende la instalación de la tranquera, afectaba al ciudadano promedio el cual deseaba transitar libremente por las calles sin tener alguna restricción ni distinción por no pertenecer a una u otra zona urbana.

Eventualmente los afectados empezaron a tomar medidas judiciales alegando que en ningún lugar de la ley se especificaba que estaba permitido cerrar el tránsito de ciertas calles afectando a la ciudadanía.

Por otro lado, los ciudadanos que decidieron hacer uso de tranqueras o rejas se amparaban en el hecho que necesitaban tomar medidas en contra de la delincuencia y el uso de una restricción de entrada a la zona urbana era de utilidad para los vecinos. Esta escaramuza judicial tomaba lugar debido a que en ningún lugar hay una legislación especial al respecto, sin embargo, no se puede prohibir el uso de tranqueras debido a que responden a un problema social, recurrente y trascendental (Villanueva, 2018).

El derecho a la integridad física y moral e incluso a la vida, son derechos que se podrían ver vulnerado en el caso de un robo o atentado en contra de la vida del ciudadano promedio, y por otro lado, se tiene el derecho a la locomoción o libre tránsito el cual se ve limitado y afectado por el uso de obstáculos o tranqueras. Ambos son derechos constitucionales los cuales poseen una importancia relevante sin embargo hasta el momento y en vista de la envergadura social que este hecho acarrea la administración pública no ha tomado medidas para solucionar este problema.

## **1.2. Antecedentes de estudio**

### **Internacionales**

Navarro (2019) en su artículo titulado “Calles enrejadas: juntas vecinales y controversias en los espacios públicos de Salamanca, distrito de Ate (Lima)”. Presentado para la Revista Discursos del Sur. Se planteó como

objetivo entender la implementación y el correcto mantenimiento de las rejas en la urbanización del citado Distrito de Ate. Esta investigación se basó en estudio sociológico, con enfoque cualitativo. Para la recolección de información se utilizó como instrumento la entrevista, misma que fue realizada a 19 personas, entre estas dirigentes, exdirigentes de las juntas vecinales, vecino e integrantes del CODISEC del Distrito antes mencionado. Así el autor concluyó que la Ley N° 27933, la misma que crea el Sistema de Seguridad Ciudadana y el Consejo Nacional, y los comités regionales y distritales de seguridad ciudadana, y cuyo objeto es que cuando se refiere a una junta vecinal sea el nexo entre el ciudadano y las autoridades, ello en aras de la lucha contra la erradicación de la inseguridad ciudadana. De esta forma, las políticas de seguridad y las medidas creadas por el Gobierno han enrolado parcialmente a los vecinos de Salamanca. No obstante, al no existir un seguimiento conjunto de las autoridades correspondientes, estas juntas vecinales han optado por encontrar otras soluciones, como es el caso de la implementación de rejas en sus urbanizaciones. Entonces, se puede observar en las calles y espacios públicos de Salamanca la gran cantidad de rejas y tranqueras que han sido instaladas y, esto es en argumento de la ausencia de autoridad.

Paula (2018) en su investigación sobre Exclusiones del espacio público de los habitantes de la calle en la ciudad de Buenos Aires, la misma en la que se propuso analizar acerca de las formas por las que un grupo de habitantes de la población de dicha ciudad es que se ve excluida del espacio público, mediante acciones directas e indirectas de la administración de tal lugar. La metodología para esta investigación incluyó el enfoque cualitativo y como instrumento se tuvo la entrevista, la cual fue aplicada a un determinado número de habitante de la Ciudad de Buenos Aires. En tanto, se concluyó que dicha problemática responde a una reorganización de la ciudad y al control y vigilancia. Así, la instalación de cámaras de seguridad, la contratación de personal de vigilancia privada,

la implementación de rejas en las plazas, monumentos, y en los parques, etc., todo ello que en cierta medida evita u obstaculiza el pase de cierto grupo de la población, forma parte de un sistema de seguridad adoptado por la propia ciudadanía. No obstante dichas medidas afectan sobre todo a los habitantes más vulnerables, que desarrollan sentimientos de expulsión, rechazo y estigmatización; además se fomenta la discriminación.

Carmona (2017) en su investigación sobre Consecuencias socio-espaciales de la segregación residencial en la ciudad de México, cuyo propósito fue analizar teórica y críticamente las consecuencias socio espaciales de tal fenómeno para ahondar cómo bien siendo su desarrollo en la vida diaria de la ciudadanía mexicana. Esta investigación fue realizada en base a un estudio teórico-crítico. Se llegó a concluir respecto a la segregación residencial que, la estratificación urbana solo desencadena una estratificación de clases sociales, distanciamiento social en las mismas y por supuesto una desigualdad económica. Además, este fenómeno llamado segregación socio espacial, manifiesta un debilitamiento de la capacidad de la ciudad para crear nuevas maneras de integración sociocultural y provoca una disminución del orden reglamentario urbano. Por lo que, se deduce que dicha problemática tienen estrecha vinculación con los distintos ámbitos de la población. En tanto, habría que vislumbrar el futuro de la sociedad y las ciudades frente al constante desarrollo de dicha problemática. Por otro lado, la autora manifiesta, a su vez que, pese a que las urbanizaciones cerradas no garantizan el sentido de comunidad, al menos tienden a contribuir a la conformación de barrios y el sentimiento de pertenencia con tal lugar. Además, estas medidas generan seguridad a los habitantes.

Vega (2017) en su artículo “La desigualdad invisible: el uso cotidiano de los espacios públicos en la Lima del siglo XXI”, presentado a la Revista Territorios de la Universidad del Rosario de Colombia. Se planteó como

objetivo fundamental que la forma cotidiana de vida en los diferentes espacios de naturaleza pública de Lima resalta las grandes desigualdades sociales que existen. De esta forma, concluyó que frente a los constantes peligros de robo y asaltos a mano armada a los que las viviendas se ven expuestas debido al libre movimiento que tienen los transeúntes es que los moradores optaron por difundir en diversos lugares, urbanizaciones, condominios, incluso en aquellos lugares que se iniciaron como invasiones, inclusive en zonas que originalmente fueron barrios populares producto de invasiones; el hecho de implementar herramientas que enrejan sus residencias, tomando casi el control absoluto de determinando espacio, pues, ellos mismos deciden quién tiene acceso o no a entrar. Hoy en día, estamos entonces frente a prácticas ya comunes, actualmente el uso de rejas u otro parecido en residencias o condominios es habitual. Los residentes de aquellos lugares consideran legítimo el obstaculizar el acceso a su residencia, calles parques; independientemente de las políticas públicas, ellos argumentan que todo es por la seguridad de todos. De tal forma que transeúntes desconocidos son mirados con total desconfianza.

### **Nacionales**

Avendaño (2020) en su tesis sobre La seguridad ciudadana como bien jurídicamente protegido y el derecho al libre tránsito, Carabayllo 2018, se planteó como objetivo determinar cómo la seguridad ciudadana afecta el derecho al libre tránsito de dicho Distrito y durante el periodo antes estimado. Esta investigación tuvo por metodología un enfoque cualitativo de tipo descriptivo, observacional y no experimental. Para la recopilación de datos se usó la técnica de la entrevista y como instrumento la guía de entrevista, misma que fue efectuada a cuatro especialistas en materia de Derecho Constitucional, tres en Derecho Penal y 3 funcionarios públicos, haciendo una muestra total de 10 personas. Se arribó como conclusión que, los habitantes de dicho distrito vienen desarrollando la labor del

Estado a fin de sosegar el fenómeno de la delincuencia, a través de la instalación de tranqueras y otros elementos de seguridad en las vías públicas. De manera que, la falta de interés por parte del Gobierno a encontrarle una solución a este problema. Y ello ha conllevado a una privatización de la vías públicas que terminan por afectar a derechos de terceros, impidiéndoles circular libremente.

Zarate (2020) realizó un estudio a través del cual ha investigado acerca de la libertad de tránsito y la seguridad ciudadana, mediante el cual buscó determinar de qué manera la instalación de tranqueras en los espacios públicos incide en la seguridad ciudadana. Es una investigación básica descriptiva, cuya técnica de estudio fue el fichaje y el análisis documental. Los resultados del estudio han evidenciado que, la delincuencia ha ido en aumento invadiendo espacios públicos. En esta investigación se ha resaltado que la limitación que se haga al derecho al libre tránsito debe ser proporcional, pues esta debe ser necesario. Concluye que, no existe normatividad que regule acerca del uso de tranqueras o rejas, las cuales vienen obstaculizando las vías públicas, ya que se limita la transitabilidad de las personas. Finalmente manifiesta que, es muy necesario que se regularice una formalización de mecanismos que puedan formalizarse aquellas instalaciones de rejas informales.

Huamán (2020) en su tesis titulada “Análisis jurisprudencial sobre el Derecho a la libertad de tránsito y el respeto al espacio público en el Perú”, presentada a la Universidad Nacional Federico Villareal para optar el grado académico de Maestría en Derecho Constitucional. Se planteó objetivo determinar como el análisis jurisprudencial sobre el derecho a la libertad de tránsito influye en el respeto al espacio público en el Perú. De esta forma ha concluido que el derecho a la libertad de tránsito además de proteger el derecho de la persona al libre tránsito, también ampara el derecho a un espacio público, del que todos gocen sin discriminación o restricción alguna de un particular o autoridad pública; salvo la ley o la



constitución regulen lo contrario. El autor comentó que, sobre la inconstitucionalidad de las rejas, el Tribunal Constitucional manifestó que los usos de estas herramientas no deben ser entendidas como tal, toda vez que no se configure como un óbice para el ejercicio del derecho al libre tránsito, de tal manera que puede llegar a configurarse una limitación razonable y proporcional, la misma que obligatoriamente debe estar debidamente justificada por su hecho de origen. En tanto que, para el derecho a la libertad de tránsito y el derecho a los espacios públicos, el Tribunal Constitucional en consideración de la seguridad ciudadana, ha planteado dos restricciones: la razonabilidad y proporcionalidad, las mismas que resultan insuficientes para la protección de tales derechos frente a los privados, ya que, a menudo contemplan la idea que la mejor solución para combatir la delincuencia es instalar ciertos obstáculos (rejas, tranqueras) en las vías públicas, en lugar de las políticas públicas que sí son los medio idóneos para este problema social.

Fuentes (2019) en su tesis “Implementación de un marco normativo que regule el uso y edificación de los elementos de seguridad y su incidencia en la libertad de tránsito en el Distrito de José Leonardo Ortiz-Provincia Chiclayo”, presentada a la Universidad Santo Toribio de Mogrovejo para optar el título de abogado. El propósito consistió en diseñar un reglamento de naturaleza jurídica que permita reglamente la utilización de elementos de seguridad, en el distrito de José Leonardo Ortiz provincia de Chiclayo con el propósito de no transgredir el derecho a la libertad de tránsito. De esta manera, a falta de una reglamentación de los elementos de seguridad en el distrito de JLO, es notoria la ausencia de protección, toda vez que no existe un dispositivo idóneo que garantice la defensa del derecho fundamental la libertad de tránsito, sin olvidar la seguridad ciudadana. Frente a ello se propone la creación de una Ordenanza Municipal que salvaguarde tanto la libertad de tránsito y como la seguridad ciudadana; la cual implemente lineamientos para el otorgamiento de autorización de dichos elementos de seguridad (rejas,

plumas levadizas, casetas de seguridad), entre ellos, las consecuencias en el tránsito vehicular y peatonal generada por la interferencia solicitada; las consecuencias comerciales; no se autorizará el uso de estos elementos en vías nacionales, expresa, arteriales o colectoras.

Caytano (2018) realizó una tesis acerca de Seguridad ciudadana y la defensa de la persona humana en la Comisaría de Santa Elizabeth Distrito San Juan de Lurigancho-2018, cuyo objetivo fue establecer cuál es la relación existente entre ambas variables. Esta investigación utilizó el método deductivo, con enfoque cuantitativo, de tipo descriptivo y de diseño transaccional, correlacional y no experimental. Para la recopilación de información se usó la técnica de la encuesta y como instrumento se tuvo el cuestionario, el cual fue aplicado a una muestra de 05 sub oficiales de temas jurídicos. Los resultados a los que se arribaron fueron que, ambas variables presentan una correlación positiva muy fuerte un nivel de significancia de  $(000 < 0,05)$ . En tanto, se concluyó que, la seguridad ciudadana y la defensa de la persona humana guardan una relación directa.

Arce (2018) en su tesis “Derecho a la seguridad ciudadana y a la libertad de tránsito Distrito de La Molina 2017” presentada a la Universidad Peruana de los Andes para optar el título profesional de abogado. Se planteó como objetivo principal medir la relación existente entre las normas emitidas por la municipalidad de La Molina en materia de seguridad con el derecho a la libertad de tránsito. De tal forma que llegó a concluir que no se evidencia una correlación lineal inversa entre las normas emitidas por la Municipalidad del Distrito de La Molina, respecto a la seguridad ciudadana, y el derecho a la libertad de tránsito, en el periodo de enero 2015 y mayo 2017, cuyo nivel de significancia de 0,05. De tal manera que las normas emitidas no han considerado el derecho a la libertad de tránsito y por ende tampoco han previsto su protección absoluta. Entre tanto, el autor también señaló que no es posible admitir un

cierre total de los espacios públicos, toda vez que, ello sí estaría transgrediendo el derecho al libre tránsito. De esta forma, además debería preverse que los obstáculos que se instalan en los espacios públicos no representen un impedimento respecto al ejercicio de tal derecho, sólo una razonable y proporcional limitación. Lo que implica que tal limite debe estar debidamente justificado, todo en medida de proteger los intereses de los ciudadanos.

Loa (2018) investigó acerca de la privatización de los espacios públicos y el enrejado de los parques, a través del cual buscó realizar un análisis acerca de cómo se ha venido incrementando este tipo de estructuras que impiden la circulación libre de las personas. Es una investigación cualitativa documental. Los resultados del estudio han permitido evidenciar que este tipo de estructuras son instaladas sin autorización, por lo que se consideran informales y por lo tanto ello conlleva a una afectación de un derecho fundamental como lo es el derecho a la libertad. Concluye que el uso de este tipo de estructuras es una necesidad ante el alto índice delincencial que se vivenció en los últimos tiempos, teniendo que es considerado una necesidad para evitar el ingreso de delincuentes a las viviendas. Sin embargo, esta es una situación que ha ido descontrolándose, puesto que se está circulando y prohibiendo el acceso a espacios públicos, ello porque las calles son precisamente espacios que corresponde a todas las personas sin excepción alguna. Pues bien, esta situación ha resultado ser un tema controversial que aún hay municipalidades quienes no autorizan este tipo de instalaciones, lo que ha llevado que muchas urbanizaciones los instales de forma informal, o que municipalidades brinden la autorización sin previamente evaluar las condiciones, ya que estas instalaciones impiden el libre tránsito pudiendo poner en peligro muchas veces a las personas que viven dentro de la misma urbanización, ya que ha ocasiones donde las rejas se encuentran cerradas sin vigilancia o personal que permita la salida o ingreso de manera inmediata, dejando de lado también la posibilidad de un acceso

rápido de personal de auxilio ante una emergencia como incendios, entre otros.

Vargas (2017) en su tesis denominada “La libertad de tránsito y la existencia de límites a su ejercicio. Exp. nº 3482-2005-phc/TC. Caso: Brain Delgado contra Junta de vecinos del parque Malpica”, presentada a la Universidad Científica del Perú para optar el título profesional de abogado. Se planteó como objetivo determinar si los sistemas de control y vigilancia a través rejas instaladas en vías públicas afectan el derecho a la libertad de tránsito. De esta forma ha concluido que a decir verdad el sistema de seguridad de enrejado y vigilancia no es inconstitucional, mucho más si su instalación necesita de una licencia municipal y su uso sea para salvaguardar la vida e integridad de los moradores que lo soliciten, sobre todo en los casos de inseguridad ciudadana y la creciente delincuencia que amenaza cada día a la sociedad. De tal forma que, en estos casos, se puede decir que la instalación de este sistema de protección no restringirá el derecho alguno, siempre que facilite el tránsito a todo ciudadano que necesite pasar por tal lugar. De otro lado, para determinar la legalidad de este sistema, es necesario, además de cumplir con todos los requisitos administrativos que se piden, acudir a la técnica de la ponderación. Sólo en base a esta se podrá tener un claro concepto de sí con dicho sistema se vulnera o no el derecho a la libertad de tránsito.

Rangel (2016) en su tesis sobre Derecho al libre tránsito de los ciudadanos frente al cercamiento de las calles en zonas urbanas, tuvo por objetivo determinar cuáles son los fundamentos jurídicos que justifican este derecho de los ciudadanos ante el cercamiento de las calles en las zonas urbanas. En esta investigación se empleó una metodología que adopto un estudio de tipo sustantivo, explicativo y descriptivo. El instrumento aplicado para la recolección de dato fue la entrevista, aplicada a una muestra conformada por siete profesionales de derecho.

