

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE
INGENIERÍA
FACULTAD DE INGENIERÍA ECONÓMICA
Y
CIENCIAS SOCIALES**



**INTERCONEXIÓN VIAL
HUAROCHIRI –LIMA**

**BASADO EN LA CONTINUIDAD URBANA
ENTRE EL DISTRITO DE SAN ANTONIO DE
CHACLLA Y EL DISTRITO DE
CARABAYLLO**

**INFORME DE INGENIERÍA
PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL
DE
INGENIERO ECONOMISTA**

Manuel Antonio Rimachi Fernández

Promoción : 1993

Lima – Perú

1999

A MIS PADRES .

Les entrego este título en compensación
a todo su esfuerzo, cariño y dedicación
con la mayor admiración y amor
que siempre les profeso.

A MIS HERMANOS

Orientadores y guías en mi formación
su constante preocupación y ayuda no
fue en vano.

Promesa Cumplida.

ÍNDICE

CURRICULUM VITAE

INTERCONEXIÓN VIAL HUAROCHIRI - LIMA. BASADO EN LA CONTINUIDAD URBANA ENTRE LOS DISTRITOS DE SAN ANTONIO DE CHACLLA Y CARABAYLLO - 1997

PRESENTACIÓN.

INTRODUCCIÓN.

CAPITULO I

1.1. - ASPECTOS GENERALES.

1.1.1. - GENERALIDADES.

1.1.2. - ANTECEDENTES.

1.1.3. - ALCANCES Y LIMITACIONES.

1.1.4. - MOTIVOS.

1.1.5. - OBJETIVOS.

1.1.6. - BASE LEGAL.

CAPITULO II

2.2. - DETERMINACIÓN DEL ÁREA DE INFLUENCIA.

2.2.1. - DESCRIPCIÓN GENERAL DE LIMA
METROPOLITANA.

2.2.2. - DESCRIPCIÓN GENERAL DE
HUAROCHIRI.

2.3. - VIAS DE ACCESO.

2.3.1. - ALTERNATIVAS DE TRANSPORTE
URBANO.

2.3.2. - INFRAESTRUCTURA VIAL.

2.3.3. - SITUACIÓN ACTUAL: MERCADO Y RED
VIAL.

CAPITULO III

3.3. - CONTINUIDAD URBANA ANEXO 11- CARABAYLLO.

- 3.3.1. - RAZONES GEOGRÁFICAS.
- 3.3.2. - RECONOCIMIENTO LEGAL.
- 3.3.3. - RAZONES TÉCNICAS.
- 3.3.4. - CONCLUSIONES.

CAPITULO IV

4.4. - DEMANDA.

- 4.4.1. - CARACTERÍSTICAS PARTICULARES.
- 4.4.2. - POBLACIÓN ANEXO 11- ASPECTOS SOCIOECONÓMICOS.
- 4.4.3. - REQUERIMIENTOS DE VIAJE.
- 4.4.4. - MEDIOS ALTERNATIVOS.
- 4.4.5. - TEMPORALIDAD.
- 4.4.6. - PROYECCIÓN DE POBLACIÓN.
- 4.4.7. - CONCLUSIONES.

CAPITULO V

5.5. - OFERTA.

- 5.5.1. - CARACTERÍSTICAS PARTICULARES.
- 5.5.2. - RED VIAL.
- 5.5.3. - SISTEMAS DE TRANSPORTES.
- 5.5.4. - PROYECCIÓN DE LA OFERTA.
- 5.5.5. - CONCLUSIONES.

CAPITULO VI

6.6. - BALANCE OFERTA-DEMANDA.

6.6.1. - RESULTADOS DEL BALANCE.

6.6.2. - TRAZO DE RUTA DE INTERCONEXIÓN.

6.6.3. - ITINERARIO.

6.6.4. - DISTANCIA, VELOCIDAD PROMEDIO DE VIAJE, TIEMPO, FRECUENCIA Y FLOTA OPERATIVA.

CAPITULO VII

7.7. - CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA.

ANEXOS.

**INTERCONEXIÓN VIAL HUAROCHIRI
LIMA BASADO EN LA CONTINUIDAD
URBANA ENTRE LOS DISTRITOS DE
SAN ANTONIO DE CHACLLA Y
CARABAYLLO - 1997**

PRESENTACIÓN

El presente trabajo ha sido elaborado para la Empresa de Transportes y Servicios Generales Punchauca S.A. en colaboración con el Ing. Mecánico Oscorima Aroni Vicente, quien se encargó de la parte técnica que fundamenta la elaboración de la Ruta de Interconexión.

A diferencia de Lima Metropolitana que ya cuenta con rutas establecidas, la Provincia de Huarochiri, apenas empieza a conocer su realidad en transportes, por lo que las empresas de transportes que la conforman presentaron rutas, que llegan a todos los límites que comparten Lima y Huarochiri, sobre la base de las acciones de amparo, emitidas por el Poder Judicial del Callao. Sin embargo ninguna tiene la base Técnico-Económico que fundamente la continuidad urbana y las necesidades de transporte, para diseñar en función de estas, las rutas de interconexión del Transporte Urbano e Interurbano de Huarochiri, la que junto al Plan Regulador de Lima determine un Plan de Rutas de interconexión único en concordancia con el Decreto Supremo N° 12-95 del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

INTRODUCCIÓN

Como consecuencia del Decreto Supremo N° 12 del año 1995, que faculta al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a crear el reglamento de transporte urbano e interurbano a nivel nacional. Reglamento que en su primer artículo clasifica al propio Ministerio como un ente normativo y traslada la parte administrativa a los Municipios Provinciales; se encargó a la Administración de Transportes de Lima, licitar las principales calles y avenidas de Lima Metropolitana ocasionando problemas que hasta la fecha no se han podido solucionar y que es un motivo mas, por el cual, el Congreso aprobara la reciente Ley del Transporte en Julio de 1999.

Estos problemas se refieren a la interconexión vial entre Callao y Lima y a la interconexión vial entre Huarochiri y Lima, aduciendo Lima Metropolitana que la interconexión es válida para Callao, pero no para Huarochiri por ser esta Provincia clasificada por el I.N.E.I como “mayormente rural” y con una población menor al Callao, sin embargo 10 empresas de Huarochiri comenzaron a ingresar a Lima haciendo la interconexión, lo que motivó el reclamo de la Administración de Transportes de Lima, procediendo ha capturar los vehículos y llevarlos al depósito.

Las empresas reclamaron ante el poder judicial del Callao, la que falló a su favor mediante una Acción de Amparo, permitiendo que puedan operar en Lima. Esto fue el motivo por el que 44 empresas más, se inscribieran en Huarochiri y obtuvieran también una Acción de Amparo. Hoy hay alrededor de 130 empresas haciendo interconexión con Lima; por lo que la Administración de Transportes de Lima ha señalado al Poder Judicial del Callao que ha sido sorprendida por las empresas de Huarochiri, ya que no existe continuidad urbana entre Huarochiri y Lima, como manda la Quinta Disposición Complementaria del Reglamento de Transportes, por lo que no procede una ruta de interconexión.

Esto motivó a la empresa de Transportes Punchauca ha elaborar una ruta de interconexión que tuviera como base, la existencia de la continuidad urbana; es por ello que el presente trabajo no solo cumplió con este objetivo, si no además, probó la necesidad del transporte de una población de 2,000 personas que conforma el centro poblado Torre Blanca, perteneciente al Distrito de San Antonio (Huarochiri) y que colinda con el Distrito de Carabayllo (Lima).

En el capítulo I, se desarrolla los aspectos generales para explicar brevemente la importancia de las vías, que en general han aportado al desarrollo del país, para a través de ello fijar los objetivos a cumplir con el presente estudio, además de apoyarnos en la Constitución, y en las normas de orden jurídico que dicta el Ministerio de Transportes, Comunicaciones y Vivienda, como sustento legal al trabajo.

En el Capítulo II, se hace el estudio de la zona para determinar nuestro campo de acción, mediante una descripción general de Lima Metropolitana, y el distrito de San Antonio de Chaclla, que a pesar de ser solo, un distrito de Huarochiri (cuenta con 32 distritos), es el distrito más representativo de la provincia, por contar en promedio con el 62 % del total de la Población. Para finalmente centrarnos al distrito de Carabayllo y el Anexo 11 (Torre Blanca), como objeto de nuestro estudio. Se investiga el estado de su infraestructura vial, sus alternativas de transporte y analizamos su situación actual: Mercado – Red vial. Además se observa en el campo sus necesidades y se hace una comparación con los datos estadísticos del INEI.

Se concluyó en esta parte, que el Anexo 11 (Torre Blanca), no contaba con los recursos básicos para su subsistencia, como es el agua y la luz en por lo menos 50% de su población, y que origina la no-existencia de servicios básicos como puestos de policía, colegios, postas médicas, mercados etc. y que los caminos que la conectan hacia la Av. Túpac Amaru, y el paso hacia Carabayllo son vías carrozables, en algunos tramos afirmadas, pero todas de acceso hacia los centros poblados y factibles de ser usadas por los medios de Transporte; lo que origina un flujo diario hacia Lima Metropolitana a través de Carabayllo, como puerta de entrada.

En el Capítulo III, se prueba la continuidad urbana, por ello se toma datos geográficos como Longitud y Latitud, para fundamentar la posición; el reconocimiento por el distrito contiguo y fechas de creación como fundamento histórico y legal, para terminar, con la definición de lo que significa Continuidad Urbana, y que es utilizado por Electroperu y Fonavi para la elaboración y ejecución de los proyectos de electrificación, como fundamentos técnicos y que nos permiten concluir con la existencia de la Continuidad Urbana.

En el Capítulo IV, habiendo mostrado las razones que llevan a un flujo de personas a trasladarse hacia Lima Metropolitana, se hace el estudio de la Demanda del Transporte, que tiene sus características particulares, para luego pasar a las estadísticas de población y todos los aspectos socioeconómicos que nos determinan los requerimientos del

transporte y los medios alternativos con que se cuenta para el traslado. Finalmente nos apoyamos en la proyección de la población para poder concluir; que se hace necesaria la intervención de un medio de transporte que permita el traslado hacia los lugares necesarios para su sostenimiento.

En el Capítulo V, la técnica del análisis es parecida a la de la Demanda, ya que la Oferta, también tiene sus características particulares, por ello se observa, la red vial asfaltada, y las empresas de transporte que la circulan, además del tipo de vehículos que poseen y su antigüedad; para en función de esto proyectar la Oferta.

En el Capítulo VI, conociendo la Demanda a tener que satisfacer y la Oferta que se encargará de dicho traslado, es que se diseña una ruta que pueda cumplir la empresa y que además le sea rentable, para poder justificar su recorrido, por el valor de un solo pasaje, aunque no se les pueda llevar en algunos casos, hacia la misma puerta de sus destinos finales, por lo menos bastante cerca de ellos. Por ello se fija un Itinerario, que determina la longitud a recorrer, la velocidad promedio y el tiempo empleado, a su vez, es necesario tener en cuenta las horas en las que le necesidad del transporte se hace mayor, lo que se conoce comúnmente como las horas punta y la que finalmente determina la frecuencia con la que los vehículos se distanciarán en tiempo. Todos los datos técnicos, hasta aquí detallados, son los que se emplean para determinar el número de la flota operativa.

En el Capítulo VII, se dan las recomendaciones necesarias para que, por una parte, el centro poblado Torre Blanca, cumpla con las mejoras viales que harán reducir los costos de operación de los transportistas, lo que se trasladará hacia ellos en el mejoramiento de la flota, menor tiempo de traslado y la formación de otras empresas cuyo comercio no solo relativas al transporte, traiga consigo fuentes de trabajo y el desarrollo de dicho centro poblado.

Se presenta además una referencia bibliográfica sobre temas relacionados al transporte que sirvieron para complementar y mejorar el trabajo; además se incluye en los anexos los cuadros estadísticos suficientes para sustentar el trabajo y ayudar en su comprensión, así como las leyes y normas que la amparan y que ilustran de manera más amplia, los deberes y derechos de la Provincia de Huarochiri en cuanto al Transporte.

CAPITULO I

1.1 .- ASPECTOS GENERALES.

1.1.1. - GENERALIDADES.

1.1.2. - ANTECEDENTES.

**1.1.3. - ALCANCES Y
LIMITACIONES.**

1.1.4. - MOTIVOS.

1.1.5. - OBJETIVOS.

1.1.6. - BASE LEGAL.

1.1.1. - GENERALIDADES

El transporte urbano, constituye el medio que permite el acceso de los ciudadanos al conjunto de actividades que se desarrollan en sus centros urbanos a través de las vías y medios que la conforman. Estos últimos, conjuntamente con los equipos modernos de comunicación, posibilitan la integración social y dan un soporte para un mayor desarrollo de la actividad económica de las ciudades.

De este modo, el crecimiento urbano de la ciudad considera la solución equilibrada de su equipamiento comunal y de servicios, tendiente a resolver las necesidades básicas de los pobladores de la ciudad, dentro de las que el transporte urbano constituye una de sus prioridades. En tal sentido, un sistema de transporte compatible con los requerimientos de una ciudad, posibilita un mayor desarrollo urbano, igualmente este último precisa de un adecuado sistema de transportes. Esta situación es posible en la medida que en las ciudades se encuentran centralizadas las actividades comerciales, financieras, bancarias y de servicios; dentro de esa dinámica se produce el flujo de ciudadanos en su dirección, donde el tránsito constituye una función básica de las mismas.

En tal sentido, el aumento de la población genera problemas de congestión y dificulta las actividades de la ciudad en forma adecuada, limitando el desarrollo y propiciando un crecimiento del área urbana hacia la periferia y sectores marginales. Esta situación a su vez requiere de mayores inversiones en infraestructura vial, agua, desagüe y otros servicios.

Además de este efecto económico generado por un inadecuado sistema vial y de transporte, se propicia así mismo un desequilibrio en el uso del suelo urbano y en la morfología de la ciudad. En consecuencia el sistema de transporte constituye uno de los servicios fundamentales para el desarrollo urbano con una incidencia marcada en su economía.

1.1.2. - ANTECEDENTES

Los inicios del transporte urbano en el departamento de Lima, se enfoca en el centro de Lima Cercado, en el siglo XVIII, época en la cual el área urbana del Puerto del Callao es unida con el Cercado de Lima, a través de un camino carrozable, por el cual transitaban como únicos vehículos, carretones y carretas halados por bueyes. Estos transportaban desde el Callao las diferentes mercaderías utilizadas para el consumo de la población. Desde entonces han sucedido una serie de obras viales a través de la inauguración de la carretera Lima-Callao (el primero de los construidos en Sudamérica), en 1851, la puesta en operación del Ferrocarril Lima-Chorrillos (1858), y el Ferrocarril Central que une el Callao con las principales zonas mineras de la región central del Perú, es este la primera interconexión vial de Lima hacia el centro de la sierra, cuya puerta de entrada es la provincia de Huarochiri y que hasta hoy permanece, pero no podemos considerarlo como el primer transporte urbano, ya que este se inicia en 1878, con los tranvías sobre rieles tirados por caballos y que circulaban a través del centro de la ciudad de Lima.

Luego viene toda una historia del transporte a lo largo de mas de 100 años cuyos antecedentes el Instituto Libertad y Democracia (I.L.D.), lo analiza, de manera que el transporte urbano en etapas ha sido estudiado, en cuanto a su desarrollo y en particular la participación del transporte informal.

La historia del parque automotor para Huarochiri se inicia en 1990, con el Decreto Legislativo N° 651 que liberaliza el transporte en general, de manera que Lima Metropolitana ve acrecentar la flota vehicular y el número de rutas que ahora ingresan a Huarochiri, pero como rutas reconocidas de Lima. En el Capitulo II, veremos un cuadro de comparación del número de rutas y de la flota vehicular, antes del 90 y después del 90, y nos damos cuenta del gran incremento, pues mientras la flota se duplicó, las rutas crecieron en 71 %. Luego como consecuencia del Decreto Supremo N° 12-95 de fecha 26 de Julio de 1995, se hace referencia a la autonomía de cada Provincia a formar su propia comisión técnica mixta y formular su Plan Regulador de Rutas en los servicios de transportes. De manera que recién Huarochiri es informada del derecho de formar su propia Dirección de Transporte y regular el uso de Vía Urbano e Interurbano; así como las interconexiones viales, reservándose para sí, los ingresos propios que se generan por cada empresa inscrita en Huarochiri.

