

**UNIVERSIDAD NACIONAL
JOSÉ FAUSTINO SÁNCHEZ CARRIÓN**

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES

ESCUELA PROFESIONAL DE SOCIOLOGÍA



TESIS

**PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO Y EL TRANSPORTE
PÚBLICO EN LA CIUDAD CONURBADA DE HUACHO, 2017.**

PRESENTADO POR:

Bach. CAROL MIDORY SAENZ MAMANI

ASESOR:

Dr. MARCELO G. ZÚÑIGA ROJAS

**PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE LICENCIADA EN
SOCIOLOGÍA**

HUACHO – PERÚ

2019

**PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO Y EL TRANSPORTE
PÚBLICO EN LA CIUDAD CONURBADA DE HUACHO, 2017.**

DR. MARCELO G. ZÚÑIGA ROJAS

ASESOR

DR. JUAN MARIO SARMIENTO RAMOS
PRESIDENTE

DR. HECTOR FLORENCIO ROMERO ALVA
SECRETARIO

LIC. ISABEL ELCIRA CELEDONIO DIAZ
VOCAL

DEDICATORIA

A mis familiares por su apoyo incondicional.

A mis hermanos por ser mi inspiración de seguir adelante y puedan ver en mí un ejemplo.

AGRADECIMIENTO

A Dios en primer lugar por bendecir mi realización académica, a mis familiares que desde siempre me brindaron su apoyo incondicional, sobre todo a mis tíos Pedro Saenz y Elvis Saenz, a cada uno los docentes de la escuela profesional de Sociología que contribuyeron con mi educación durante cinco, motivándome siempre a seguir adelante.

A mi asesor Dr. Marcelo Zúñiga, por ser tolerante, saber guiarme y contribuir con mi investigación de tesis.

Agradecida estoy a cada uno de ellos por permitir mi realización personal y profesional, hoy logrando un peldaño más en mi vida, puedo decir que con perseverancia y disciplina podemos lograr nuestros sueños, muchas gracias.

INDICE

INTRODUCCIÓN.....	15
Capítulo I:	17
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	17
1.1 Descripción de la realidad problemática:	17
1.2 Formulación de problemas	21
1.2.1 Problema general:	21
1.2.2 Problemas Específicos:	21
1.3 Objetivos de la investigación.....	22
1.3.1 Objetivo General:	22
1.3.2 Objetivos específicos:	22
1.4 Justificación de la investigación:	22
1.5 Delimitación del estudio	23
1.6 Viabilidad	23
Capítulo II:.....	24
MARCO TEÓRICO	24
2.1. Antecedentes de la Investigación	24
2.1.1. Antecedentes Teóricos Internacionales.....	24
2.1.2. Antecedentes Teóricos Nacionales	32
2.2. Bases Teórico-científicas:.....	37
2.2.1. Plan de Ordenamiento Urbano:	37
Capítulo III.....	69
METODOLOGÍA	69
3.1 Diseño metodológico:.....	69
3.2 Población y Muestra:.....	69
3.3. Operacionalización de variables e indicadores:.....	72
3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	74
Capítulo IV.....	78
Resultados.....	78
4.1. Análisis Univariado	79
4.2. Prueba de Hipótesis	106
4.2.1. Hipótesis General	106
4.2.2. Hipótesis Específicas	109

Capítulo V.....	119
DISCUSIÓN, CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIÓN	119
5.1 Discusión	119
5.1.1 De la hipótesis general	119
5.1.2. De la primera hipótesis específica	120
5.1.3. De la segunda hipótesis específica	121
5.1.4. De la tercera hipótesis específica.....	122
5.2. Conclusiones	123
5.2.1. Primera conclusión	123
5.2.2. Segunda conclusión	124
5.2.3. Tercera conclusión.....	124
5.2.4. Cuarta conclusión	125
5.3. Recomendación.....	126
5.3.1. Primera recomendación.....	126
5.3.2. Segunda recomendación	126
5.3.3. Tercera recomendación	126
5.3.4. Cuarta recomendación	127
Capítulo VI.....	129
FUENTES DE INFORMACIÓN.....	129
6.1. Referencias.....	129
ANEXOS	131
Anexo I - MATRIZ DE CONSISTENCIA.....	132
Anexo II – CUESTIONARIO.....	134
Anexo III – PLAN DE DESARROLLO URBANO DE HUACHO.....	136
Anexo IV – ANALISIS DE CONFIABILIDAD	154
Anexo V – BASE DE DATOS SPSS.....	159
Anexo VI – MAPA DE UBICACIÓN GEOGRÁFICA DE LA CIUDAD DE HUACHO	161
Anexo VII – PLANO DE ZONIFICACIÓN DE LA CIUDAD HUACHO.....	162
Anexo VIII – USO DEL SUELO DE LA CIUDAD HUACHO	163
Anexo IX – SISTEMA VIAL DE LA CIUDAD DE HUACHO	164

ÍNDICE DE TABLAS

<i>Tabla 1 Tipo de Unidad Vehicular</i>	79
<i>Tabla 2. Edad</i>	80
<i>Tabla 3. Nivel de Instrucción</i>	81
<i>Tabla 4. Considera adecuado el Plan Desarrollo Urbano de Huacho</i>	82
<i>Tabla 5. En la ciudad se crean zonas para equilibrar el crecimiento económico</i>	83
<i>Tabla 6. En la ciudad de Huacho respetan los patrimonios culturales</i>	84
<i>Tabla 7. Huacho ha crecido ordenadamente</i>	85
<i>Tabla 8. En los últimos años ha mejorado el ordenamiento Urbano en la ciudad</i>	86
<i>Tabla 9. Percibe que su ciudad ofrece oportunidades laborales</i>	87
<i>Tabla 10. Los grupos sociales participan en el desarrollo de la ciudad</i>	88
<i>Tabla 11. Su empresa de transporte participó en la formulación del Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad de Huacho</i>	89
<i>Tabla 12. Existe renovación del parque automotor para disminuir la contaminación ambiental</i>	90
<i>Tabla 13. Considera que la planificación (políticas, planes y programas) contribuye al desarrollo local</i>	91
<i>Tabla 14. Considera adecuado la zonificación de la ciudad</i>	92
<i>Tabla 15. Hay control adecuado por parte de la MPH a las empresas de transporte</i>	93
<i>Tabla 16. Considera que existen muchos vehículos en la ciudad</i>	94
<i>Tabla 17. Es frecuente el congestionamiento vehicular</i>	95
<i>Tabla 18. Deben existir más vehículos menores (moto taxis) en su ciudad</i>	96
<i>Tabla 19. Percibe Ud. alguna mejora en el transporte por parte de la MPH</i>	97
<i>Tabla 20. Es adecuado las rutas de circulación</i>	98
<i>Tabla 21. Existencia de Inseguridad ciudadana (robo) y vehicular (choque)</i>	99
<i>Tabla 22. Las calles contribuyen a la mejora del tránsito</i>	100
<i>Tabla 23. Los semáforos y señalizaciones facilitan la circulación vehicular</i>	101
<i>Tabla 24. Ud. porta todos los documentos que deben tener los conductores</i>	102
<i>Tabla 25. Son pertinentes y justas las normas establecidas por el Ministerio de Transporte (MT), la Policía Nacional del Perú (PNP) y la Municipalidad Provincial de Huacho (MPH)</i>	103
<i>Tabla 26. Respeta las normas establecidas por el Ministerio de Transporte</i>	104
<i>Tabla 27. Considera que brinda buen servicio a los usuarios</i>	105

Tabla 28. <i>Tabla de doble entrada. Relación entre el Plan de ordenamiento urbano y el transporte público en la ciudad conurbada de Huacho.</i>	106
Tabla 29. <i>Correlación de plan de ordenamiento urbano y el transporte público</i>	108
Tabla 30. <i>Tabla de doble entrada. Relación entre Huacho ha crecido ordenadamente y parque automotor.</i>	109
Tabla 31. <i>Correlación de plan de ordenamiento urbano y el transporte público</i>	111
Tabla 32. <i>Tabla de doble entrada. Relación entre el Plan de ordenamiento urbano y la infraestructura vial de la ciudad conurbada de Huacho.</i>	113
Tabla 33. <i>Correlación de plan de ordenamiento urbano e infraestructura vial</i>	114
Tabla 34. <i>Tabla de doble entrada. Relación entre el Huacho ha crecido ordenadamente y las políticas de transporte.</i>	116
Tabla 35. <i>Correlación de plan de ordenamiento urbano y el transporte publico</i>	118

Índice de Gráficos

Gráfico 1. <i>Tipo de Unidad Vehicular</i>	79
Gráfico 2. <i>Edad</i>	80
Gráfico 3. <i>Nivel de Instrucción</i>	81
Gráfico 4. <i>Considera adecuado el Plan de Desarrollo Urbano de Huacho</i>	82
Gráfico 5. <i>En la ciudad se crean zonas para equilibrar el crecimiento económico</i>	83
Gráfico 6. <i>En la ciudad de Huacho respetan los patrimonios culturales</i>	84
Gráfico 7. <i>Huacho ha crecido ordenado</i>	85
Gráfico 8. <i>En los últimos años ha mejorado el ordenamiento Urbano en la Ciudad</i>	86
Gráfico 9. <i>Percibe que su ciudad ofrece oportunidades laborales</i>	87
Gráfico 10. <i>Los grupos sociales participaron en el desarrollo de la ciudad</i>	88
Gráfico 11. <i>Su empresa de transporte participó en la formulación del Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad de Huacho</i>	89
Gráfico 12. <i>Existe renovación del parque automotor para disminuir la contaminación ambiental</i>	90
Gráfico 13. <i>Considera que la planificación (política, planes y programas) contribuyen al desarrollo local</i>	91
Gráfico 14. <i>Considera adecuado la zonificación de la ciudad</i>	92
Gráfico 15. <i>Control por parte de la Municipalidad de Huacho a las empresas de transporte</i>	93
Gráfico 16. <i>Considera que existen muchos vehículos en la ciudad</i>	94
Gráfico 17. <i>Es frecuente el congestionamiento vehicular</i>	95
Gráfico 18. <i>Considera que debe existir más vehículos menores (moto taxis) en su ciudad.</i>	96
Gráfico 19. <i>Percibe Ud. alguna mejora en el transporte por parte de la MPH</i>	97
Gráfico 20. <i>Es adecuado las rutas de circulación.</i>	98
Gráfico 21. <i>Existencia de Inseguridad ciudadana (robo) y vehicular (choque)</i>	99
Gráfico 22. <i>Las calles contribuyen a la mejora del tránsito.</i>	100
Gráfico 23. <i>Los semáforos y señalizaciones facilitan la circulación vehicular.</i>	101
Gráfico 24. <i>Ud. porta todos los documentos que deben tener los conductores</i>	102
Gráfico 25. <i>Son pertinentes y justas las normas establecidas por el Ministerio de Transporte (MT), la Policía Nacional del Perú (PNP) y la Municipalidad Provincial de Huacho (MPH)</i>	103