Se arribó a la conclusión de que, se está vulnerando el derecho a la libertad de tránsito; limitándose el acceso al libre tránsito y por lo mismo el ejercicio de este derecho. De esta manera, el autor, considerando el interés y deber del Estado en la protección y seguridad de los ciudadanos, propone la creación de una ley que se ocupe de regular a las municipalidades el otorgamiento indebido de permisos para la instalación de cercos en las calles. No obstante, la aprobación de estas medidas en casos excepcionales respondería solo casos debidamente justificados que implicarían consecutivamente el desarrollo de medidas adecuadas y necesarias para el fin que se persigue, esto es la seguridad ciudadana.

Aramayo (2016) en su tesis titulada “Análisis jurídico del juicio valorativo realizado por el tribunal constitucional respecto al conflicto de derechos generado por las medidas de seguridad ciudadana (reja) en las urbanizaciones y el libre tránsito en Arequipa 2016”, presentada a la Universidad Nacional de San Agustín de Arequipa para optar el grado de Magíster. Se planteó como objetivo estudiar sobre el juicio valorativo que tiene el Tribunal Constitucional sobre los precedentes vinculantes expedidos, de los cuales se infiere que los ciudadanos están facultados para instalar los mecanismos de seguridad que consideren necesarios para su protección, dándoles así la ventaja de decidir quién ingresa o quién transita por determinado espacio público. Así, la autora ha concluido que el derecho a la libertad de tránsito y la libre circulación por el territorio nacional tienen una estrecha relación y sus restricciones están contempladas por la Constitución, el artículo 2° inciso 11 y sus excepciones en el artículo 137° de la misma. Sin embargo, hoy en día es muy común ver que la libre circulación viene siendo vulnerada por en su mayoría por los particulares, con justificaciones como las de estar ejerciendo el derecho de propiedad y que las municipalidades lo autorizan tácitamente, lo que conlleva a la instalación de diversas formas de obstáculos y creación de pretextos para no permitir el libre tránsito de las personas. Además, la autora señala que las rejas solo causan separación

social, toda vez que, las urbanizaciones cerradas son vistas como una división y construcción de barreras y más aún con la instalación de seguridad privada solo hacen más profundos los estratos sociales.

### **Locales**

Vásquez (2018) en su tesis “Conflicto entre la libertad de tránsito y la seguridad ciudadana: Las Casuarinas y Pamplona Alta”, presentada a la Universidad César Vallejo a fin de titularse como Abogada. Se planteó el objetivo estudiar de qué forma viene produciéndose las afectaciones que ha generado los derechos fundamentales, como es el derecho a la libertad de tránsito y la seguridad ciudadana de Casuarinas y Pamplona Alta. Partiendo de la consideración de que el motivo de las rejas en los espacios públicos se vincula a diversos problemas sociales, entre ellos los más comunes son la violencia urbana y la inseguridad. De esta manera las rejas denotan una solución desesperada de parte de los ciudadanos, basándose en su derecho a la seguridad ciudadana y en la no atención del Estado respecto a su función de garantizar y salvaguardar tal derecho. No obstante, independientemente de las buenas intenciones de los ciudadanos por adoptar medidas que los protejan, es necesario tener en cuenta que una situación como esta no solo importa las causas del problema, sino que, además, hay que considerar las consecuencias y posibles efectos que ello acarree. Así la autora llegó a concluir que los pobladores de las Casuarinas han tomado por sus riendas y han hecho propia la obligación del Estado de combatir la delincuencia; y en razón de ello han construido un muro de concreto que divide las Casuarinas de Pamplona Alta. Ello ha hecho que el derecho de circular libremente y sin restricción alguna de estos pobladores se vea afectado. Además, se ha identificado que la falta de razonabilidad de esta medida limitativa afecta contundentemente la convivencia armoniosa de ambas residencias. Si bien es cierto, la ley regula ciertas justificaciones para en estos casos adoptar ciertas medidas limitativas al derecho de tránsito, se verifica que

de la medida adoptada por las Casuarinas no existe razonabilidad que lo sustente, ya que ello implica que los actos que los ciudadanos ejecuten frente a este tipo de circunstancias (delincuencia), deben tener el buen visto de la sociedad, y eso no sucede con los pobladores de Pamplona Alta, pues, ello solo ha generado una división social.

Villanueva (2018) ha realizado un estudio acerca de la vulneración de derechos fundamentales de la persona y la informalidad edificatoria de los espacios públicos, estudio que fue realizado con el propósito de determinar en qué medida se afecta los derechos fundamentales. Es un estudio no experimental, de diseño correlacional de corte transversal. El autor aplicó un cuestionario, cuya muestra estuvo conformada por 30 abogados internos. Los resultados han puesto en evidencia el severo problema que ha generado el crecimiento urbano, pues este ha traído consigo también una serie de medidas tomadas por estas personas, quienes anhelan vivir de forma ordenada, pero ello ha generado consecuencias negativas, pues vienen haciendo instalaciones para poder vivir en un lugar seguro. Sin embargo, esta situación se concibe como marginalidad y desigualdad social, pues este tipo de enrejados afecta derechos fundamentales como la igualdad, la libertad y el acceso a espacios públicos.

### **1.3. Teorías relacionadas al tema**

#### **1.3.1. La libertad de tránsito**

##### **1.3.1.1. Los derechos fundamentales**

Los derechos fundamentales son entendidos como un conjunto de la normatividad y los diferentes fundamentos de la misma naturaleza, los cuales presentan una descripción de la interpretación de su significado, estos también se les denomina derechos subjetivos por poseer propiedades específicas cabe indicar que dichas propiedades están presentes en otros tipos de derechos subjetivos (López, Pérez y Ordoñez, 2018).

Cada uno de estos derechos presenta un valor especial en la persona humana, de modo que la orientación teológica de esta es o está enfocado únicamente a prevalecer al ser humano. Cabe señalar que el derecho fundamental puede ser subjetivo siempre y cuando estos derechos sean establecidos por una disposición a la cual pertenecen.

Como forma lingüística se habla que es más precisa, debido a las razones que según Peces define que es mucho más clara la conceptualización de los derechos humanos, que además abarca la dos dimensiones iusnaturalista y positivista, además que los derechos fundamentales denotan un carácter moral y jurídico básica. No obstante, algunos juristas atribuyen al derecho fundamental como conocimiento constitucional o legal. Asimismo, se indica que cuando se refiere a la proximidad respecto a los derechos humanos, rescatando su ambigüedad, permitiendo así el uso de los derechos fundamentales como imprescindibles en su dimensión ética, teniendo cuidados de que cuando se abusa constitucionalmente de este se podría generar arbitrariedades.

Es preciso mencionar que los derechos fundamentales no son absolutos, de modo que pueden ser objeto de restricción, pero estas no pueden generar ningún tipo de arbitrariedad, atendiendo así a su valoración, a los principios y a cada uno de los criterios que permitan asegurar su validez frente a otro derecho. Además, estos derechos se caracterizan por establecer una relación jurídica entre los ciudadanos y el Estado, esto desde el pleno reconocimiento que se le da en la constitución vigente, ya que se caracterizan por ser permanentes y poseer una naturaleza imprescriptibilidad, esto porque estos no pueden ser discriminados por ningún tipo de razón.

Estos derechos deben ser racionales en su aplicación y si no son de esa forma, será la persona titular quien transgreda los contornos o fronteras que delimitan al derecho y, por lo mismo, su comportamiento deja de ser protegida por el ordenamiento jurídico.



En su significado axiológico objetivo, los derechos fundamentales se conciben como el resultado entre las diferentes fuerzas sociales, a las cuales se llegan a partir de la relación de tensión con cada uno de los esfuerzos de cooperación direccionada a lograr objetivos en común. Este tipo de derechos son propios en un estado constitucional y democrático, quienes forman parte de un conglomerado de principios y valores que se encargan de dirigir y controlar el poder público, protegiendo de ese modo al ser humano (Hueso, 2017).

### **1.3.1.2. La limitación de un derecho fundamental**

Los derechos fundamentales tienen límites establecidos en la misma constitución política, entendiendo que estos no pueden ser arbitrarios en su ejecución, pues según se ha indicado en líneas anteriores, los derechos fundamentales no son absolutos, ya que cada uno de ellos posee una cuota de dignidad humana, pero ello debe realizarse con la fundamentación idónea y correspondiente. Sin embargo, ello no es un término idóneo, toda vez que en muchas ocasiones restringe la capacidad del Juez Constitucional en cuanto refiere a los criterios de valoración del ejercicio de dichos derechos (Hines).

Las limitaciones que se vienen comentando están enfocadas a los derechos económicos y derechos sociales, pues estas deben ser condiciones que permitan satisfacer de forma razonable tal restricción. Entonces, la ausencia de un contexto real se convierte en una limitación ante el ejercicio de los derechos en cuestión.

En sentido estricto, los derechos fundamentales se han conceptualizado como precisiones constitucionales, estableciendo límites entre ellos, teniendo en cuenta que estos no son absolutos, sino que son objeto de limitación ante situaciones con una idónea fundamentación y justificación, puesto que en algunos casos mencionan que todo derecho tiene sus límites, que, en relación a los derechos fundamentales. Pero los límites

explícitos que la constitución impone son denominados intrínsecos ya que estos se caracterizan porque proceden de una unificación constitucional de los derechos (Landa, 2017).

Según el autor Prieto menciona que las condiciones de limitaciones de los derechos fundamentales muchas veces pueden ser los presupuestos o requisitos los cuales tiene que ver los altos mandos los cuales son llamados a través de un carácter general a aplicar restricciones de naturaleza ordinaria o extraordinaria en la citada categoría de derechos.

Los derechos no se limitan ya que esto puede ser objeto de contradicción dirigida a establecer una libertad absoluta desde un punto de vista de la lógica existencial, entendiéndose que de ello derivaría las limitaciones ante una situación donde se busca la consumación de estos.

#### **1.3.1.3. La libertad de tránsito desde la perspectiva constitucional**

Según Jurisprudencias de los Expedientes N° 05970-2008-HC/TC, N° 05970-2005-HC/TC, N° 06976-2006-PHC/TC y N° 05994-2005-HC/TC, se tiene que las vías de tránsito son todo lugar destinado por el Estado para que las personas puedan desplazarse con total libertad, tales pueden ser avenidas, calles, veredas, puentes, plazas, etc.; de tal manera que no hay restricción o limitación en el traslado de los individuos, entendiéndose que las vías públicas son espacios que pertenecen a todas las personas.

Con respecto a lo citado, se entiende que las vías públicas, precisamente las que se encuentran destinadas al libre tránsito tienen la función principal de garantizar el libre desplazamiento de cada uno de los individuos, facilitándoles de ese modo el ejercicio de otros derechos fundamentales que también le corresponden. Por tanto, no pueden ser restringidas por los particulares salvo si dice dicten medidas contrarias bajo una justificación razonable.

El Expediente N° 07518-2006-PHC/TC, menciona que el derecho al libre tránsito tiene base en el poder de traslado o desplazamiento que tienen las personas como sujetos derechos dentro de las vías públicas, exteriorizando la facultad de trasladarse por todo el territorio nacional sin limitación alguna, salvo las dispuestas por ley. No obstante, tal derecho es también admisible en ciertas áreas restringidas o privadas, pero solo para un grupo en concreto.

De acuerdo a lo citado, se comprende que el derecho a la libertad de tránsito es un derecho fundamental que le permite al ser humano garantizar su derecho a la libertad a poder desplazarse en torno a las necesidades que este tiene.

La Libertad de tránsito también se plasma en el Expediente N° 3482-2005-HC/TC, en el cual habla sobre establecimiento de rejas y lo señala su instalación como una medida propia para garantizar la seguridad de cada uno de los individuos que conforman una unión vecinal, facultad que no resulta ser inconstitucional.

El artículo 2º, inciso 11), de la norma suprema contempla el derecho fundamental a la libertad de tránsito. Este derecho comprende el ejercicio del atributo *ius movendi et ambulandi*. Es decir, presenta la eventualidad de transportarse auto determinativamente de acuerdo a los propios requerimientos y deseos de la persona por todo el territorio del país, de igual manera a entrar y salir de él según sea su necesidad. En tanto, se habla de un derecho de carácter individual y a la vez de un componente de la libertad individual. Además, se refiere también a una condición imprescindible para el libre desarrollo de la persona, en la medida que se configura como un derecho importante para el desplazamiento, el ingreso, la salida y la permanencia de la misma en el país. No obstante, al igual que los demás, este tampoco es un derecho absoluto porque su ejercicio depende de las condiciones de su titular con los límites que la ley y la constitución prevén para tal caso (Gonzáles, 2018).

El derecho a la libertad de tránsito es un derecho fundamental que tiene implícito el libre poder de desplazamiento de todo individuo con absoluta discrecionalidad por todo el territorio nacional, así como salir o ingresar del territorio nacional. Sin embargo, los derechos fundamentales no son absolutos y por lo tanto se les puede establecer restricciones y para el caso del derecho a la libertad de tránsito, las restricciones que prevé la Constitución son: razones de sanidad, mandato judicial, aplicación de la ley de extranjería y regímenes de excepción (México, 2016).

De igual manera, el Tribunal Constitucional se ha pronunciado diciendo que el derecho al libre tránsito es un imprescindible derecho individual, un componente de la libertad y una indispensable condición en el libre desarrollo del individuo. Además, el TC ha señalado que tal derecho se exterioriza como el poder de desplazarse mediante la utilización de las vías públicas o privadas que están facultadas para la utilización pública. Este derecho, a su vez, es posible ejercerlo de forma individual y física mediante el uso de vehículos motorizados, locomotores, entre otros.

No obstante, al igual que otro derecho fundamental, este tampoco es un derecho absoluto, toda vez que es posible su limitación atendiendo a diversos motivos, mismos que deben tener una justificación razonable. Por tanto, es materia de análisis los motivos que impulsa a que la empleada procure regular dicha materia y, en resultado, si tales son concordantes con la Constitución, y de igual manera verificar si el actuar de la empleada es conforme con el marco de funciones y atribuciones que la Constitución y su Ley Orgánica reglamentan (Banda, Martínez y Rodríguez, 2016).

No obstante, al igual que cualquier otro derecho, el de libertad de tránsito tampoco es un derecho absoluto, toda vez que ciertos motivos lo pueden limitar. Y por ello son objeto de estudio tales motivos que son los causantes para que la empleada trate de regular dicha materia, y, por consiguiente, si aquellas son coherentes con la norma suprema, así como

si la actuación de la emplazada con marco de funciones y atribuciones que la Constitución y su Ley Orgánica han regulado. (Galindo, 2008).

En los casos previos podemos observar que el Tribunal constitucional cree firmemente en el derecho al Libre tránsito como un derecho individual de carácter fundamental y de condición indispensable para el libre desarrollo de la persona sin embargo sufre de ciertas delimitaciones las cuales se ven reflejadas en la protección de otros derechos constitucionales como el derecho implícito a la seguridad ciudadana.

#### **1.3.1.4. Medidas cautelares de defensa de la libertad de tránsito**

La norma constitucional vigente establece como recurso principal el habeas corpus como aquel instrumento jurídico que permite asegurar la libertad individual del ser humano y todos aquellos derechos conexos a este. Precisamente, sobre el derecho a la libertad de tránsito, ya el Tribunal Constitucional Supremo ha establecido que este instrumento protege directamente la libertad física de las personas, atendiendo a todas aquellas situaciones que restringen este derecho.

De esta forma, se puede presentar una demanda de Habeas Corpus cuando existen restricciones a la libertad personal en supuestos como la prohibición de acceso o circulación a determinados lugares, los seguimientos perturbatorios carentes de fundamento legal, las reiteradas e injustificadas citaciones policiales, las continuas retenciones por control migratorio o la vigilancia domiciliaria arbitraria o injustificada, entre otros” (Huanca, 2012).

Como se puede observar en la jurisprudencia previamente citada el medio para la defensa de la libertad de Tránsito es el Habeas Corpus Restringido el cual se invoca cuando existen restricciones a la libertad personal de acceso o circulación a determinados lugares.

Este tipo de Hábeas Corpus, se encuentra regulado en el artículo 25°, inciso 6 del Código Procesal Constitucional, estableciéndose que debe entenderse por el mismo, aquel derecho de los nacionales o de los extranjeros residentes a poder ingresar, transitar o salir del país, salvo hubiere un mandato judicial de por medio o en consideración de la Ley de Extranjería o de Sanidad”. Más adelante, el inciso 13 señala a su vez que, el hábeas corpus restringido hace además referencia al derecho a retirar la vigilancia del domicilio y a suspender el seguimiento policial, cuando dichas medidas se tornen injustificadas y arbitrarias (Meléndez, 2018).

En tanto, el hábeas corpus restringido es el que se ocupa de la protección de la libertad de tránsito en sus diversas modalidades conexas, principalmente aquellas referidas al libre tránsito de los espacios públicos o aquellos que sin ser públicos son de uso común, así como el libre ingreso y la salida del domicilio.