1.1.3. - ALCANCES Y LIMITACIONES

El presente trabajo, solo va a relacionar uno de los cinco distritos de Huarochiri, que comparten con Lima, el límite común, en este caso San Antonio de Chaclla, que cuenta con veinticinco Anexos o Centros Poblados Rurales y de los cuales solo estudiaremos el anexo 11 (Torre Blanca), y al distrito de Carabaylo.

La razón de esta muestra es que, al final del trabajo se tome como guía, para el resto de rutas de interconexión, y se pueda demostrar, la continuidad urbana de todos los demás centros poblados que pertenecen a cada distrito, de manera ordenada y lógica, para ser presentado al Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción; como base del sustento Técnico – Económico de todas las rutas que tienen Acción de Amparo.

También se debe citar el hecho de que aunque se encuentra estadísticas, de Lima en general, solo se encuentra datos en cuanto a población de Huarochiri, pero no hay información más minuciosa, de los centros poblados, ya que cuando se busco información sobre los programas o campañas de salud, programas de alimentación, escuelas, etc. Solo se refiere a ellas mediante las preguntas comunes que se dieron en el último censo del 93. Por lo que hubo un trabajo adicional que se recoge y adicionamos como anexos, y que corresponde a una encuesta realizada por bachilleres de la Universidad Villarreal, para el municipio de Huarochiri.

1.1.4. - MOTIVOS

Cuando una empresa de transportes va de una provincia a otra, entonces se produce una interconexión vial y en el caso de las empresas de transportes de Lima Departamento, ninguna provincia cuenta con una Dirección de Transportes, porque se piensa que el transporte en el ámbito del Departamento de Lima es una atribución de Lima Metropolitana.

Por esta razón se dio a conocer los derechos que le competen a Huarochiri, como provincia, es así que el Alcalde de entonces Dr. Macazana Huaranga Oswaldo, llama a reunión de consejo, y ante los regidores de entonces, se vuelve a manifestar lo que el Municipio está dejando de percibir por derechos de la Administración del Transporte, lo que se conoce como Certifox. En la actualidad cada vehículo de transporte urbano de Lima, aporta al consejo 28 soles, si se multiplica por el número de vehículos que circulan en Lima, nos daremos cuenta de los enormes ingresos que recibe mensualmente, la municipalidad.

Por mayoría absoluta, lo que consta en actas del Consejo de la Municipalidad; se aprobó formar la Dirección de Transportes, que inicialmente se llamó División de Transportes, para luego formar la comisión técnica mixta, como manda el Decreto Supremo N°12, después comenzó la inscripción de las empresas y la adjudicación de rutas que llegan a Lima Metropolitana, así se adecuo el transporte de Huarochiri al Reglamento de Transporte Urbano a Nivel Nacional; la misma que la Dirección de Transportes de Lima no reconoce prohibiendo el ingreso de dichas empresas a Lima cuadrada, aduciendo no haber continuidad urbana; lo que motivó a la empresa Punchauca a realizar el estudio de la vía de interconexión, teniendo como base la continuidad urbana .

Esto terminó en una acción de amparo que más tarde Lima tuvo que acatar; hoy gracias a esta acción de amparo 130 empresas, se encuentran trabajando y generando recursos para Huarochiri, los que inicialmente van dirigidos a tecnificar la Dirección de Transportes, y modernizar al municipio en general a través de computadoras y generando fuentes de trabajo en Matucana (capital de Huarochiri), ya que el flujo de los representantes de estas 130 empresas ha posibilitado la apertura de restaurantes, servicios de fotocopiado y hoteles, los que apenas hace dos años no existían.

1.1.5. -OBJETIVOS

PRINCIPAL :

Diseñar la ruta de interconexión de Huarochiri a Lima.

SECUNDARIOS

- Demostrar la continuidad urbana entre Carabayllo y el Anexo 11 (Torre Blanca).
- Demostrar la necesidad del Transporte del Centro Poblado Torre Blanca
- Adecuarnos a la quinta disposición complementaria del reglamento nacional del servicio público urbano e interurbano de pasajeros.
- Fundamentar los motivos por los cuales se utilizan vías y calles principales de Lima Metropolitana.

1.1.6. - BASE LEGAL

- Decreto Legislativo N° 651, ratificado por Decreto Ley N° 25457, que liberaliza el transporte en la modalidad de rutas y vehículos.
- Decreto Supremo N° 12-95 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Vivienda y Construcción, que norma el servicio público y autoriza a cada provincia a generar sus propios recursos a través del transporte de pasajeros y de carga.
- Decreto Legislativo N° 757, Ley Marco para el crecimiento de la Inversión privada, orientado a crear las condiciones necesarias para la inversión privada.
- Decreto Supremo N°12-95 del Ministerio de Transportes, sobre la concesión de rutas.
- Constitución Política del Perú- Respaldo Jurídico.
 - Artículo 191. - Las municipalidades son los órganos del gobierno local con autonomía económica y administrativa en los asuntos de su competencia.
 - Artículo 192. - Corresponde a las Municipalidades regular el transporte colectivo, la circulación y el tránsito.

CAPITULO II

2.2. - DETERMINACIÓN DEL ÁREA DE INFLUENCIA

2.2.1. - DESCRIPCIÓN GENERAL DE LIMA METROPOLITANA.

2.2.2. - DESCRIPCIÓN GENERAL DE HUAROCHIRI.

2.3. - VIAS DE ACCESO.

2.3.1. - ALTERNATIVAS DEL TRANSPORTE URBANO.

2.3.2. - INFRAESTRUCTURA VIAL.

**2.3.3. - SITUACIÓN ACTUAL:
MERCADO Y RED VIAL.**

2.2.1. - DESCRIPCIÓN GENERAL DE LIMA METROPOLITANA

Lima Metropolitana, cuenta con 49 distritos sin contar al Callao, convirtiéndose en el centro de mayor concentración demográfica del País; tiene 6584,662 habitantes, que representan al 28.5 % de la Nación. Es una metrópoli con grandes contrastes, allí coexisten distritos que han alcanzado apreciables niveles de desarrollo, con otros que se encuentran sumidos en la más absoluta pobreza, surgidos como asentamientos humanos en las zonas periféricas, como consecuencia de la intensa migración del campo a la ciudad, a partir de la década del cincuenta.

Lima considerada como el crisol de la peruanidad, porque allí viven habitantes procedentes de todo el País, tiene un enorme poder de atracción, siendo este un motivo más de la migración de la población provinciana y rural. En ella se albergan el 72.4 % de las industrias que ofrecen oportunidades de trabajo mejor remunerado a la población, una de las razones por la que emigran del campo a la ciudad.

Desde la época de la República ha sido la ciudad más privilegiada del Perú y por tanto la que ha recibido mayor apoyo del estado para encarar sus problemas, debido al centralismo político, económico, financiero y cultural . Muchas de las obras que se realizaron en el país, estuvieron orientadas a beneficiarla en desmedro de las provincias. De este modo fue aumentando su poder de atracción. Cuenta con todos los servicios, a su vez es el mayor centro de acopio, pues a través de todas sus rutas que la conectan recibe del resto de departamentos lo necesario para el sustento de sus habitantes.

En el Anexo–A1. El mapa departamental de Lima, representa los límites de Lima Metropolitana con el resto de las demás provincias, por el norte con Huaral, por el sur con Cañete, por el este con Canta y Huarochiri. Observándose además que entre Huarochiri y el Mar se comparte un 90 %

de límites comunes. En el Anexo-A2, se aprecia de manera más amplia, la relación de los distritos comunes a ambas provincias, según la siguiente relación:

HUAROCHIRI		LIMA
1. - San Antonio de Chacla		<ul style="list-style-type: none"> 6. - Carabaylo. 32. - San Juan de Lurigancho 18. - Lurigancho-Chosica.
2. - Santa Eulalia	→	18. - Lurigancho-Chosica.
3. - Ricardo Palma	→	18. - Lurigancho-Chosica.
4. - Antioquía		<ul style="list-style-type: none"> 18. - Lurigancho-Chosica. 7. - Chaclacayo. 9. - Cieneguilla. 23. - Pachacamac.
5. - Santo Domingo de los Olleros.		<ul style="list-style-type: none"> 23. - Pachacamac. 19. - Lurin. 26. - Punta Hermosa. 27. - Punta Negra. 29. - San Bartolo.

En el anexo-A.4, nos basamos en la fecha de creación de los distritos y determinamos que todos menos uno; nacieron como pueblos. Por Decreto Ley de 1896, se crea el Distrito de Lurigancho-Chosica, luego nace Antioquía como villa en 1939, colindando con Lurigancho –Chosica y después Chaclacayo en 1940; como pueblo colindante con los dos anteriores. Mas tarde Ricardo Palma en 1944, y Santo Domingo de los Olleros, con San Antonio de Chacla- ambos en 1945. Hasta este año es Huarochiri quien se acerca hacia Lima, pero no a invadirla sino a poblar sus propios límites;

después ya vienen el resto de los distritos a colindar con los límites de Huarochiri.

Concluimos con esta parte, que Lima Metropolitana tiene mucho que ofrecer a cualquier inmigrante del país y que cualquier centro poblado que apareciera a su alrededor, vive con la esperanza de acogerse a los beneficios que Lima le pueda dar.

2.2.2. - DESCRIPCIÓN GENERAL DE HUAROCHIRI

Huarochiri, nace por decreto expedido por el general don José de San Martín, el 4 de agosto de 1821, entonces el departamento de Lima contaba con solo cinco provincias. Hoy en día Huarochiri, tiene 32 distritos cuenta con 157,469 habitantes, posee una extensión de 5,657.93 km. cuadrados, siendo la segunda provincia más grande del departamento de Lima. Ver anexo-A3.

Existen en Huarochiri, 747 km. de carreteras, que unen a sus 32 distritos, cuenta con una línea férrea que cruza la provincia de Oeste a Este, con una longitud aproximada de 72 km; que actualmente se le esta dando uso para fines recreacionales, además del servicio de transporte de carga de minerales. Su territorio es montañoso y accidentado, de fuertes contrastes, de cumbres nevadas, como; Pariacaca, Piedra Parada, Santa Racgra y otros.

También cuenta con lagos y lagunillas que son origen de los ríos Rimac, Lurin y Santa Eulalia. En esta provincia existen minas de Plata, Oro, Plomo, Fierro, Azogue, Imán, Cobalto, Aluminio, Azufre, Brea, Alcaparroso, Carbón de Piedra y otros Fósiles. Mantiene un activo comercio con Lima, ya que es uno de los principales graneros de la capital, por su variado clima, produce toda clase de cereales, hortalizas, patatas, frutas y plantas forrajeras.

En los Anexos-C3 y C4; observamos sus represas en explotación, las únicas tres del departamento de Lima, que se encuentran en Huarochiri y benefician a la gran Lima, así también cuenta con cuatro centrales Hidroeléctricas, que utilizando el agua del río Santa Eulalia y el río Rimac, generan alumbrado a la gran Lima, siendo la mayor de todas, la central del SHEQUE, con capacidad de 600 megawattios, que los distribuye a diez departamentos del país.

A pesar de tantos recursos que ellos deberían ser los primeros beneficiados, la realidad es distinta. Observando el Anexo-A5, se puede ver lo disperso que se encuentran los centros poblados, y la gran diferencia entre lo urbano y lo rural, que hace caracterizar a Huarochiri como tipo rural, En el

anexo-B1, se presenta la carencia de alumbrado dentro de la misma vivienda, (más del 50 % no tiene luz en su vivienda), en el Anexo-B2, la carencia de red pública de agua dentro de la vivienda, en alrededor del 75 % no tiene agua en su casa, y en el Anexo-B3, la misma deficiencia en cuanto a servicios higiénicos conectados dentro de la vivienda, en promedio el 80 % no cuenta con dicho servicio.

En el aspecto socio económico, los Anexos-C1 y C2; nos muestran la población económicamente activa y su distribución por sexo, encontrándose que esta representa el 31 % de la población total. Todo estos datos nos informan que existen 33,847 viviendas con un promedio de cuatro personas por familia, que en su mayoría carece de las necesidades básicas para subsistir.

2.3.1. - ALTERNATIVAS DEL TRANSPORTE URBANO

Las necesidades del transporte urbano se atienden a través de las alternativas existentes; sean estas unidades de 38, 26 ó 16 pasajeros. La adopción de una de ellas o varias de ellas operando en forma integrada, esta en función de las características poblacionales de un determinado centro poblado, y el ser beneficiado de acuerdo a sus niveles de ingreso. Dentro de este contexto los ómnibus (38 pasajeros), representan la primera alternativa, por el volumen que llevarían de un determinado origen a un destino final, a cambio de un pasaje. En cambio las camionetas rurales (16 pasajeros) se adaptan más rápido a los cambios de demanda y generalmente son dirigidos por sus propietarios, los niveles de seguridad y confort son limitados, y el gran número de ellos provocan congestión en el tránsito. El nivel de movilización que poseen, para su capacidad de traslado por unidad, no constituye, una solución adecuada para vías con demandas relativamente altas, pero se adecuan al transporte rápido y el factor tiempo en las horas punta es un factor de decisión frente a otros medios.

A su vez, los transportistas tomarán la decisión, de entre los diferentes vehículos, el de adquirir aquellos de menor costo, y a la vez mas requeridos por el público, el siguiente cuadro nos muestra la elección del Transportista.

PLACAS ASIGNADAS EN EL ÁMBITO NACIONAL EN CADA AÑO

AÑO	AUTOS	STATION WAGON	CAMIONETA RURAL	CAMIONETA PICK UP	OMNIBUS
	A	B	C	D	E
1988	4880	844	1598	5534	893
1989	2064	259	714	2638	463
1990	1326	305	435	1606	457
1991	14743	2350	3512	5336	1097
1992	24792	4869	14341	6165	6509
1993	20482	2578	9544	6730	3971
1994	28156	4407	12715	9012	5189
1995	58113	10948	16294	11230	6669
1996	49821	9960	10440	8282	3073

Fuente : Ministerio de Transportes.
Dirección General de Circulación terrestre.

De la tabla, A y B están dirigidos hacia el transporte propio y el privado (servicio de taxis), D esta orientado al negocio y C, E; están dirigidos hacia el transporte urbano e interurbano.

Para el año 88 las camionetas rurales, aún no eran vistas como inversión, por ello son superadas por los servicios privados (taxis), y los ómnibus no tenían interés en reflotar sus vehículos, pues la tranquilidad en el monopolio de las rutas, no les hacía presagiar su caída. Esta tendencia continúa hasta el año 90, cuando se da la liberalización, para el año 91, el incremento de las camionetas rurales ya se hace notoria. Las facilidades para tener un vehículo llevó primero, a que muchos desempleados lo vean como una alternativa de

trabajo, por ello es común ver a jóvenes, profesionales, empleados, etc. dedicados al servicio de taxi.

Para el año 95, la demanda en camionetas rurales refleja, la mejor alternativa para aquel que haya decidido seguir en transportes, ocurriendo la satisfacción de la demanda, pero a la vez provocando la saturación de las vías, es por ello que se dan las normas para el regulamiento de las vías, mediante el Decreto Supremo N° 12-95.

En el siguiente cuadro se presenta el parque automotor, en el ámbito de Lima y a nivel Nacional.

PARQUE AUTOMOTOR EN LIMA Y EN EL ÁMBITO NACIONAL

AÑO	NIVEL LIMA	NIVEL NACIONAL
1988	404406	616578
1989	401842	612249
1990	397623	605550 Año de la Liberalización
1991	413318	623947
1992	456023	672957
1993	482573	707437
1994	521049	760810
1995	588072	862589
1996	636864	936501

Fuente : Ministerio de Transportes.
Oficina General de Métodos y Sistemas.

En el año 88, Lima contaba con el 65 % del total del parque automotor, para el año 96, ya era del 68 % . En este período el crecimiento del parque automotor fue de 232,458 unidades, lo que ocasionó un mayor desorden, congestión, accidentes de tránsito y aumento de la contaminación.

2.3.2. - INFRAESTRUCTURA VIAL

La red vial de Lima esta conformada por un conjunto de espacios físicos que por su funcionalidad, fines y capacidad de tránsito; tienen la clasificación siguiente:

Vía Expresa, Av. Principales, Vías Colectoras y calles vecinales.

La vía expresa, que ya ha sido dada en concesión a ómnibus, (por el volumen de pasajeros que es grande en las horas punta, y por la necesaria rapidez del traslado), Es una vía que se caracteriza por detenerse solo de tramo a tramo, y solo por algunos segundos.