Gráfico 26. <i>Se respeta normas establecidas por el Ministerio de Transporte.</i>	104
Gráfico 27. <i>Considera que brinda buen servicio a los usuarios.</i>	105
Gráfico 28. <i>Relación porcentual de plan de ordenamiento urbano y transporte publico</i>	107
Gráfico 29. <i>Relación porcentual entre el plan de ordenamiento urbano y el parque automotor</i>	110
Gráfico 30. <i>Relación porcentual de plan de ordenamiento urbano e infraestructura vial</i>	114
Gráfico 31. <i>Relación porcentual entre plan de ordenamiento urbano y políticas de transporte.</i>	117

RESUMEN

Objetivo: Determinar la relación entre el ordenamiento urbano y el transporte público en la ciudad conurbada de Huacho; con las dimensiones de la investigación se dilucidará la relación entre el parque automotor, la infraestructura vial y su acercamiento con las políticas públicas de transporte expuesta en el Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad, donde la población objetiva son los conductores del transporte público formal. **Métodos** analítico sintético empleando la **técnica** de observación y encuesta, así se aplicó el **instrumento** de un cuestionario estructurado de medición con escala de Likert, a una **población** de 7255 con una muestra ajustada de 348 conductores inicialmente con los dirigentes y posteriormente a los conductores que pertenecen a las empresas de transporte. Finalmente, precisar que el presente abordaje es una investigación **tipo** básico y de **diseño** no experimental de **nivel** correlacional transversal, la confiabilidad de los instrumentos fue válido mediante el coeficiente alfa de combach (0.824 y 0.838). **Resultados:** Se demuestra que el (61%) de conductores indica que el PDU definitivamente no contribuye al ordenamiento de las calles, lo que se relaciona con el alto porcentaje del (55%) quienes señalan que definitivamente no existe un adecuado orden en las calles para el buen desplazamiento del transporte público. **Conclusión:** Los resultados obtenidos demuestran que existe una relación moderada entre el plan de ordenamiento urbano y el transporte público con el estadístico de, un p-valor de .001 menor .05 con correlación Rho de Spearman $r = .526$.

PALABRAS CLAVES: Ordenamiento territorial, ordenamiento urbano, ciudad conurbada y transporte público.

ABSTRACT

Objective: Determine the relationship between urban planning and public transportation in the conurbated city of Huacho; With the dimensions of the investigation, the relationship between the automotive fleet, the road infrastructure and its approach with the public transport policies exposed in the Urban Development Plan of the city, where the objective population are the drivers of formal public transport, will be elucidated. Synthetic analytical methods using the observation and survey technique, thus applying the instrument of a structured questionnaire with Likert scale measurement, to a population of 7255 with an adjusted sample of 348 drivers initially with the leaders and later the drivers who belong to transport companies. Finally, to specify that the present approach is a basic type research and non-experimental design of cross-correlation level, the reliability of the instruments was validated by the alpha coefficient of combach (0.824 and 0.838). Results: It is shown that (61%) of drivers indicate that the PDU definitely does not contribute to the ordering of the streets, which is related to the high percentage of (55%) who point out that there is definitely no adequate order in the streets for the good displacement of public transport. Conclusion: The results obtained show that there is a moderate relationship between the plan of urban planning and public transport with the statistic of, a p-value of .001 lower .05 with Rho correlation of Spearman $r = .526$.

KEY WORDS: Territorial planning, urban planning, metropolitan city and public transport.

INTRODUCCIÓN

Para analizar las dimensiones (parque automotor, infraestructura vial y políticas de transporte), se ha realizado una investigación cuantitativa.

La investigación de esta problemática social se realizó por el interés de tener una ciudad urbana ordenada, para determinar la relación entre el plan de ordenamiento urbano y el transporte (parque automotor, sistema vial y políticas de transporte) considerando solo a los conductores, ya que estos a su vez cuando no están trabajando también son usuarios del servicio de transporte. Para profundizar la indagación, desde una perspectiva de la sociología urbana, fue de mi interés académico aportar estadísticas recientes sobre el fenómeno del transporte urbano. La investigación está segmentada en los siguientes capítulos:

En el capítulo I. Referido al planteamiento del problema, se desarrolla los subtemas de descripción de la realidad, formulación de los problemas, los objetivos, la justificación, la delimitación y la viabilidad. El ordenamiento del territorio en la ciudad es responsabilidad del Estado, donde el espacio urbano se vuelve más atractivo de acuerdo a los propósitos económicos, sociales y ambientales que definen un modelo de ciudad; precisando criterios emergentes de ocupación, habitabilidad, movilidad, manejo del riesgo, patrimonio histórico, entre otros. Al igual que otras ciudades Huacho es una ciudad informal, que carece sobre ordenamientos y zonificaciones adecuadas para descentralizar la ciudad, evidenciándose la carencia de una gestión urbana sin enfoque al transporte que a la fecha se mantiene limitantes.

En el capítulo II. Se da a conocer el marco teórico con una gama amplia que nos va ayudar a entender hacia donde está orientada el tema de investigación y a su vez señalar los resultados a donde se ha llegado, con una serie de bases teóricas, definiciones, teorías y

términos básicos; seguidamente ubicamos en este capítulo una hipótesis general y tres específicas.

En el capítulo III. Se consigna el marco metodológico, inicialmente mostraremos el diseño metodológico, de tipo no experimenta y de enfoque cuantitativo. Con una población objetiva de 5472, siendo 348 el tamaño de muestra, posterior el cuadro de Operacionalización de variables (concepto, dimensiones, indicadores e ítems), técnicas (observación y cuestionario), instrumento (encuesta) aplicado solo al transporte público formal, es decir a los choferes que pertenecen a una empresa de transporte. Utilizando el SPSS como técnica para el procesamiento de la información.

En el capítulo IV. Presentación de un informe del plan de ordenamiento urbano de la ciudad de Huacho relacionado al transporte. Resultados de la contrastación de hipótesis general y específica, donde procedemos a la sistematización de los datos obteniendo resultados a través del sistema SPSS, la estadística del Chi-cuadrado, resultados de los univariados (ítems).

En el capítulo V. Discusión de los resultados con diferentes autores, donde en algunos casos logran coincidir y en otros casos divergir; se da a conocer las conclusiones de la investigación de tesis, consiguientemente las recomendaciones del caso por parte de la investigadora.

En el capítulo VI. Para finalizar se dan a conocer las fuentes de información (bibliográficas, electrónicas) y los anexos.

Capítulo I:

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 Descripción de la realidad problemática:

La ciudad es el artefacto más valioso que el hombre pudo inventar, pues en esos espacios a través de procesos de interacción se hace posible el desarrollo de las diferentes actividades: económicas, educativas, culturales, políticas, científicas, artísticas y sociales como las construcciones de viviendas, el transporte, recreativas, salud y salubridad, entre otros. Tanto más grandes son las ciudades es tanto más compleja sus sistemas urbanos.

El proceso urbano surgió cuando el hombre empezó a vivir en ciudades, en un primer momento se vive un urbanismo natural cuando el hombre empieza a formar ciudades y a construir espacios para conglomerar actividades del grupo. Con el correr del tiempo y la experiencia acumulada se pasa a un urbanismo empírico, donde la principal característica fue el uso de los espacios a las necesidades del hombre. Sin embargo, los rasgos de la sociedad cambian con el tiempo y el contexto específico exige nuevas adaptaciones en el espacio.

A fines de del siglo XVIII y principios de XIX surgió la revolución industrial en Europa, revolucionando también la agricultura, los medios de transporte, las comunicaciones, y las conductas económicas y sociales, transformando totalmente el fenómeno urbano. Las ciudades industriales de carácter totalmente utilitario

desarrollaron un nuevo concepto urbano alejado del concepto empírico, dando lugar de esta manera al urbanismo funcionalista; es decir, la creación y mejoramiento de las nuevas ciudades se desarrolla bajo un sistema de PLANIFICACIÓN URBANA que visualiza la ciudad como un todo integrado que debía funcionar armoniosa y eficazmente.

Pero asimismo en el correlato de las ciudades industriales aparecieron graves problemas sociales, como las que trasluce la novela *Oliver Twist* de Charles Dickens que provocó diferentes propuestas de modelos de ciudad, básicamente relacionados al reencuentro del hombre con la naturaleza.

Ya en el siglo XX con el paso a un urbanismo moderno aparecen los gigantes urbanos o mega ciudades caracterizados por tener decenas de pisos en un proceso continuo de mayor usufructo del espacio desarrollado por el sistema capitalista o el urbanismo capitalista.

De otro lado, también en el siglo XX, en las sociedades subdesarrolladas o del tercer mundo como se suele identificar a los espacios en desarrollo, aparecía un fenómeno de poblamiento jamás visto en la historia humana, como es el caso de Latinoamérica que impulsó la polarización de los recursos en unos enclaves privilegiados. Al mismo tiempo, el desarrollo desigual y la diferenciación interna de sus territorios y sociedades. Este fenómeno llamado urbanización tuvo caracteres insólitos e irrefrenables, debido a un hiperpoblamiento, originada por el voluminoso trasvase de habitantes del campo a las ciudades y elevadas tasas de crecimiento vegetativo.

Esta rápida concentración de la población fue seguida por otros cambios de orden económico y social, luego por otros más complejos relacionados con la organización y el funcionamiento de la sociedad urbana.

El gigantismo de las principales capitales del continente y la imposibilidad para administrar la vivienda, empleo, educación, salud, etc., dificultaba atenderlos en tiempos prudenciales porque superaban sus capacidades operativas. Efectivamente esta situación de rápida urbanización no iba acompañada de un crecimiento correspondiente de la industria, como sí lo fue en Europa. Desequilibrio que dio como resultado una creciente pobreza y proliferación de barrios marginales, conocidos como cinturones de pobreza. Algunas denominaciones en los diferentes países fueron favelas, chabolas, callampas, campamentos, villas miseria, barriadas, pueblos jóvenes, slum, asentamientos humanos, etcétera.

Esta situación de crecimiento anómalo de las ciudades latinoamericanas, configuraron ciudades desordenadas, con sistemas urbanos insuficientes y desarticuladas.

En el Perú, el centralismo estructural y el abandono de las áreas rurales, provocó después de la Segunda Guerra Mundial un fuerte y prolongado éxodo del campo a la ciudad, convirtiendo la ciudad de Lima en un gigante urbano. Lima no atrae la población de su hinterland por presentar ventajas de empleo, educación o salud, sino porque el centralismo modernizó la ciudad, alentando una falsa expectativa. Carente de una cultura urbana industrial y capitalista tampoco pudo integrar la población migrante, quienes ante la falta de un sistema territorial funcional van a crear su propio modus operandi aunque en condiciones muy precarios, haciendo prevalecer sus procesos de socialización, hecho que fue definido como desborde popular o proceso de cholificación de Lima por José Matos Mar y Aníbal Quijano respectivamente.

En resumen, la ciudad de Lima y otras del litoral peruano crecieron mucho y sin orden. Es en este proceso que ubicamos la ciudad de Huacho, que en 1950 apenas tenía

una población de 14 525 habitantes y ocupaba menos de 25% del territorio que hoy está asentada. (Zúñiga, 2006).

Huacho en la actualidad presenta un conjunto de Asentamientos Humanos sin los elementos básicos de salubridad, transporte, vías, salud, educación y recreación; no dispone también de una estructura de empleo sostenido, por lo que el empleo informal y el subempleo son predominantes. Su configuración física territorial es irregular, discontinuo e informal. Se hace necesario una conducción planificada del territorio, ordenando las diferentes actividades humanas, poniendo cada cosa o actividad en el lugar que debe estar, visionando una ciudad con mejor calidad de vida, resolviendo problemas y conflictos, aprovechando potencialidades y oportunidades endógenas.