### **1.3.2. El uso de tranqueras**

#### **1.3.2.1. Aspectos generales del uso de tranqueras**

En nuestro país, el uso de tranqueras es cada vez mayor, pues según señala Estrada (2016), tanto en la Capital como en la Ciudad de Lima y en las Regiones del Norte como Piura, Lambayeque y La Libertad se han venido privatizando diferentes jirones, calles y hasta pasajes públicos debido a las construcciones de Residenciales y Condominios, con la justificación de prevenir la Inseguridad Ciudadana en éstas zonas.

Si bien es cierto, según lo citado se entiende que con el pasar del tiempo la ciudad se expanden y cada día la población aumenta al igual que la cantidad de casas, edificios y residenciales, sin embargo, no se toma en cuanto que para tal crecimiento se debe dejar intangiblemente las calles y todo tipo de vías en donde las personas transiten para así evitar futuros accidentes y demás vulneraciones a la norma constitucional que es en donde se ampara el Derecho al Libre Tránsito.

La constante inseguridad que padece la ciudadanía ha conllevado a que los ciudadanos tomen diversas medidas para poner en salvaguardo su integridad y la de su entorno familiar, entre ellas la instalación de rejas que permitan una división de sus hogares con el exterior a fin de evitar que desconocidos ingresen o puedan atentar contra su patrimonio e integridad física.

La instalación de estas rejas metálicas se ha conseguido a través de una autorización que tiene como fundamento lo expresado en líneas anteriores, pero estas conceptualmente se entienden como medidas populares preventivas, que obstruyen la libertad de tránsito.

En este artículo el autor hace referencia a la necesidad que se vive en la ciudad de Lima y las Razones por las cuales la comunidad ha recurrido al uso de tranqueras y rejas de contención. Una realidad no muy alejada de la Trujillana en la cual como el autor nombra se hace uso de las mismas por el desmesurado crecimiento de los índices delincuenciales dentro de su comunidad de tal manera que los efectivos policiales se ven en desventaja en contra de esta ola delincencial.

#### **1.3.2.2. La seguridad ciudadana como fundamento para el uso de tranqueras**

Pese a que no hay un concepto preciso respecto a lo que la Constitución alude sobre la seguridad ciudadana; al contrario, existen diversas características y elementos que han hecho factible la constitución de su significado y contenido esencial. De esta forma, la seguridad ciudadana puede ser considerada como un estado de protección proporcionado por el Estado con la cooperación de la misma sociedad; cuyo objetivo es salvaguardar ciertos derechos pertenecientes a los ciudadanos de amenazas o situaciones de peligro; derechos tales como el derecho a la vida, el derecho a la integridad, el derecho a la propiedad, entre otros; los mismos que componen el contenido de la seguridad ciudadana en razón a

lo que del Estado y la sociedad se espera, dejando claro que, por su efectos, se habla antes que nada de un bien jurídico de gran relevancia antes que de un atributo o libertad a título subjetivo (Sandoval, 2013).

Precisamente en el reconocimiento del bien jurídico Seguridad Ciudadana está lo que ahora es muy común como la más usual de las formas mediante a las cuales se restringen las vías de tránsito público. En base a la preocupación por que la sociedad no se vea afectada respecto a sus derechos primordiales frente a la constante inseguridad que ha devenido en los nuevos tiempos, es que se ha hecho una costumbre muy usual la iniciativa de los moradores por instalar rejas u otros medios de seguridad en las calles o vías públicas impidiendo el pase peatonal. Pese a que es claro que su instalación no es en todas las vías públicas, toda vez que no sería posible implementarse en avenidas de tránsito fluido, por ejemplo; y que dentro de sus límites es el respeto de ciertos perímetros, por ejemplo, no puede implementarse en puntos de comercio. Es un hecho irrefutable que la instalación de los mencionados instrumentos hace necesario evaluar si la disposición de todos ellos responde a las mismas justificaciones y si puede poner a la vista toda clase de características (Hueso, 2017).

### **1.3.2.3. Un paso a la privatización de las calles con el uso de las tranqueras**

En la actualidad, el espacio público de las ciudades en el mundo se ha convertido en un espacio que genera identidad y carácter, ya que a través de ello se permite su identidad, pues los visitantes la conocen mediante un recorrido. Sin embargo, en la realidad estos recorridos se han convertido en peligrosos, ya que la inseguridad termina arrebatando muchas veces hasta el interés por conocer el aspecto natural, cultural y patrimonial de las ciudades y es por ello que en diversas de estas se ha tendido a instalarse tranqueras limitando así el tránsito, invadiendo así muchas veces el acceso a lugares públicos (Giglia, 2018).



Entonces, los nuevos espacios anteriormente señalados y en las urbanizaciones privadas se han conocido teóricamente que los espacios privados como se les denomina tienen un uso público y este último es restringido y violentado por consecuencia.

La violencia política fue uno de los principales indicadores que marcó inicio en esta tarea que utilizaron las urbanizaciones de cerrar los accesos públicos, y estos hechos empezaron ocurrir durante el año 1980 cuando Sendero Luminoso opta por un cambio revolucionario, pues centraliza gran parte de su gente y acciones en la capital del país; esta situación se desarrolló a la debilitación de su campaña en los sitios rurales por la violenta pugna con las fuerzas armadas y el quebrantamiento del apoyo de los pobladores (Díaz, 2016).

Según lo citado, la presente historia nos remonta a los homicidios selectivos y los atentados con artefactos explosivos, los cuales representaron las más trascendentales maneras en la que el terrorismo llegó, llegando a elevarse fuertemente el sistema de control sobre seguridad principalmente sobre aquellos individuos con automóviles, tanto así que, ya era normal la ardua revisión que se realizaba en los ingresos de estacionamientos u otros establecimientos públicos. No obstante, en las residenciales las medidas de seguridad fueron diferentes, medidas informales que impedían el paso por las calles que fueron creadas e incentivadas por los mismos moradores.

Figueras (2013) menciona que el novedoso tema de las calles enrejadas tiene su génesis en el Siglo XXI, cuyo surgimiento tiene sustento en la necesidad de los pobladores de hacer frente a la inseguridad ciudadana debido a la creciente cifra de delincuencia que se apreciaba en dichos momentos. Sin embargo, el autor considera que son tres los factores que justifican las calles bloqueadas por estos instrumentos (rejas) y,

efectivamente uno de ellos es la inseguridad ciudadana, los demás son la permanente desigualdad social y la pobreza en la que se vive pese al desarrollo económico en el país.

### **1.3.3. Efectos generados por el uso de tranqueras para residentes y no residentes**

Para los residentes, el uso de tranqueros en sus residencias les genera tranquilidad y seguridad a la vez, pues la población por libre iniciativa y por su cuenta y riesgo, llevan un buen tiempo tomado las calles colocando tranqueras, donde algunas sirven y otras no se abren ni de día ni de noche, cerrando de esa forma las calles con grave transgresión de las normas constitucionales, legales y reglamentarias que garantizan como derecho el libre tránsito de las vías públicas.

En cambio, para los no residentes, esto les genera una serie de problemas tanto para transportarse por vehículo como para caminar en la vía que debe ser pública, pues según Villanueva (2015) vulnera el Derecho al Libre Tránsito reconocido por nuestra norma suprema.

Según lo citado, los usos de éstas tranqueras bloquean los espacios públicos y generan una serie de problemas en el tránsito de la población, para lo cual, la autoridad competente que vendría a ser las municipalidades de cada localidad deberían tomar las medidas necesarias para verificar las autorizaciones por las que se colocan éstas tranqueras y hacer respetar los espacios públicos para el bien común de la población.

Pese a lo anterior, es menester precisar que la colocación de rejas y tranqueras parte precisamente como una medida de seguridad, sobre todo en las zonas residenciales o aquellos lugares donde la delincuencia presenta un crecimiento desmedido. No

obstante, todo mecanismo de control como se observa en esta situación, debe necesariamente justificarse en la proporcionalidad del fin que persigue, a fin de que no transgreda los derechos de terceras personas (Zárate, 2020).

### **1.3.3.1. El principio de proporcionalidad para limitar los derechos fundamentales**

De acuerdo al TC, este se trata de un principio general del Derecho positivizado, que exige su aplicación en cualquier ámbito del derecho, se encuentra reconocido expresamente dentro del párrafo final del artículo 200 de la norma suprema del Estado. Se deriva de la cláusula del “Estado de Derecho” que, conforme lo ha señalado el mismo Tribunal, establece una concreta exigencia de justicia material proyectada no solo a la actuación de legislador, sino de todos los poderes públicos (Landa, 2017).

De tal manera que se concibe como un instrumento de control o interdicción a las posibles arbitrariedades de los poderes públicos en el ejercicio de sus funciones y facultades, exigiendo que las decisiones se tomen en torno a un derecho sean razonables y no arbitrarias; es decir es un parámetro constitucional que determina la actuación de los poderes públicos, sobre todo cuando de por medio se encuentra comprometido el ejercicio de los derechos fundamentales que son inherentes a la persona humana.

Para ello se ha tomado en cuenta la técnica de ponderación o test de proporcionalidad de los derechos fundamentales, dividiendo a este principio en tres sub principios conforme lo señala Alexis (Necesidad, idoneidad, proporcionalidad en sentido estricto).

#### **a. Idoneidad**

La idoneidad como primer elemento ha sido tratada por el TC, quién lo ha concebido como una relación de causalidad de medio a fin entre las

medidas adoptadas, es decir a través de la intervención legislativa y la finalidad por la cual es propuesto.

Frente a este su principio se tiene que hacer un análisis entre las medidas, entendiéndose también que lo que se pretende tiene que ser legítimo, y que la medida que se pretende adoptar tenga relación directa con el objetivo que se persigue y que de ese modo se proteja otros derechos de la misma naturaleza

Este es un elemento prestó a situaciones de afectación ante un escenario donde se requiera la limitación de un derecho fundamental, valga decir que este elemento es uno de los requisitos para poder permitir ello. Es denominado también como el criterio de adecuación que permite o hace posible la restricción o el límite de un derecho fundamental evaluando el fin por el cual se persigue de manera que a través de este elemento lo que se busca establecer es que en derecho que vaya a limitarse sea única y exclusivamente para poder garantizar otros derechos o bienes jurídicos de la misma naturaleza

#### **b. Necesidad**

El segundo criterio es el de necesidad, el cual ha sido definido por el tribunal constitucional como un principio necesario para el análisis de la existencia o no de medios alternativos, ante una medida más drástica de parte del legislador, exige la elección de una medida menos gravosa para el derecho. Se entiende como una relación de medio, donde la medida que se adopten permita alcanzar los fines que conllevaron a la limitación del derecho

Esta limitación se convierte en constitucional única y exclusivamente cuando el fin objetivo, por el cual se realiza no puede ser alcanzado con ningún otro medio, que resulte menos lesivo al bien jurídico que se afecta y que si fuera el caso no lo afectará en absoluto.

Este criterio, implica que la intervención acerca de un derecho fundamental, para sea acertada, debe constituirse como la más benigna, que produzca menos afectación. Esto quiere decir que, dicha medidas se comprende como la única capaz de ser menos gravosa entre todas las demás. El criterio de la necesidad, supone un estudio de la eficacia y eficiencia de las alternativas que se hallen disponibles a fin de poder realizar un examen costo-beneficio, en conformidad con las circunstancias de cada caso para llegar a obtener el fin legítimo que se requiere. En este sentido, se tiene que los jueces desarrollan un criterio valorativo para estudiar y estimar cual es la alternativa que produce menos daño y que satisface convenientemente el fin legitimo previsto por la medida a considerar (Cárdenas, 2014).

### **c. Proporcionalidad en sentido estricto**

La proporcionalidad en sentido estricto o también llamada ponderación reside en la acción de comparar sobre el nivel de realización o la optimización de la finalidad constitucional y los alcances que puede generar la intervención de los derechos fundamentales.

Exigiendo una evaluación de las opciones de carácter jurídico de realización de los derechos que se encuentra en conflicto con otro. Es decir, exige la una ponderación entre los derechos que se encuentran en conflicto, en tanto que la restricción de uno debe dar paso a la realización del otro.

En ese sentido, tal concepto, implica una omisión insuficiente por parte de la autoridad, afectando determinados derechos fundamentales. No obstante, tal acto omisivo debe sustentar su importancia para la satisfacción de otros derechos igual de fundamentales. Además, la proporcionalidad en sentido estricto, supone un estudio normativo y empírico. El primero hace referencia a la posición que tienen los derechos

fundamentales y los bienes jurídicos protegidos de los mismos, en el ordenamiento jurídico. El segundo, en cambio, hace referencia a una medición según la eficacia, rapidez, probabilidad y beneficios de la intervención o afectación en los derechos fundamentales en relación con los otros derechos fundamentales; teniendo en cuenta para ello el sentido común, la racionalidad y la información empírica que se tiene al respecto (Cárdenas, 2014).

#### **1.3.3.2. El uso de las tranqueras y la libertad de tránsito**

El derecho al libre tránsito consiste en una facultad inherente al ser humano, lo que le permite desplazarse de forma libre atendiendo únicamente a los límites establecidos en el ordenamiento jurídico. La norma suprema del Estado a través de su artículo 2, inciso 11 ha establecido que las personas tienen derecho a transitar por el territorio nacional de forma libre, reconociéndole como un derecho fundamental. De la misma manera, organismos internacionales han legislado tal derecho, así como la Declaración de Derechos Civiles y Políticos, la Convención Americana de DDHH, entre otros, todos bajo los mismos fundamentos.

Es un derecho necesario en la persona humana, pues le permite desarrollarse como tal, y así ejecutar cada uno de los demás derechos de naturaleza constitucional, vélgase señalar derechos económicos, sociales y culturales. Se dice entonces, que la persona puede transitar de forma libre por las diferentes vías públicas, ello atendiendo a las necesidades del mismo. Sin embargo, la realidad social se muestra totalmente diferente en los últimos tiempos, de modo que el libre desplazamiento al que tiene derecho toda persona se ha visto restringido y no precisamente por un ordenamiento jurídico jerárquico, sino por normas de materia

municipal, qué son impuestas como medidas restrictivas, las cuales afectan el contenido del derecho al libre tránsito.

Válgase precisar que, se entiende aquellos espacios por dónde pueden circular transeúntes, así como vehículos, sea particulares o privados, según las disposiciones normativas manifestaciones que son la clara expresión de este derecho en materia de cuestión.

La arbitrariedad que se comete en algunas ciudades respecto a la restricción de vías públicas no sólo afecta el desarrollo de la persona humana, sino que se comete un atentado en contra de los bienes que son de dominio público precisamente las vías públicas por ser espacios del territorio de un estado que están destinados para uso público prestándose estos como un escenario o como un medio de comunicación. De manera que las vías públicas por ser bienes de uso público o de dominio público no están prestas a ser transferidas en propiedad a particulares tal cómo se viene haciendo en los últimos tiempos pues ellos recaen en apropiaciones ilícitas. Es importante, precisar que la Ley Orgánica de municipalidades en su Artículo 62 deja un vacío donde se tiene que las vías públicas pueden ser restringidas únicamente por razones de seguridad nacional, pero éste no posee fundamentos jurídicos para poder limitar tal derecho.

El TC ha precisado en diversos pronunciamientos que el uso de tranqueos en muchas ocasiones vulnera el derecho a transitar; pues, esta medida que se toma como un medio para alcanzar la seguridad nacional es tomada también como un mecanismo para el incremento de corrupción, es así que hay funcionarios públicos que utilizan este tipo de medidas para generarse ingresos ilícitos o en su defecto los mismos particulares utilizan ello como un medio de negociación para poder facilitar este derecho a las demás personas.

En el expediente N° 39 84 del año 2004 este tribunal peruano ha señalado que, si bien es cierto la libertad de tránsito no es un derecho absoluto y que por consecuencia puede ser objeto de limitación, pero este debe estar debidamente fundamentado y responder conforme a la norma. En el fundamento 9 del mismo expediente este órgano jurisdiccional ha señalado que los gobiernos locales ejercen atribuciones o facultades estableciendo límites y razonables que llevan como consecuencia la afectación del ejercicio del derecho al libre tránsito y circulación vehicular.

### **1.3.3.3. El Tribunal Constitucional y su pronunciamiento sobre el uso de tranqueras**

Los miembros del Tribunal Constitucional han señalado claramente que la instalación de rejas usadas como una forma de seguridad vecinal no es por sí misma una medida inconstitucional, ello si partimos de la idea de compatibilizar el derecho a la libertad de tránsito y el bien jurídico “seguridad ciudadana”}. De otro lado, configuraría como inconstitucional si el instrumento, herramienta o medio de seguridad que optado para su utilización sea irrazonable, desproporcional o resulte perjudicial respecto a otro derecho constitucional. Tal y como lo ha señalado la Defensoría del Pueblo en el Informe Defensorial N.º 81 sobre Libertad de tránsito y seguridad ciudadana, respecto a la instalación de rejas en las vías públicas de Lima Metropolitana, emitido en enero del año (2004, pp. 42.) “No es posible aceptarse el cierre absoluto de una vía pública, toda vez que, de ser así ello estaría afectando el contenido esencial del derecho a la libertad de tránsito. Por otro lado, es necesario que se garantice que tales instrumentos (rejas) no signifiquen un impedimento en el ejercicio de dicho derecho, sólo una limitación razonable y proporcional. Esto alude a que cualquier medida tomada como medio de seguridad vecinal debe ser debidamente justificada por los hechos que dieron origen a su creación, el constante aumento de delincuencia; la preocupación por proteger un interés público superior, la seguridad ciudadana; y además tiene que ser



otorgada de acuerdo a los propósitos que con ella se desean alcanzar” (Landa, 2017).