Las Avdas. Principales, igualmente fueron cedidas a ómnibus de preferencia, pero han permitido el paso de transportes de 28 asientos como mínimo, y a diferencia del anterior por esta vía circulan los vehículos que vienen de los conos Norte o Sur; que en su gran mayoría no dispone de muchos recursos y desean venir a su centro de trabajo por el precio de un solo pasaje, generalmente recorren las Avdas. Abancay, Alfonso Ugarte, Tacna, etc.

Las Vías colectoras, así como las calles vecinales, son las propicias para las camionetas rurales, cuyo fin sería el de alimentar a las Avdas, y a la Vía expresa. Por ello su rol es de complementación y distribución, hacia las actividades comerciales y al retorno hacia los hogares. Hace posible el tráfico local de corta distancia por ello su carácter de urbano e interurbano.

En la práctica el ordenamiento del transporte no ha cumplido estos fines, afectando a la ciudad, en la medida que la red de transporte, expresa la segregación social en el espacio y refuerza la distribución desigual de los medios de transporte colectivo.

Solo hay que observar por donde pasa y a quien beneficia, la vía expresa ó la falta de acabados de las vías en los conos Norte y Sur. En el siguiente cuadro.

TIPO DE SUPERFICIE (km)

	TOTAL	ASFALTADA	AFIRMADA	SIN AFIRMAR	TROCHA
LIMA					
DPTO.	620.80	186,25	118.40	158.15	158.00
VECINAL	2919.20	154.90	69.40	83.60	2611.30

Fuente: Ministerio de transportes.

Se observa, la longitud de la red vial por tipo de superficie-rodadura; según sistema de carreteras. Es decir en el ámbito solo del departamento, existen 620.80 Km. de carreteras que nacen en Lima y van a las otras provincias, se debe comprender que de los 186.25 km, de carretera asfaltada, Lima Metropolitana posee 154.9 km lo que indica que saliendo de sus linderos también debe haber asfalto, luego comienza con 118.40 Km. de vías afirmadas, para continuar avanzando con 158.15 km de carretera sin asfaltar y finalizar con 158 km. de trocha.

En cuanto a las vías que se encuentran uniendo cada distrito, existe 2919.20 Km. de pistas; de la cual 154.9 Km. es asfaltado y corresponde principalmente a Lima Metropolitana . También hay 69.4 Km. que va rumbo a los conos norte y sur, como 83.6 Km. sin afirmar, que se dirige en especial a los pueblos jóvenes que rodean la ciudad,. Al interior de estos pueblos jóvenes hay 2611.3 Km. de trocha.

Lo que no se encuentra, son datos que se refieran, hasta que punto o kilómetro es una vía asfaltada, donde empieza o termina la vía sin asfaltar ó la vía de trocha.

2.3.3. - SITUACION ACTUAL MERCADO Y RED VIAL

En la actualidad como se ilustró en cuadros anteriores, el transporte público de la ciudad de Lima esta constituido en su mayoría por camionetas rurales, que atienden a casi el 40 % del total de viajes diarios y los couster de 26 asientos un 44 % del total de viajes, y solo un 14 % a los ómnibus. Esto se aprecia en el siguiente cuadro:

LIMA METROPOLITANA: TIPOS DE VEHÍCULOS USADOS PARA EL
TRANSPORTE PÚBLICO 1995.

TIPOS	VIAJES (MILES)	%
COMBI	1387.2	39.8
MICROBUS	1530.1	43.9
OMNIBUS	498.4	14.3
COLECTIVO	41.9	1.2
TAXI	27.9	0.8
TOTAL	3485.5	100

Fuente : Cuanto- Movimiento de pasajeros
En unidades de transporte.

El traslado a los centros de trabajo y estudios representan los motivos principales de transporte

LIMA METROPOLITANA	100 %
TRABAJO	37.2 %
COLEGIO	10.5 %
CENTRO SUPERIOR DE ESTUDIOS	8.6 %
MERCADO	8.8 %
OTROS	0.4 %
MOTIVOS PERSONALES	34.6 %

Fuente: I.N.E.I. Encuesta nacional de Hogares.

En el ámbito de Lima, las principales zonas generadoras de viajes, son el Norte y el Sur, el número de rutas asignadas, para el transporte fue de 246 rutas en 1988, y de 422 rutas en 1992, como producto de la liberalización y del incremento en las rutas, es que ahora el 75 % de estas, es cubierta por las unidades de 26 y 16 pasajeros, que han provocado gran congestión al reducirse la capacidad de la vía.

El ingreso de los nuevos vehículos no estuvo normado y esto provocó que ingresen unidades usadas lo que motivó, a que el parque automotor tenga una antigüedad de 15 años en promedio; Esto ha generado efectos negativos en forma de deseconomías, lo cual provoca pérdidas de horas-hombre, y a elevado el nivel de contaminación del parque automotor.

A su vez la cantidad de semáforos en un número aproximado de 780 intersecciones se considera insuficiente para administrar el tránsito en Lima, esto se refleja en el siguiente cuadro.

PROMEDIO DE PERSONAS FALLECIDAS POR CADA 10,000 VEHÍCULOS.	PERÚ 35	SUDAMERICA 2
FALLECIMIENTO POR ACCIDENTE DE TRÁNSITO EN LIMA, 1994	1,351	PERSONAS.

Fuente: Informe de comisión Multisectorial
De Lima 1995.

Finalmente; aunque el libre mercado determina el precio o tarifa, este no refleja el costo de operación real, porque ninguna empresa cuenta con un estudio en cuanto a tarifario y solo se adecua al precio de Mercado. La organización de transportistas que dice tener un modelo que refleja, el costo del desgaste de los vehículos y por lo tanto que les permite regular el tarifario, no puede aplicarlo de manera general a todo el transporte, porque la realidad de cada empresa es distinta, por lo que cada empresa debería de contar con un modelo que le permita regular los pasajes así como poder darles a conocer sus costos de operación.

Por lo tanto no se puede emplear un mismo modelo para todos. Esta es una forma de ver como se administra una empresa de transporte; que lo único que busca es captar la cotización diaria, que es el pago o derecho que tiene cada transportista por pertenecer a una empresa; pago que incluso no tiene justificación.

CAPITULO III

3.3. - CONTINUIDAD URBANA: ANEXO 11

CARABAYLLO

3.3.1. - RAZONES GEOGRÁFICAS.

3.3.2. - RECONOCIMIENTO LEGAL.

3.3.3. - RAZONES TÉCNICAS.

3.3.4. - CONCLUSIONES.

3.3. - CONTINUIDAD URBANA

ANEXO 11 CARABAYLLO

Habiéndose descrito de manera general el área de influencia y las vías de acceso entre Lima Metropolitana y Huarochiri, nos centramos en el distrito de Carabayllo, y los anexos 11 y 15 que pertenecen a la comunidad de Jicamarca perteneciente al distrito de San Antonio de Chaclla, que es por donde se produce la continuidad urbana.

3.3.1. - RAZONES GEOGRÁFICAS

- En el anexo-A2, se observa los límites provinciales entre Huarochiri y Lima, así como los límites comunes entre Carabayllo y San Antonio de chaclla, en el anexo-A4, se destaca la ubicación geográfica de ambos. De los siguientes datos:

	Altitud m.s.n.m.	Latitud Sur	Longitud
CARABAYLLO	238	11° 51'06''	77° 02' 11''
SAN ANTONIO	3438	11° 44'24''	76° 38'23''

Datos registrados por la Dirección Ejecutiva de Cartografía y Geografía

Por las coordenadas de Latitud y Longitud, ambas se encuentran al sur del Hemisferio Occidental, a la misma distancia de la línea Ecuatorial y difiere en un grado; la distancia, al meridiano de Greenwich, grado que indica una continuidad (76° y 77°), si precisamos entre ambos grados hay

23'48'' de territorio común que definiría sus límites, pero como no es parte del trabajo precisar los límites, queda demostrado que entre ambos distritos hay una continuidad.

- El anexo-A3, detalla a la provincia de Huarochiri y todos sus centros poblados, referente a San Antonio se observa al anexo 11 (torre blanca) y al anexo-15 (Campana, Río Seco y Caballero), como centros poblados ubicados al borde limítrofe de San Antonio, colindantes con Carabayllo, precisamente son los 23'48'' anteriormente nombrados donde se explica la aparición de los anexos 11 y 15.

3.3.2. - RECONOCIMIENTO LEGAL

- El anexo-E2, muestra una constancia del director de la Dirección del Programa de Participación vecinal del Municipio de Carabayllo, con fecha 25 de Setiembre de 1997; donde da cuenta (previa verificación) de la existencia de 28 centros poblados, anotados en el Libro de Registros de organizaciones de pobladores de la misma Municipalidad, en la que se encuentran nombrados al anexo 11 y al anexo 15.

Y en la que textualmente dice: “ *todos pertenecientes a la comunidad de Jicamarca, tienen continuidad urbana en el distrito de carabayllo* “

La misma constancia es además autenticada, por fedatario titular de la Municipalidad de Carabayllo Dr. Saúl E. Flores Ostos, la que figura al reverso de la constancia.

- El anexo-E1 es un documento que confirma la existencia de la comunidad de Jicamarca. ; en donde San Antonio, esta formado por Chaclla, Jicamarca, Collata y Vicus. Contando con 21 centros poblados, siendo Chaclla su capital.

En su artículo 2 además de nombrar a sus cuatro pueblos, indica textualmente “. *y sus límites serán los de la línea de contorno del conjunto de dichos pueblos.*”.

Lo que no indica es hasta donde están los límites, pero asegura que Jicamarca tiene un contorno que a su vez, es un límite de Carabayllo.

3.3.3. - RAZONES TÉCNICAS

El anexo-A6, nos muestra las características de la red vial, en la que definimos.

Vía Regional.- Como aquella que forma parte del sistema nacional de carreteras que cruza el área urbana y la vincula al resto del país.

Vía Sub-Regional.- Que vendría a ser como un tramo de la vía Regional, es decir no une al resto del país, sino algunas zonas urbanas.

Vía Colectora.- Son los alimentadores de las vías sub Regionales; salen de los pueblos para conectarse a las vías principales.

Bajo estas definiciones, definimos a la prolongación de la Av. Túpac Amaru, conocida como la carretera a Canta, como vía Sub Regional; la que se encuentra asfaltada y de doble sentido y se conecta a ella, los anexos 11 y 15 a través de vías Colectoras, que se encuentran totalmente carrozables.

Es esta Av. Túpac Amaru, la que también comparte con Carabaylo y que es el nexo a través del cual se produce la interconexión. Aunque San Antonio se crea el 15 de Enero de 1945 y Carabaylo el 3 de Mayo de 1955, no podemos afirmar que San Antonio es producto de la inmigración a la ciudad, sin embargo los anexos de Jicamarca sí.

Entre los centros poblados figuran aquellos de nombre Hiroito, Hiroshima, Sol Naciente, Keiko Sofia; que ya nos muestra su reciente aparición en la presente década.

Existen también razones históricas, que también nos llevarían a la continuidad urbana, como es el caso de la inmigración que ha ido bordeando Lima y expandiéndose a través de ella, lo que hace imaginar a Lima Cercado, bordeado de asentamientos humanos que aún encontrándose en la provincia contigua, van en busca de los servicios que les puede ofrecer Lima y por lo tanto de la necesidad de un transporte que necesariamente hará una interconexión.

3.3.4. - CONCLUSIONES

La demostración legal, geográfica y técnica, consta con documentación detallada en los Anexos A y E. El explicar la continuidad urbana a través de la inmigración y la creación de pueblos jóvenes, asentamientos humanos, etc. no tenga el sustento inicial de documentación, pero ello no implica prohibir el libre tránsito que tiene todo peruano como derecho, ni que la administración de Transportes de Lima exija la existencia de los mismos, sobre la base de servicios o construcciones que puedan tener.

Lo cierto es que Lima es la atracción para cualquier peruano por los servicios que ofrece y que carece el resto de provincias. Por ejemplo cuando un pueblo se electrifica, tanto Electronorte o Electrosur, no piden una demostración de la continuidad urbana, porque es suficiente que un centro poblado, caserío o como quiera llamársele, necesite de este servicio; para que se brinde la ayuda necesaria. Ahora, es importante que exista una vía aún carrozable para que se pueda trasladar todo lo necesario, hasta los camiones cisterna, que distribuirán el agua y así comienza la necesidad de un medio de transporte.

Sí este trabajo tuvo que probar una continuidad urbana, fue por la única razón de que la empresa Punchauca ha sido beneficiada por una Acción de Amparo, para poder ingresar por las rutas de Lima Metropolitana, y que a la empresa no le bastó haber ganado judicialmente un derecho, si no que, lo sustenta y fundamenta. La Acción de Amparo esta basado, no solo en el libre tránsito que señala la constitución, sino en satisfacer las necesidades mínimas de subsistencia de un centro poblado.

CAPITULO IV

4.4. - DEMANDA.

**4.4.1. - CARACTERÍSTICAS
PARTICULARES.**

**4.4.2. - POBLACIÓN ANEXA 11
ASPECTOS
SOCIOECONÓMICOS.**

**4.4.3. - REQUERIMIENTOS DE
VIAJE.**

4.4.4. - MEDIOS ALTERNATIVOS.

4.4.5. - TEMPORALIDAD.

**4.4.6. - PROYECCIÓN DE
POBLACIÓN.**

4.4.7. - CONCLUSIONES.

4.4.1. – CARACTERÍSTICAS PARTICULARES

El transporte urbano tiene características particulares que determinan también aspectos específicos en su Demanda. Por ello para la empresa Punchauca S.A., que va a brindar el servicio, le interesa conocer las características particulares de la comunidad en general, porque seremos para ellos una alternativa de transporte.

Entonces la Demanda, estará en función de los requerimientos de viajes, cubriendo la necesidad del transporte al centro de trabajo, colegios, mercados, hospitales, comisarias, lugares de recreación, etc. Dentro de lo que para ellos resulte prioritario, es además entendido que una sola ruta no puede recorrer y cumplir con todas las exigencias; por lo que se generaría otras rutas alternas que si cumplan con los requisitos del servicio que se requiere.

También debemos conocer la capacidad económica de la población que se va atender, porque de acuerdo a ello, es probable que se generen más sistemas alternativos, porque su capacidad lo exige.

En conclusión la Demanda del transporte está en función de las características demográficas y socioeconómicas del centro poblado. Una peculiaridad importante de la demanda por este servicio, es su carácter de temporalidad, que indica que esta es relativamente mayor en determinadas horas, lo que definiremos como “horas punta”, a lo largo de un día útil, encontrándose ubicados a inicios y finales del día en espacios aproximadamente de 6 horas.

4.4.2. - POBLACIÓN ANEXO 11 Y 15 ASPECTOS SOCIOECONOMICOS

San Antonio de Chaclla, cuenta con 97,022 habitantes y con una población económicamente activa (PEA) de 29,863 habitantes, de los cuales 21,840 son hombres y 8,023 mujeres. A su vez cuenta con 19,000 viviendas distribuidas sobre una superficie de 563.59 km².

Solo tiene un centro poblado urbano, un pueblo joven, quince caceríos, veinticinco anexos y dos unidades agropecuarias.

Del total de sus viviendas solo 7,991 disponen de luz en la vivienda y 11,009 no dispone. De 5,458 viviendas con ocupantes presentes, 4,580 contaba con red pública dentro de la vivienda, el resto se abastece de un pilón de uso público, pozo, camión cisterna, ríos y otros.

De 879 viviendas con ocupantes presentes, solo una contaba con servicios higiénicos conectados a red pública dentro de la vivienda, 101 usaban ciego y 777 no tenían ningún tipo de servicio.

Si hacemos una comparación del distrito de San Antonio con toda la provincia de Huarochiri, resulta que el 61 % de la población total se encuentra en San Antonio; que el 60 % de la PEA total se encuentra en este distrito y el 59 % del total de viviendas están en San Antonio. A pesar que Huarochiri cuenta con 32 distritos; es San Antonio el distrito más representativo de Huarochiri y todos los datos referentes al distrito guardan una proporcionalidad con respecto a la provincia.

Ahora centrándonos al anexo 11 (torre blanca) y al 15 (caballero, Campana y Río Seco), tenemos la siguiente información.

No se encontró información respecto al destino de viaje del anexo 15, sin embargo el anexo 11, por su población es el más representativo entre los dos, ya que cuenta con un solo centro poblado, mientras que el anexo 15 cuenta con tres. Para el anexo 11 los principales motivos del traslado son: trabajo (comercio en su gran mayoría) y estudios,

La distribución de los residentes es a través de los nueve distritos mencionados, haciéndose notar a Carabayllo y Comas como los más solicitados por la cercanía al poblado, resulta que 1,083 personas, además de trabajo y estudios se trasladan por el abastecimiento en mercados y uso de servicios, dejando el resto para en un 90 % ser, motivado por el trabajo.