El Perú y sus ciudades no poseen una cultura de la planificación, el Instituto de Planificación que se creó durante el gobierno militar de Juan Velasco no tuvo la continuidad eficiente durante los siguientes años, hasta que el gobierno neoliberal de Alberto Fujimori lo desapareciera. Debido a esta decisión errónea, nuestro país en la actualidad es una sociedad informal, es un Estado informal y sus ciudades son ciudades informales.

El planeamiento urbanístico o planificación urbana es el conjunto de instrumentos técnicos y normativos para ordenar el uso del suelo y regular las condiciones para su transformación o, en su caso, conservación. Comprende un conjunto de prácticas de carácter esencialmente proyectivo con las que se establece un modelo de ordenación para un ámbito espacial, generalmente un municipio, una comuna, o un área urbana o a una zona con escala de barrio.

Todas las municipalidades, están obligados a planificar el desarrollo de sus territorios. Lamentablemente estos instrumentos de gestión de la ciudad o fueron

formuladas a espaldas de la participación ciudadana o no tienen funcionarios capaces para aplicarlos.

El pretendido de esta tesis, es precisamente, encontrar si existe coherencia entre la planificación urbana en la ciudad conurbada de Huacho con el transporte público local. Toda vez que el sistema urbano vial y transporte es el más característico del conjunto de los elementos de la estructura urbana local. La vialidad y el transporte dinamizan el conjunto de las actividades. Siendo así, es preciso conocer ¿qué se ha planeado al respecto? ¿Cómo se ha planeado? ¿Participaron todos los actores involucrados? Y finalmente ¿las visiones que se estiman son realistas? Aspectos que nos permiten formular los siguientes problemas de investigación.

1.2 Formulación de problemas

1.2.1 Problema general:

¿Cómo se relaciona el Plan de Ordenamiento Urbano y el Transporte Público en la ciudad conurbada de Huacho, durante el 2017?

1.2.2 Problemas Específicos:

1. ¿Cómo el plan de ordenamiento urbano se relaciona con el parque automotor en la ciudad conurbada de Huacho?
2. ¿Cómo el plan de ordenamiento urbano se relaciona con la infraestructura vial y de transporte en la ciudad conurbada de Huacho?
3. ¿Cómo el plan de ordenamiento urbano se relaciona con las políticas de transporte público en la ciudad conurbada de Huacho?

1.3 Objetivos de la investigación

1.3.1 Objetivo General:

Determinar la relación entre el Plan de Ordenamiento Urbano y el Transporte Público en la ciudad conurbada de Huacho.

1.3.2 Objetivos específicos:

1. Identificar la relación entre el plan de ordenamiento urbano con el parque automotor en la ciudad conurbada de Huacho.
2. Identificar la relación entre el plan de ordenamiento urbano con la infraestructura vial y de transporte en la ciudad conurbada de Huacho.
3. Identificar la relación entre el plan de ordenamiento urbano con las políticas de transporte público en la ciudad conurbada de Huacho.

1.4 Justificación de la investigación:

Conveniencia

La crisis de las ciudades y de la ciudad de Huacho, referido básicamente a su parque automotor completamente saturada y desordenada, impele su investigación a la luz de las teorías sociológicas urbanas cuyo resultado contribuirá a un debate serio de esta problemática y eventualmente a resolverlo.

Relevancia Social

Es trascendente para el conjunto de la sociedad, pues su solución no solo permitirá una ciudad ordenada y ambientalmente sostenida, sino mejorar la calidad de vida de los habitantes.

Implicancias prácticas

Porque el estudio está dirigido a superar la grave problemática del transporte que no obstante su previsión en el Plan de Ordenamiento Urbano poco o nada ha resuelto esta penosa situación.

Valor teórico

La bibliografía diversa concurrida en el soporte teórico será una guía para posteriores trabajos académicos y de investigación.

Utilidad metodológica

El diseño y la aplicación de los procedimientos técnicos en el acopio de datos y el procesamiento de la información, serán un marco referencial para el tratamiento disciplinario del tema.

1.5 Delimitación del estudio

La presente investigación espacialmente se produce en el distrito conurbado de Huacho debido que el transporte y las vías de acceso involucran a los 5 distritos aledaños. Temporalmente se delimita únicamente al año 2018. Y finalmente la delimitación teórica se circunscribe a la teoría sociológica de políticas urbanas u consumo urbano.

1.6 Viabilidad

Esta investigación fue viable porque la tecnología de la información nos facilitó una bibliografía actualizada en las redes, el transporte es un fenómeno latente en todas las ciudades. Así mismo, fue viable financieramente debido que en el presupuesto familiar de mis padres y el mío propio se consideró su posibilidad.

Capítulo II:

MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de la Investigación

2.1.1. Antecedentes Teóricos Internacionales.

(Escobar, 2008). *Instrumentos y Metodología de planes de Movilidad y Transporte en las Ciudades Medias Colombianas*. Tesis presentada para obtener el título profesional de doctor en Gestión del territorio e infraestructuras del transporte y del territorio. Universidad Politécnica de Cataluña, España.

Conclusión, En la ciudad de Colombia los únicos modelos con perspectivas de transformar las ciudades son llamados Planes Reguladores; pero, pocas veces han servido para algo más que justificar actuaciones sectoriales, la ciudad tiene un fuerte crecimiento urbano, marcado por pautas de extensión caracterizado con discontinuidad espacial, mezcla de densidades y fuerte estratificación social. Entre modelo de desarrollo urbano y modelo organizativos de los sistemas de transporte, no han hecho sino incrementar las disfuncionalidades en lo que a movilidad urbana de las personas y mercancías se refiere lo que se traduce en términos de congestión, contaminación, ruido, inseguridad social elevados costes operacionales, etc. La densidad es baja en periferias cuando nos referimos a transporte, sin embargo, a medida que va creciendo la población, se incrementa la necesidad del desplazamiento motorizado. Resultado que es común a las metrópolis de Colombia. En

consecuencia, el gran incremento de la motorización ha tenido efecto sobre la organización de la movilidad.

(Huerta Nava, 2015) *Necesidad de Movilidad Urbana Derivadas del Desarrollo Habitacional y la Fragmentación Urbana en el Municipio de Metepec, Estado de México*. Tesis presentada para obtener el título profesional de licenciatura en Planeación Territorial. Universidad Autónoma del Estado de México.

Objetivo; Primero, realizar un análisis teórico y conceptual del fenómeno de fragmentación urbana y movilidad urbana. Segundo, Formular un marco contextual del Municipio Metepec considerando aspectos demográficos, socioeconómicos y territoriales e indicadores de movilidad urbana. Tercero, Analizar el desarrollo habitacional el Metepec, a través de la figura jurídica del conjunto urbano, a fin de determinar el fenómeno de fragmentación urbana. Cuarto, Identificar las necesidades de movilidad urbana derivadas del fenómeno de fragmentación urbana a través del desarrollo habitacional bajo la figura jurídica del conjunto urbano en el Municipio de Metepec, Estado de México. De **método**, deductivo con una visión sistémica considerando la investigación mixta incorporando los métodos cualitativos y cuantitativos de investigación

El estudio se **fundamenta** por la Escuela Sociológica de Chicago y la escuela Francesa de Sociología Urbana donde destacan elementos de estructura urbana, descentralización de funciones de la ciudad; donde el Estado es el principal elemento de la regulación del espacio. **Conclusión**, una de las

primeras manifestaciones que debemos observar es que los procesos territoriales no son ajenos a los procesos sociales. En el proceso de desarrollo habitacional se observa como el fenómeno va de la mano con la ocupación del territorio y es en consecuencia a las necesidades de viviendas, estas crecen en periféricos y si a ellos le súmanos que deben trasladarse al centro de la ciudad hace que se establezca un mecanismo de movilidad urbana debido a educación, salud, empleo, comercio, entre otros; el conjunto urbano se ha caracterizado por la construcción de desarrollos habitacionales ubicados cada vez más lejos de los centros urbanos de lo que depende principalmente el carácter municipal e intrametropolitano. Si bien las necesidades de movilidad urbana se determinan mediante el análisis de la infraestructura vial con respecto al conjunto habitacional urbano y la situación actual que demanda el transporte público, lejos de beneficiar a la población en materia de movilidad se agrava en virtud de no contar con un sistema de transporte público que conecte eficientemente el desplazamiento de conjuntos urbanos a centros urbanos. **Recomendación,** Se debe llevar a cabo una política de ordenamiento de asentamientos humanos donde se les permita integrarse a áreas urbanas de tal manera que exista una racionalización del consumo del suelo urbano, donde se conciba el transporte público con características de eficiencia, funcionalidad y accesibilidad, así mismo fomentar los medios de movilidad no motorizada como el uso de las bicicletas.

(Ramirez Rodriguez, 2006). *Las Relaciones Complejas del Servicio de Transporte Urbano: El caso de Toluca y su Zona Metropolitana, 1970 2005.*

Tesis para obtener el título profesional de doctora en Ciencias Sociales.
Universidad Iberoamericana. México.

Objetivo, analizar desde una perspectiva Sociológica, como se han efectuado las relaciones entre el estado y las empresas del transporte público de Toluca, considerando que cada una de estas partes opera con una lógica particular dilucidada, a través de sus diferentes administraciones durante el periodo 1970-2005. **Conclusión**, la política del transporte urbano de la ciudad de México es estratégica para el desarrollo del país no solo económico, sino también social, desde la perspectiva de la planificación analítica con modelos matemáticos y de políticas públicas. Sin embargo, ambos grupos no resolvían cuestiones relacionadas al socio- económico, ni consideraban el crecimiento de la población, la polarización socio-espacial, la cultura organizacional o el comportamiento de los trabajadores en la operación cotidiana. Ante tal situación la tesista aporta precisamente a la relación, con el análisis del transporte público a partir de la perspectiva y métodos de la sociología. El servicio de transporte público debe responder a las demandas que una metrópoli, como la de Toluca, requiere, con una perspectiva del siglo XXI. **Sugerencias**, El estado debe evitar monopolios para que haya una competencia entre empresas con el afán de mejorar el servicio de transporte público, verificar las condiciones laborales, para evitar accidentes.

(Isaza Guerrero, 2008). *Conurbación y Desarrollo Sustentable: Una Estrategia de Intervención para la Integración Regional*. Tesis para optar el

título profesional de Magister en Planeación Urbana y Regional. Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá.

Objetivo; Formular estrategias de intervención en donde haya una interrelación adecuada entre el sistema de movilidad y el medio ambiente, generando una ocupación del suelo entre los municipios de Soacha, Funza, Mosquera, Cota y Chía que permita la protección de áreas de reserva y de producción agrícola y la formación de nuevos asentamientos urbanos organizados en las zonas permitidas a partir de la generación de un marco referencial de la ciudad – región. Se determinará La relación entre los sistemas de movilidad y medio ambiente, utilizando variables de cada sistema.