De esta manera, se tiene que el ente edil competente dio su autorización y conformidad para el establecimiento de rejas metálicas en el Jr. Villa Alta cruce con la Av. Dos de marzo, habiendo previamente requerido todos los requisitos que para tal caso se solicitan; y así no perjudicar el derecho a la libertad de tránsito. Para ello además se realizó la respectiva supervisión de aquellas medidas para constatar que las mismas se mantengan. De esta manera, queda claro que se deben disponer solo y únicamente aquellas medidas que no afecten el derecho ya sostenido. Además, cabe añadir que el ente edil es el competente y el obligado para realizar tal constatación, toda vez que este seguimiento es necesario para impedir la instalación de cualquier obstáculo al libre tránsito.

#### **1.3.4. Legislación Nacional**

El pleno del Concejo Municipal de Trujillo en reiteradas oportunidades ha discutido sobre las medidas que adopta la municipalidad de Trujillo respecto al uso de aproximadamente 400 tranqueras instaladas en diferentes territorios vecinales de la ciudad. Pero estas se caracterizan precisamente porque buscan consensuar las posiciones que se tienen al respecto.

Sin embargo, es preciso agregar que el uso de tranqueras es un tema cuestionable que limita derechos fundamentales, tal es así que la norma suprema del Estado regula el derecho a la libertad que tiene toda persona, así como a la seguridad ciudadana.

#### **1.3.5. Legislación comparada**

De acuerdo al artículo 11 de la norma suprema de los Estados Unidos Mexicanos, se ha registrado que todas las personas tienen derecho a poder ingresar a la república, así como transportarse libremente por todo el territorio. Este es un derecho que le es inherente a todas las personas

por su condición de persona humana, facultades que son sometidas a la autoridad judicial.

En la constitución mexicana se toma en cuenta la libertad de tránsito, pero según sus necesidades están más abocados en el tema de tránsito entre países. Esto debido al problema social que acarrea la vecindad entre México y Estados Unidos de América.

El artículo 24 de la norma suprema del Estado colombiano ha señalado que mediante las limitaciones que se establecen en ley, toda persona tiene derecho a circular de forma libre por todo el territorio. En la constitución colombiana se toma en cuenta el derecho al libre tránsito, pero no se ahonda en él. Cumple con reconocerlo por su característica de los cojens.

La mayoría de legislaciones respecto a países cercanos (Ecuador, Bolivia, Chile, etc.) tienen una estructura similar con respecto a la libertad de tránsito y cumplen con reconocerlo junto con la libertad de entrar y salir del país.

El artículo 14 de la norma suprema del Estado argentino ha precisado que todas las personas que tienen en común una nacionalidad poseen el derecho de trasladarse de forma libre dentro de su territorio nacional, usando, disponiendo y asociándose de la misma forma dentro del territorio. En la constitución argentina no se le da protagonismo a la libertad de tránsito. Se le incluye con un conjunto de derechos fundamentales dentro de un solo artículo, pero cumple con reconocerlo por ser de carácter los cojens.

Todas estas legislaciones con respecto a la peruana son similares con leves diferencias con respecto a las necesidades de cada país. Sin embargo, ninguna de ellas se ha concentrado en regular adecuadamente el tema del uso de tranqueras tal vez por la diferencia de las problemáticas sociales que cada país presenta. Cada uno se encarga de

solucionar sus problemas a su manera, pero a fin de cuentas reconocen que la libertad de tránsito es un derecho fundamental con sus respectivas limitaciones dependiendo de la nación.

#### **1.4. Formulación del Problema**

¿Cómo el uso de tranqueras repercutió en la libertad de tránsito en la ciudad de Trujillo?

#### **1.5. Justificación e importancia del estudio**

La investigación es de gran importancia, tomando en cuenta que desde hace tiempo en Trujillo ha ido en aumento la delincuencia, constituyéndose esto en una severa problemática donde la sociedad trujillana vive exponiendo su tranquilidad y su integridad física.

Socialmente es una investigación de gran importancia, puesto que ante esta problemática, la sociedad ha tomado medidas de seguridad para salvaguardar su integridad y la de sus familias y esto lo ha hecho a través de la instalación de rejas metálicas o tranqueras. Es importante, en tanto se tiene que las autoridades no se han pronunciado acerca de este hecho ni brindado una solución por lo que el trabajo está dirigido hacia una necesidad social.

Esta es una investigación que se justifica teóricamente, ya que se desarrollaran nuevas teorías, las mismas que servirán como base para otras investigaciones.

Esta investigación se justifica metodológicamente, tomando en cuenta que una nueva regulación del fenómeno social genera un orden y acaba con la incertidumbre generada por la falta de legislación acerca del tema así que acarrea un beneficio para la sociedad.

La finalidad de esta investigación busca terminar con la incertidumbre que genera la falta de un orden acerca de este por lo que soluciona una problemática social. Debido a la falta de una regulación necesaria para el orden acerca del uso de tranqueras.

### **1.6. Hipótesis**

El uso de tranqueras repercutió en la libre circulación de residentes y no residentes en la ciudad de Trujillo.

### **1.7. Objetivos**

#### **1.7.1. Objetivo General**

Determinar cómo el uso de tranqueras repercutió en la libertad de tránsito en la ciudad de Trujillo.

#### **1.7.2. Objetivos Específicos**

Describir el uso de tranqueras en la ciudad de Trujillo.

Analizar los alcances y la protección jurídica del derecho a la libertad de tránsito

Evaluar el uso de tranqueras y derecho a la libertad de tránsito en la ciudad de Trujillo.

## **II. MATERIAL Y MÉTODOS**

### **2.1. Tipo y diseño de la investigación**

El estudio ha sido desarrollado bajo un tipo de investigación cuantitativa – descriptiva, ya que este se diferencia por cuanto hay un análisis de los factores que conllevan a la vulneración del derecho a la libertad de tránsito y libre circulación; además que como parte de esta investigación se desarrollan estrategias para garantizar el derecho señalado.

### **2.2. Población y Muestra**

La población para la presente investigación estuvo compuesta por un grupo de personas que cumplen con los requisitos de inclusión y pueden responder en calidad de informantes. En ese sentido, se comprende que en relación a la muestra se hará un tipo de muestreo no probabilístico.

Tomando en cuenta que la población para esta investigación es los ciudadanos en Trujillo. Sin embargo, esta es amplia por lo que se toma una población de 100 personas como población, pero como resulta imposible poder llegar ese total de personas, toda vez que no se cuenta con el financiamiento económico para ello, se aplica una muestra que facilite la aplicación a un número menor, sin que los resultados tengan errores.

Por ello se aplicó el muestreo no probabilístico por conveniencia, atendiendo a criterios de disponibilidad y experiencia viviendo en la ciudad en lugares donde existan rejas instaladas. Así es que, la muestra estuvo compuesta por 24 informantes que son ciudadanos peatonales de la ciudad de Trujillo.

### **2.3. Variables y operacionalización**

#### **2.3.1. Variables**

*El uso de tranqueras (Variable independiente):* En lo que refiere a esta variables debe tomarse en cuenta que esta es consecuencia de la expansión de las ciudades y producto de la inseguridad.

*La libertad de tránsito en la ciudad de Trujillo (Variable dependiente):* este es un derecho protegido constitucionalmente que en la actualidad se ve restringido por una serie de barreras que la misma sociedad pone a fin de garantizar su seguridad.

### 2.3.2. Operacionalización

<b>Variables</b>	<b>Dimensiones</b>	<b>Indicadores</b>	<b>Instrumento</b>
<i>Independiente:</i> El uso de tranqueras	El uso de tranqueras	Instalación de tranqueras en las calles Rejas metálicas Medidas de seguridad	Cuestionario
<i>Dependiente:</i> La libertad de tránsito	Libertad de circulación	Libertad de circulación Libertad de tránsito vehicular Libertad de tránsito peatonal	

## 2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad

### 2.4.1. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Cuando se refiere a las técnicas e instrumentos de recolección de datos que han sido utilizados en la presente investigación fueron las siguientes:

a) Técnica de fichaje: a través de las cuales se ha podido alcanzar información que ha sido sumamente necesaria para poder cumplir con los objetivos de este estudio, entre las cuales se usó las fichas de resumen, textuales y de comentario.

b) Técnicas de recolección de datos: a través de las cuales, se ha utilizado únicamente el cuestionario, cuyo propósito consistió alcanzar datos que permitieron realizar un análisis más profundo de esta investigación.

#### **2.4.2. Validez y confiabilidad**

En lo que concierne a la validación y confiabilidad de los instrumentos se ha aplicado criterios y principios éticos que facilitan obtener la veracidad de datos; por ejemplo, la objetividad a fin de que el investigador no manipule las variables y datos encontrados; y para mayor confiabilidad se ha trabajado con el Diagrama del Alfa Cronbach.

#### **2.5. Procedimiento de análisis de datos**

El procedimiento que se ha utilizado para el análisis de los datos ha sido el programa de spss, a través del cual se ingresaron los datos obtenidos con la aplicación del cuestionario, datos que fueron procesados y presentados a través de tablas y gráficas. Los porcentajes que se obtuvieron permitieron a su vez discutirlos conjuntamente con otros estudios que se habían registrado, lo cual fue esencial para definir las conclusiones y recomendaciones.

#### **2.6. Criterios éticos**

En esta investigación se ha utilizado los siguientes criterios éticos:

**Confidencialidad:** esta se comprende como un criterio ético principal en esta investigación, teniendo en cuenta que fue necesario la aplicación de un cuestionario y es a los informantes a quienes se les ha garantizado el

anonimato de sus datos personales, así como de sus respuestas expresadas a través del citado instrumento.

**Consentimiento informado:** este es un criterio ético a través del cual se busca que los informantes conozcan acerca de cuál es la finalidad del instrumento aplicado y los alcances de este para que puedan expresar su voluntad de participar en la respuesta de los ítems que se consultan.

### **2.7. Criterios de rigor científico**

Cuando se refiere a los criterios de rigor científico, se ha utilizado los que a continuación se indican:

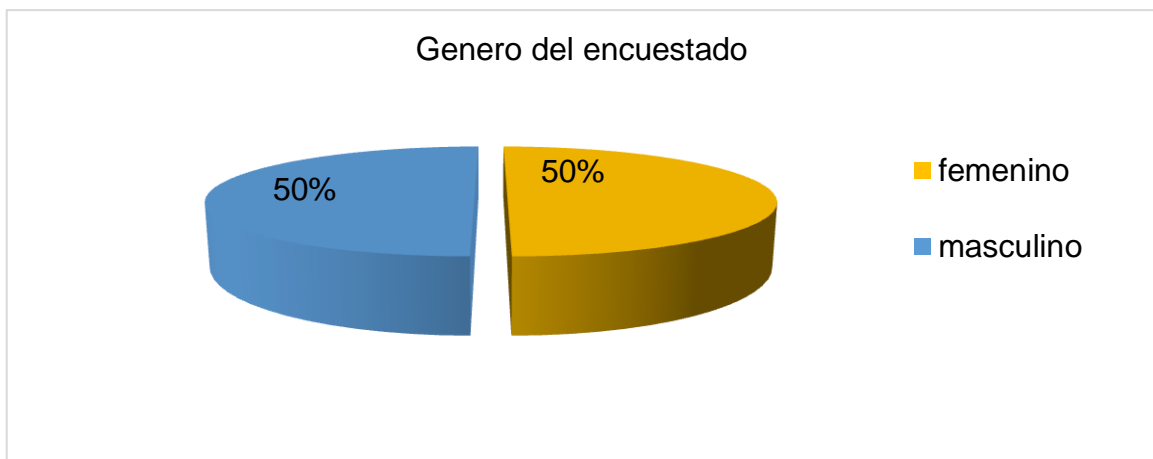
**La coherencia lógica:** este es un instrumento que se ha mantenido entre la problemática, la justificación, las bases teóricas y las conclusiones de la investigación.



### III. RESULTADOS

#### 3.1. Resultados en tablas y figuras

Genero	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Femenino	12	50,0	50,0	50,0
Masculino	12	50,0	50,0	100,0
Total	24	100,0	100,0	

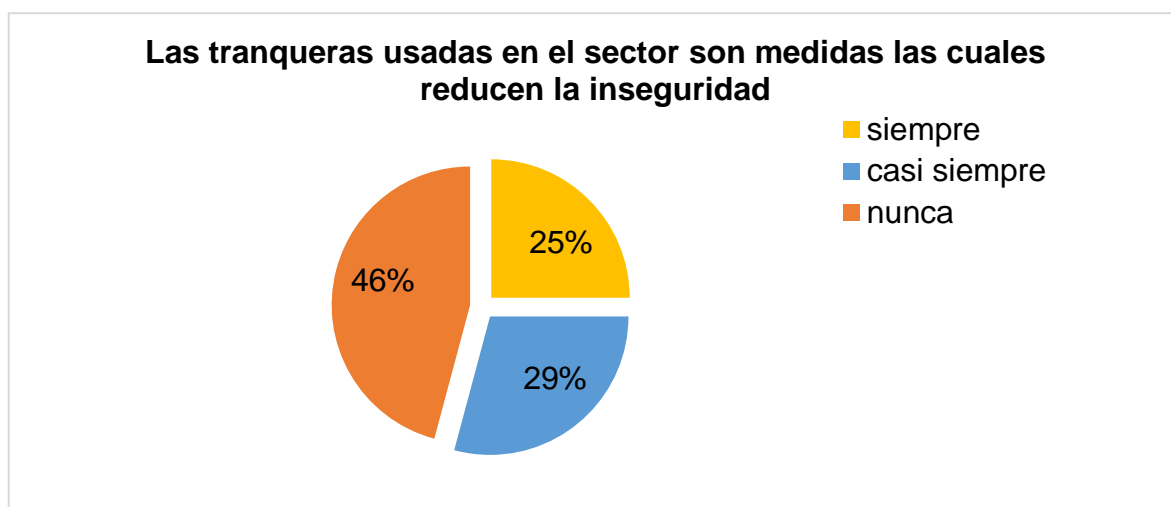


Fuente: cuestionario 1

**Gráfica 1:** Del total de los 24 encuestados a quienes se les realizó el cuestionario sobre temas de seguridad dentro de una empresa de la cual se pudo obtener que 12 de los encuestados representados por el 50% pertenecen al género femenino, mientras que el restante de los 12 encuestados también con un 50% son pertenecientes al género masculino, por lo que hay una igualdad de porcentajes de tanto género masculino y femenino.

**Tabla 2: Las tranqueras usadas en el sector son medidas las cuales reducen la inseguridad**

Valoración	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
siempre	6	25,0	25,0	25,0
casi siempre	7	29,2	29,2	54,2
nunca	11	45,8	45,8	100,0
Total	24	100,0	100,0	

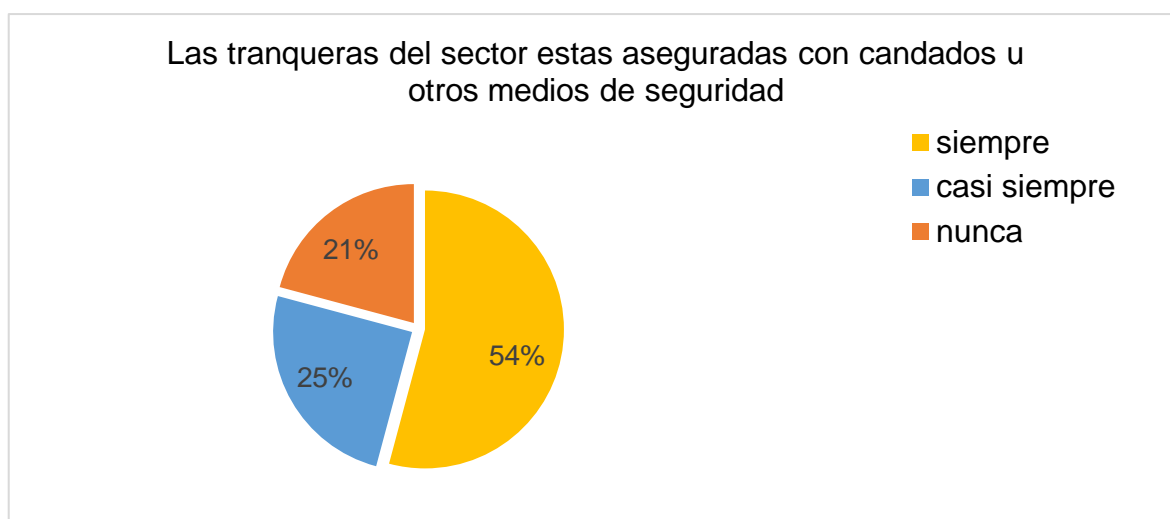


Fuente: cuestionario 1

**Gráfica 2:** De los 24 encuestado a los cuales se les consulto sobre si las tranqueras usadas en el sector son medidas las cuales reducen la inseguridad, a lo cual un porcentaje del 25% menciono que siempre las tranqueras han sido utilizadas con medidas de seguridad, sin embargo un 29.2% indica que casi siempre las tranqueras han sido empleadas como seguridad de los sectores de las empresas y finalmente un porcentaje mayor de los anteriores con 45.8% señalo que nunca las tranqueras en las empresas han servido como medidas de seguridad, puesto que estas no la garantizan.