4.4.4. - MEDIOS ALTERNATIVOS

En la parte socioeconómica, se especificó en el cuadro entre ambos anexos, si existía transporte, lo que determinó, que en Torre Blanca no exista, al igual que en Campana y Río Seco, pero en Caballero sí.

Que la población en Torre Blanca, al no tener ningún medio de transporte, tiene que caminar hacia la Av. Túpac Amaru, a quien ellos la conocen como carretera a Canta, donde recién hacen conexión con los vehículos que los llevarán a su destino y que además; les es indiferente, el trasladarse en cualquier vehículo de transporte que circule, ya que Comas y Carabayllo están relativamente cerca. Mientras que los que tienen que trasladarse a otros distritos buscan ir al centro de Lima para luego interconectar con otro vehículo que finalmente los llevará a su centro de trabajo, ocasionándoles un gasto extra.

4.4.5. - TEMPORALIDAD

El Traslado se registra según la encuesta a las 5 de la madrugada, como inicio y termina a las 9 de la mañana, donde baja el flujo mayor de salida a la carretera, retornando un flujo a partir de las 12 del medio día hasta las 2 de la tarde y finaliza con la llegada, a partir de las 6 de la tarde hasta las 9 de la noche.

4.4.6. - PROYECCIÓN DE LA POBLACIÓN

SAN ANTONIO DE CHACLLA

AÑO	HABITANTES
1997	97,022
1998	164,504
1999	231,986
2000	299,468
2001	366,950
2002	434,432
2003	501,914
2004	569,396
2005	636,878
2006	704,360
2007	847,726

Fuente: INEI resultados definitivos sobre población y vivienda.

Hago referencia que los datos obtenidos a base de las encuestas, sobre los aspectos socioeconómicos, requerimientos de viaje, temporalidad y medios alternativos; fueron hechos en función de un tamaño de muestra que se determinó bajo un universo de personas entre 5 y 80 años; que tienen poder de decisión sobre los deseos de viaje; utilizándose la fórmula N° 1 de Ortúzar y Willumense 1994.

Formulas y resultados que se encuentran en los anexos E1 y E2

4.4.7. - CONCLUSIONES

1. Se determinó que entre los anexos 11 y 15; quien necesita de un medio de transporte como prioridad, es el anexo 11, llamado Torre Blanca, por tener 2,000 habitantes y no encontrarse ningún medio de transporte en él.
2. Que el anexo 15 que la componen tres centros poblados, no deja de ser importante pero ya cuenta con una empresa de transportes que le brinda un servicio, y que se encuentra ubicada en el centro poblado Caballero donde residen 300 personas, es de esperarse que los otros centros poblados se dirijan hacia allá para hacer uso del transporte.
3. Que Torre Blanca, no cuenta con ningún recurso básico, y que se hace necesario el traslado para cualquier caso de enfermedad o accidentes que podrían ocurrir, así como el traslado de los niños en edad escolar y el de las amas de casa hacia los mercados, para el abastecimiento diario.
4. Que los requerimientos de viaje de Torre Blanca hacen necesaria una ruta que los traslade hacia Carabayllo y Comas, como prioritarios, y que luego esta continúe por Independencia, San Martín de Porras, Lima Cercado y La Victoria, para que se puedan trasladar alrededor de 1582 personas, por lo que además se debe considerar a una segunda ruta, para que se traslade el resto de la población, y que por parte de los transportistas se asigne una tercera ruta que los lleve en forma directa, vía evitamiento hacia Monterrico, Surco y San Juan de Miraflores, para dejarlos cerca de su centro de trabajo.
5. Que por los medios alternativos y la temporalidad, y el estar ubicados en el mismo anexo, hace que no necesariamente la población se traslade mas temprano, así como la llegada a sus hogares se haga mas temprano.
6. Que por todo lo anterior se justifica que la empresa de transportes se tenga que ubicar en el anexo 11 –Torre Blanca para cubrir las necesidades de transporte, para 2000 personas que carecen de todo servicio.

CAPITULO V

5.5. - OFERTA.

5.5.1. - CARACTERÍSTICAS PARTICULARES.

5.5.2. - RED VIAL.

5.5.3. - SISTEMAS DE TRANSPORTE.

5.5.4. - PROYECCIÓN DE LA OFERTA.

5.5.5. - CONCLUSIONES.

5.5.1. - CARACTERÍSTICAS PARTICULARES

Al igual que la Demanda, la Oferta tiene también aspectos específicos, dentro del marco general de la competencia, se fijan los puntos de comodidad, tiempo de viaje, seguridad y tarifas, además del disponer de una flota vehicular adecuada, es importante conocer la red vial sobre la cual se trabaja y a los otros medios de transporte que operan en la zona, así como la frecuencia con la que deberá estar atendiéndose al centro poblado.

5.5.2. - RED VIAL

Se cuenta con la carretera a Canta que es la prolongación de la Av. Túpac Amaru, la que a su vez interconecta a Carabayllo, Torre Blanca y la Campana, vía que se encuentra 100 % asfaltada, y es de doble sentido.

A esta carretera se unen las colectoras que son la entrada Torre Blanca ,que a su vez ; es una carretera carrozable que termina uniéndose a Túpac Amaru a la altura del Kilometro 32.4. El anexo A6, muestra el mapa de la red vial de Huarochiri y en el círculo se muestra la vía que se esta analizando.

5.5.3. - SISTEMAS DE TRANSPORTE

Actualmente no hay competencia, por encontrarse, Torre Blanca, sin ningún medio alternativo que los traslade, por lo que nos referiremos a la flota existente, y a las características de los vehículos.

OFERTA EXISTENTE:

FLOTA TIPO	# DE VEHICULOS UNIDAD	CAPACIDAD SENTADOS	CAPACIDAD TOTAL
COMBI	57	16	912
COUSTER	43	26	1,118
TOTAL	100	42	2,030

CAPACIDAD NORMADA:

CARACTERÍSTICAS	COMBI	COUSTER
LARGO	4.00-5.50 mts.	4.50-8.0 mts.
ANCHO	1.70-2.00 mts.	2.00-2.50 mts.
ALTO	1.80-2.50 mts.	2.50 mts.
VELOCIDAD	20-33 Km./H.	21-33Km. / H.
PASAJEROS PARADOS	-----	10-33 personas.

Fuente: GEIPOT, DTC/RT, FABRICANTES.

A 15 minutos de viaje del anexo 11 se encuentran varias empresas de transporte que sabiendo de las necesidades que tiene esta población, no ingresa por el hecho de encontrarse su vía de ingreso carrozable, lo que desgastaría demasiado rápido sus llantas, por estar estas, en mal estado.

5.5.4. - PROYECCIÓN DE LA OFERTA

Nuestra flota de haber servido con una sola ruta, sería de exceso por que, hay que cumplir normas que establecen el número de la flota, además sería lenta por el recorrido lo que, implica diseñar tres rutas, las cuales tendrán un tiempo, frecuencia y número de unidades, permitidas por toda norma que especifica una ruta; resultados que se determinarán en el capítulo VI.

Solo adelantaremos que por el propio recorrido que tendrá cada ruta, se hace necesario incrementar la flota por ruta; ya que de otra manera, no podría cumplirse la frecuencia determinada, siendo probable que la flota existente en Pamplona, tenga que por lo menos duplicarse por ser la más lejana de Torre Blanca y el resto de rutas, lo harían en un porcentaje en función de su distancia y frecuencia.

Que dicho incremento no se producirá de inmediato, sino en la medida que se mejore el asfaltado de la pista, lo que redundara en beneficio propio, por que de un lado, se cuidará más a los neumáticos de la flota así como es posible que ingresen otras empresas al ser más atractivo el ingreso a la población.

5.5.5. - CONCLUSIONES

1. La oferta esta basada únicamente en la capacidad de la empresa, ya que la población no tiene otra alternativa.
2. Que se ha hecho un convenio con la población por el cual ellos se comprometen a mejorar la vía y por nuestra parte a ubicar las oficinas de la empresa en Torre Blanca, como seguridad de que nuestra flota este a su disposición.
3. Que actualmente nos encontramos atendiendo dos rutas, una que se dirige a Pamplona en San Juan de Miraflores y otra que se dirige a Circunvalación en San Luis.

CAPITULO VI

6.6. - BALANCE OFERTA-DEMANDA

6.6.1. - RESULTADOS DEL BALANCE.

**6.6.2. - TRAZO DE RUTA DE
INTERCONEXIÓN.**

6.6.3. - ITINERARIO.

**6.6.4. - DISTANCIA, VELOCIDAD
PROMEDIO, TIEMPO,
FRECUENCIA Y FLOTA
OPERATIVA.**

6.6.1. - RESULTADOS DEL BALANCE

1. Se cuenta con una población de 2,000 usuarios que no tienen ninguna alternativa de transporte, nuestra empresa se dirige a darles el servicio y la seguridad de poder atenderlos, lo que pasa por trasladar la oficina a Torre Blanca, para ser el punto de partida.
2. Para satisfacer la demanda estimada, debemos disponer del total de la flota cuya frecuencia, rapidez y calidad del servicio sea la adecuada. Se cuenta con 100 unidades, entre combis y couster, cuya capacidad de traslado es de 2,030 personas, todas sentadas
3. Como nuestra capacidad satisface a la demanda en exceso, se a dispuesto que 32 combis con capacidad para 480 prsonas sentadas, tenga como punto de partida Pamplona Alta en San Juan de Miraflores y llegue a Torre Blanca, el resto de la flota saldrá de Torre Blanca y luego se bifurcará hacia dos terminales distintos, una llegará hasta la Av. Circunvalación en San Luis y la otra hasta el parque Cahuide en el Agustino.
4. Por lo tanto nuestra empresa pondrá a disposición de los usuarios tres rutas que cumplan con todas sus expectativas, según la proyección dela población para San Antonio, basado en la tasa de crecimiento promedio para Huarochiri, que da el INEI, esta se duplicará para fines del año 2,000, por lo que es de esperarse que esto motivará a la población a mejorar la vía de acceso de Torre Blanca, y a su vez a que otras empresas tengan que ingresar, para poder satisfacer a la nueva demanda que se originará, creando así la competencia que existe en cualquier mercado, y en este caso al de transporte.

6.6.2. - TRAZO DE RUTA DE INTERCONEXIÓN

Se determinó el diseño de tres rutas, las que por razones fundadas en el beneficio-costos, originado por la ubicación de los hogares de los transportistas, (32 de ellos viven en Pamplona), para que el traslado hasta Torre Blanca no se haga sin pasajeros y de antemano estar haciendo ya, un itinerario, que cubra el costo por lo menos del traslado.

El trazo de la ruta, es básicamente la misma para todo tipo de transporte. Primero se determinan los terminales y los puntos intermedios, luego se efectúa el reconocimiento de la zona, modalidad en la que primero se hace uso de mapas, para luego hacer las verificaciones y correcciones en vehículo, para calcular el kilometraje real.

Es en esta parte, donde se debe preservar las ventajas tanto del transportista como del usuario, por ello la eficiencia del servicio pasa por la frecuencia, rapidez, seguridad y una tarifa razonable. Así mismo el recorrido deberá comprender el 95 % del requerimiento del viaje por lo menos, ya que no incluimos al Callao, por ser provincia y no cumplirse en ese caso una continuidad urbana.

6.6.3. - ITINERARIO

Habiéndose efectuado el reconocimiento de la zona se dispuso las siguientes rutas:

Primera ruta

PARADERO INICIAL:

ANEXO 11-TORRE BLANCA, COMUNIDAD DE JICAMARCA
DISTRITO DE SAN ANTONIO- PROVINCIA DE HUAROCHIRI

TERMINO MEDIA VUELTA:

PARQUE CAHUIDE- DISTRITO DEL AGUSTINO –PROVINCIA DE
LIMA.

IDA

- TORRE BLANCA.
- AV. TÚPAC AMARU.
- AV. FRANCISCO PIZARRO.
- AV. PRÓCERES.
- AV. VIRÚ.
- JR. TRUJILLO.
- JR. LORETO.
- PUENTE RICARDO PALMA.
- AV. ABANCAY.
- AV. MANCO CAPAC.
- AV. MÉXICO.
- AV. AVIACIÓN.
- AV. NICOLÁS ARRIOLA.
- TRÉBOL EL PINO.
- AV. CIRCUNVALACIÓN.
- AV. NICOLÁS AYLLÓN.
- JR. ROSALES.
- PARQUE CAHUIDE.

VUELTA

PARQUE CAHUIDE
JR. ROSALES
AV. NICOLÁS AYLLÓN
AV. CIRCUNVALACIÓN
TRÉBOL EL PINO
AV. NICOLÁS ARRIOLA
AV. AVIACIÓN
AV. MÉXICO
AV. MANCO CÁPAC
AV. ABANCAY
JR. HUALGAYOC
AV. CAJAMARCA
AV. FRANCISCO PIZARRO
AV. TÚPAC AMARU
TORRE BLANCA.

El plano referente a esta ruta se encuentra en el anexo A7.

Segunda Ruta

PARADERO INICIAL

ANEXO 11-TORRE BLANCA, COMUNIDAD DE JICAMARCA
DISTRITO DE SAN ANTONIO- PROVINCIA DE HUAROCHIRI

TERMINO MEDIA VUELTA

AV. CIRCUNVALACIÓN-DISTRITO DE SAN LUIS
PROVINCIA DE LIMA.

IDA

- TORRE BLANCA
- CARRETERA A CANTA.
- AV. TÚPAC AMARU.
- AV. MORRO DE ARICA.
- AV. ALCAZAR.
- JR. TRUJILLO
- JR. LORETO.
- PLAZA DE ACHO.
- PUENTE HUÁNUCO.
- JR. AMAZONAS.
- JR. PARURO.
- JR. JUNIN.
- AV. HUÁNUCO.
- AV. MÉXICO.
- AV. AVIACIÓN.
- OVALO DE AVIACIÓN.
- AV. NICOLAS ARRIOLA.
- TREBOL EL PINO.
- AV. CIRCUNVALACIÓN.

VUELTA

AV. CIRCUNVALACIÓN
TRÉBOL EL PINO
AV. NICOLÁS ARRIOLA
OVALO DE AVIACIÓN
AV. AVIACIÓN
AV. MÉXICO
AV. HUÁNUCO
PUENTE HUÁNUCO
JR. MARAÑON
PLAZA DE ACHO
JR. CAJAMARCA
JR. HUALGAYOC
PASEO DE AGUAS
JR. MADERA
PASEO DE LOS DESCALZOS
ALAMEDA DE LOS BOBOS
AV. ALCAZAR
AV. MORRO DE ARICA.
AV. TÚPAC AMARU
CARRETERA A CANTA
TORRE BLANCA.

El plano referente a esta ruta se encuentra en el anexo-A8

Tercera Ruta

PARADERO INICIAL

ANEXO 11 -TORRE BLANCA, DISTRITO DE SAN ANTONIO
PROVINCIA DE HUAROCHIRI.

TERMINO MEDIA VUELTA

PAMPLONA ALTA- DISTRITO DE SAN JUAN DE MIRAFLORES
PROVINCIA DE LIMA.

IDA

VUELTA

- | | |
|------------------------------------|-----------------------------------|
| • TORRE BLANCA | AA.HH. LA RINCONADA (PAMPLONA) |
| • AV. MANUEL PRADO | AV. CEMENTERIO |
| • CARRETERA A CANTA | AV. PROLONGACIÓN SAN JUAN |
| • AV. TÚPAC AMARU | JR. LA REFORMA |
| • AV. CARLOS YZAGUIRRE. | JR. GABRIEL TORRES |
| • PANAMERICANA NORTE. | JR. LAS FRESAS |
| • AV. EDUARDO DE HABICH. | AV. CENTRAL |
| • AV. TÚPAC AMARU. | AV. DEFENSORES DE LIMA |
| • AV. CAQUETA. | PUENTE BENAVIDES |
| • TREBOL DE CAQUETA. | PANAMERICANA SUR |
| • VÍA DE EVITAMIENTO | VIA DE EVITAMIENTO |
| • PANAMERICANA SUR. | PUENTE NUEVO |
| • PUENTE BENAVIDES. | TREBOL DE CAQUETA |
| • AV. DEFENSORES DE LIMA | AV. CAQUETA |
| • AV. CENTRAL. | AV. TÚPAC AMARU |
| • JR. GABRIEL TORRES. | AV. EDUARDO DE HABICH |
| • AV. PROLONGACIÓN
SAN JUAN | PANAMERICANA NORTE |
| • AV. CEMENTERIO. | AV. CARLOS YZAGUIRRE |
| • AA.HH. LA RINCONADA
PAMPLONA. | AV. TÚPAC AMARU |
| | AV. MANUEL PRADO
TORRE BLANCA. |

El plano referente a esta ruta se encuentra en el Anexo-A9

6.6.4. - DISTANCIA, VELOCIDAD PROMEDIO, TIEMPO, FRECUENCIA Y FLOTA OPERATIVA.