Conclusión, El crecimiento de una ciudad región como Bogotá- Sabana debe pensarse como limitado y sustentable, esto implica reorganizar el crecimiento de los centros urbanos, respetar las zonas biogeográficas, utilizar adecuadamente los recursos hídricos y generar políticas conjuntas entre los municipios participantes para que esto sea posible; es preciso aclarar que los sistemas de movilidad y el conocimiento de la distribución de la malla vial, la oferta de transporte, los usos y tiempos del mismo deben ir de la mano con las propuestas que en lugar de pensar en la movilidad de grandes distancias en la región se desarrollen modelos sostenibles en donde se redistribuyan los centros de desarrollo. En aspectos de transporte se necesitan acciones concertadas y coordinadas en torno al territorio, especialmente una adecuada política de transporte público que mejore el comportamiento en los municipios mismos y entre la Sabana y Bogotá. **Propuestas,** La Intención es prevenir la conurbación desordenada y mantener el medio ambiente tanto en el ámbito regional y subregional. Generando conciencia en la protección del campo involucrando la

agricultura, la fauna y la vegetación. Uno de sus propósitos es la regeneración Urbana y preservación de la Identidad, con el fin de generar oportunidades de acceso al campo para la población urbana, recreación al aire libre cerca de la ciudad, atracción paisajística, prevención del daño directo que se le causa al ecosistema y asegurar los intereses de conservación natural manteniendo sus usos principales. Para lograrlo se deben establecer a través de los planes de desarrollo, estrategias regionales, las cuales deben ir paralelas a los planes regionales y las políticas de control rural deben aplicarse con la normatividad. Dentro de los usos principales están: Agricultura, Silvicultura (cultivo y explotación racional de los bosques), Agroforestería y zonas de recreación pasiva y de alto impacto.

(Moreno Miranda, 2012). *Transporte y Movilidad Urbana en el Ordenamiento Territorial de Zipaquirá entre la realidad y la necesidad*. Tesis para optar el título profesional de Maestría en Planeación Urbana y Regional. Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá.

Justificación, Las condiciones de movilidad que presenta Zipaquirá, se desarrollan principalmente en viajes a pie, puesto que la infraestructura es nula, todo debido a los instrumentos del Plan de Ordenamiento Territorial y el Plan de Movilidad, manejan políticas de inversión dirigidas al sistema de transporte, teniendo en cuenta el vehículo automotor y la infraestructura vial principalmente, lo que hace que las condiciones de desplazamiento peatonal sean inadecuadas, inseguras y poco amables con la comunidad. **Conclusión,** Se demuestra en el caso de Zipaquirá, el concepto de movilidad se utiliza de

manera errónea dentro de la planeación del municipio, especialmente en el tema de las infraestructuras y las políticas ambientales que traza el Plan de Ordenamiento Territorial. Las intervenciones físicas se limitan al desarrollo de nuevas infraestructuras viales de gran escala, dejando de lado las pequeñas obras que se requieren en un nivel más próximo a las necesidades de la mayoría de la población. Temas como la accidentalidad, la inequidad social y la segregación espacial que produce un modelo de movilidad basado en teorías netamente de transporte, hacen que la calidad de vida en una ciudad como Zipaquirá disminuya. Finalmente, se considera que en Zipaquirá se tiene un modelo de transporte inserto dentro del Plan de Ordenamiento Territorial, y las características del municipio, la fundamentación teórica y algunos referentes mundiales, confirman la hipótesis de que este tipo de ciudades requieren de manera urgente políticas de movilidad y no de transporte.

(González Guzmán, 2009). *La Regeneración Urbana Orientada al Transporte Público*. Tesis para obtener el título profesional de Magister en Gestión Urbana y Valoraciones. Universidad Politécnica de Cataluña. Barcelona.

Objetivos Específicos, Identificar las características socio-espaciales del denominado “nuevo modelo de ciudad latinoamericana” en el contexto colombiano. Identificar la manifestación que las sucesivas políticas de vivienda han tenido en la provisión de vivienda pública en Colombia en particular en lo que respecta a su progresiva precarización en función de la menor intervención del Estado. Establecer la situación actual de la vivienda

pública en Colombia y las características de la presente y futura oferta de vivienda pública en la ciudad de Cali promovidas desde el gobierno nacional a través de los denominados “megaproyectos de vivienda social”. Establecer la situación actual del transporte público en Colombia y las oportunidades derivadas de la implementación del sistema BRT de la ciudad de Cali (MIO, Masivo Integrado de Occidente). - Identificar los instrumentos de gestión urbana en la normativa vigente colombiana para efectos de la regulación del crecimiento urbano, la financiación del urbanismo y la provisión de vivienda asequible. **Hipótesis,** Los sistemas BRT son un instrumento efectivo para orientar un desarrollo más equilibrado de la ciudad (latinoamericana), dado su potencial en la viabilidad de proyectos público-privados de regeneración urbana por re-densificación al interior de la ciudad, y en función tanto de la provisión de vivienda asequible como de la reducción de la segregación socio-espacial”. **Instrumento,** Entrevistas personales a la administración pública de la Ciudad de Cali, Colombia. **Conclusión,** La implementación de sistemas Bus Rapid Transit (BRT) en las principales ciudades capitales colombianas, y a partir de las evidencias en la generación de plusvalías de estos sistemas en sus área de influencia, ofrece una gran oportunidad para desarrollar dichos proyectos de regeneración urbana por densificación en zonas tradicionalmente de bajos ingresos de las ciudades, financiados parcialmente mediante la captación de dichas plusvalías por parte de la administración local, aportando así mayor viabilidad a una operación de este tipo. La implementación de sistemas Bus Rapid Transit (BRT) en las principales ciudades capitales colombianas, y a partir de las evidencias en la generación de plusvalías de estos sistemas en sus área de influencia, ofrece una gran oportunidad para desarrollar

dichos proyectos de regeneración urbana por densificación en zonas tradicionalmente de bajos ingresos de las ciudades, financiados parcialmente mediante la captación de dichas plusvalías por parte de la administración local, aportando así mayor viabilidad a una operación de este tipo.

2.1.2. Antecedentes Teóricos Nacionales

(Bonilla Benito, 2006). *Análisis del Sistema de Transporte Público en la Ciudad de Huancayo*. Tesis para optar el título de Ingeniero Civil. Pontificia Universidad Católica del Perú.

La ciudad de Huancayo, como muchas ciudades del país, tuvo su origen en la época prehispánica, evolucionó en la época hispánica y comenzó su consolidación como ciudad en el período republicano. Actualmente, se encuentra en proceso de expansión horizontal, el cual debe ser controlado con planes de urbanización dentro de la ciudad. La informalidad en transporte se ha podido apreciar en los últimos 12 años, el incremento de empresas que brinden servicio de taxi y no solo ello, también unidades de transporte público, generan una ciudad informal sin señalización, ni una empresa entrega boleto, no hay intermedios de pasajeros, realizan las operaciones en subidas y bajadas donde los usuarios lo indiquen, carecen de educación vial.

Conclusión, Existe informalidad por parte de los tres componentes del servicio de transporte público, por un lado, las empresas de transporte no llevan un control sobre las unidades que administran; por otro lado, los usuarios, quienes por falta de educación vial contribuyen con el desorden imperante al subir y bajar de las unidades de transporte público donde es más conveniente para ellos; y por último está la Municipalidad, quien no cumple

propriadamente sus funciones a pesar que es la entidad encargada de regular, administrar y ordenar el servicio de transporte público, así como también es la encargada de impartir la educación vial entre los usuarios. A la fecha de elaboración de esta tesis, no existe una norma municipal que regule exclusivamente el transporte público orientado a alcanzar los niveles de calidad requeridos para este servicio. **Recomendaciones,** Se recomienda que las autoridades, en acción conjunta con los transportistas regulen el actual sistema de transporte público para mitigar el problema actual de congestión vehicular, realizar un estudio de monitoreo ambiental para estimar la cantidad de emisión de partículas así como para determinar el grado de contaminación ambiental existente en las calles principales de la ciudad, realizar programas de capacitación a los usuarios del transporte público para que contribuyan con el ordenamiento del actual sistema de transporte público.

(Chafloque Estofanero & Vallejos Caballero, 2016) *Estrategias de Ordenamiento Urbano en el Distrito de Chiclayo por Efectos de la Migración*. Tesis para optar el título profesional en Ingeniería Económica. Universidad Señor de Sipán. Pimentel - Chiclayo.

Objetivos, Proponer estrategias adecuadas para el ordenamiento urbano de la población exclusivamente migrante instalada en el distrito de Chiclayo.

Objetivos específicos, Primero, Conocer la situación actual del Distrito de Chiclayo en cuanto al ordenamiento urbano. Segundo, Realizar un Diagnóstico situacional del Distrito de Chiclayo, con respecto a la Migración. Tercero, Evaluar el impacto socioeconómico de la propuesta estratégica de

ordenamiento urbano en el Distrito de Chiclayo. **Metodología**, analítica descriptiva. **Tipo de Investigación**, descriptivo y propósito. **Diseño de Investigación**, Cuantitativo. **Población y muestra**, tamaño de muestra 384. **Conclusión**, Uno de los indicadores de aumento de la población es debido a la migración, ha disminuido la población en zonas rurales. La situación actual del Distrito de Chiclayo, ha sufrido transformaciones urbanas, donde la densidad del territorio ha ido creciendo de manera desordenada, por lo que genera mala ubicación de los centros comerciales, congestión vehicular, entre otros.

(Gamarra Sampén, 2014). *Renovación Urbana como Solución Integral a la Desestructuración en el Sector #26 de Chiclayo*. Tesis para optar el título profesional de Licenciado en Arquitectura. Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo. Chiclayo.

Objetivos; Primero, Generar un sistema de equipamientos y espacios públicos/privados para potenciar la idea de compacidad en el sector y su integración a la ciudad. Segundo, Proponer un esquema circulatorio de movilidad del sector hacia la ciudad y viceversa. Tercero Estudiar alternativas contemporáneas para el desarrollo y evolución permanente de la vivienda social. Cuarto, Crear espacios sociales para la participación y cohesión ciudadana. **Hipótesis**, La renovación urbana mejorará la estructura urbana de los asentamientos humanos del Sector #26 de la ciudad de Chiclayo. **Diseño**, no experimental. **Tipo**, descriptivo propositivo. **Conclusión**, se propuso una reestructuración total del sistema viario, así como la intervención sobre la

imagen urbana de las vías tomando como referencia los corredores arborizados que conectarían cada uno de los proyectos edilicios 150 fortaleciendo el sistema urbano, dando preferencia al peatón y estableciendo un nuevo sistema de transporte público sostenible para la óptima movilidad.

(Cabanillas Quiroz, 2012). *Propuesta de un plan de mejoramiento urbanístico ambiental del centro de la ciudad de Trujillo*. Tesis para optar el título de doctorado en ciencias ambientales. Universidad Nacional de Trujillo. Perú.

Técnica, observación, análisis y diseño. Instrumentos, equipos topógrafos, equipo fotográfico, software de Ingeniería. **Conclusiones**, El crecimiento del centro cívico de la ciudad de Trujillo, urbanísticamente hablando, se ha constituido en un lugar totalmente caótico, si se tiene en cuenta su crecimiento en infraestructura, población, parque automotor, colapso de redes de los servicios de agua, desagüe, energía eléctrica, limpieza. La intensa dinámica urbana como consecuencia de la concentración de actividades y usos, la afluencia de público y la consiguiente congestión vehicular, producen deterioro y graves problemas de contaminación, que no sólo impactan negativamente en la imagen urbana del Centro Cívico, sino que afectan las condiciones de vida y de trabajo de la población residente y población usuaria.