**Tabla 3: Las tranqueras del sector están aseguradas con candados u otros medios de seguridad**

Valoración	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
siempre	13	54,2	54,2	54,2
casi siempre	6	25,0	25,0	79,2
nunca	5	20,8	20,8	100,0
Total	24	100,0	100,0	

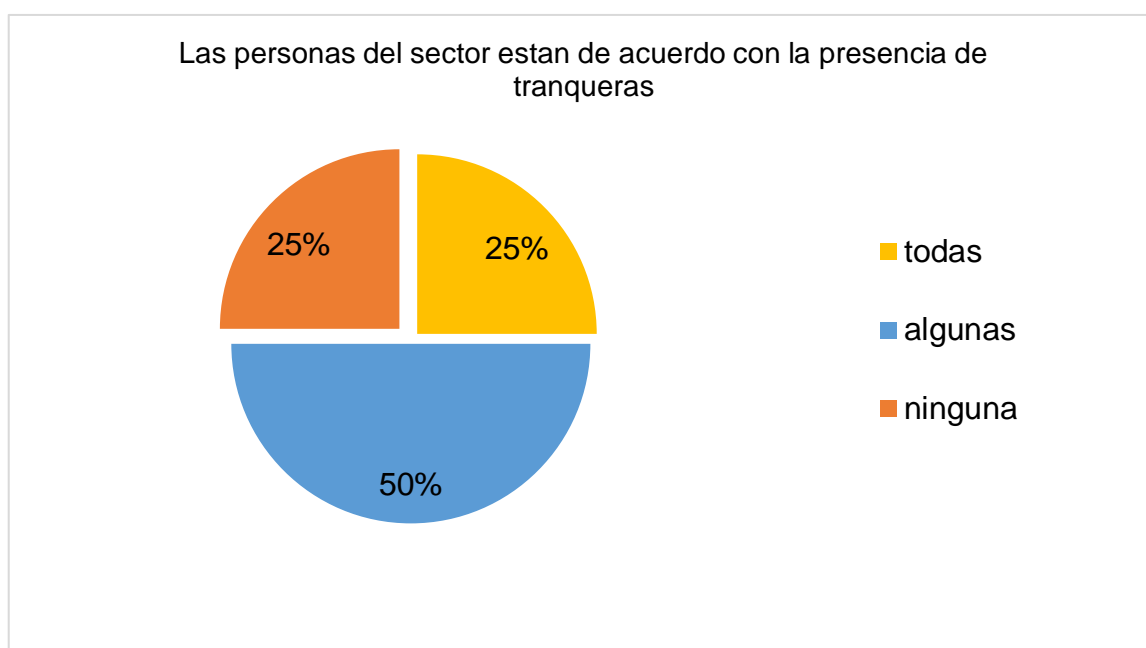


Fuente: cuestionario 1

**Gráfica 3:** Con respecto a la pregunta, si las tranqueras del sector están aseguradas con candados u otros medios de seguridad de los 24 encuestados a quienes se les pregunto con un gran porcentaje del 54.2% señalaron que siempre las tranqueras en la empresa han estado con candados y otros dispositivos, en un menor porcentajes de 25% por el contrario señalaron que casi siempre se ha visto candados u otros en las tranqueras de los sectores y un 20.8% señala que nunca en las tranqueras de los sectores ha llegado a ver que se coloquen candados u otros.

**Tabla 04: Las personas del sector están de acuerdo con las presencia de tranqueras**

Valoración	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
todas	6	25,0	25,0	25,0
algunas	12	50,0	50,0	75,0
ninguna	6	25,0	25,0	100,0
Total	24	100,0	100,0	

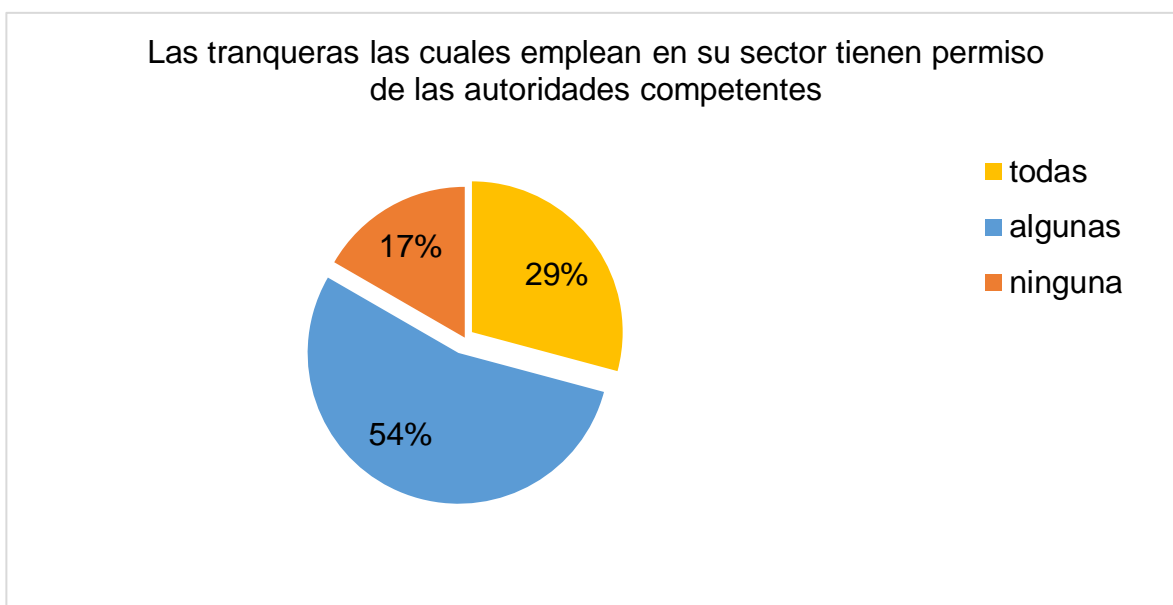


Fuente: cuestionario 1

**Gráfica 4:** De los 24 encuestados a quienes se les pregunto si las personas del sector están de acuerdo con la presencia de las tranqueras existentes a lo cual un porcentaje del 25% menciono que todos quienes se encuentran en el sector están de acuerdo con que existan las tranqueras, sin embargo el 50% de los encuestados manifestaron que solo algunas personas del sector se encuentran a favor de la presencia de las tranqueras, y finalmente un porcentaje del 24% menciono que ninguno se encontraba de acuerdo con que en el sector existieran tranqueras.

**Tabla 5:** las tranqueras las cuales emplean en su sector tienen permiso de las autoridades competentes

Valoración	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
todas	7	29,2	29,2	29,2
algunas	13	54,2	54,2	83,3
ninguna	4	16,7	16,7	100,0
Total	24	100,0	100,0	

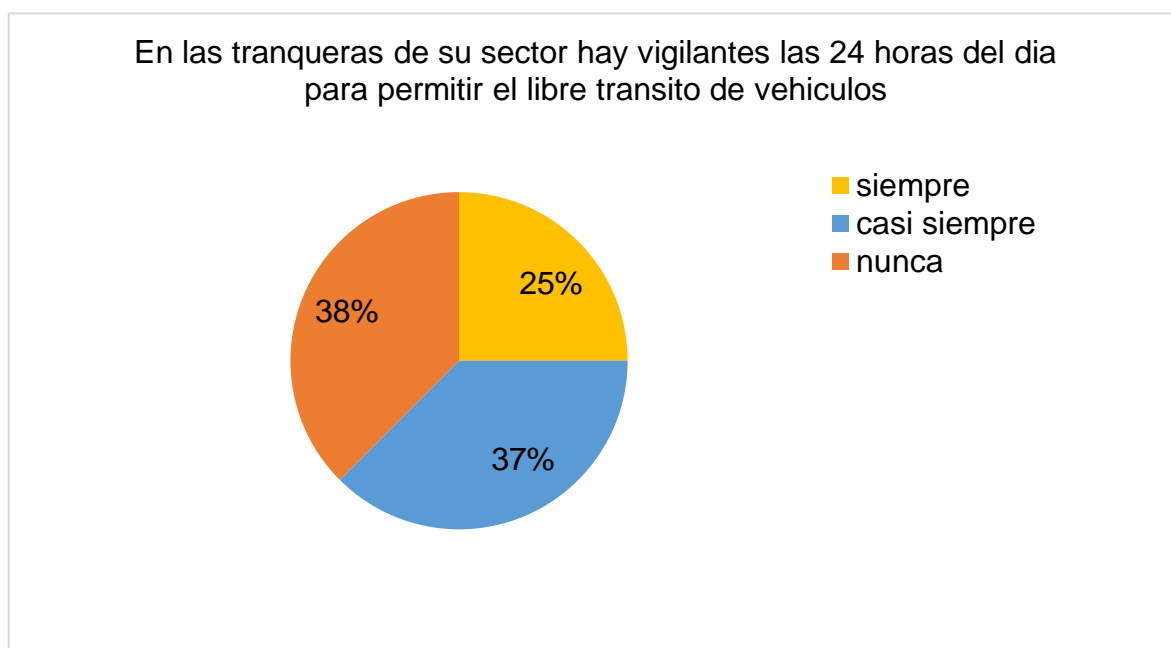


Fuente: cuestionario 1

**Gráfica 5:** Con respecto a la pregunta, si las tranqueras que se emplean en su sector tienen un permiso por las autoridades competentes de los 24 encuestados un porcentaje de 29.2% señaló que todas las tranqueras tienen el permiso correspondientes, mientras que un porcentaje del 54% manifestó que solo algunas tranqueras que se encuentran establecidas en el sector contarían con los permisos correspondientes y finalmente un porcentaje del 16,7% menciona que ninguna de las tranqueras que se encuentran fuera del sector contaría con permiso por las autoridades.

**Tabla 6: en las tranqueras de su sector hay vigilantes las 24 horas del día para permitir el libre tránsito de vehículos**

Valoración	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
siempre	6	25,0	25,0	25,0
casi siempre	9	37,5	37,5	62,5
nunca	9	37,5	37,5	100,0
Total	24	100,0	100,0	

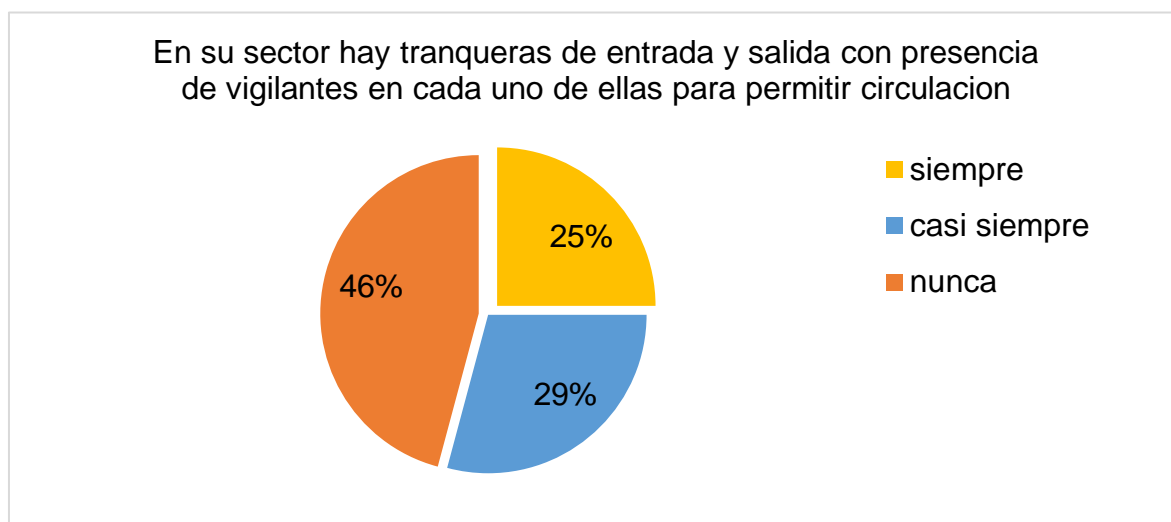


Fuente: cuestionario 1

**Gráfica 5:** Con respecto a la pregunta, si las tranqueras del sector tiene vigilantes las 24 horas del día para permitir el libre tránsito de vehículos del total de los 24 encuestado un 25% de ellos menciona que siempre encuentran vigilantes las 24 horas del día para atención e ingresos de los vehículos, mientras que en un igual porcentaje del 37.5% mencionaron primero que casi siempre en los sectores suele ver vigilante todo el día, mientras que otro grupo de encuestados con el mismo porcentaje menciona que nunca en las tranqueras de los sectores encuentran vigilantes por lo que les dificultad que puedan ingresar con sus vehículos.

**Tabla 7:** En su sector hay tranqueras de entrada y salida con presencia de vigilantes en cada uno de ellas para permitir la circulación

Valoración	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
siempre	6	25,0	25,0	25,0
casi siempre	7	29,2	29,2	54,2
nunca	11	45,8	45,8	100,0
Total	24	100,0	100,0	

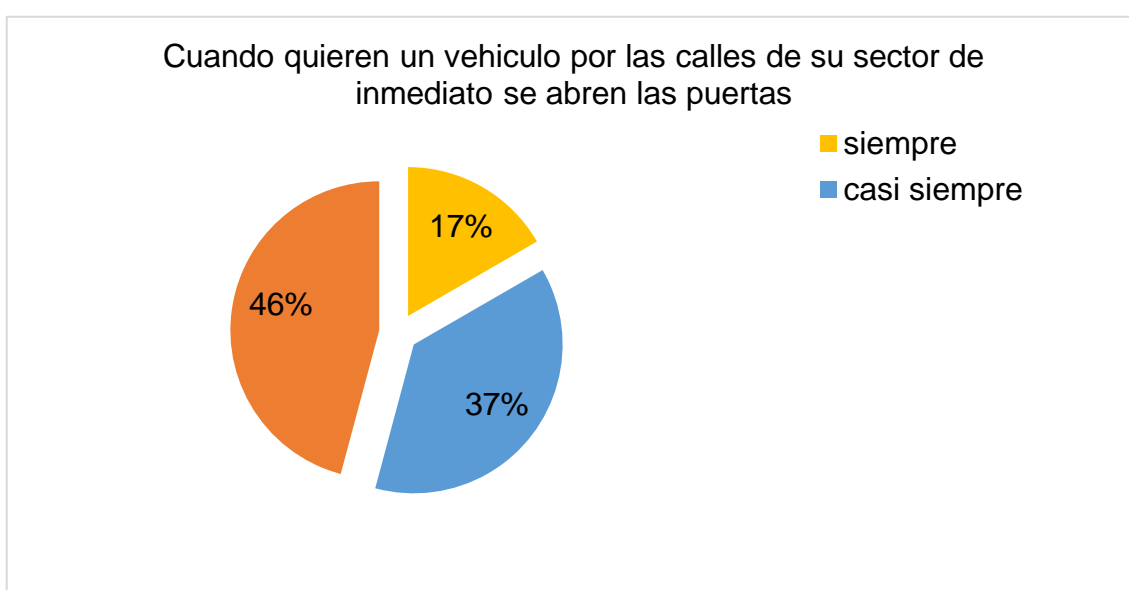


Fuente: cuestionario 1

**Gráfica 7:** De los 24 encuestados a quienes se le pregunto si en su sector hay tranqueras de entrada y salida con la presencia de vigilantes en cada una de ellas para permitir circulación a los cual un porcentaje del 25% señalo que siempre se cuenta con vigilantes tanto en la entrada como en la salida del sector de la empresa, y en un porcentaje del 29.2% menciono que casi siempre llegan a encontrar a uno que otro vigilante y finalmente en un mayor porcentaje que los anteriores con 45.8% mencionaron que nunca encuentran vigilantes en la entrada o salida de las tranqueras por lo que ello no permite una mejor circulación.