Datos técnicos: PRIMERA RUTA

a.- Longitud de recorrido: 96 Km.

b.- Velocidad promedio: 20 Km/ h.

c .- Frecuencia: 5 minutos.

d.- Flota vehicular: La cantidad de vehículos necesarios se deduce de la formula:

$$N = \frac{L \times 60}{V \times F} = \frac{96 \times 60}{20 \times 5} = \frac{5,760}{100} = 58$$

Por tanto: A la flota vehicular, se debe considerar un 10 % de reten
Que sería de 6.

Por consiguiente la cantidad de vehículos necesarios para operar la ruta será:

Operativa = 58 +

Reten - 6

Total = 64.

La modalidad de esta ruta será de exclusividad de vehículos tipo Couster, lo que indica; que tenemos que ampliar la flota, en 21 unidades más, como máximo.

Por el momento se ha dispuesto una flota de 43 Couster.

Datos técnicos: SEGUNDA RUTA

a.- Longitud de recorrido: 89 Km

b.- Velocidad promedio: 20 Km/ h.

c.- Frecuencia: 5 minutos.

d.- Flota vehicular: La cantidad de vehículos necesarios se deduce de la formula:

$$N = \frac{L \times 60}{V \times F} = \frac{89 \times 60}{20 \times 5} = \frac{5,340}{100} = 54$$

Por tanto: A la flota vehicular, se debe considerar un 10 % de reten
Que sería de 5.

Por consiguiente la cantidad de vehículos necesarios para operar la ruta será:

$$\text{Operativa} = 54 +$$

$$\text{Reten} = 5$$

$$\text{Total} = \frac{\quad}{\quad} = 59.$$

La modalidad de esta ruta será de exclusividad de vehículos tipo Combis, lo que indica; que tenemos que ampliar la flota, en 25 unidades más, como máximo.

Por el momento se ha dispuesto una flota de 25 unidades.

Datos técnicos: **TERCERA RUTA**

a.- Longitud de recorrido: 80 Km.

b.- Velocidad promedio: 20 Km/ h.

c.- Frecuencia: 5 minutos.

d.- Flota vehicular: La cantidad de vehículos necesarios se deduce de la formula:

$$N = \frac{L \times 60}{V \times F} = \frac{80 \times 60}{20 \times 5} = \frac{4,800}{100} = 48$$

Por tanto: A la flota vehicular, se debe considerar un 10 % de reten
Que sería de 5.

Por consiguiente la cantidad de vehículos necesarios para operar la ruta será:

$$\begin{array}{rcl} \text{Operativa} & = & 48 + \\ \text{Reten} & = & 5 \\ \hline \text{Total} & = & 53. \end{array}$$

La modalidad de esta ruta será de exclusividad de vehículos tipo Combis, lo que indica; que tenemos que ampliar la flota, en 21 unidades más, como máximo.

Por el momento se ha dispuesto una flota de 32 unidades.

CAPITULO VII

7.7. - CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

7.7.1. -CONCLUSIONES:

1. - Se ha probado la existencia de una necesidad de Viaje, por las siguientes razones:

- Huarochiri, aún teniendo los ríos y represas, así como las Hidroeléctricas que abastecen a todo Lima; no satisfacen sus propias necesidades de luz y agua, en lo general es deficiente cualquier servicio básico que posee, y no llega a cubrir ni a la mitad de sus pobladores.
- Que cualquier centro poblado que limite con Lima Metropolitana, busque de ella los servicios que Huarochiri no puede darle, por ello, se trasladan a Lima Cercado, en primer lugar por la cercanía, y por trabajo, educación, servicios, etc.
- Que la necesidad de un pueblo, lo obliga a trasladarse hacia donde pueda obtener beneficios y por ello nace, una demanda de transporte, que lo dirija primero hacia el distrito colindante por una vía (en este caso la Av. Túpac Amaru, conocida como la prolongación a la carretera a Canta), que precisamente es la vía de interconexión; entre el anexo 11- torre Blanca y el distrito de Carabayllo.
- Que existe una demanda de 2,000 usuarios que no es atendida por ningún medio de transporte y se hace necesario que una empresa se traslade al anexo 11.

2. - Se ha probado la existencia de continuidad urbana

- Mediante documentos, ya que estos centros poblados, se encuentran reconocidos por el propio distrito colindante, (como es el caso del anexo 11- Torre Blanca), porque son partícipes de los programas de alimentación y salud que el propio gobierno tiene con Lima y sus distritos.
- Mediante los informes que se tiene de la Dirección Ejecutiva de Cartografía y Geografía, donde se fija las posiciones, en coordenadas de San Antonio y Carabayllo.
- Mediante la existencia de la vía Sub-Regional; (prolongación de la Av. Túpac Amaru, conocida como la carretera a Canta), y cuyos planos se encuentran en el Ministerio de Transportes.

3. - Se ha diseñado la ruta de interconexión de Huarochiri hacia Lima, la que para poder satisfacer a la población del Anexo 11, toma en cuenta, la atención adecuada del deseo de viaje de los usuarios, por ello tiene tres destinos finales:

- A.A.H.H. La Rinconada en Pamplona Alta – San Juan de Miraflores.
- Av. Circunvalación en San Luis.
- Parque Cahuide en el Agustino.

7.7.2. - RECOMENDACIONES

1. - En función de dar cumplimiento a la quinta disposición complementaria del reglamento nacional de transporte:

- Es necesario que todas las empresas que tienen una acción de amparo, sustenten técnica y económicamente el diseño de sus rutas de interconexión.
- Que uno de los requisitos que las empresas deben cumplir; es estar domiciliadas en Huarochiri y no en Lima, para asegurar el servicio a los poblados respectivos.
- Que todas las empresas que se encuentren haciendo el servicio, cumplan con el recorrido, que señala su tarjeta de circulación, y por el cual obtuvieron una acción de amparo.

2. - Que debido al incremento de la población para fines del año 2,000 es que se prevé, que las nuevas unidades que ingresarán a completar la flota sean solo tipo Couster (26 pasajeros) y las camionetas rurales (16 pasajeros) deben iniciar la financiación del cambio de sus vehículos, con una Antigüedad no menor del año 95.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- 1. Transporte Público de Lima Metropolitana.**
HANS DE WITT.
Biblioteca de Ingeniería Industrial de la Universidad Federico Villarreal.
Código 388.H/H.21

- 2. Ingeniería de Transporte.**
WILLIAN W. HAY
Biblioteca de Ingeniería Industrial de la Universidad Federico Villarreal.
Código 629.04 / H 2B.

- 3. Compendio Estadístico I.N.E.I. –1,997**
Biblioteca del I.N.E.I.
Código A-Peru- 03/ 00643.

- 4. Economía Urbana- Teoría y Práctica.**
ISMODES ALEGRIA JULIO CÉSAR.
Biblioteca del B.C.R.
Código HT / 384 / P417.

- 5. Encuestas Origen-Destino.**
Municipalidad Provincial de Huarochiri – Julio 1,997.

- 6. Archivos Múltiples.**
Dirección de Desarrollo Urbano de la Provincia de Huarochiri.

ANEXOS

A. Geografía, Territorios-Planos-Red Vial.

- A1.- Departamento de Lima.
- A2.- Provincia de Lima Metropolitana.
- A3.- Provincia de Huarochiri.
- A4.- Creación Política y Ubicación
- A5.- Distritos de Huarochiri con sus centros Poblados.
- A6.- Red Vial Común de Interconexión
- A7.- Mapa Itinerario de la Primera Ruta.
- A8.- Mapa Itinerario de la Segunda Ruta.
- A9.- Mapa Itinerario de la Tercera Ruta.

B. Aspecto Físico Espacial – Huarochiri.

- B1.- Disponibilidad de Alumbrado Público.
- B2.- Disponibilidad de Abastecimiento de Agua.
- B3.- Disponibilidad de Servicios Higiénicos.

C. Aspecto Socio Económico-Recursos.

- C1.- Indicadores de la P.E.A. y Distribución.
- C2.- Vivienda.
- C3.- Represas en Explotación.
- C4.- Principales Centrales Hidroeléctricas.

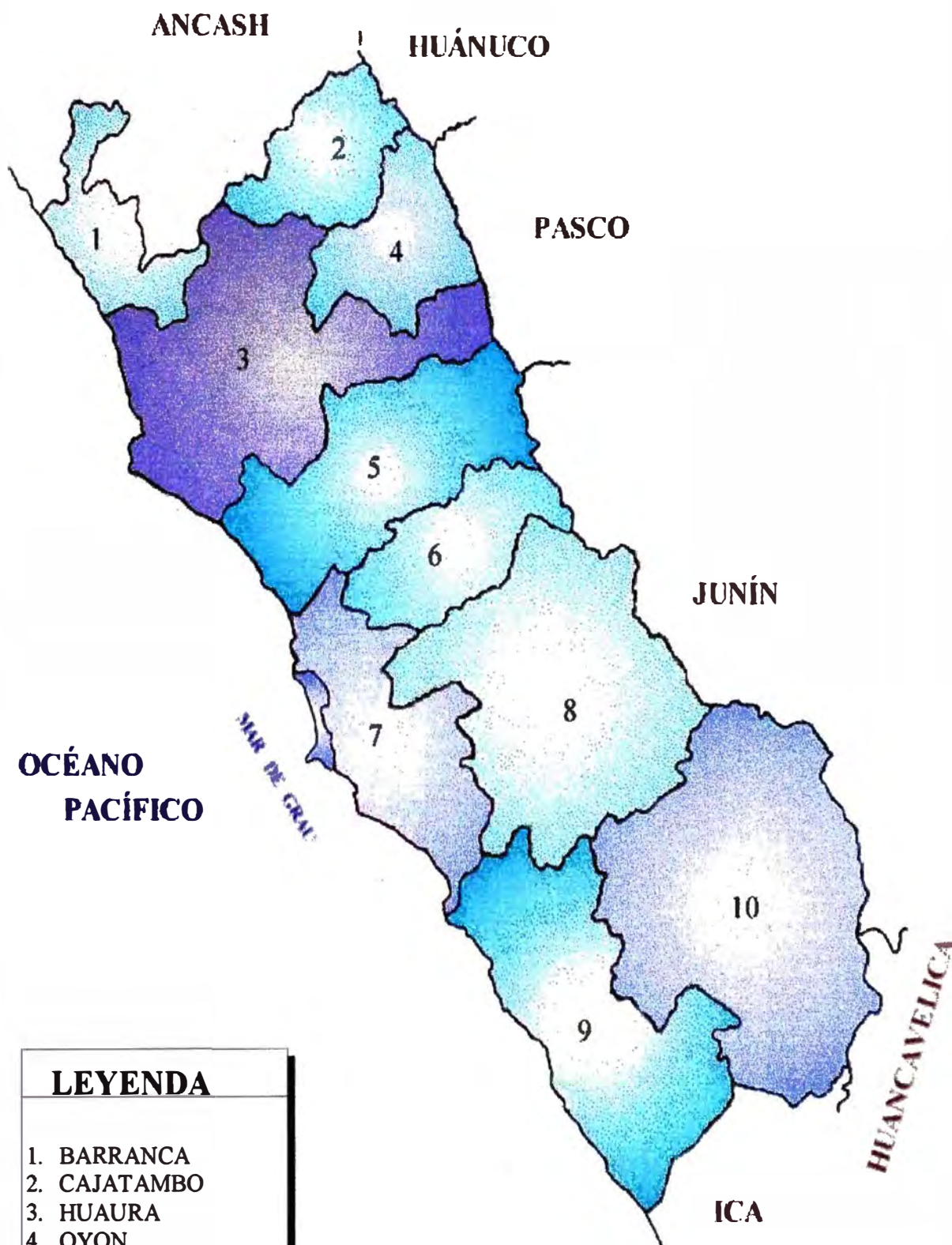
D. Documentos y Decretos Leyes.

- D1.- Ley de Creación de San Antonio de Chaclla.
- D2.- Constancia de la Municipalidad de Carabayllo.
- D3.- Decreto Legislativo N° 651.
- D4.- Decreto Supremo N° 12-95.
- D5.- Decreto Legislativo N° 757.
- D6.- Constitución Política- Artículos 191 y 192.

E. Formulas, Aplicaciones y Resultados.

- E1.- Determinación del Tamaño de la Muestra.
- E2.- Resultados de Muestra- Encuesta.

Anexo A-1

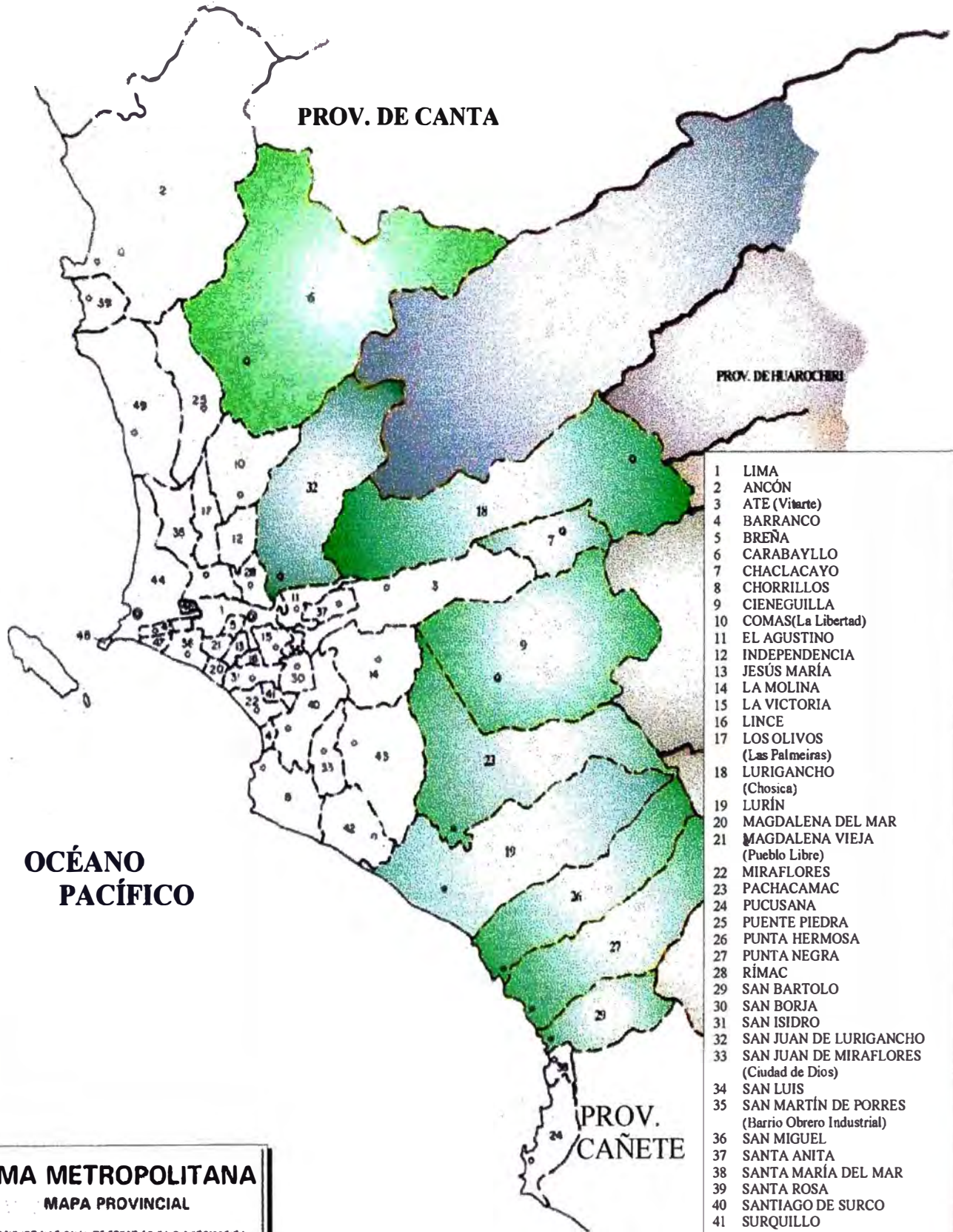


LEYENDA

1. BARRANCA
2. CAJATAMBO
3. HUAURA
4. OYON
5. HUARAL
6. CANTA
7. LIMA
8. HUAROCHIRI
9. CAÑETE
10. YAUYOS

Anexo A-2

PROV. DE HUARAL



- 1 LIMA
- 2 ANCON
- 3 ATE (Villarte)
- 4 BARRANCO
- 5 BREÑA
- 6 CARABAYLLO
- 7 CHACLACAYO
- 8 CHORRILLOS
- 9 CIENEGUILLA
- 10 COMAS(La Libertad)
- 11 EL AGUSTINO
- 12 INDEPENDENCIA
- 13 JESÚS MARÍA
- 14 LA MOLINA
- 15 LA VICTORIA
- 16 LINCE
- 17 LOS OLIVOS
(Las Palmeras)
- 18 LURIGANCHO
(Chosica)
- 19 LURÍN
- 20 MAGDALENA DEL MAR
- 21 MAGDALENA VIEJA
(Pueblo Libre)
- 22 MIRAFLORES
- 23 PACHACAMAC
- 24 PUCUSANA
- 25 PUENTE PIEDRA
- 26 PUNTA HERMOSA
- 27 PUNTA NEGRA
- 28 RÍMAC
- 29 SAN BARTOLO
- 30 SAN BORJA
- 31 SAN ISIDRO
- 32 SAN JUAN DE LURIGANCHO
- 33 SAN JUAN DE MIRAFLORES
(Ciudad de Dios)
- 34 SAN LUIS
- 35 SAN MARTÍN DE PORRES
(Barrio Obrero Industrial)
- 36 SAN MIGUEL
- 37 SANTA ANITA
- 38 SANTA MARÍA DEL MAR
- 39 SANTA ROSA
- 40 SANTIAGO DE SURCO
- 41 SURQUILLO
- 42 VILLA EL SALVADOR
- 43 VILLA MARÍA DEL TRIUNFO
- 44 CALLAO
- 45 BALLAVISTA
- 46 CARMEN DE LA LEGUA R.
- 47 LA PERLA
- 48 LA PUNTA
- 49 VENTANILA