(Marín Cubas, 2016). *Propuesta Urbana del transporte público en la Ciudad de Cajamarca*. Tesis para optar el título profesional de Maestro en

Ingeniería mención: Transporte y Conservación Vial. Universidad Privada Antenor Orrego. Trujillo.

Objetivo General, Realizar una propuesta del servicio urbano del transporte público en la ciudad de Cajamarca con la finalidad de crear e innovar un mejor servicio, en mejora de los usuarios. **Objetivos Específicos,** Implementar en cada parada de estación, información relativa a los horarios de los buses, origen y destino de su recorrido; pantallas que informen sobre los tiempos de espera de cada autobús, horarios de llegada y destino de cada línea, así como información sobre las diferentes líneas de trasbordo hacia otros lugares. 2. Capacitar a los usuarios y a los demandantes sobre el adecuado uso de este servicio. 3. Promover el Transporte público sostenible y seguro en Cajamarca. 4. Cambio de sentidos viales del transporte público en el centro histórico de Cajamarca. **Hipótesis,** El servicio urbano del transporte público en la ciudad de Cajamarca es ineficiente; por lo que es necesario proponer un cambio en el sistema de transporte. El servicio urbano del transporte público en la ciudad de Cajamarca es eficiente; por lo que no es necesario proponer un cambio en el sistema de transporte. **Diseño de Investigación,** Descriptivo. **Conclusión,** Promover el transporte público sostenible y seguro en Cajamarca a través del uso masivo de buses al brindarle a la población un sistema de transporte seguro, eficiente y funcional que atraiga no solo a la población de bajos recursos económicos por ser un sistema accesible sino también a otros grupos sociales al comprobar los beneficios en calidad y tiempo que este sistema presenta.

2.2. Bases Teórico-científicas:

2.2.1. Plan de Ordenamiento Urbano:

Para el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, el Plan de Ordenamiento Territorial, tanto en su dimensión nacional y las responsabilidades que deben asumir los otros niveles de gobierno en la delimitación del territorio urbano como insumo son inevitable para el desarrollo urbano.

2.2.1.1. Plan de Ordenamiento Territorial:

El Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento nos dice que el POT es un instrumento técnico sustentatorio orientador de la planificación y gestión del territorio, que promueve la ocupación del territorio garantizando el derecho de toda persona a un ambiente saludable y el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales, articulando los planes ambientales, de desarrollo económico, social, cultural y otras políticas de desarrollo vigentes en el país.

Por lo que el POT vincula al proceso de ordenamiento territorial con otros planes e instrumentos de desarrollo concertado regional y local y de gestión territorial, los cuales son abordados por otros sectores y niveles de gobierno en el marco de sus competencias y funciones.

Es además un instrumento dinámico y se construye sobre la base del Desarrollo Integrado de Territorio DIT. Se ejecuta a nivel regional y local provincial, en correspondencia con las funciones definidas en la Ley Orgánica de Gobiernos Regionales y la Ley Orgánica de Municipalidades, y en el marco de las políticas nacionales de desarrollo. (MTC, 1998)

El POT de nivel regional, conforme a ley, deberá considerar las políticas sectoriales y nacionales en su elaboración; y de la misma manera, los gobiernos locales provinciales deberán articular su respectivo POT al Regional. El ordenamiento territorial se concreta una vez que se implementan y ejecutan las acciones que correspondan a partir del POT Estado Situacional de los Procesos de Ordenamiento Territorial.

El Ordenamiento Territorial es una política de Estado, un proceso político y técnico administrativo de toma de decisiones concertadas con los actores sociales, económicos, políticos y técnicos, para la ocupación ordenada y uso sostenible del territorio, la regulación y promoción de la localización y desarrollo sostenible de los asentamientos humanos; de las actividades económicas, sociales y el desarrollo físico espacial sobre la base de la identificación de potenciales y limitaciones, considerando criterios ambientales económicos, socioculturales, institucionales y geopolíticos.

2.2.1.1.1. Fines del Ordenamiento Territorial

El municipio, dentro de su espacio de actuación, ejercerá atribuciones de regulador, gestor, garante, articulador y facilitador para identificar, organizar, normar, determinar uso y asignación de recursos en áreas territoriales, aplicando políticas y estrategias que respeten el interés social y promuevan el logro de los objetivos del ordenamiento territorial (Ley de Ordenamiento Territorial, Art. 7, inciso 2, Decreto 180-2003). Con base en lo anterior el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, concreta los fines del Ordenamiento Territorial de la siguiente manera:

- Reconocimiento de lo que el municipio tiene: potencialidades, restricciones, desequilibrios, riesgos, etc.
- Apropiación de los valores culturales y recursos locales como base de afirmación de su identidad.
- Control del crecimiento urbano desordenado, promoviendo mejoras para reordenar las zonas ya existentes.
- Creación de condiciones para equilibrar zonas con crecimiento económico rezagado.
- Articulación sostenible de las actividades practicadas por los grupos sociales buscando equilibrio entre uso y conservación de los recursos naturales.
- Orientación de los planes de inversión pública y privada en el territorio para garantizar mayores beneficios sociales.
- Promoción de la protección y recuperación del patrimonio natural y cultural de la localidad.
- Prevención del riesgo de desastres, teniendo en cuenta las amenazas y vulnerabilidades naturales y las originadas por los humanos.
- Capacitación de la ciudadanía en gestión descentralizada de territorios.

2.2.1.1.2. Beneficios del Ordenamiento Territorial.

Para el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento; el OT es la expresión espacial del desarrollo de la sociedad, y como

estrategia de planificación territorial constituye un proceso que involucra un conjunto coherente de políticas, programas y proyectos, que buscan actuar sobre la organización espacial para fortalecer, en el largo plazo, una estructura del territorio que integre a la población, los recursos naturales y la infraestructura en el contexto del desarrollo humano sostenible. (RATDU, 2011)

- El Ordenamiento Territorial es el instrumento de planificación que permite organizar el territorio apropiadamente en términos políticos, económicos y administrativos.
- Garantiza la búsqueda de un mejor nivel de vida en los habitantes mediante una adecuada aplicación de las políticas sociales, económicas, culturales y ambientales.
- Es la planificación integral, democrática y sobre todo participativa, partiendo del involucramiento de la población en el proceso de toma de decisiones.
- EL Ordenamiento Territorial se expresa mediante zonificaciones que subdividen el territorio en unidades espaciales, atendiendo la vocación de la tierra, los objetivos de desarrollo y las expectativas sociales.
- Por su naturaleza espacial y su multidimensionalidad, la política de Ordenamiento Territorial conceptualiza el desarrollo en un contexto regional, desde una perspectiva integral.

- EL Plan de Ordenamiento Territorial tiene carácter prospectivo pues garantiza coordinación y armonía en la construcción de escenarios que abarquen varios períodos de gobiernos, resolviendo problemas de continuidad que presentan los planes de desarrollo.
- El Ordenamiento Territorial posee varios elementos: la decisión de iniciar el proceso; la elaboración y aprobación; la implementación y posterior monitoreo para ajustes o revisiones. Este proceso debe ser participativo y seguir lineamientos a fin de cumplir con la planificación y llevar a la práctica el plan.

En conclusión, los municipios necesitan el Ordenamiento Territorial como instrumento para potenciar el desarrollo. La Ley de Municipalidades, en su artículo 21, los faculta a establecer políticas en sus territorios; y también requieren del marco jurídico nacional mediante el cual puedan unificar criterios técnicos e indicadores que sumen hacia un objetivo nacional.

2.2.1.2. Principios

Según el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, los principios del Ordenamiento Territorial son considerados de la siguiente manera:

1. La sostenibilidad del uso y la ocupación ordenada del territorio en armonía con las condiciones del ambiente y de seguridad física, a través de un proceso gradual de corto, mediano y largo plazo, enmarcados en una visión de logro nacional.
2. La integralidad, teniendo en cuenta todos sus componentes físicos, biológicos, económicos, sociales, culturales, ambientales, políticos y administrativos, con perspectiva de largo plazo.

3. La complementariedad en todos niveles territoriales, propiciando la articulación de las políticas nacionales, sectoriales, regionales y locales.
4. La gobernabilidad democrática, orientada a armonizar políticas, planes, programas, procesos, instrumentos integrando mecanismos de participación e información.
5. La subsidiariedad, como un proceso descentralizado con responsabilidades definidas en cada uno de los niveles nacionales, regional y local.

2.2.1.3. *Objetivos del ordenamiento territorial.*

Según el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento los objetivos del Ordenamiento Territorial son los siguientes:

1. Promover y facilitar, el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales renovables, la utilización y gestión responsable de los recursos naturales no renovables; así como, la diversidad biológica, la ocupación ordenada del territorio en concordancia con sus características, potencialidades y limitaciones, la conservación del ambiente y de los ecosistemas, la preservación del patrimonio natural y cultural, el bienestar y salud de la población.
2. Impulsar el desarrollo del territorio nacional de manera equilibrada y competitiva con participación de los agentes públicos, privados y comunales mediante una adecuada planificación del territorio.
3. Prevenir y corregir la localización de los asentamientos humanos, de la infraestructura económica y social, de las actividades productivas, y de servicios básicos en zonas de riesgos (identificando las condiciones de vulnerabilidad).

4. Contribuir a revertir los procesos de exclusión y de pobreza, fortaleciendo y facilitando un desarrollo territorial sostenible.
5. Revertir los procesos de deterioro de los ecosistemas y promover los usos del territorio que conduzcan al desarrollo sostenible.

2.2.1.4. Planes de Ordenamiento Territorial

Los Planes de Ordenamiento Territorial, se constituyen en instrumentos de planificación y gestión del desarrollo sostenible del país, para promover y regular los procesos de organización sostenible del territorio a nivel nacional, regional y local, articulados a los planes ambientales, de desarrollo económico, social y otros; los que deben ser actualizados periódicamente. Estos planes son compatibles y complementarios entre sí y constituyen componentes fundamentales de la planificación del desarrollo sostenible.

Los Planes de Ordenamiento Territorial deben considerar entre sus componentes:

- a) Uso del territorio y de sus recursos naturales, elaborado sobre la base de la Zonificación Ecológica y Económica y de los otros instrumentos de Ordenamiento Territorial vigentes, en concordancia con la visión concertada de desarrollo de la sociedad. Contiene las diversas categorías de uso del territorio y la normativa pertinente para el uso y manejo sostenible, con criterios ambientales, socioculturales, económicos y de seguridad física.
- b) Ocupación del territorio, elaborado sobre la base de Zonificación Ecológica y Económica y de los otros instrumentos de Ordenamiento Territorial vigentes, considerando las oportunidades, amenazas y visión de desarrollo de la sociedad. Contiene la propuesta del sistema de asentamientos, incluyendo

el rol y funciones de cada uno de ellos, y el nivel de equipamiento urbano; el sistema vial de articulación del territorio; el sistema energético; el sistema de áreas naturales protegidas, incluyendo corredores biológicos; la demarcación territorial; los proyectos estratégicos y corredores económicos; las áreas ocupadas por los pueblos indígenas, por comunidades, reservas indígenas; entre otros aspectos.