**Tabla 8:** Cuando quieren un vehículo circular por las calles de su sector de inmediato se abre las tranqueras

Valoración	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
siempre	4	16,7	16,7	16,7
casi siempre	9	37,5	37,5	54,2
nunca	11	45,8	45,8	100,0
Total	24	100,0	100,0	



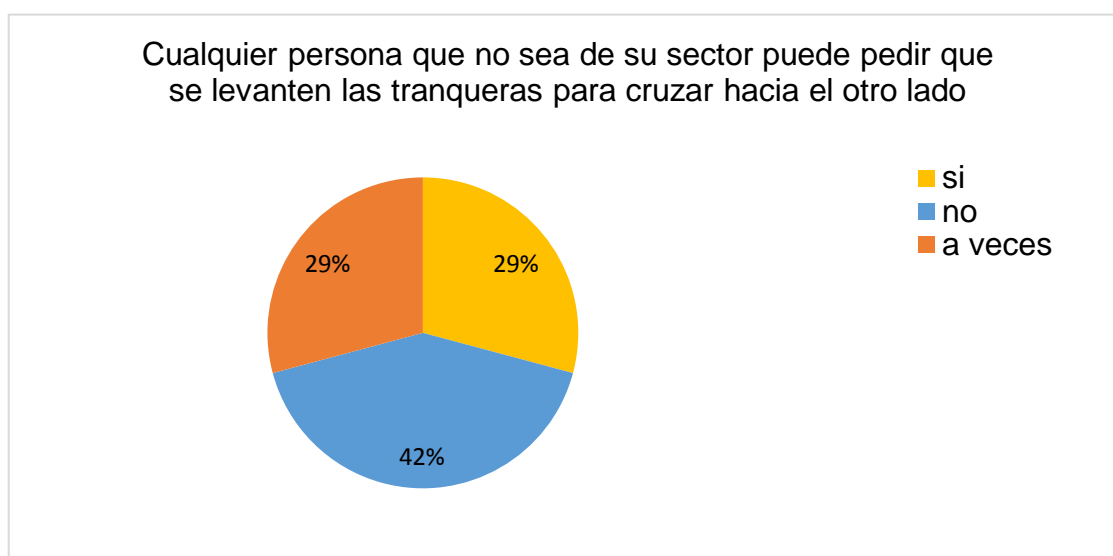
Fuente: cuestionario 1

**Gráfica 8:** Con respecto a la pregunta de que si cuando llegan a querer un vehículo por las calles de su sector de inmediato se abren las puertas de los 24 encuestados que participaron un porcentaje del 16.7% menciono que siempre que requieren un vehículo fuera del sector se llegan abrir rápidamente las puertas, sin embargo un porcentaje del 37.5% menciono que casi siempre llegan abrir las puertas cuando se recibe una orden de algún vehículo fuera, sin embargo en un porcentaje mayor del 45.8 señalo que nunca los encargados llegan abrir las puertas por más que se necesite del sector algún vehículo que este en la calle.



**Tabla 9:** *Cualquier persona que no sea de su sector puede pedir que se levanten las tranqueras para cruzar hacia el otro lado*

Valoración	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
si	7	29,2	29,2	29,2
no	10	41,7	41,7	70,8
a veces	7	29,2	29,2	100,0
Total	24	100,0	100,0	

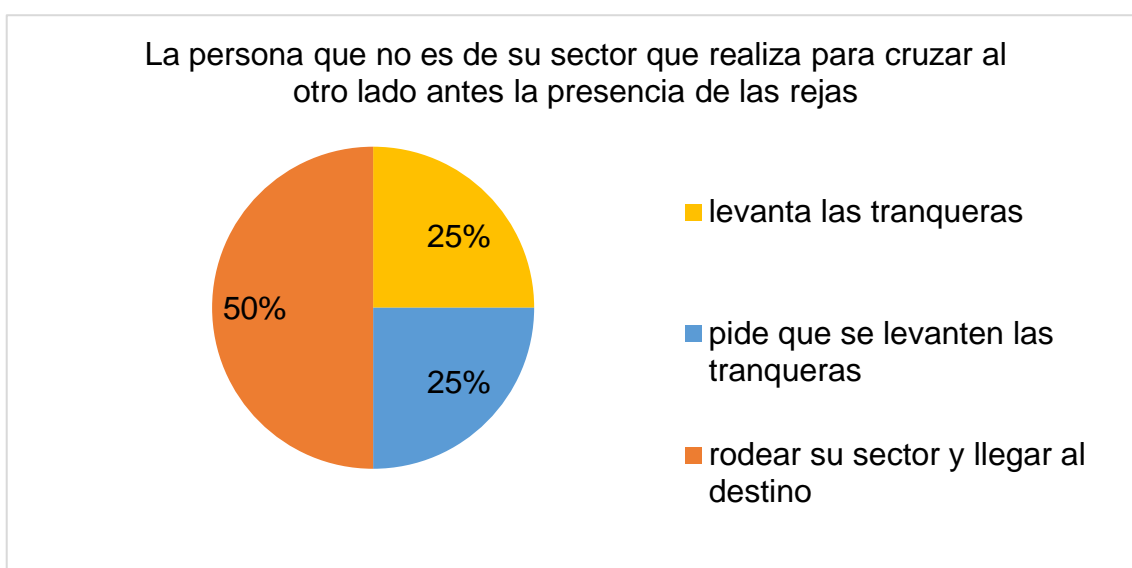


Fuente: cuestionario 1

**Gráfica 9:** Del total de los 24 encuestados a quienes se les pregunto si cualquier persona que no sea del sector puede pedir que se levanten las tranqueras para cruzar hacia el otro lado, pues los encuestados respondieron con un porcentaje del 29.2% respondieron que si se llegan a levantar las tranqueras por cualquier otra persona siempre que sea de algún sector mientras que en un mayor porcentaje del 41.7% mencionaron que no permiten que ninguna persona así sea de otro sector pida que levanten las tranqueras y finalmente un 29.2% señala que a veces se les autoriza a algunas personas para que puedan pedir que levanten las tranqueras para que crucen hacia el otro lado.

**Tabla 10:** La persona que no es de su sector que realiza para cruzar al otro lado ante la presencia de las rejas

Valoración	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
levanta las tranqueras	6	25,0	25,0	25,0
pide que se levanten las tranqueras	6	25,0	25,0	50,0
rodear su sector y llegar al destino	12	50,0	50,0	100,0
Total	24	100,0	100,0	

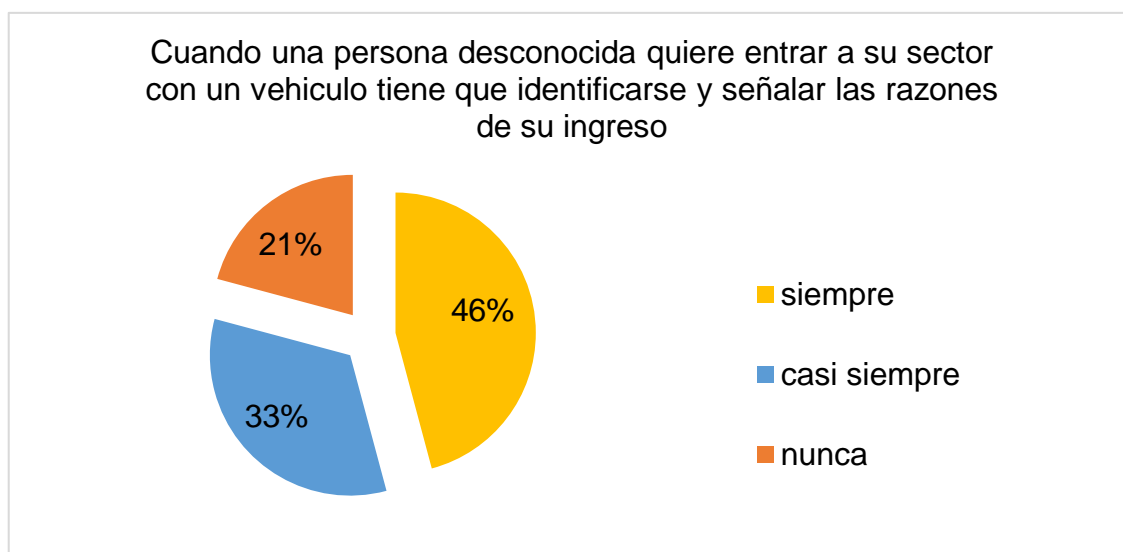


Fuente: cuestionario 1

**Gráfica 10:** Con respecto a la pregunta si las personas que no son de su sector que llegan a realizar para que puedan a llegar a cruzar al otro lado, de los 24 encuestados a quienes se les pregunto un 25% menciono que lo que solicita levantar las tranqueras a quien se encuentre de encargado, mientras que en un porcentaje también del 25% señalaron que las personas que no son del sector y necesitan cruzar lo que piden es que se levanten las tranqueras y finalmente en un mayor porcentaje del 50% menciono que lo que realizan es rodear su sector y llegar a su destino muchas veces para evitar inconvenientes.

**Tabla 11:** Cuando una persona desconocida quiere entrar a su sector con un vehículo tiene que identificarse y señalar las razones de su ingreso

Valoración	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
siempre	11	45,8	45,8	45,8
casi siempre	8	33,3	33,3	79,2
nunca	5	20,8	20,8	100,0
Total	24	100,0	100,0	

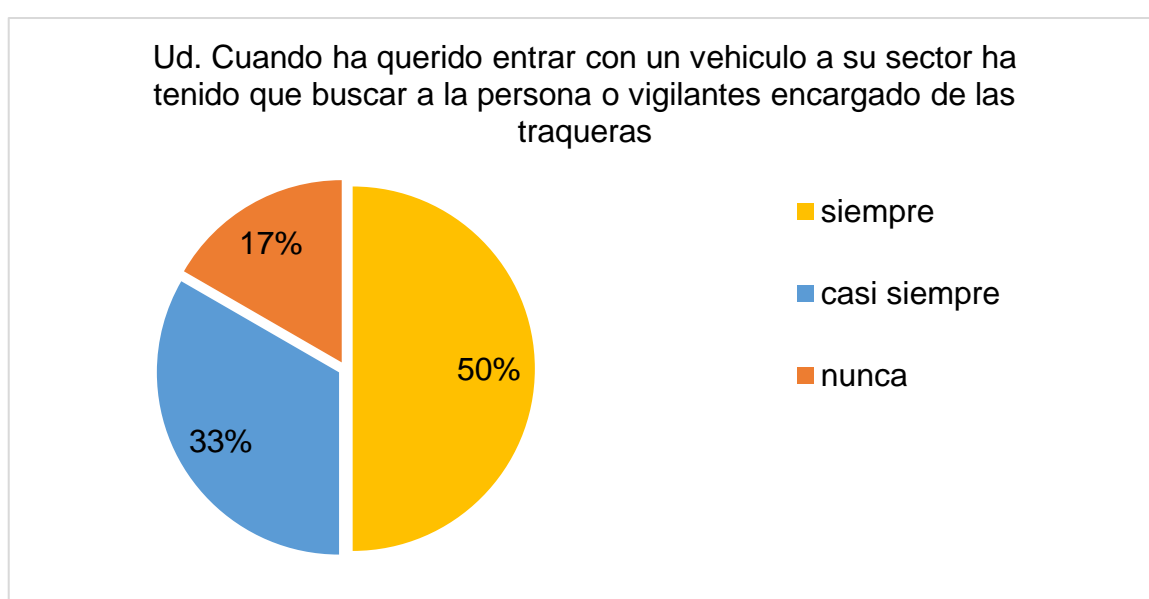


Fuente: cuestionario 1

**Gráfica 11:** De los 24 encuestados a quienes se les consultó si cuando una persona desconocida quiere entrar a su sector con un vehículo tiene que identificarse y señalar las razones de su ingreso, mencionaron en un porcentaje del 45% que siempre cualquier persona que necesite ingresar al sector es necesario que se identifique e indique las razones de su ingreso, en un 33.3% señalaron que casi siempre las personas que no pertenecen al sector se identifican y mencionan la razón de su ingreso, mientras que un porcentaje del 20.8% menciono que las personas desconocidas nunca llegan a identificarse menos señalar las razones de su ingreso al sector.

Tabla 12: Ud. cuando ha querido entrar con un vehículo a su sector ha tenido que buscar a la persona o vigilante encargada de las tranqueras

Valoración	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
siempre	12	50,0	50,0	50,0
casi siempre	8	33,3	33,3	83,3
nunca	4	16,7	16,7	100,0
Total	24	100,0	100,0	



Fuente: cuestionario 1

**Gráfica 12:** Con respecto a la pregunta si ha querido entrar con un vehículo a su sector y ha tenido que buscar a la persona o vigilante encargada de las tranqueras de los 24 encuestados a quienes se les pregunto un porcentaje del 50% señalo que siempre han tenido que ir en busca del encargado de las tranqueras para poder ingresar, mientras que un porcentaje del 33.3% menciono que casi siempre que ha querido ingresar algún vehículo al sector fue en busca del vigilante para que abrieran las tranqueras y finalmente un 16.7% menciono que nunca ha sido necesario buscar al vigilante para que le pudiera hacer ingresar su vehículo al sector de la empresa.

### **3.2. Discusión de resultados**

En una de sus investigaciones Díaz (2012) Las ciudades denotan un crecimiento alto en relación al número de habitantes que las conforman; cada grupo con determinadas características y formas de vivir, convirtiéndose así en una alta privatización de los espacios públicos, pero que el objetivo de una ciudad segura, no deja de lado la restricción de acceso que por consecuencia genera discriminación y exclusión.

De esa manera es que a la muestra consultada se le pregunto si las tranqueras usadas en el sector son medidas las cuales reducen la inseguridad, cuyos resultados arrojaron que del total, un 25% menciona que siempre las tranqueras han sido utilizadas con medidas de seguridad, sin embargo cabe resaltar que aún hay un 29.2% quien indicaron que casi siempre las tranqueras han sido empleadas como seguridad de los sectores de diferentes residencias y finalmente un porcentaje mayor de los anteriores con 45.8% señalo que nunca las tranqueras han servido como medidas de seguridad, puesto que estas no la garantizan.

Por su parte también, Castrañon (2014) ha indicado que son diversos los requisitos para la instalación de tranqueras y rejas establecidos en las ordenanzas municipales; sin embargo, existen muchas que han sido instaladas de manera ilegal. A pesar que se ha justificado el objetivo principal de la solicitud de tranqueras y rejas, las Municipalidades han aprobado permisos temporales para la colocación de estas herramientas de seguridad, quienes muy a pesar de haber vencido su plazo continúan cerrando el libre tránsito. Así también hay grupos quienes no han recibido permiso alguno, pero optaron por poner piedras, tambos y, otros objetos para lograr su objetivo.

De manera que existe hasta un 90% de rejas instaladas quienes carecen de los permisos legales, así como incumpliendo con las principales

características que debería tener los lugares fraccionados. Puesto que, según ASPEC, (2017) de 263 rejas instaladas en Lima, hay 147 quienes no cuentan con los permisos legales.

Habiendo confirmado las teorías encontradas en las diferentes fuentes bibliográficas, fue necesario consultar a la realidad si las tranqueras tienen permiso de las autoridades competentes, y en los resultados se ha distinguido que hay un 29.2% de los encuestados quienes mencionaron que las tranqueras si tienen el permiso correspondiente, mientras que un porcentaje del 54% manifestó que solo algunas tranqueras contarían con los permisos correspondientes, y finalmente un porcentaje del 16,7% mencionó que ninguna de las tranqueras contaría con permiso por las autoridades.

Aspec (2017) señaló que, aquellos lugares que cuentan con rejas y/o tranqueras expresan su malestar por cuanto estas barreras metálicas permanecen cerradas sin ningún vigilante estable quien habrá para que se permita el ingreso y salida adecuada, sino más bien, los vecinos tienen que buscar una y otra manera de poder salir del lugar sobre todo en horas de la mañana cuando todos salen a sus diversas labores. Es así que del análisis de la norma se ha extraído que estas barreras deben estar abiertas en caso que no cuenten con un vigilante; al no cumplir con ese requisito recibirán una sanción a la Junta Vecinal y por ende el retiro de dichas barreras.

De esa manera que es preciso señalar los resultados obtenidos con la aplicación del cuestionario aplicado, en donde se ha identificado un 37.5% quienes han señalado que casi siempre en los sectores suele ver vigilante todo el día, mientras que otro grupo de encuestados con el mismo porcentaje mencionó que nunca en las tranqueras de los sectores encuentran vigilantes por lo que les dificultad que puedan ingresar con sus vehículos.

## **IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

### **4.1. Conclusiones**

En la presente tesis se ha realizado un análisis de los diferentes datos recogidos en el campo, así como de las teorías y enfoques registrados, a continuación, se detalla las siguientes conclusiones:

La ciudad de Trujillo es una de las ciudades cuyo índice de seguridad es uno de los más altos a nivel nacional, toda vez que ante la demanda de solicitudes para la instalación de rejas y tranqueras en las calles, la Municipalidad tuvo que expedir la Ordenanza Municipal N° 029–2014, caracterizada principalmente por la serie de requisitos que esta solicita, entre los cuales encontramos un horario en el que las rejas y tranqueras deberán permanecer abiertas que oscila entre 7:00 am a 7: 00 pm, además que, por las noches deberá contar obligatoriamente con un personal de vigilancia sobre el que recaerá la responsabilidad de abrir y cerrar las barreras metálicas.

La protección jurídica del derecho a la libertad de tránsito se ha visto afectada por la instalación de tranqueras y rejas se ha justificado por la alta inseguridad ciudadanía que todos compartimos, puesto que al parecer es el Estado quien ha descuidado una de sus facultades como institución protectora de sus gobernados. Es innegable la reducción de robos y hurtos en aquellos lugares, pero también resulta cuestionable la afectación a derechos de naturaleza constitucional.