LIMA METROPOLITANA
MAPA PROVINCIAL

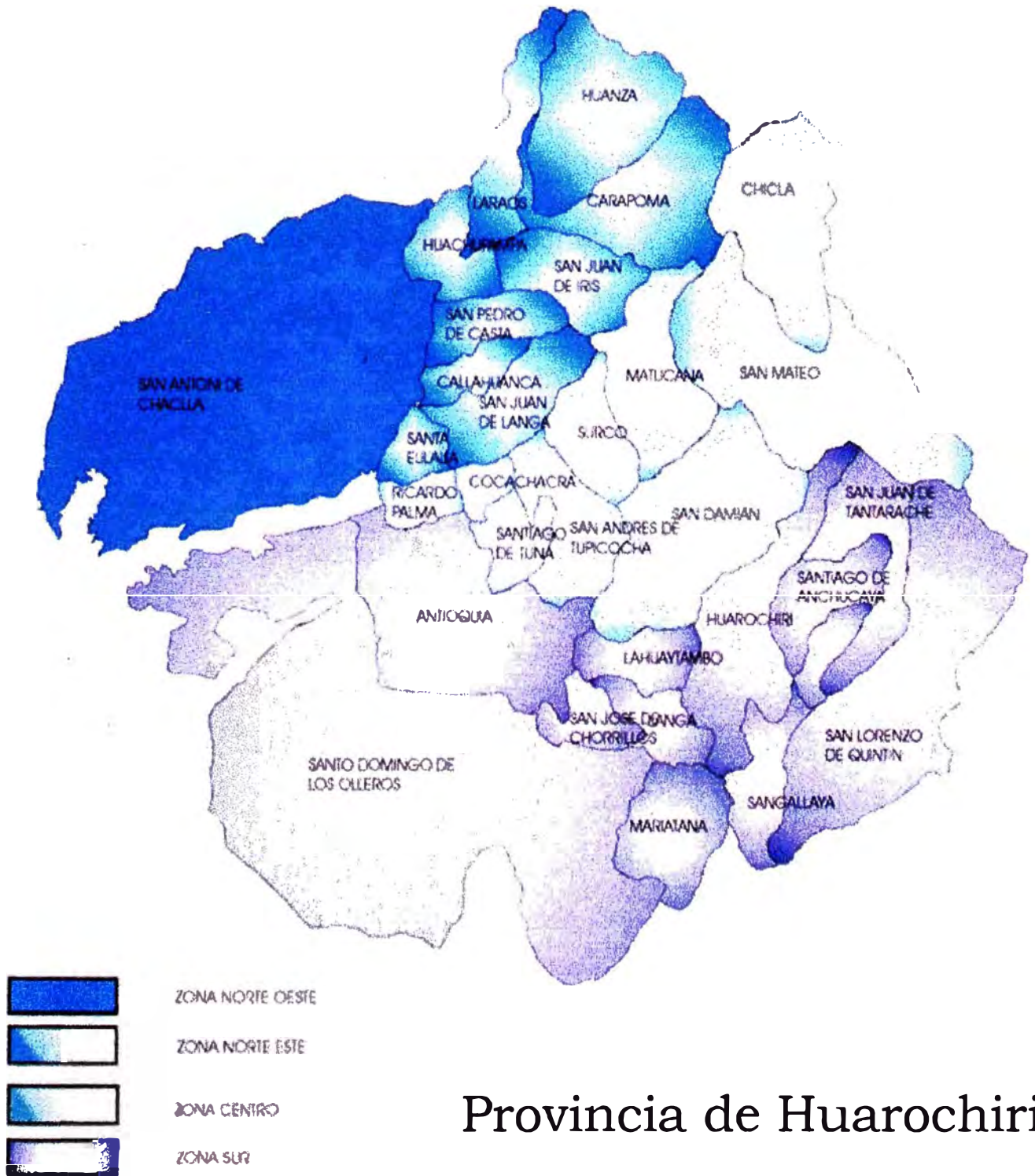
INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA E INFORMÁTICA
 DIRECCIÓN TÉCNICA DE CENSOS Y ENCUESTAS
 DIRECCIÓN EJECUTIVA DE CARTOGRAFÍA Y GEOGRAFÍA

Fuente: Mapa Político del Perú 1981 Esc. 1:2'000'000

SÍMBOLOS CONVENCIONALES

Capital de Provincia	●	Límite Deptal	-----
Capital de Distrito	○	Límite Prov.	-----
		Límite Dist.	-----

Anexo A-3



Provincia de Huarochiri

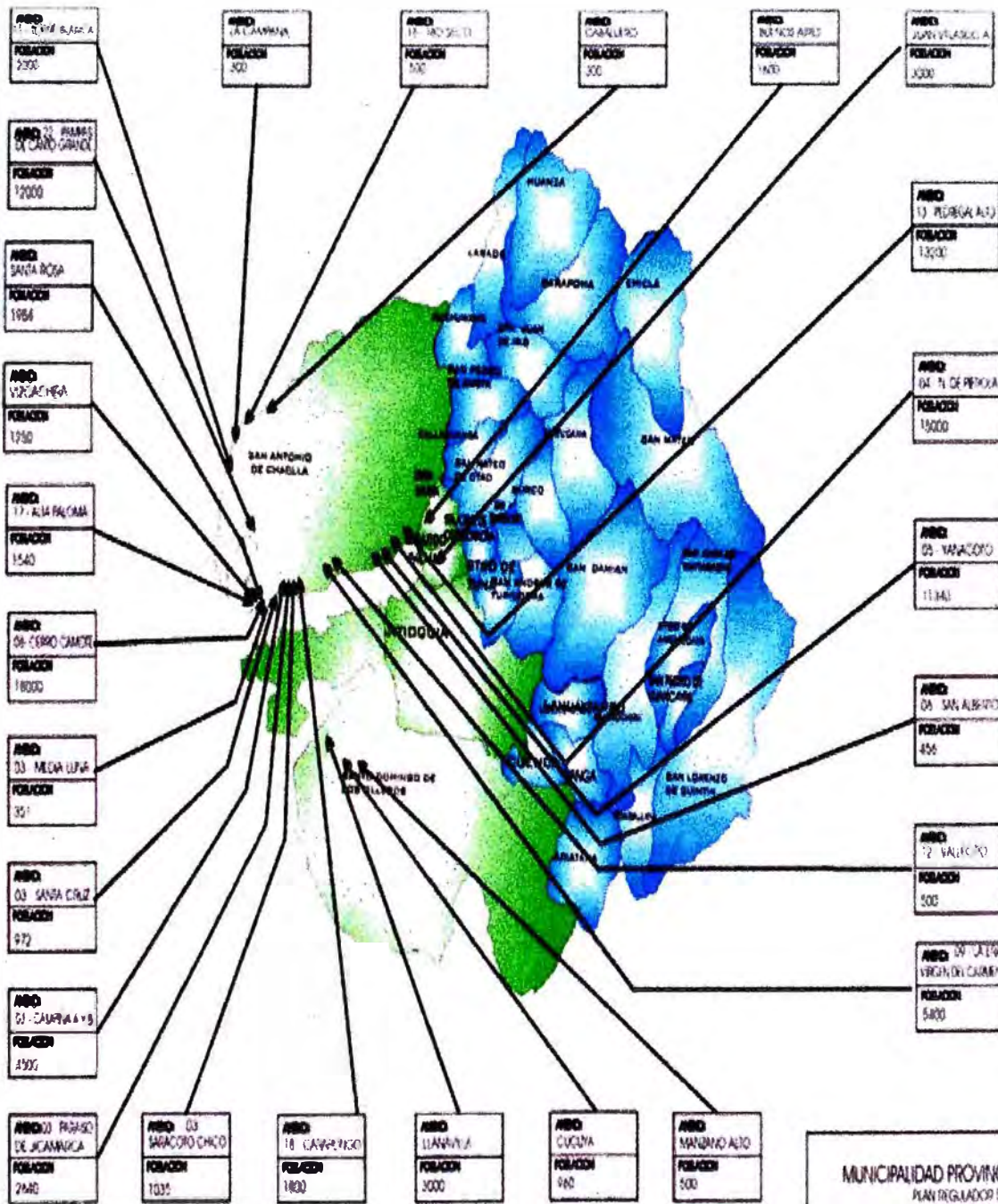
ANEXO A.4

CALIFICACIÓN DE CREACIÓN Y UBICACIÓN GEOGRÁFICA DE LOS DISTRITOS SEGÚN PROVINCIA 1996

DISTRITO	CATEGORÍA	DECRETO	NÚMERO	FECHA	LATITUD SUR	LONGITUD
LIMA						
SAN BARTOLO	PUEBLO	LEY	10582	5/5/46	12°23'31"	76°46'46"
PUNTA NEGRA	PUEBLO	LEY	12096	7/4/54	12°21'43"	76°47'37"
PUNTA HERMOSA	PUEBLO	LEY	12095	7/4/54	12°20'03"	76°49'30"
PACHACAMAC	PUEBLO	LEY	12301	3/5/55	12°13'33"	76°51'24"
LURIN	PUEBLO	LEY	12301	3/5/55	12°16'15"	76°55'00"
CIENEGUILLA	PUEBLO	LEY	18166	3/3/70	12°06'38"	76°48'49"
CHACLACAYO	PUEBLO	LEY	9080	19/4/40	11°58'27"	76°45'48"
LURIGANCHO	PUEBLO	LEY	S/N	9/11/1896	11°56'00"	76°42'04"
CHOSICA						
SAN JUAN DE LURIGANCHO	PUEBLO	LEY	16282	12/1/67	12°01'14"	76°59'51"
CARABAYLL	PUEBLO	LEY	12301	3/5/55	11°51'06"	77°02'11"
HUAROCHIRI						
SANTO DOMINGO DE LOS OLLEROS	PUEBLO	LEY	10161	15/1/45	11°44'24"	76°39'50"
ANTIOQUÍA	PUEBLO	LEY	8074	5/5/35	12°04'36"	76°30'50"
RICARDO PALMA	VILLA	LEY	9964	15/9/44	11°55'15"	76°39'50"
SANTA EULALIA	PUEBLO	LEY	12301	3/5/55	11°53'50"	76°39'48"
SAN ANTONIO DE CHACLLA	PUEBLO	LEY	10161	15/1/45	11°44'24"	76°38'23"

FUENTE: I.N.E.I. - DIRECCIÓN EJECUTIVA DE CARTOGRAFÍA Y GEOGRAFÍA.

Anexo A-5

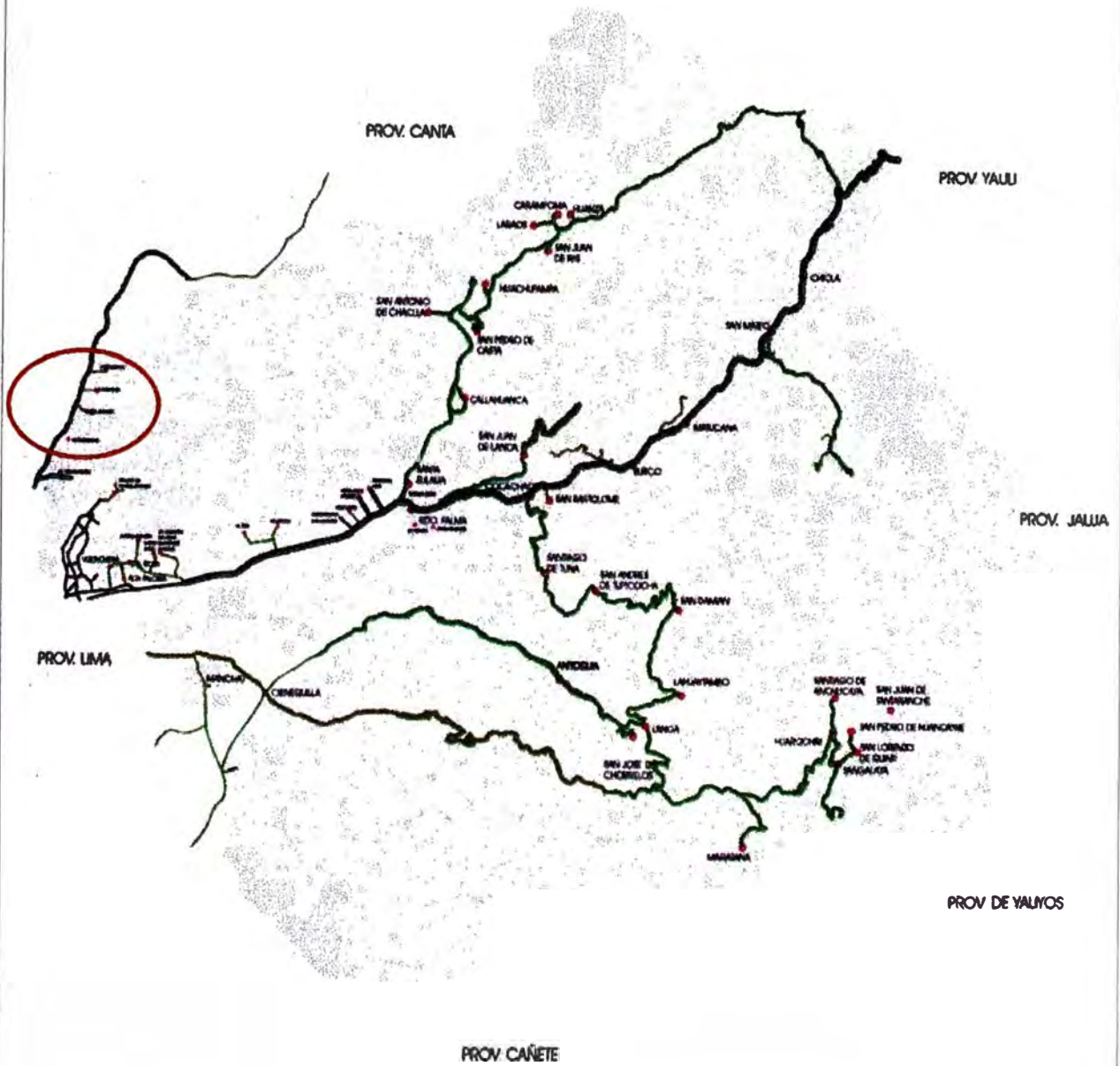


DISTRICTOS QUE CONFORMAN LA CONTINUIDAD URBANA CON LA PROVINCIA DE LIMA

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE HUAROCHERI
PLAN REGULADOR DE USOS