2.2.1.5. *Plan de Ordenamiento Urbano*

El Plan de ordenamiento Urbano es un conjunto de instrumentos técnicos y normativos que se redactan para ordenar el uso del suelo y regular las condiciones para su transformación o conservación. Comprende un conjunto de prácticas de carácter esencialmente proyectivo con las que se establece un modelo de ordenación para un ámbito espacial, que generalmente se refiere a un municipio, o área urbana o una zona con escala de barrio.

Es un documento técnico de gestión de la ciudad que consiste en el desarrollo equilibrado del territorio de la ciudad, el aprovechamiento responsable de los recursos naturales, y el cuidado del medio ambiente.

El Plan de Ordenamiento Urbano es parte del Plan de Ordenamiento Territorial que responde a un ámbito específico, pero que le corresponde cada uno de los subtemas desarrollados, tales como los fines, beneficios, principios, orientación estratégica, objetivos y los planes, referidos a la zonificación y estudios especializados.

a. *Planificación Urbana:*

El Plan de Ordenamiento Urbano se concreta en la planificación urbana. Este es un instrumento de desarrollo urbano encaminada a la conducción planificada del sistema territorial. Es decir, para planificar el desarrollo

sostenible del sistema territorial y mejorar en consecuencia la calidad de vida, resolviendo conflictos y problemas, aprovechando potencialidades y oportunidades endógenas y finalmente construir un sistema territorial armónico, funcional y bello.

La planificación urbana, responde a cuatro preguntas: ¿cómo son las actividades? ¿Dónde se localizan? ¿Cómo se comportan? ¿Y qué sistema territorial conforman? Y comprenden tres fases:

- Diagnóstico territorial
- Planificación territorial, y
- Gestión territorial

La previsión del tiempo es a largo plazo, formulada de modo participativo, concertada y transparente.

b. El Sistema Territorial.

Está conformada por la población, por las diferentes actividades que se realizan en el espacio geográfico y el medio físico. La población se caracteriza por su estructura económica, su cultura, la política y por poseer una historia, éstos pueden ser desde asentamientos, ciudades o un barrio con canales culturales de relación. Las distintas actividades que los hombres desarrollan y el aprovechamiento de los recursos naturales existentes se dan en el contexto de un marco legal e institucional. El medio físico está conformado por el relieve, el clima, la hidrografía, vegetación, el suelo, la fauna, etc.

La fusión de estos tres factores constituye el sistema territorial que resulta una construcción social inexorable.

2.2.1.6. *Plan de Desarrollo Urbano*

Según el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento en su manual nos dice acerca de los planes de desarrollo urbano que es el principal instrumento de gestión y promoción del desarrollo urbano que establece las pautas, lineamientos y estrategias para alcanzar un desarrollo sostenible del centro urbano. Como instrumento de gestión, el Plan de Desarrollo Urbano debe adecuarse a las exigencias generadas por los constantes e inesperados cambios de la realidad.

El Plan de Desarrollo Urbano se formula mediante un proceso amplio y participativo con la finalidad de convertirse en un acuerdo social concertado donde se establecen los pactos y compromisos de los diversos actores públicos y privados que intervienen en el desarrollo del centro urbano.

Nos da a conocer los aspectos que intervienen dentro del plan del desarrollo urbano y ellos son:

2.2.1.6.1. El marco legal y normativo.

La Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972, precisa las competencias de los gobiernos locales, y establece las funciones correspondientes a la Organización del Espacio Físico y Uso del Suelo , entre las que se señalan como competencias y funciones exclusivas de las municipalidades provinciales y distritales aprobar los Planes de Desarrollo Urbano y Planes Urbanos, respectivamente; así como, el Esquema de Zonificación de áreas urbanas, el Plan de Desarrollo de Asentamientos Humanos y demás planes específicos de acuerdo con el Plan de Acondicionamiento Territorial.

El Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano, D.S. 027- 2003-VIVIENDA, establece los procedimientos mínimos que deben seguir los gobiernos locales en el ejercicio autónomo de sus competencias, en materia de planeamiento y acondicionamiento territorial y desarrollo urbano.

2.2.1.6.2. Su elaboración

La responsabilidad de la ejecución de los planes de desarrollo urbano está establecida por la misma Constitución Política al precisar que los gobiernos regionales y los gobiernos locales deben aprobar los Planes de Desarrollo Regional y Local, respectivamente, concertados con la sociedad civil.

2.2.1.6.3. Su finalidad

El ordenamiento territorial y la orientación del crecimiento de un centro urbano.

El uso racional del suelo urbano para el desarrollo de las actividades urbanas, mediante el aprovechamiento de las ventajas comparativas de localización.

- La incorporación de la gestión de riesgos en el ordenamiento territorial, para la prevención y mitigación de los impactos que pudieran causar fenómenos naturales.
- La protección del medio ambiente urbano y la identificación de áreas de protección y conservación.

- La articulación vial de un centro urbano con su región, y la integración de las actividades que se desarrollan en su territorio.
- La reserva de áreas para el equipamiento urbano.
- El dimensionamiento y previsión de la infraestructura para servicios básicos.
- La programación de proyectos y acciones de desarrollo urbano.
- La regulación de las habilitaciones urbanas y edificaciones.
- La formulación de programas de vivienda, renovación y/o rehabilitación urbana.
- La promoción de la inversión privada en infraestructura urbana y servicios públicos.

2.2.1.6.4. Aspectos del Plan de Desarrollo Urbano

Marco Regional, identificación del rol y función del centro urbano en su área de influencia y en el contexto regional.

Diagnóstico Urbano, reconocimiento de la realidad del centro urbano y sus principales problemas.

- En lo demográfico.
- En lo social.
- En lo económico.
- En lo físico.
- En lo ambiental.

Propuesta general de desarrollo urbano, Construcción de la VISIÓN de futuro. Expectativa compartida por todos los actores sociales y agentes económicos del centro urbano.

- Acordar la MISIÓN. Institucional, principalmente de la municipalidad como promotor del desarrollo local.
- Los objetivos estratégicos que sean específicos y mensurables.
- Las estrategias de desarrollo urbano.

2.2.1.6.5. Formulación del modelo de desarrollo urbano

El modelo debe definir la conformación urbana, a partir de su configuración espacial y la determinación de unidades territoriales; debe articular el área urbana a través de ejes de desarrollo y circuitos viales y; finalmente, debe garantizar el funcionamiento de la ciudad, proponiendo áreas para el desarrollo comercial, para la habilitación industrial, para el equipamiento urbano y para el transporte.

2.2.1.6.6. Propuestas específicas de desarrollo urbano

De Ordenamiento Ambiental, Seguridad Física y Gestión de Riesgos.

El ordenamiento territorial con enfoque de riesgo permite la reducción de los niveles de riesgo ante desastres mediante la determinación de la intangibilidad de áreas de peligro alto ante la ocurrencia de fenómenos naturales para el desarrollo de actividades urbanas.

En síntesis, para lograr la incorporación de la gestión de riesgos en el proceso de un Plan de Desarrollo Urbano se requiere:

- Identificar y delimitar las Unidades de Ordenamiento Ambiental (de desarrollo urbano, protección ambiental, desarrollo agrícola, reserva arqueológica, etc.).

- Establecer las medidas técnicas de manejo ambiental para orientar y ejecutar las actividades sociales y económicas ambientalmente sostenibles, de modo que promuevan el desarrollo armónico y el equilibrio ecológico (de recursos hídricos, recurso suelo, calidad del aire, contaminación ambiental, etc.).
- Identificar medidas preventivas y proyectos que permitan la disminución del riesgo ante desastres sobre diversas áreas vulnerables del centro urbano.

2.2.1.6.7. Intervenciones Urbanas

Las intervenciones urbanas son proyectos y acciones estratégicas que producen efectos o impactos polivalentes y por su carácter, dimensión y/o localización tienen una función estructurante y, por lo tanto, contribuyen significativamente a la transformación y desarrollo del centro urbano.

2.2.1.6.8. Gestión del Desarrollo Urbano

Es síntesis, la gestión del desarrollo urbano debe contemplar las cuatro funciones que en la práctica están presentes al mismo tiempo: planificar, organizar, ejecutar y controlar.

En este sentido, los planes deben englobar estos cuatro aspectos que están interrelacionadas; de otra manera, el acto de planificar sin considerar las otras tres funciones puede resultar un ejercicio abstracto y fuera de contexto.

2.2.1.6.9. Principales instrumentos de gestión del plan.

- *El Reglamento de Zonificación Urbana y Seguridad Física*, Establece definiciones, características, criterios y compatibilidad para el uso del suelo en cada una de las zonas establecidas en el plano de acondicionamiento territorial, el plano de zonificación de usos del suelo y los mapas de riesgo y amenazas, vulnerabilidad y micro zonificación de área de riesgo, señalando requisitos exigibles a las nuevas urbanizaciones o habilitaciones urbanas así como a las edificaciones que en ellas se realicen. El reglamento podrá ser complementado o ampliado por la municipalidad mediante ordenanzas u otros tipos de disposiciones municipales.
- *El Reglamento de Vías*, El Reglamento de Vías define las condiciones generales de diseño y las secciones normativas mínimas de las vías que conformen el sistema vial del centro urbano. Se complementa con el Esquema vial que representa gráficamente el trazado del sistema vial principal y juntos constituyen el instrumento normativo básico para el planteamiento y diseño de la estructura vial del centro urbano.

El sistema vial principal representado en el Esquema Vial tiene como finalidad canalizar las relaciones funcionales del centro urbano con otras áreas regionales o microregionales así como los flujos principales más intensos del área urbana. El sistema vial local tiene como finalidad complementar dentro del ámbito urbano al sistema principal y está formado por las vías locales vehiculares y peatonales.

2.2.1.7. *Basamento teórico Sociológico*

A partir de la década de 1960 en el contexto de la Sociología aparecen importantes teorías para explicar la realidad social. En la Sociología Urbana igualmente surgen nuevos enfoques que optan por el análisis macro sociológico y que encuentran fundamentación en postulados teóricos Weberianas. El espacio urbano es considerado como un recurso económico codiciado, esto coincide con lo postulado por los ecólogos humanos en la Escuela de Chicago. (Zúñiga, 2006, pág. 39).

Pero a diferencia de lo señalado este recurso espacio es concebido como resultado (no natural) de procesos políticos de ordenación y gestión del espacio, dando lugar de esa manera a la corriente de políticas urbanas, según el cual, solo ciertos grupos sociales dentro de las organizaciones que intervienen en el sistema político o en el mercado controlarían dichos procesos, gracias a sus posiciones sociales privilegiadas según sus atributos económicos, informativos o institucionales. A ese grupo se le conocerá habitualmente como urban managers o “élites Urbanas” (Martínez Lopez, 2005)

En este orden, la dimensión pública interviene como promotora de amplias coaliciones entre entidades públicas y privadas, por medio de procesos de planificación estratégica y del impulso de grandes proyectos urbanos terciarizados, aplicados a la remodelación de centros urbanos e históricos que incluye el reordenamiento del transporte, destacándose el papel relevante de los técnicos. El papel de la sociología es la evaluación significativa en una visión conflictualista-holista. Desde entonces y dentro de la corriente teórica de la política urbana se han desarrollado una doble percepción de la

naturaleza de los problemas urbanos: 1. Críticos con el mercado: reequilibrio de desigualdades por el mercado, y 2. Dirigidos por el mercado: corrección de insuficiencias y apoyo a procesos de mercado. Los primeros advierten que este proceso de planeamiento debe hacerse con inversión pública y coordinación interinstitucional y los segundos advierten que este proceso de planeamiento corresponde a la inversión privada con métodos empresariales y agencias privadas de gestión y la privatización de los servicios sociales.