El uso de tranqueras y derecho a la libertad de tránsito en la ciudad de Trujillo ha sido un tema controversial, puesto que es un derecho severamente afectado. Bien, existen requisitos para la instalación de estas rejas y tranqueras, mismos que a la fecha no se cumplen. De tal manera que, es necesario una reglamentación nacional para este tema, toda vez que las Municipalidades al requerir de ingresos, pasan por alto la exigencia total de los requisitos que tienen como único objetivo garantizar

la seguridad, y que esta nueva regulación contenga parámetros dirigidos a garantizar el derecho al libre tránsito, siendo este muy necesario sobre todo para urgencias como es el ingreso de unidades de bomberos, unidades policiales, ya que muchas veces estos lugares enrejados son usados por los delincuentes como formas de desviar su persecución, determinando así la obstaculización de tránsito en situaciones de emergencia y/o urgencias.



## **4.2. Recomendaciones**

El uso de tranqueras y rejas se ha convertido en una práctica muy utilizada por los diferentes ciudadanos, sin embargo, no todos los habitantes se muestran de acuerdo, puesto a que el acceso a estos lugares resulta complicado cuando se trata de alguna emergencia.

Las Municipalidades con la autonomía que gozan han promovido esta práctica a raíz de la demanda de la misma población, recayendo sobre esta institución la responsabilidad de aprobación y vigilancia, no habiendo participación directa del Estado, que para el caso debería, en tanto con esta tesis se pretende desarrollar un marco legal en el que se incluya políticas generales que sirvan como límites a la autonomía de la Municipalidad a fin de evitar arbitrariedades, como es el caso de los montos que estas establezcan para la autorización de tranqueras y rejas, la exigencia de la totalidad de los requisitos.

Esta regulación jurídica deberá entonces regular políticas de supervisión constante y variada sobre el trámite administrativo de estas autorizaciones, pero no solamente en el antes, sino también después de ser aprobadas, porque es en ese momento donde se empiezan a incumplir los requisitos establecidos para su permanencia.

## REFERENCIAS

- Andino, A. (2009). Miedo e inseguridad: el discurso de las inmobiliarias. Ecuador.  
<https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/816/1/BFL-ACSO-CS33-02-Armijos.pdf>
- Aramayo, V. M. (2016). Análisis jurídico del juicio valorativo realizado por el tribunal constitucional respecto al conflicto de derechos generado por las medidas de seguridad ciudadana (reja) en las urbanizaciones y el libre tránsito en Arequipa 2016. Arequipa: Universidad Nacional de San Agustín.
- Arce, M. J. (2018). Derecho a la seguridad ciudadana y a la libertad de tránsito Distrito de La Molina 2017. Lima: Universidad Peruana de los Andes.
- Armijos, B. (2009). Lima: una metrópoli cercada. Ciudad segura. Vivienda y seguridad. Quito.
- Armijos, B. Entrevista: Miedo e inseguridad: el discurso de las inmobiliarias. Programa de estudios de la ciudad.
- Avendaño, A. V. (2020). La seguridad ciudadana como bien jurídicamente protegido y el derecho al libre tránsito, Carabayllo 2018 [Trabajo de grado, Universidad César Vallejo]. Repositorio institucional ucv. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/53085>
- Banda, C., Martínez, D., Y Rodríguez, C. (2016). El derecho humano de la libertad de tránsito Vs los retenes administrativos. México: Revista de Investigación Académica sin Frontera.
- Bernal, P. C. (2008). Los derechos fundamentales y la teoría de los principios. ¿Es la teoría de los principios la base para una teoría adecuada de los derechos fundamentales de la constitución española?. Colombia: Universidad Externado de Colombia.

- Cárdenas, J. (2014). Noción, justificación y críticas al principio de proporcionalidad. *Boletín Mexicano de Derecho Comparado*, Vol.47 Nro.139.  
[http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0041-86332014000100003](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0041-86332014000100003)
- Carmona, A. (2017). Consecuencias socio-espaciales de la segregación residencial en la ciudad de México [Trabajo de maestría, Universidad Nacional Autónoma de México]. Repositorio institucional unam. <https://sociologia-alas.org/acta/2015/GT-07/Consecuencias%20socioespaciales%20de%20la%20segregaci%C3%B3n%20residencial%20en%20la%20ciudad%20de%20m%C3%A9xico.pdf>
- Carrillo, P. C. y Fernández, D. R. (2014). Inseguridad y malestar social en la democracia peruana. Lima: Revista YUYAYKUSUN.
- Caytano, Z. M. (2018). Seguridad ciudadana y la defensa de la persona humana en la Comisaría de Santa Elizabeth Distrito San Juan de Lurigancho-2018 [Trabajo de grado, Universidad César Vallejo]. Repositorio institucional ucv. [https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/35481/Caytano\\_CZM..pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/35481/Caytano_CZM..pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Díaz-Albertini, J. (2016). El feudo, la comarca y la feria. La privatización del espacio público en Lima. Lima: Fondo Editorial Universidad de Lima.
- Fuentes, V. A. (2019). Implementación de un marco normativo que regule el uso y edificación de los elementos de seguridad y su incidencia en la libertad de tránsito en el Distrito de José Leonardo Ortiz-Provincia Chiclayo. Chiclayo: Universidad Santo Toribio de Mogrovejo.

- Giglia, Á. (2018). Privatización del espacio, autosegregación y participación ciudadana en la Ciudad de México. El caso de las calles cerradas en la zona de Coapa (Tlalpan, Distrito Federal). México: Revista Trace.
- González V. O. (2018). Derechos humanos y derechos fundamentales. México: Universidad Autónoma de San Luis Potosí.
- Huamán, A. E. (2020). Análisis jurisprudencial sobre el Derecho a la libertad de tránsito y el respeto al espacio público en el Perú. Lima: Universidad Nacional Federico Villareal.
- Hueso, L. C. (2017). Big data e inteligencia artificial. Una aproximación a su tratamiento jurídico desde los derechos fundamentales. España: Dilemata, (24), 131-150.
- Landa Arroyo, C. (2017). Los derechos fundamentales. Lima: PUCP.
- López-Vargas, S. L., Pérez García, E., & Ordóñez Mahecha, E. N. (2018). Derechos fundamentales innominados: evolución, concepto y aplicación. Venezuela: Universidad Simón Bolívar.
- Meléndez, J. M. (2018). Análisis del modelo de hábeas corpus en el Código Procesal Constitucional peruano. Lp pasión por el Derecho. <https://lpderecho.pe/analisis-del-modelo-de-habeas-corpus-en-el-codigo-procesal-constitucional-peruano/> Navarro, C. H. (2019). Calles enrejadas: juntas vecinales y controversias en los espacios públicos de Salamanca, distrito de Ate (Lima). Revista Discursos del Sur.
- Paula, R. (2018) Exclusiones del espacio público de los habitantes de la calle en la ciudad de Buenos Aires. Territorios, Vol. 39, <http://dx.doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.56>

- Rangel, J. C. (2016). Derecho al libre tránsito de los ciudadanos frente al cercamiento de las calles en zonas urbanas [Trabajo de grado, Universidad César Vallejo]. Repositorio institucional ucv. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/63397>
- Sandoval, E. G. (2013). Vivir entre rejas: seguridad ciudadana y privatización de la calle en urbanizaciones de Ate y la Molina. San Miguel: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Vargas, P. M. (2017). La libertad de tránsito y la existencia de límites a su ejercicio. Exp. nº 3482-2005-phc/TC. Caso: Brain Delgado contra Junta de vecinos del parque Malpica. Loreto: Universidad Científica del Perú.
- Vásquez, A. M. (2018). Conflicto entre la libertad de tránsito y la seguridad ciudadana: Las Casuarinas y Pamplona Alta. Lima: Universidad César Vallejo.
- Vega, C. P. (2017). La desigualdad invisible: el uso cotidiano de los espacios públicos en la Lima del siglo XXI. Revista Territorios de la Universidad del Rosario de Colombia.
- Vidal Prado, C. (2017). La libertad de expresión en la jurisprudencia del tribunal constitucional federal Alemán. España: Estudios constitucionales.
- Villanueva, E. (2015). Derecho y libertad. México: Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM.

## ANEXOS



### ANEXO N° 01

#### **CUESTIONARIO N° 01:**

Lee detenidamente las siguientes interrogantes y marca la respuesta correcta.

Para su tranquilidad, es preciso señalar que el cuestionario totalmente anónimo.

Ítem	Alternativa	Alternativa	Alternativa
¿Las tranqueras usadas en su sector son medidas que reducen la inseguridad ciudadana?	Siempre	Casi Siempre	Nunca
¿Las tranqueras de su sector están aseguradas con candados u otro medio de seguridad que impide que cualquier persona ingrese?	Siempre	Casi Siempre	Nunca
¿Las personas de su sector están de acuerdo con la presencia de las tranqueras?	Siempre	Casi Siempre	Nunca
¿Las tranqueras que usan en su sector tienen permiso de la autoridad competente?	Siempre	Casi Siempre	Nunca
¿En las tranqueras de su sector hay vigilantes las 24 horas del día para permitir el libre tránsito de vehículos?	Siempre	Casi Siempre	Nunca
¿En su sector hay tranqueras de entrada y salida con presencia de vigilantes en cada uno de ellas para permitir la circulación?	Siempre	Casi Siempre	Nunca

¿Cuándo quiere un vehículo circular por las calles de su sector de inmediato se abre las tranqueras?	Siempre	Casi Siempre		Nunca
¿Cualquier persona que no sea de su sector puede pedir que se levanten las tranqueras para cruzar hacia el otro lado?	Siempre	Casi Siempre		Nunca
¿La persona que no es de su sector que hace para cruzar al otro lado ante la presencia de las rejas?	Levanta las tranqueras	Pide que se levanten las tranqueras	Pide que se levanten las tranqueras	Tiene que rodear su sector para llegar a su destino
¿Cuándo una persona desconocida quiere entrar a su sector con un vehículo tiene que identificarse y señalar las razones de su ingreso?	Siempre	Casi Siempre		Nunca
¿Ud. cuando ha querido entrar con un vehículo a su sector ha tenido que buscar a la persona o vigilante encargada de las tranqueras?	Siempre	Casi Siempre		Nunca

## ANEXO N° 02

### Resumen de procesamiento de casos

		N°	%
Casos	Válido	24	100,0
	Excluido	0	,0
	Total	24	100,0

### Estadísticas de fiabilidad

	Alfa de Cronbach basada en elementos estandarizados	N° de elementos
Alfa de Cronbach	,731	12



### Anexo 3: Matriz de Consistencia

TÍTULO	PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES	DIMENSIONES	TIPO Y DISEÑO DE INVESTIGACIÓN	POBLACIÓN Y MUESTRA
EL USO DE TRANQUERAS Y SU REPERCUSIÓN EN LA LIBERTAD DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE TRUJILLO	¿Cómo el uso de tranqueras repercutió en la libertad de tránsito en la ciudad de Trujillo?	<b>Objetivo General:</b> Determinar cómo el uso de tranqueras repercutió en la libertad de tránsito en la ciudad de Trujillo.	El uso de tranqueras repercutió en la libre circulación de residentes y no residentes en la ciudad de Trujillo.	<b>V. Independiente:</b> El uso de tranqueras	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Instalación de tranqueras en las calles</li> </ul>	Cuantitativa-Descriptiva  Diseño no experimental	24 informantes
		<b>Objetivos Específicos:</b> Describir el uso de tranqueras en la ciudad de Trujillo. Analizar los alcances y la protección jurídica del derecho a la libertad de tránsito Evaluar el uso de tranqueras y derecho a la libertad de tránsito en la ciudad de Trujillo.		<b>V. Dependiente:</b> La libertad de tránsito	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Libertad de circulación</li> </ul>		

## Anexo N° 4: Validación de instrumento



### FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO POR JUICIO DE EXPERTOS

1. NOMBRE DEL JUEZ	Joisy del Valle Rojas Rojas	
2.	PROFESIÓN	Ing. De sistemas
	ESPECIALIDAD	Investigación y Desarrollo
	GRADO ACADÉMICO	Magister
	EXPERIENCIA PROFESIONAL (AÑOS)	8
	CARGO	Asesora en Metodología de la Investigación y diseño de proyectos
<b>TÍTULO DE LA INVESTIGACION: EL USO DE TRANQUERAS Y SU REPERCUSION EN LA LIBERTAD DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE TRUJILLO</b>		
<b>3. DATOS DEL TESISISTA</b>		
3.1	NOMBRES Y APELLIDOS	Carbajal Alor Wilfredo Omar
	3.2	ESCUELA PROFESIONAL
4. INSTRUMENTO EVALUADO	1. Entrevista ( ) 2. Cuestionario ( x ) 3. Lista de Cotejo ( ) 4. Diario de campo ( )	
5. Objetivos del instrumento	<u>GENERAL:</u> El uso de tranqueras repercutió en la libre circulación de residentes y no residentes en la ciudad de Trujillo	
	<u>ESPECIFICOS:</u> Describir el uso de tranqueras en la ciudad de Trujillo. Analizar los alcances y la protección jurídica del derecho a la libertad de tránsito Evaluar el uso de tranqueras y derecho a la libertad de tránsito en la ciudad de Trujillo.	
A continuación se le presentan los indicadores en forma de preguntas o propuestas para que		

DESACUERDO, SI ESTÁ EN DESACUERDO POR FAVOR ESPECIFIQUE SUS SUGERENCIAS		
N°	6. DETALLE DE LOS ITEMS DEL INSTRUMENTO	ALTERNATIVAS
01	¿Las tranqueras usadas en su sector son medidas que reducen la inseguridad ciudadana? Siempre - Casi siempre -Nunca	A ( X ) D ( ) SUGERENCIAS:
02	¿Las tranqueras de su sector están aseguradas con candados u otro medio de seguridad que impide que cualquier persona ingrese? Siempre - Casi siempre -Nunca	A ( X ) D ( ) SUGERENCIAS:
03	¿Las personas de su sector están de acuerdo con la presencia de las tranqueras? Siempre - Casi siempre -Nunca	A ( X ) D ( ) SUGERENCIAS:.....
04	¿Las tranqueras que usan en su sector tienen permiso de la autoridad competente? Siempre - Casi siempre -Nunca	A ( X ) D ( ) SUGERENCIAS:
05	¿En las tranqueras de su sector hay vigilantes las 24 horas del día para permitir el libre tránsito de vehículos? Siempre - Casi siempre -Nunca	A ( X ) D ( ) SUGERENCIAS:.....
06	¿En su sector hay tranqueras de entrada y salida con presencia de vigilantes en cada uno de ellas para permitir la circulación? Siempre - Casi siempre -Nunca	A ( X ) D ( ) SUGERENCIAS
07	¿Cuándo quiere un vehículo circular por las calles de su sector de inmediato se abre las tranqueras? Siempre - Casi siempre -Nunca	A ( X ) D ( ) SUGERENCIAS:.....
08	¿Cualquier persona que no sea de su sector puede pedir que se levanten las tranqueras para cruzar hacia el otro lado? Siempre - Casi siempre -Nunca	A ( X ) D ( ) SUGERENCIAS:
09	¿La persona que no es de su sector que hace para cruzar al otro lado ante la presencia de las rejas? Siempre - Casi siempre -Nunca	A ( X ) D ( ) SUGERENCIAS:.....
10	¿Cuándo una persona desconocida quiere entrar a su sector con un vehículo tiene que identificarse y señalar las razones de su ingreso? Siempre - Casi siempre -Nunca	A ( X ) D ( ) SUGERENCIAS:

## Anexo 5: Jurisprudencia



EXP N.º 3948-2004-HC/TC  
LIMA  
CARLOS ALBERTO UGAS RODRÍGUEZ

### SENTENCIA DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

En Lima, a los 8 días del mes de julio de 2005, la Sala Primera del Tribunal Constitucional, integrada por los magistrados Alva Orlandini, García Toma y Vergara Gotelli, pronuncia la siguiente sentencia.

#### ASUNTO

Recurso extraordinario interpuesto por don Carlos Alberto Ugas Rodríguez contra la resolución expedida por la Cuarta Sala Especializada Penal para Procesos con Reos Libres de la Corte Superior de Justicia de Lima, de fojas 105, su fecha 18 de octubre de 2004, que declara improcedente la demanda de hábeas corpus de autos.

#### ANTECEDENTES

El recurrente, con fecha 22 de junio de 2004, interpone demanda de hábeas corpus contra el Alcalde de la Municipalidad Distrital de la Victoria, solicitando que cese la vulneración de su derecho constitucional al libre tránsito. Refiere que la emplazada ha instalado una tranquera en la cuadra 10 del jirón Antonio Bazo, La Victoria, (en el cruce con el jirón Italia), lugar en el cual fue intervenido por la Policía Municipal de dicho distrito, que le exigió el pago de un nuevo sol por derecho de parqueo, pese a que no iba a estacionar su vehículo, sino solamente a transitar para recoger un pasajero de dicho jirón; aduce, asimismo, que a los vecinos del lugar se les exige que estacionen automóviles en el Parque Indoamérica. Finalmente, alega que las tranqueras, al no permitir el ingreso de los taxis a dicho lugar para recoger pasajeros, ponen en riesgo a los transeúntes, que pueden ser asaltados por los delincuentes que pululan en los cruces de las calles aledañas; sin embargo, se exige el pago del parqueo aun cuando no existe señalización de parqueo ni los cajones respectivos.