UBICACION DE ANEXOS QUE CONFORMAN LA CONTINUIDAD URBANA ENTRE LAS PROVINCIAS DE HUAROCHERI Y LIMA

Anexo A-6

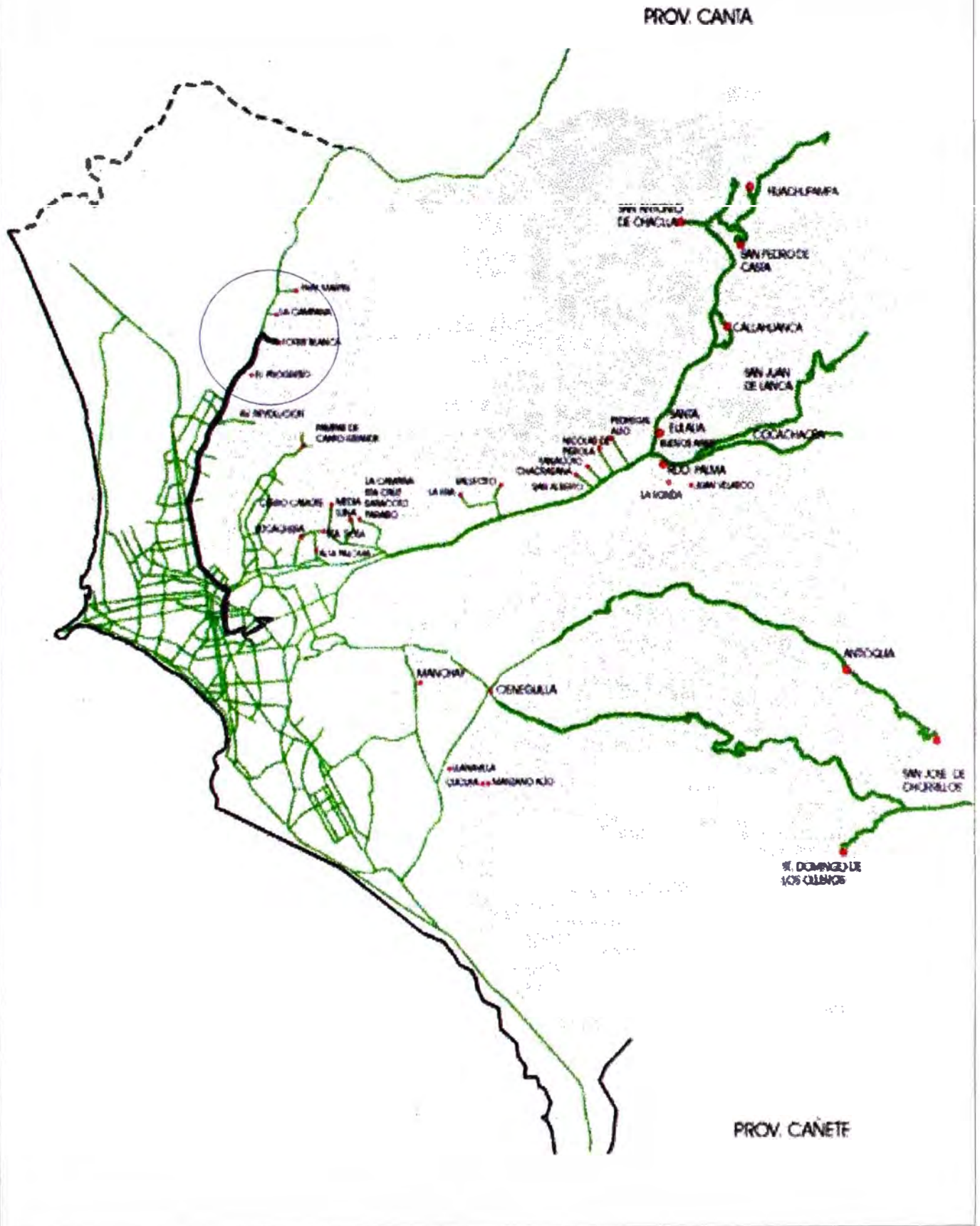


LEYENDA

-  Carretera asfaltada
-  Carretera afirmada
-  Carretera carrozable

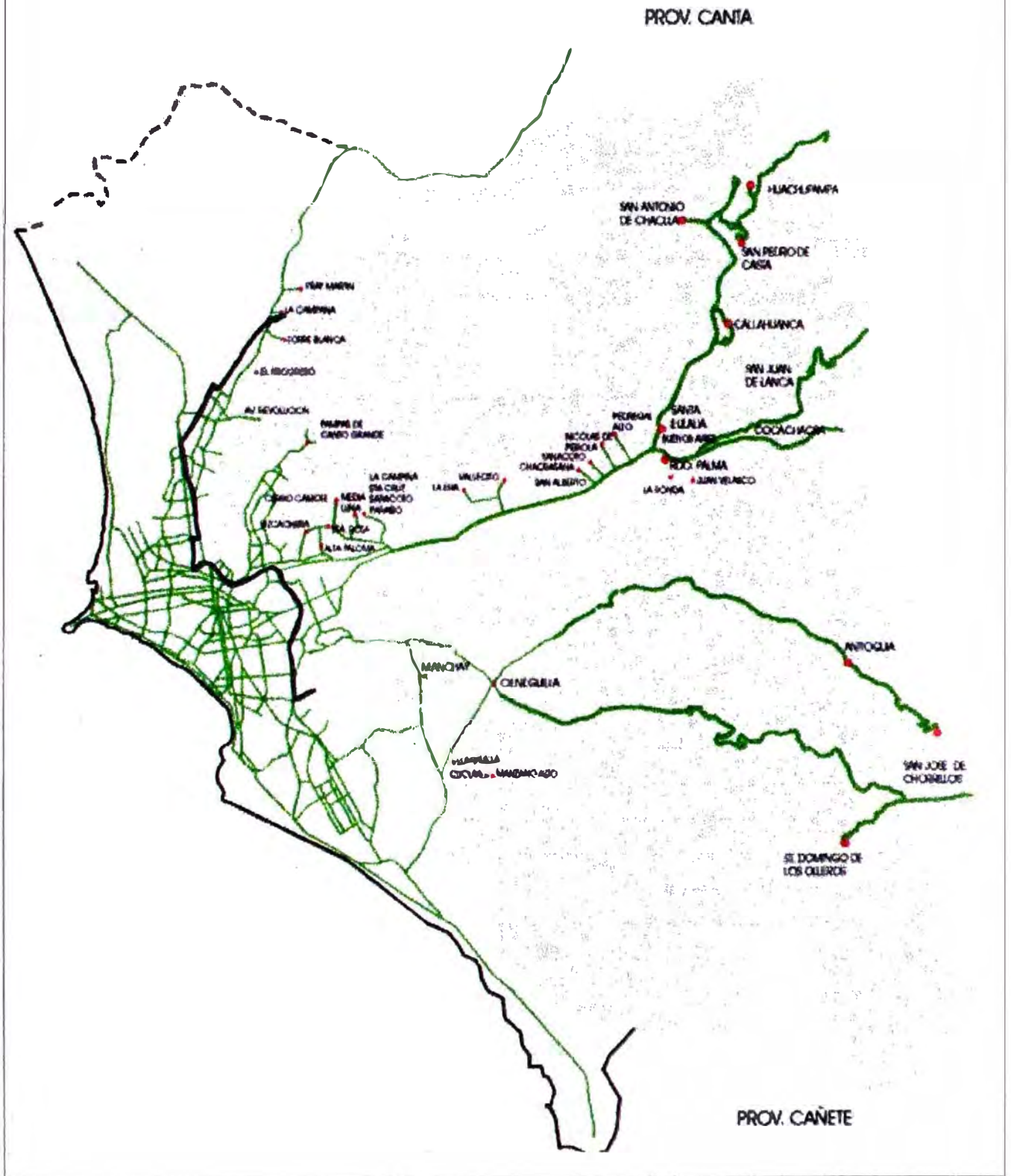
Anexo A-7

Primera Ruta de Interconexión



Anexo A-9

Tercera Ruta de Interconexión



ANEXO B-1 HUAROCHIRI – VIVIENDAS QUE DISPONEN DE ALUMBRADO ELÉCTRICO SEGÚN DISTRITOS – 1977.

DISTRITO	TOTAL DE VIVIENDAS OCUPADAS PR.	ALUMBRADO ELÉCTRICO EN LA VIVIENDA	
		SI	NO
MATUCANA	1293	802	491
ANTIOQUIA	393	3	390
CALLAHUANCA	197	159	38
CARAMPOMA	144	106	38
CHICLA	1361	1278	83
CUENCA	122	1	121
HUACHUPAMPA	176	147	29
HUANZA	254	137	117
HUAROCHIRI	622	349	273
LAHUAYTAMBO	329	1	328
LANGA	343	2	341
LARAOS	120	97	23
MARIATANA	360	2	358
RDO. PALMA	861	644	217
SAN ANDRES	423		423
SAN ANTONIO	19000	7991	11009
S. BARTOLOME	274	148	126
SAN DAMIAN	455	3	452
S. JUAN DE IRIS	108	82	26
S. TANTARACHE	139	1	138
SAN LORENZO	529	217	312
SAN MATEO	1071	715	356
S. M. DE OTAO	501	41	460
S. PEDRO DE C.	299	235	64
S. HUANCAYRE	79		79
SANGALLAYA	270	57	213
COCACHACRA	396	256	140
SANTA EULALIA	1279	885	394
DE ANCHUCAY	173	1	172
S. DE TUNA	183		183
STO. DOMINGO	262	1	261
SURCO	394	202	192
TOTAL	14289	6576	7713

ANEXO B-2 HUAROCHIRI – VIVIENDAS QUE DISPONEN DE ABASTECIMIENTO DE AGUA POR DISTRITOS – 1977.

DISTRITO	TO-TAL	TIPOS DE ABASTECIMIENTO DE AGUA						
		RED PUBLI. DENT.	FUE.	PILON PUBL.	POZO	CISTERNA	RIO	OTRO
MATUCANA	1293	522	69	278	6	4	372	42
ANTIOQUIA	393	46	5	27	12	31	265	7
CALLAHUANCA	197	59	29	30			63	16
CARAMPOMA	144	107	1	5			26	5
CHICLA	1361	710	64	496	2		82	7
CUENCA	122	4		33	6		78	1
HUACHUPAMPA	176	2	2	154	2		16	
HUANZA	254	77	10	98	1	3	56	9
HUAROCHIRI	622	210	25	10	5	5	319	48
LAHUAYTAMBO	329	2		213	2		112	
LANGA	343	197	8	14			94	30
LARAOS	120	276	102	408	8	9	136	32
MARIATANA	360			119	56	2	183	
RICARDOPALMA	861	9		184	69	1	154	6
SAN ANDRES	423	68	7	14	16	5	154	6
SAN ANTONIO	5458	4580		42	1	607	214	14
S. BARTOLOME	274	597	50	56	40	10	77	31
SAN DAMIAN	455	100	161	15	7	3	148	21
S. JUAN DE IRIS	108	15	18	68	1		6	
S. J. ANTARACHE	139	54					53	32
SAN LORENZO	529	237	11	139	1	1	136	4
SAN MATEO	1071			90	23		127	22
S. M. DE OTAO	501			113			382	6
SAN PEDRO DE	299	2		277	2		17	1
HUANCA YRE	79	68	4	1	2		2	2
SANGALLAYA	270	1	66	41	2		156	4
COCACHACRA	396	97	16	55		57	109	62
SANTA EULALIA	1279	643	56	34	57	8	450	31
S. ANCHUCAY	173	2	2	153			16	
S. DE TUNA	183			134	17	3	29	
STO. DOMINGO	262			90	23		127	22
SURCO	394	167	25	27	14	2	147	12
TOTAL	14289	4276	818	3339	352	751	4302	451

ANEXO B-3 HUAROCHIRI – VIVIENDAS QUE DISPONEN DE SERV. HIGIÉNICO EN CASA -POR DISTRITOS – 1977.

DISTRITO	TOTAL	CON SERV. HIGIÉNICO A:				SIN SERV. H.
		RED PUBLICA DENTRO	FUERA	POZO NEGRO	SOBRE ACEQUIA	
MATUCANA	1293	511	75	42	26	639
ANTIOQUIA	393	33	5	43	4	308
CALLAHUANCA	197	52	9	35	1	100
CARAMPOMA	144	83	1	24	2	34
CHICLA	1361	688	77	155	206	235
CUENCA	122	4				118
HUACHUPAMPA	176	2	2	5	2	165
HUANZA	254	70	14	7	2	161
HUAROCHIRI	622	207	11	18	8	378
LAHUAYTAMBO	329	2		3		324
LANGA	343	84	113	9		137
LARAOS	120	3		87		30
MARIATANA	360			18		342
RICARDO PALMA	861	466	41	161	32	161
SAN ANDRES	423	9		5		409
SAN ANTONIO	879	1		101		777
SANBARTOLOME	274	60	3	37	9	165
SAN DAMIAN	455	87	164	12		192
SAN JUAN DEIRI	108	15	18			75
S. J. ANTARACHE	139	54				85
SAN LORENZO	529	198	18	33		280
SAN MATEO	1071	258	111	27	25	650
S. M. DE OTAO	501			6	17	478
SAN PEDRO DE	299	2		2	1	294
S. P.HUANCA YRE	79	68	4		1	6
SANGALLAYA	270	1	22	45	16	166
COCACHACRA	396	87	13	99	12	185
SANTA EULALIA	1279	548	64	199	68	400
S. ANCHUCAY	173	2	2			169
S. DE TUNA	183			4	1	178
SNTO. DOMINGO	262			25	1	236
SURCO	394	153	35	8	16	182
TOTAL	14289	3748	802	1210	450	8079

ANEXO C1 INDICADORES SOCIO ECONOMICOS

DISTRITO	POBLACIÓN TOTAL	POB. ECONOMICAMENTE ACTIV.		
		TOTAL	HOMBRE	MUJER
MATUCANA	5779	1971	1409	562
ANTIOQUIA	4448	550	478	72
CALLAHUANCA	756	284	244	40
CARAMPOMA	400	164	101	63
CHICLA	406	178	129	49
CUENCA	5760	1714	1397	317
HUACHUPAMPA	452	235	147	88
HUANZA	799	257	198	59
HUAROCHIRI	1968	876	525	351
LAHUAYTAMBO	985	434	332	102
LANGA	332	131	93	38
LARAOS	1318	586	359	227
MARIATANA	1523	540	376	164
RDO. PALMA	4762	1577	1115	462
SAN ANDRES	320	159	97	62
SAN ANTONIO	1611	609	409	200
S. BARTOLOME	97022	29863	21840	8023
SAN DAMIAN	960	392	305	87
S. JUAN DE IRIS	1928	692	503	189
S. TANTARACHE	480	184	114	70
SAN LORENZO	1693	582	485	97
SAN MATEO	4464	1589	1214	375
S. M. DE OTAO	2172	796	649	147
S. PEDRO DE C.	1138	331	287	44
S. HUANCAYRE	272	110	76	34
SANGALLAYA	864	343	244	99
COCACHACRA	2205	664	500	164
SANTA EULALIA	7235	2124	1548	576
DE ANCHUCAY	587	245	132	113
S. DE TUNA	488	307	176	131
STO. DOMINGO	2519	366	312	54
SURCO	1823	601	490	111
TOTAL	157469	49454	36284	13170
PROMEDIO	4921	1545	1134	412

ANEXO C2 INDICADOR SOCIO ECONÓMICO VIVIENDA

DISTRITO	POBLACIÓN TOTAL	NÚMERO DE VIVIENDA	PERSONAS POR HOGAR
MATUCANA	5779	1293	4.47
ANTIOQUIA	4448	1000	4.45
CALLAHUANCA	756	197	3.84
CARAMPOMA	400	260	1.54
CHICLA	406	122	3.33
CUENCA	5760	1361	4.23
HUACHUPAMPA	452	176	2.57
HUANZA	799	254	3.15
HUAROCHIRI	1968	622	3.16
LAHUAYTAMBO	985	400	2.46
LANGA	332	200	1.66
LARAOS	1318	343	3.84
MARIATANA	1523	360	4.23
RDO. PALMA	4762	861	5.53
SAN ANDRES	320	108	2.96
SAN ANTONIO	1611	423	3.81
S. BARTOLOME	97022	19000	5.11
SAN DAMIAN	960	274	3.50
S. JUAN DE IRIS	1928	455	4.24
S. TANTARACHE	480	139	3.45
SAN LORENZO	1693	529	3.20
SAN MATEO	4464	1071	4.17
S. M. DE OTAO	2172	501	4.34
S. PEDRO DE C.	1138	299	3.81
S. HUANCA YRE	272	100	2.72
SANGALLAYA	864	270	3.20
COCACHACRA	2205	500	4.41
SANTA EULALIA	7235	1279	5.66
DE ANCHUCAY	587	173	3.39
S. DE TUNA	488	183	2.67
STO. DOMINGO	2519	700	3.60
SURCO	1823	394	4.63
TOTAL	157469	33847	7713
PROMEDIO	4921	1058	4

FUENTE : I.N.E.I.