En sociedades como el nuestro, este proceso de planeamiento del territorio lo asume el estado, debido que los empresarios no ven este asunto como rentable. Realidad por cierto, no ha resuelto los problemas centrales urbanos, a viva cuenta que los documentos de planeamiento para su ejecución están manchadas de corrupción y de clamorosa deficiencia e ineficiencia.

Esta teoría de políticas urbanas tiene necesariamente en el Perú que transitar por una maduración en el conjunto de las Ciencias Sociales. Y es en esta corriente que se desarrolla la primera variable de la investigación.

2.2.2. Transporte Público

2.2.2.1. *Enfoque y modelo Teórico*

Según la **teoría del zoninn**, el arquitecto Le Corbusier, considera que son cuatro las actividades que desempeñan los hombres en las ciudades: la actividad de **habitar** que da lugar a las viviendas; la actividad de **trabajar** que da lugar a las zonas o sistemas de producción; la de **circular** originando la necesidad de calles, vías y transporte; y la actividad de recreación dando lugar a la previsión de espacios libres y recreativos como los parques, jardines, teatros, plazas, entre otros destinados a la dimensión lúdica del

hombre. Conforme crecen las ciudades los sistemas urbanos se complejizan, es decir, crece la demanda de necesidades por satisfacer la ciudad a medida que crece la población, apareciendo otros sistemas urbanos. (Zúñiga, 2006, pág. 100)

Estos otros sistemas urbanos son: sistema de centros, sistemas de grandes instalaciones, sistemas de producción, sistemas de infraestructura técnica, sistema de red vial y de comunicaciones, sistema de áreas verdes, recreacionales y deportivas, sistema de instalaciones especiales, sistema de distracción residencial, sistema de agua y alcantarillado, sistema de medio ambiente, sistema de barrido, recojo y evacuación de la basura, etc.

Cada uno de estos sistemas está interrelacionado permitiendo y haciendo posible el funcionamiento de la ciudad. Cuando uno de estos sistemas deja de funcionar sistémicamente la ciudad entra en un estado de entropía, pudiendo colapsar toda la ciudad.

Esta teoría del **zonnin** sumados a la complejidad social, es analizada por el sociólogo alemán Niklas Luhmann quien esbozó la **Teoría General de Sistemas**. Esta teoría Luhmaniana es la reformulación de la teoría de sistemas esbozados por los clásicos de la sociología como Merton, Pareto, Simmel, entre otros.

La Teoría General de Sistemas es un enfoque interdisciplinario por lo que es susceptible para interpretar hechos naturales, artificiales y sociales.

2.2.2.2. La Teoría General de Sistemas.

Es un enfoque interdisciplinario y, por lo tanto, aplicable a cualquier sistema tanto natural como artificial. En relación a este enfoque, Luhmann desarrolla un esquema basado en el reconocimiento de tres niveles de análisis. El

primero de ellos corresponde a una Teoría General de sistemas. En ella se reúnen los elementos más básicos y abstractos del procedimiento, los cuales, por su nivel de generalidad, resultan comunes para cualquier ámbito de estudio. En el segundo se reconocen cuatro áreas particulares en los cuales se han especializado la aplicación de la teoría general de sistemas. Las máquinas, los organismos, los sistemas psíquicos o personales y finalmente los sistemas socioculturales. En el Tercer nivel, aplicable exclusivamente a los *sistemas socioculturales*, se distinguen tres manifestaciones: el sistema societal (la sociedad), los sistemas organizacionales (organizaciones formales) y finalmente los sistemas de interacción.

Existe la idea compartida de la vigencia unitaria de la noción de sistema y su independencia con respecto al nivel en donde se le aplica. Pero para nuestros fines, consideramos más adecuado destacar la peculiaridad que le imprime al componente humano: solamente los sistemas socio culturales y los sistemas síquicos están organizados en base del *Sentido*. El sentido da cuenta de la identidad y selectividad en sistemas humanos, fenómeno que tiene un efecto constitutivo, tanto por los sistemas mencionados como para sus ambientes.

Es a través de los sentidos compartidos, que se logra generalizar un código de expectativas, con lo cual se reducen los márgenes de la incertidumbre presentes en toda situación social. Es el sentido, que permite la construcción de la normatividad social y cultural, para la definición de los roles y su posterior institucionalización. El sentido constituye los sistemas sociales y culturales.

Frente a la posesión de sentido de las investigaciones socioculturales y psicológicas, los sistemas mecanicistas utilizan la noción *caja-negra* para referirse a sus procesos internos. Según este concepto, los sistemas cibernéticos corrigen su propia marcha para alcanzar su objetivo. La retroalimentación o feedback (input – output), opera como “caja-negra” u órgano censor y rector en la mediación tanto del proceso de acción como de la dirección o producto del sistema, cumpliendo el principio de equifinalidad, que es la capacidad de los sistemas de llegar a un mismo fin a partir de puntos iniciales distintos. Si la comunicación dentro del sistema no opera correctamente, el sistema entra en un proceso en que las fuerzas *entrópicas* (tendencia hacia el desorden y el caos) superen los límites establecidos por la *Homeostasis*, alterándolo completamente o haciéndolo desaparecer. (Arnold & Osorio, 1988, págs. 5-6)

La reflexión Luhmanniana, parte de su convencimiento de la necesidad de pensar la sociedad en calidad de sistemas frente a la sociología y al conjunto de las ciencias sociales que han renunciado a pensar la sociedad como un todo, predominando como consecuencia los paradigmas reduccionistas. *Los sistemas* son unidades estructuradas de forma variable con respecto al tiempo y se mantienen frente a un entorno complejo y cambiante gracias a la posición de una diferencia con respecto al *entorno*. La conservación del sistema se entiende como una operación ordenadora del propio sistema, conforme a su propia organización y en la que el entorno es fuente de constantes estímulos. Los estímulos son rangos en calidad de *autopoiesis*, entendido como la capacidad del sistema para subsistir en un entorno cambiante; entonces, la

autopoiesis es una operación en la que el sistema mismo determina sus propios límites y estructuras.

El concepto del sistema social elaborado por Luhmann, diferencia el concepto tradicional de todo y parte por *sistema y entorno*. “Los sistemas ya no constan propiamente de un determinado número de partes y de relaciones entre las partes, sino más bien, de una mayor o menor cantidad de diferencias operativas utilizadas entre sistema y entorno” (Luhmann, 1984: 34). Es decir, los sistemas responden y dependen directamente de su ambiente, por tanto, dan respuestas independientes del todo; directamente en función de su entorno inmediato y no como en la teoría de Parsons, en que las partes están en función del todo, y que el todo es lo que da consistencia lógica a las partes.

Entonces, sistema social es un contexto lógico de acciones sociales que se puede delimitar y circunscribir con respecto a un ambiente circundante de acciones de índole diversa. Estos sistemas sociales que presentan una diferenciación tanto en lo interno como en lo externo, tienen la función de captar y reducir la complejidad (infinitas posibilidades del mundo). El medio ambiente es excesivamente complejo. Si un sistema quiere conservarse, debe poner en relación concordante su propia complejidad con la del medio ambiente, y debe sustituir en lo restante su complejidad, moderándola por medio de una selectividad reforzada, para constituir sus elementos y operaciones. A esta operación se denomina auto referencialidad: capacidad de auto observación, auto descripción y autorreflexión.

El mecanismo específico de la auto referencialidad es la conciencia, que le permite diferenciarse respecto a su entorno. El hecho de que un sistema es

autorreferente y pueda crear su propia estructura y los elementos que se compone, le imprime la noción de *sistema autopoietico* o *autocreación* (rasgo característico de todo sistema vivo, incluyendo los sistemas socioculturales). La *autopoiesis*, significa entonces, que todo lo que en un sistema funciona, recibe su identidad a través del sistema mismo; no solamente en lo que se refiere a su estructura y procesos, sino además en lo que respecta a la propia reproducción de los elementos que los constituyen; ahora bien, el proceso básico de los sistemas sociales que produce los elementos de los que consisten estos sistemas, no puede ser bajo estas circunstancias más que la comunicación. La sociedad y todos los sistemas sociales -los sistemas de interacciones, las organizaciones y los sistemas societales - están conformadas por comunicaciones y no por individuos.

La autopoiesis, es una categoría que emana de la realidad y es un logro evolutivo. Para todo análisis el punto de partida es el sistema Societal Global, el cual se compone de comunicaciones resultantes de sus operaciones internas. La manifestación autopiética de la sociedad humana es evidente cuando, cualquiera sea su nivel de desarrollo, resulta inconcebible suponer un input y output comunicativo en los márgenes externos de la sociedad. La diferenciación existe sólo al interior de la sociedad.

Los procesos de diferenciación se multiplican, las diferencias se activan mutuamente, las relaciones sistema/ambiente al interior de la sociedad varían permanentemente. En otras palabras, los ambientes internos de la sociedad son inestables, las modalidades mismas y posibles para la diferenciación interna al desencadenarse, genera un permanente dinamismo más o menos acelerado según el momento evolutivo –la agricultura, la imprenta y el

industrialismo son algunos hitos de máxima aceleración-. En un sentido amplio, la evolución socio cultural, así concebida y reconstruida, puede ser definida como un proceso permanente de retroalimentaciones positivas. Es decir, un sistema social soportará cierto rango de variación en su estructura manteniéndose estable y corrigiendo su finalidad en forma estable (de acuerdo al principio de equifinalidad), pero que pasado los rangos soportables por la estructura que forman sus instituciones, el sistema entra en un proceso de cambios profundos de desintegración o de orientación hacia una nueva finalidad, fenómeno que llamamos *cambio social*. Si la comunicación dentro del sistema no opera correctamente, el sistema entra en un proceso en que las fuerzas entrópicas (tendencia hacia el desorden y el caos) superen los límites establecidos por la homeostasis alterándolo completamente o haciéndolo desaparecer.

En el proceso de evolución societal se distinguen algunos estadios: a la sociedad segmentaria de roles multifuncionales, le suceden dos formas societales, basadas en la asimetría y en la jerarquización. En ambos casos el sistema de diferenciación es a base de la desigualdad. En uno de ellos se trata de un centro que ordena, determina y posibilita a ciertos subsistemas (la ciudad, el templo, etc.) y, en el otro, se trata de un orden estamental.

Tras estos tres tipos de diferenciación societal, segmentaria, asimétrica y funcional, se vislumbra claramente a la ampliación y fortalecimiento de las tendencias diferenciadoras, que trascienden los denominados estados nacionales, se empieza a configurar un sistema mundial. La noción de sociedad puede ser aplicada al planeta entero, denominada postmodernidad. Este nuevo tipo de diferenciación societal se basa en la especialización de

subsistemas, los cuales están sensibilizados de manera exclusiva en torno a determinadas funciones societales, extremando su indiferencia para con otros ámbitos. Estos subsistemas se desarrollan con una autonomía en sus operaciones internas y desde el punto de vista de la sociedad global se acrecienta la necesidad de crear *lazos de interdependencia entre éstos*.