Realizada la investigación indagatoria, el demandante se ratificó en todos los extremos de su demanda, aduciendo que los policías municipales le impidieron ingresar y transitar por la vía pública; alega, asimismo, que prepotentemente le obligaron a pagar un nuevo sol por concepto de parqueo. Por su parte, la comuna emplazada se apersona al proceso constitucional y solicita que se declare infundada la demanda, ya que no existe vulneración a la libertad de tránsito, y alega que su accionar se sustenta en la autonomía política, económica y administrativa que la Constitución otorga a las municipalidades en los asuntos de su competencia. En tanto que el Alcalde emplazado alega que autorizó la



## TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

colocación de una pluma o tranquera a efectos de organizar y ordenar el cobro del parqueo y el estacionamiento vehicular en el área denominada parque Indoamérica, asimismo, que no se está cobrando peaje, y que en su oportunidad se publicó la Ordenanza N.º 010-2003 que la señala como área de estacionamiento vehicular

El Vigésimo Juzgado Penal de Lima, con fecha 13 de julio de 2004, declaró improcedente la demanda estimando que no se ha vulnerado derecho constitucional alguno, dado que la emplazada ha actuado dentro de las facultades y prerrogativas que le confiere la Ley y la Constitución vigente.

La recurrida confirmó la apelada, por similares fundamentos.

### FUNDAMENTOS

1. El demandante alega la vulneración de su libertad de tránsito, materializada presumiblemente en las tranqueras instaladas por la emplazada en la cuadra 10 del jirón Antonio Bazo, cruce con el jirón Italia, en La Victoria, y en el cobro de peaje en una zona rígida que no tiene los cajones de estacionamiento pintados.
2. Según el artículo 2º, inciso 11, de la Constitución, toda persona tiene derecho "(...) a elegir su lugar de residencia, a transitar por el territorio nacional y a salir de él y entrar en él, salvo limitaciones por razones de sanidad o por mandato judicial o por aplicación de la ley de extranjería".
3. Al respecto, conforme lo sostenido en anterior oportunidad (STC. N.º 2876-2005-PHC) "La facultad de libre tránsito comporta el ejercicio del atributo de *ius movendi et ambulandi*. Es decir, supone la posibilidad de desplazarse autodeterminativamente en función a las propias necesidades y aspiraciones personales, a lo largo y ancho del territorio, así como a ingresar o salir de él, cuando así se desee".

Se trata de un imprescindible derecho individual y de un elemento conformante de la libertad. Más aún, deviene en una condición indispensable para el libre desarrollo de la persona, toda vez que se presenta como: "(...) el derecho que tiene toda persona para ingresar, permanecer, circular y salir libremente del territorio nacional".

A mayor abundamiento, La facultad de desplazamiento se manifiesta a través del uso de las vías de naturaleza pública o de las vías privadas de uso público, derecho que puede ser ejercido de modo individual y de manera física o a través de la utilización de herramientas tales como vehículos motorizados, locomotores, etc.



## TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

4. Pero como todo derecho fundamental, la libertad de tránsito no es un derecho absoluto, ya que puede y debe ser limitado por diversas razones. Por consiguiente, debe ser materia de análisis las razones que motivan que la emplazada pretenda regular dicha materia, y, en consecuencia, si aquellas son conformes con la Constitución, así como si la actuación de la emplazada se encuentra arreglada al marco de funciones y atribuciones que la Constitución y su Ley Orgánica establecen.
  5. En el último caso, la Constitución (art. 195.8º) establece como una de las atribuciones de las corporaciones municipales, la de desarrollar y regular actividades y/o servicios en materia de educación, salud, vivienda, saneamiento, medio ambiente, sustentabilidad de los recursos naturales, transporte colectivo, circulación y tránsito, turismo, conservación de monumentos arqueológicos e históricos, cultura, recreación y deporte, conforme a ley; en ese sentido, es evidente que la emplazada puede regular lo relativo al uso de los bienes públicos de propiedad del Estado. Empero, ello no necesariamente conlleva a que aquella pueda afectar o regular el ejercicio o limitaciones a los derechos fundamentales en general, y al derecho a la libertad individual en particular, especialmente en lo que importa al ejercicio del derecho al libre tránsito en vehículos automotores, como se verá a continuación.
  6. De otro lado, debe tomarse en cuenta que el Alcalde emplazado ha remitido a este Colegiado la Ordenanza N.º 12-03-MDLV, que regula la Instalación de Sistemas de Seguridad, Vigilancia y Control en el Distrito de La Victoria, norma general que considera como elementos de seguridad y control peatonal el uso de casetas, pluma levadiza o giratoria y las rejas, cuyo artículo 1º dispone que la precitada ordenanza se basa en el derecho de los vecinos de cautelar su seguridad, sin que ello afecte la intangibilidad de las áreas públicas así como los derechos de los demás vecinos.
- No obstante ello, cabe señalar, tal como lo ha sostenido este Colegiado en anterior oportunidad (STC.N.º 2876-2005-HC) que “La seguridad ciudadana no debe ser observada como un derecho fundamental, sino como un bien jurídico protegido, habida cuenta que hace referencia a un conjunto de acciones o medidas que están destinadas a salvaguardar el desarrollo de la vida comunitaria dentro de un contexto de paz, tranquilidad y orden, mediante la elaboración y ejecución de medidas vinculadas al denominado poder de Policía. La seguridad ciudadana consolida una situación de convivencia con ‘normalidad’, vale decir, preservando cualquier situación de peligro o amenaza para los derechos y bienes esenciales para la vida comunitaria.
8. En consecuencia, debe quedar plenamente establecido que –en casos como el de autos–, la libertad de tránsito protege el derecho a circular libremente en vehículos de transporte público o privado, por las rutas o zonas establecidas para tal efecto, pero que aquella libertad, por lo menos en lo que importa a los vehículos de transporte, se

**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

encuentra íntimamente ligada a las atribuciones que la Constitución establece a su favor y al ejercicio que de ellas hagan las corporaciones municipales, en los términos que establece el artículo 195° de la Carta Magna.

9. Por ello, el ejercicio de aquella libertad puede ser ejercida, en las rutas y zonas establecidas, conforme a las limitaciones previstas en la legislación sobre la materia. Sin embargo, esto no importa que en el ejercicio de tales atribuciones o competencias, las corporaciones municipales puedan establecer límites irrazonables o arbitrarios que impidan el ejercicio del derecho a la libre circulación vehicular o que tiendan a desnaturalizar el fin y uso de los bienes públicos del Estado, como cuando se pretende favorecer a un pequeño grupo de pobladores, en desmedro de gruesos sectores de la población, como es el caso de la imposición de tranqueras o rejas por vías de transporte masivo, etc.
10. En conclusión, tal regulación no debe desnaturalizar el derecho a la libertad de circulación, ni tampoco puede terminar negando su existencia, sobretodo cuando se trata de regular el libre tránsito de pasajeros, que es el que nos ocupa en el presente caso, y cuyo tratamiento es distinto a la libertad individual o al libre tránsito peatonal por zonas comerciales.
11. En el presente caso se acredita que, argumentando la implementación de medidas de seguridad, se ha instalado una tranquera en la intersección formada por la cuadra 10 del jirón Antonio Bazo y el jirón Italia, en el Distrito de La Victoria, procediendo no sólo a restringir el libre tránsito por la vía pública, sino que impone el pago de peaje a quienes quisieran ingresar y/o circular con vehículos motorizados por el denominado Damerao de Gamarra, procediendo al cobro en razón al tipo de vehículo (sea éste auto o camión) y al tiempo de permanencia, (sea por hora o fracción). Así, al ingresar a una de las calles del precitado damero, servidores municipales otorgan un comprobante que indica tanto el tiempo de permanencia en las citadas arterias, así como monto a cobrar, sancionándose incluso la pérdida del comprobante, conforme se acredita con el Ticket de Ingreso de Autos Serie A N.º 000605 (fs. 2) y el Ticket de Ingreso de Autos Serie A N.º 005111 (fs.12), que preceden al Acta de Constatación realizada por el juez que tramitó el presente proceso en primera instancia, siendo evidente la violación del derecho fundamental a la libertad de tránsito, en tanto que lo que se pretende cobrar no es un servicio prestado por la Municipalidad emplazada, sino la utilización de bienes públicos de propiedad del Estado, sin que haya una contraprestación efectiva realizada por la emplazada.



**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

EXP.N.º 1090-2004-AA/TC  
LAMBAYEQUE  
ANA CECILIA ARMINDA PAREDES  
LINARES DE ARBULÚ

**SENTENCIA DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

En Lima, a los 27 días del mes de junio de 2005, la Sala Primera del Tribunal Constitucional, con asistencia de los señores magistrados Alva Orlandini, Gonzales Ojeda y García Toma, pronuncia la siguiente sentencia

**ASUNTO**

Recurso extraordinario interpuesto por doña Ana Cecilia Arminda Paredes Linares de Arbulú contra la sentencia de la Primera Sala Civil de la Corte Superior de Justicia de Lambayeque, de fojas 156, su fecha 29 de enero de 2004, que declara infundada la demanda de autos.

**ANTECEDENTES**

Con fecha 31 de marzo de 2003, la recurrente interpone demanda de amparo contra don Antonio Morales Vergara, doña Teresa Kawamura Chávez, doña Maritza Villalobos Ciurlizza y don Gonzalo del Río Escurra, todos miembros de la Junta Directiva de la Residencial Diego Ferré, por considerar que se viene vulnerando la libertad de tránsito así como otros derechos constitucionales.

La recurrente manifiesta que habita en el inmueble de su propiedad, ubicado en la calle Melchor Sevilla N° 230 de la citada residencial, localizada en la ciudad de Chiclayo, donde los demandados han procedido a instalar una reja o cerca de fierro que impide el ingreso de personas a la residencial, la que, por otra parte, es vigilada por un guardián, quien tiene órdenes de evitar el ingreso de toda persona que no se identifique e informe sobre los motivos de su visita. Agrega que la instalación de la reja no cuenta con autorización del Concejo Provincial de Chiclayo. Puntualiza, asimismo, que se le ha denegado el derecho de usar la llave de la reja, lo que le genera perjuicios a su esposo, que debe salir a trabajar muy temprano, teniendo que esperar que el guardián le abra la puerta o que otro vecino salga. Esta situación también se repite con sus familiares, los cuales no pueden ingresar o salir del citado lugar. Ante tales circunstancias solicita el cese del impedimento de ingresar libremente en su domicilio a fin de circular libremente en el interior de la residencial, o que se disponga el retiro de las rejas instaladas.

Los emplazados contestan la demanda, deduciendo previamente las excepciones de falta de agotamiento de la vía previa, de caducidad y de falta de legitimidad para obrar. Por otra parte, y en cuanto al fondo, niegan la demanda señalando que la reja fue instalada a fin de proteger la seguridad de los vecinos y por acuerdo unánime de todos los vecinos de la residencial. Asimismo, aducen que la residencial colinda por el





## TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

seguridad como resultado del entorno conflictivo y antisocial, cuando no de la criminalidad mayoritariamente presente en las ciudades con abundante población y tráfico económico y, frente a la cual, se hace necesaria una específica política de seguridad en favor de la colectividad. En el Estado Social de Derecho, por otra parte, es incuestionable la existencia de roles vitales en torno de la consecución de grandes objetivos. Vista la *seguridad ciudadana* como uno de esos roles en los que todo Estado se compromete, no cabe discusión alguna en torno del papel relevante que le toca cumplir y la especial posición que el ordenamiento constitucional le suele otorgar.

16. Cabe precisar que cuando se trata de bienes jurídicos como los aquí descritos, no resulta extraño, sino perfectamente legítimo el que, en determinadas circunstancias y como se anticipó anteriormente, los derechos puedan verse restringidos en determinados ámbitos de su contenido, en la lógica de compatibilizar los objetivos sociales propios de todo bien constitucional con la de los intereses individuales correspondientes a todo atributo o libertad. Naturalmente no es que los derechos se encuentren posicionados por debajo de los bienes jurídicos y ni siquiera a un mismo nivel o jerarquía, pero es evidente que ante la existencia de ambas categorías al interior del ordenamiento se hace imperioso el integrar roles en función de los grandes valores y principios proclamados desde la Constitución. En ese gran reto ponderativo el juez constitucional ocupa un papel gravitante.

### Las vías de tránsito público y el establecimiento de medidas de seguridad vecinal

17. Exceptuados los ámbitos de lo que constituye el dominio estrictamente privado, todo aquel espacio que desde el Estado haya sido estructurado como referente para el libre desplazamiento de personas puede ser considerado una vía de tránsito público. Dentro de tales espacios (avenidas, calles, veredas, puentes, plazas, etc.) no existe restricción o limitación sobre la locomoción de los individuos, esto es, no existe la necesidad de pedir autorización alguna ni ante el Estado ni ante particular alguno, presumiéndose que su pertenencia le corresponde a todos y no a determinada persona o grupo de personas en particular.

18. Las vías de tránsito público, por otra parte, sirven no solo para permitir el desplazamiento de las personas sino para facilitar otros ámbitos de su autodeterminación o el ejercicio de una diversidad de derechos constitucionales (trabajo, salud, alimentación, descanso, etc.). Como tales se constituyen en un elemento instrumental sumamente importante del cual depende la satisfacción plena o la realización de una multiplicidad de objetivos personales.

19. Siendo las vías de tránsito público libres en su alcance y utilidad, pueden, sin embargo y en determinadas circunstancias, ser objeto de regulaciones y aun de restricciones. Cuando estas provienen directamente del Estado, se presumen acordes con las facultades que el propio ordenamiento jurídico reconoce en determinados ámbitos (como ocurre, por ejemplo, con las funciones de control de tránsito efectuadas por los gobiernos municipales); cuando provienen de particulares existe



## TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

la necesidad de determinar si existe alguna justificación, sustentada en la presencia o no de determinados bienes jurídicos.

20. Justamente en la existencia o reconocimiento del bien jurídico *seguridad ciudadana*, se encuentra lo que, tal vez, constituya la más frecuente de las formas a través de la cual se ven restringidas las vías de tránsito público. Tras la consabida necesidad de garantizar que la colectividad no se vea perjudicada en sus derechos más elementales frente al entorno de inseguridad recurrente en los últimos tiempos, se ha vuelto una práctica reiterada el que los vecinos o las organizaciones que los representan opten por colocar rejas o mecanismos de seguridad en las vías de tránsito público. Aunque queda claro que no se trata de todas las vías (no podría implementarse en avenidas de tránsito fluido, por ejemplo) y que solo se limita a determinados perímetros (no puede tratarse de zonas en las que el comercio es frecuente), es un hecho incuestionable que la colocación de los citados mecanismos obliga a evaluar si el establecimiento de todos ellos responden a las mismas justificaciones y si pueden tener toda clase de características.

21. Este Colegiado ha tenido la oportunidad de precisar en ocasiones anteriores que el establecimiento de mecanismos o medidas de seguridad vecinal no es *per se* inconstitucional, si se parte de la necesidad que se tiene de compatibilizar o encontrar un marco de coexistencia entre la libertad de tránsito como derecho con la *seguridad ciudadana* como bien jurídico. Lo inconstitucional sería, en todo caso, que el mecanismo implementado o la forma de utilizarlo resulte irrazonable, desproporcionado, o simplemente lesivo de cualquiera de los derechos constitucionales que reconoce el ordenamiento. Como lo ha sostenido la Defensoría del Pueblo en el Informe Defensorial N° 81 sobre "*Libertad de Tránsito y Seguridad Ciudadana. Los enrejados en las vías públicas de Lima Metropolitana*" emitido en el mes de enero del 2004, p. 42: "No se puede admitir un cierre absoluto de una vía pública ya que ello afectaría el contenido esencial del derecho al libre tránsito. Consecuentemente, se debe garantizar que los enrejados no sean un obstáculo para el ejercicio del derecho al libre tránsito, sino solo una limitación razonable y proporcional. Ello quiere decir que dicha medida tiene que estar justificada por los hechos que le han dado origen: el crecimiento de la delincuencia; por la necesidad de salvaguardar un interés público superior: la protección del bien jurídico *seguridad ciudadana*; y debe ser proporcionada a los fines que se procuran alcanzar con ella".

### El caso planteado

22. Como ya se ha precisado, lo que la demandante cuestiona en el presente caso es el comportamiento de los integrantes de la Junta Directiva perteneciente a la residencial Diego Ferré, quienes han dispuesto la colocación de rejas en la vías de acceso del lugar donde reside, las que, según alega, le ocasionan restricciones indebidas a su libertad de tránsito y la de su esposo y demás familiares, a lo que se suma el hecho de que tal instalación se ha efectuado sin contarse con la correspondiente autorización municipal.