ANEXO C3

REPRESAS EN EXPLOTACIÓN

REPRESA	SHEQUE	AUTISHA	HUINCO
RÍO DE ALIMENTACIÓN	SANTA EULALIA	SANTA EULALIA	SANTA EULALIA
PROPÓSITO	FUERZA MOTRIZ HIDRAULICA	FUERZA MOTRIZ HIDRAULICA	FUERZA MOTRIZ HIDRAULICA
ZONA BENEFICIADA	LA GRAN LIMA	LA GRAN LIMA	LA GRAN LIMA
UBICACIÓN	HUANZA	SAN LORENZO HUACHUPAMPA	SAN PEDRO DE CASTA
PROVINCIA	LA GRAN LIMA	LA GRAN LIMA	LA GRAN LIMA
CAPACIDAD	0.42 mill. M ³	0.30 mill. M ³	0.22 mill. M ³

FUENTE. I.N.E.I. : REPRESAS EN EXPLOTACIÓN CORRESPONDIENTES A LA VERTIENTE DEL OCÉANO PACÍFICO.

ANEXO C4

PRINCIPALES CENTRALES HIDROELECTRICAS

NOMBRE Y FECHA DE INICIO	AGUAS UTILIZADAS	PROVINCIA DISTRITO	CAPACIDAD DE GENERACIÓN M.W.	ÁREA DE INFLUENCIA
BARBA BLANCA (1938)	RÍO SANTA EULALIA	HUAROCHIRI CALLAHUANCA	67.0	LIMA
HUINCO (1964)	RÍO SANTA EULALIA	HUAROCHIRI SAN PEDRO DE CASTA	258.0	ZONA DE LIMA
MATUCANA (1971)	RÍO RIMAC	HUAROCHIRI SURCO	120.0	LIMA
SHEQUE (1938)	RÍO SANTA EULALIA	HUAROCHIRI CARAMPOMA	600.00	LIMA, ICA, ANCASH, JUNIN, HUÁNUCO, LAMBAYEQUE, AYACUCHO, HUANCVELICA, LA LIBERTAD

FUENTE : I.N.E.I.



MUNICIPALIDAD DELEGADA DEL CENTRO PUDLADO
"CERRO CAMOTE" ANEXO B - CC. DE JICAMARCA
OVALO CENTRAL

166

ANUARIO DE LA LEGISLACION PERUANA

LEY N° 10161

Creando el distrito de San Antonio en la provincia de
Huarochiri

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Por cuanto:

El Congreso ha dado la ley siguiente:

EL CONGRESO DE LA REPUBLICA PERUANA

Ha dado la ley siguiente:

Artículo 1°.- Créase el distrito de San Antonio, en la provincia de Huarochiri, del departamento de Lima, que tendrá por capital el pueblo de Chaclla.

Artículo 2°.- El distrito que se crea por la presente ley, estará formado por los pueblos de Chaclla, Jicamarca, Collata y Vicas; y sus límites serán los de la línea de contorno del conjunto de dichos pueblos.

Comuníquese al Poder Ejecutivo, para su promulgación.

Casa del Congreso, en Lima, a los treinta días del mes

de diciembre de mil novecientos cuarenta y cuatro

E. Díez Canseco, Presidente del Senado.

Carlos Sayán Álvarez, Diputado Presidente.

J. Bustamante Ballivián, Secretario del Senado.

J. Teves Lazo, Diputado Secretario.

Al señor Presidente Constitucional de la República.

Por tanto: mando se publique y cumpla.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los cinco días del mes de enero de mil novecientos cuarenta y cinco.

MANUEL PRADO.

Ricardo de la Puente



Municipalidad Distrital de Carabayllo

"AÑO DE LA REFORESTACION: 100 MILLONES DE ARBOLES"

C O N S T A N C I A

El Director de la Dirección del Programa de Participación Vecinal de la Municipalidad de Carabayllo, -
quién suscribe emite lo siguiente:

CONSTE:

Que, previa Inspección Ocular se encuentran Registrados en el Libro de Registros de Organizaciones de Pobladores, existentes en ésta Municipalidad, son las siguientes Organizaciones:

- | | |
|-----------------|----------------------|
| - Keiko Sofía | - Huatocay |
| - 11 Noviembre | - Cassinelli |
| - Punchauca | - Caballero |
| - El Carmen | - Santa Rosa |
| - Huacoy | - Av. Túpac Km. 22 |
| - Cerro Campana | - San Antonio Km. 23 |
| - Huacoy | - Jicamarca |
| - Cerro Puquio | - San Antonio |
| - Fray Martín | - Anexo 11 |
| - El Rosario | - Anexo 15 |
| - Buena Vista | - Huarochiri |
| - Chocas Alto | - Río Seco |
| - Chocas Medio | - Hirohito |
| - Sol Naciente | - Hiroshima |

Todos los Centros Poblados pertenecientes a la Comunidad de Jicamarca, tienen continuidad urbana en el Distrito de Carabayllo.

Se otorga la presente constancia a solicitud -
del interesado, para los fines pertinentes.

Carabayllo, Setiembre 25, 1997



MUNICIPALIDAD DE CARABAYLLO

RAMON OJEDA CARDENAS
Jefe de la Dir. de Participación Vecinal

ANEXO D3 DECRETO LEGISLATIVO N ° 651

ESTABLECEN LA LIBRE COMPETENCIA EN LAS TARIFAS DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE URBANO E INTERURBANO DE PASAJEROS EN TODO EL PAÍS.

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA POR CUANTO:

El Congreso de la República, de conformidad con el artículo 188 ° de la Constitución Política del Perú, mediante ley N° 25327 , a delegado en el poder ejecutivo, la facultad de legislar entre otros, en materia de crecimiento de la inversión privada;

Que, es imprescindible, para el crecimiento de la inversión privada propiciar un clima sin prácticas restrictivas, que fomenten la libertad de empresa y la competencia, a fin de asegurar un mayor beneficio al usuario;

Que, actualmente existen normas y prácticas restrictivas que no están de acuerdo con la política de incentivar el crecimiento de la inversión privada y por lo tanto deben ser eliminadas;

Que, por decreto supremo N° 024-88-TC, ampliado por Decreto Legislativo N°536, se declaró en estado de emergencia el servicio público de transporte terrestre de pasajeros y carga a nivel nacional hasta el 31 de julio de 1995;

Que, el interés público requiere promover la inversión privada y la libre competencia que permita satisfacer la demanda del servicio de transporte urbano e interurbano de pasajeros a través del incremento de la mayor oferta;

Que, durante la aplicación del actual régimen de regulación de concesiones y tarifas en los servicios públicos de transporte urbano e interurbano de pasajeros, no se ha observado un efectivo desarrollo en la prestación de dicho servicio en mejores condiciones de calidad, oportunidad y seguridad;

Que, el actual procedimiento de otorgamiento de concesiones de ruta para el transporte urbano e interurbano de pasajeros resulta inadecuado; por lo que debe declararse el libre acceso a las rutas, en tanto se observa un efectivo desarrollo en beneficio de los usuarios;

Que, es necesario dictar medidas excepcionales que aseguren la satisfacción de una creciente demanda del servicio público de transporte urbano de pasajeros;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros a dado el Decreto Legislativo siguiente .

Artículo 1°.- Establéscase, desde la vigencia de este Decreto Legislativo, la libre competencia en las tarifas del servicio público de transporte urbano e interurbano de pasajeros en todo el país.

Artículo 2° .- Declárese el libre acceso a las rutas del servicio público de pasajeros, autorizadas por los Consejos Provinciales y en consecuencia, elimínense todas las restricciones administrativas y legales que se contrapongan a esta disposición.

Artículo 3° .- Cuando por razones de carácter operativo no sea posible utilizar determinadas vías en la forma prevista en el artículo anterior, a propuesta de los consejos Provinciales y mediante Resolución Suprema del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se establecerán las condiciones que permitan regular el acceso a dichas vías en el marco de la libre competencia.

Artículo 4° Autorízase excepcional y transitoriamente a las personas naturales y jurídicas en general a prestar, bajo su responsabilidad, servicio público de transporte urbano e interurbano de pasajeros en todo tipo de vehículos automotores, salvo camiones y vehículos de dos ruedas.

Por Decreto Supremo refrendado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se dispondrá el cese de esta autorización excepcional, previa evaluación de las condiciones de oferta y demanda del servicio en referencia.

Artículo 5° .- El presente Decreto Legislativo entrará en vigencia, de conformidad con el artículo 3° de la ley 25327.

Artículo 6° .- Derógase el artículo 1° de la ley 24619 y todas las disposiciones legales que se opongan al cumplimiento del presente Decreto Legislativo.

POR TANTO :

Mando se publique y cumpla, dando cuenta al Congreso.

Dado en la casa de gobierno, en Lima, a los veinticuatro días del mes de Julio de mil novecientos noventa y uno.

ALBERTO FUJIMORI FUJIMORI, Presidente Constitucional de la República.

JAIME YOSHIYAMA TANAKA, Ministro de Transportes y Comunicaciones.



COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Ministerio de Transportes, Comunicaciones,
Vivienda y Construcción

[Firma]
Director General de Transportes y Comunicaciones

15-AGO-1995

Decreto Supremo Nº 12-95-MTC

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO :

Que, por Decreto Legislativo Nº 651, ratificado por el Decreto Ley Nº 25457 se declara el libre acceso a las rutas del Transporte Urbano e Interurbano de Pasajeros autorizadas por los Concejos Provinciales, eliminándose para tal efecto, las restricciones legales y administrativas;

Que, es necesario contar con un Reglamento Nacional de Transporte Urbano e Interurbano de Pasajeros, adecuándose a lo establecido en el Decreto Legislativo, que regule el servicio y las condiciones para su prestación, garantizando la seguridad y calidad del mismo en favor de los usuarios; a cuyo efecto debe dictarse el dispositivo aprobatorio;

De conformidad con el inciso 8) del Artículo 118º de la Constitución Política del Perú, y Decreto Ley Nº 25862;

DECRETA

ARTICULO 1º.- Apruébase el Reglamento Nacional del Servicio Público de Transporte Urbano e Interurbano de Pasajeros, cuyo texto consta de nueve (9) Títulos, cuarenta y cuatro (44) artículos, seis (6) Disposiciones Complementarias, cuatro (4) Disposiciones Transitorias y una Disposición Final que forma parte integrante del presente Decreto Supremo.

ARTICULO 2º.- Derógase las disposiciones legales y administrativas que se opongan al presente Decreto Supremo.

ARTICULO 3º.- El presente Decreto Supremo será refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros y por los Ministros de la Presidencia; del Interior y de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veintidós días del mes de Julio de mil novecientos noventa y cinco.



ALBERTO FUJIMORI FUJIMORI
Presidente Constitucional de la República

JUAN ANTONIO DAVILA
Ministro de Interior

MANUEL MARTINO PARA OCHOA
Ministro de la Presidencia

FRANZ GOBENBERG SCHREIBER
PRESIDENTE DEL CONSEJO DE MINISTROS

JUAN CASTILLA MEZA
Ministro de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción

ANEXO D-6

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL PERÚ CAPITULO XIV

DE LA DESCENTRALIZACIÓN, LAS REGIONES Y LAS MUNICIPALIDADES

ARTÍCULO 191° .- Las Municipalidades Provinciales y Distritales, y las delegadas conforme a ley, son los órganos de gobierno local.

Tienen autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia. Corresponden al Consejo, las funciones Normativas y Fiscalizadoras; y a la alcaldía, las funciones ejecutivas.

Los alcaldes y regidores son elegidos por sufragio directo, por un período de cinco años. Pueden ser reelegidos; su mandato es revocable pero irrenunciable. Gozan de las prerrogativas que señala la ley.

ARTÍCULO 192° .- Las Municipalidades tienen competencia para:

1. Aprobar su organización interna y su presupuesto.
2. Administrar sus bienes y rentas.
3. Crear, modificar y suprimir contribuciones, tasas, arbitrios, licencias y derechos Municipales.
4. Organizar, reglamentar y administrar los servicios públicos locales de su responsabilidad.
5. Planificar el desarrollo urbano y rural de sus circunscripciones, y ejecutar los planes y programas correspondientes.
6. Participar en la gestión de las festividades y servicios inherentes al Estado, conforme a ley.
7. Todo lo demás que le permita la ley.

ANEXO E1 DETERMINACIÓN DE LA MUESTRA A ENCUESTAR

La encuesta domiciliaria se realizó sobre la base de los objetivos, para lo cual se utilizó un formato que nos permitió recoger la información de cada uno de los individuos seleccionados, a través del cual identificamos las características de los viajes, así como los indicadores socio económicos de los usuarios de la provincia. La muestra tuvo como universo la población que se encuentran en el rango de 5 a 80 años, los cuales tienen poder de decisión sobre los deseos de viaje.

En el trabajo de recolección de información se realizó una encuesta Origen Destino, teniendo en cuenta un nivel de confianza del 95 % con un error máximo del 5 % . Para realizar el cálculo del número de personas a encuestar se utilizó la formula número 1 de Ortúzar y Willumense 1994. Donde :

n : Número de usuarios a encuestar.

$$n = \frac{P(1-P)}{\left(\frac{E}{Z}\right)^2 + \frac{P(1-P)}{N}} \dots\dots\dots (1)$$

P : Proporción de viajes con un destino determinado.

E : Nivel de error.

Z : Variable normal estándar para un 95 % de nivel de confianza

N : Tamaño de la población.

El número de encuestas necesarias para realizar las correlaciones pertinentes entre las características de los viajes y las características de la población es de 9,096 encuestas. Identificando los indicadores de viajes, estableciendo el equilibrio entre la Oferta y la Demanda del servicio de transporte urbano existente para la provincia de Huarochiri.

ANEXO E2 DETERMINACIÓN DE LA MUESTRA A ENCUESTAR

DISTRITO	POBLACIÓN TOTAL	% POBL.	MUESTRA A ENCUESTAR	% ENCUEST.
MATUCANA	5779	3.67	360	3.96
ANTIOQUIA	4448	2.82	354	3.89
CALLAHUANCA	756	0.48	255	2.80
CARAMPOMA	400	0.25	196	2.15
CHICLA	406	0.25	197	2.17
CUENCA	5760	3.65	360	3.96
HUACHUPAMPA	452	0.28	208	2,28
HUANZA	799	0.50	259	2.85
HUAROCHIRI	1968	1.25	321	3.53
LAHUAYTAMBO	985	0.62	276	3.04
LANGA	332	0.21	178	1.96
LARAOS	1318	0.83	297	3.27
MARIATANA	1523	0.96	307	3.37
RDO. PALMA	4762	3.02	355	3.91
SAN ANDRES	320	0.20	175	1.92
SAN ANTONIO	1611	1.02	310	3.41
S. BARTOLOME	97022	61.61	383	4.21
SAN DAMIAN	960	0.61	274	3.02
S. JUAN DE IRIS	1928	1.22	320	3.52
S. TANTARACHE	480	0.30	213	2.35
SAN LORENZO	1693	1.08	313	3.44
SAN MATEO	4464	2.83	354	3.89
S. M. DE OTAO	2172	1.38	326	3.59
S. PEDRO DE C.	1138	0.72	287	3.16
S. HUANCAYRE	272	0.17	159	1.75
SANGALLAYA	864	0.55	266	2.92
COCACHACRA	2205	1.40	327	3.60
SANTA EULALIA	7235	4.60	365	4.01
DE ANCHUCAY	587	0.37	232	2.55
S. DE TUNA	488	0.31	215	2.36
STO. DOMINGO	2519	1.60	333	3.66
SURCO	1823	1,15	317	3.49
TOTAL	157469	100.00	9096	100.00

FUENTE : I.N.E.I.