En su estado ideal, la articulación de los sistemas funcionalmente diferenciados no reconoce ningún primado, no se identifica con la estratificación social ni con ningún otro modelo ordenador o coordinador de carácter superior, sea éste la moral, la política o la economía. Se trata de sociedades plenamente diferenciadas a base de criterios funcionales.

La sociedad sigue, en efecto, incrementando su nivel interno de complejidad mediante el desarrollo de la autonomía funcional de los diversos sistemas parciales que la constituyen, al mismo tiempo que se multiplican y diversifican las demandas sociales; haciendo necesario superar las tradicionales formas de coordinación social, pues no existiría ya ninguna estructura o dispositivo que en forma centralizada, pueda elaborar respuestas con sentido único y generalizables en todo el sistema social; menos aún, proveer soluciones integrales concebidas, planificadas, implementadas y controlados por un solo agente, institución o grupo social. Todo parece indicar que la sociedad contemporánea ha alcanzado un estado donde más que nunca la construcción social de la realidad y la acción colectiva poseen una creciente multiplicidad de puntos de emergencia y estructuración.

Precisamente, la teoría sistémica de la sociedad -perspectiva teórica del sociólogo alemán Niklas Luhmann- es la última gran teoría del siglo XX y

seguramente una de las dominantes, sino no es la más dominante, en el siglo XXI, al entender de los críticos más especializados; se define como uno de los intentos más sistemáticos y originales para abordar la observación y operatoria de la dinámica inherente a las sociedades contemporáneas, las cuales ya no se encuentran organizadas en torno a un solo centro sino que, por el contrario, opera de manera multicéntrica, mediante *redes de relaciones* crecientemente diferenciadas, aunque interconectadas, obligando a configurar formas no jerárquicas de coordinación colectiva.

Aun cuando la temática de la complejidad entre las sociedades subdesarrolladas, con una agenda pre moderna o simplemente moderna, como el combate a la pobreza, los niveles mínimos de justicia distributiva y la necesidad de incidir sobre las políticas públicas desde la acción política, es lejana a las preocupaciones de las sociedades pos industriales, que poseen niveles de vida sustancialmente mayores y se ubican en entornos más complejos que los nuestros; nuestras sociedades se han complejizado y diversificado, pero con una particularidad paradójica, la coexistencia de “estadios” de civilización; en nuestras sociedades coexisten y se relacionan tradiciones atávicas y la más vanguardista modernidad; enormes niveles de atraso y tecnologías de punta, configurando una realidad plástica y sin duda compleja en el sentido más Luhmanniano del término.

En resumen, para Luhmann la sociedad constituye un sistema autorreferente y autopoietico que, a partir de la comunicación como elemento constitutivo, genera una red de relaciones que una vez clausurada sobre sí misma, tiende a mantenerse, aumentando la complejidad en una deriva evolutiva no teleológica marcada por la observación y reducción de complejidad del

entorno del sistema. La sociedad moderna puede ser descrita como un gran sistema social estructurado sobre la base de una diferenciación funcional. (Zúñiga, 2006, pág. 39)

Para el estudio de la sociedad huachana partimos de este enfoque de sistemas, es decir consideramos la ciudad conurbada de Huacho como un sistema total y complejo, autopoietico y recursivo. La ciudad como una totalidad está conformada por un conjunto de sistemas urbanos mencionadas líneas arriba, cada una de ellas se encuentran interactuando (comunicación) que hacen posible su funcionamiento.

El principio de recursividad nos permite ver los distintos sistemas urbanos como sistemas unitarios. A su vez cada uno de los sistemas o subsistemas es otra totalidad autopoietica. En el caso de esta investigación, el transporte público es un sistema conformada por otros elementos autorreferentes que señalaremos luego.

2.2.2.3. Sistema vial y Transporte:

Está conformado por los medios de transporte y su infraestructura. Es un elemento determinante de la estructura urbana y un sistema diferenciado en relación a los sistemas de infraestructura técnica.

Recursivamente el sistema vial y de transporte está conformada por los siguientes subsistemas:

1. Subsistema Parque Automotor:

- Lo componen el conjunto de automóviles (comités, taxis libres, automóviles particulares).
- Camionetas rurales o minibuses: vans, minivans, combis, etc.

- Moto taxis
- Camiones
- Buses
- Remolques.

1. Subsistemas Infraestructura vial:

Regularmente lo componen:

- El sistema vial primario: comprendido por las vías **nacionales y regionales** (como la panamericana norte y la carretera de integración a Sayán, Churín, Oyón, Huánuco, Pucallpa y Brasil). Y las **vías arteriales** (éstas son aquellas que ordenan los flujos principales de una ciudad).
- El sistema vial secundario: conformado por las **vías colectoras** (considerado como vías que complementan los flujos internos de una ciudad) y las **vías locales**, denominadas también como vías cortas.
- Los encuentros viales: Se refieren a los encuentros viales a desnivel en los accesos y cruces con carreteras nacionales y regionales.

2. Subsistema de terminal terrestre:

Se refiere a las áreas de embarque y desembarque de pasajeros y como tal debe poseer estándares de servicios y espacio suficientes para garantizar la seguridad de los pasajeros y las unidades vehiculares.

3. Subsistemas de políticas de transporte:

Comprende el conjunto de normativas que regulan el transporte en las ciudades. Comprende los diferentes niveles de gobierno (Gobierno Central, Regional y Local) y de los organismos desconcentrados (Ministerio de Transporte, Ministerio del interior: Policía Nacional).

4. Subsistema Usuario:

Lo constituye la población. Es quien debe beneficiarse de la organización de este sistema y del proceso de ordenamiento territorial, planificación urbana y desarrollo urbano. Por lo tanto, las diferentes políticas que se aplican deben obedecer a la ecuación coste/beneficio.

2.2.2.4. Teoría del Tráfico

(Kerner, 2002)

Se presenta un nuevo enfoque para el fenómeno del colapso del tráfico, entendiéndose como colapso a la repentina degradación de la libre circulación, y el tráfico resultante en las autopistas congestionadas. Mientras que las teorías del tráfico clásicas basadas en el esquema fundamental de la circulación tienen dos fases, flujo libre y tráfico congestionado, Kerner describe tres fases.

2.2.2.4.1. Flujo libre (FL).

En la fase de flujo libre, los conductores pueden elegir libremente su velocidad. Los datos empíricos muestran una correlación positiva entre el caudal o flujo del tráfico q (vehículos por unidad de tiempo) y la densidad del tráfico k (vehículos por unidad de espacio). Esta relación tiene un límite superior en el punto máximo del flujo libre, cuando el caudal del tráfico es q_{max} y la correspondiente densidad crítica k_{crit} .

2.2.2.4.2. Flujo sincronizado (FS).

En contraste tanto el caudal como la velocidad del vehículo pueden variar considerablemente. El frente anterior del flujo sincronizado está con frecuencia fijado espacialmente. El flujo en esta fase puede permanecer

similar al del flujo libre, incluso si las velocidades de los vehículos son muy bajas. Debido a que la fase de flujo sincronizado no tiene los rasgos característicos de la fase de congestiónamiento ampliado móvil CAM, la teoría de las tres fases del tráfico de Kerner asume que los estados homogéneos hipotéticos del flujo sincronizado cubren una región bidimensional en el plano flujo-densidad.

2.2.2.4.3. Congestionamiento ampliado móvil (CAM).

Resultados empíricos muestran que algunos rasgos característicos del congestiónamiento ampliado móvil son independientes del volumen de tráfico y de las características del cuello de botella (por ejemplo, donde y cuando a ocurrido el embotellamiento). Sin embargo, estas características dependen de condiciones climáticas, condiciones de las autopistas, tecnología de los vehículos, porcentaje de vehículos largos, etc. La velocidad del frente anterior de un congestiónamiento ampliado móvil CAM (en dirección contraria al flujo) es un parámetro característico, así como el frente anterior del flujo de salida del congestiónamiento. Esto significa, que varios congestionamientos ampliados móviles tienen características similares en condiciones similares. Estos parámetros son relativamente predecibles debido a estas razones. El movimiento del frente anterior del congestiónamiento puede ser ilustrado en el plano flujo-densidad por una línea, la cual se llama "Línea CAM" La pendiente de la Línea CAM es la velocidad del frente anterior del congestiónamiento que la coordenada de flujo cero corresponde a la máxima densidad de vehículos que puede ocurrir dentro del embotellamiento, dentro de la fase [CAM].

2.3. Definiciones de términos básicos:

1. Ordenamiento territorial

Son acciones concatenadas en una política que promueve la buena utilización del uso de suelo para garantizar el desarrollo armónico y equitativo con la participación activa de los ciudadanos, además que garantice el derecho a gozar de un ambiente equilibrado y con el desarrollo adecuado a la realidad actual en perspectivas.

2. Ordenamiento urbano

Es un instrumento de carácter urbanístico destinado al ordenamiento integral del territorio, que está dirigido a la mejora del uso del suelo orientado al desarrollo urbano en perspectivas de la realidad futura teniendo en cuenta las condiciones medioambientales para los ciudadanos. El Ordenamiento Urbano se adecua según las nuevas necesidades de la población.

3. Ciudad conurbada

Surge en el proceso cuando dos o más áreas urbanas geográficamente separadas se unen, para formar una extensión urbana, pero que cada una de ellas mantiene su independencia funcional y dinámica. Muchas veces se unen generando problemas de jurisdicción y administración, por lo que si unimos más de dos áreas urbanas generamos un aglomerado de distintas actividades.

4. Transporte público

Es un servicio de transporte principalmente de personas denominados pasajeros, en estos medios de transporte los choferes o pasajeros no son los propietarios de los mismos, son servidos por terceros, llámese empresas públicas o privadas.

El Transporte para el público ayuda al desplazamiento de personas de un lugar a otro donde dicha movilidad tiene un costo y beneficio, que ya está establecido dependiendo el lugar a donde se dirija el pasajero, la encomienda, el producto, el objeto o alimentos perecible.

5. Parque automotor

Es el conjunto de movilidad motorizada que se encuentran circulando las vías de la ciudad entre ellos están los vehículos de transporte público, vehículos de transporte privados, vehículos de transporte de carga, entre otros.

La incidencia ambiental no es suficiente hay escasos mecanismos de control debido al incremento motorizado se ha convertido en un problema por los humos del combustible contaminante.

6. Infraestructura vial

Es la parte física en sus condiciones de camino, arteria, calle o vía férrea y de uso público; que permite el desplazamiento de vehículos interrelacionados de manera confortable ofreciendo condiciones cómodas y seguras para la circulación de los usuarios. El sector vial debe tener un planeamiento que le permita ser viable a futuro para que no ocasione congestionamiento vehicular y peatonal. Otra parte de la infraestructura son las paradas y los semáforos en cuanto al transporte urbano cuya función es permitir el tránsito de vehículos y peatones.

7. Normas de transporte

Este es el principal ya que están establecidas por normatividad y debemos regir partir de las normas de transporte, las empresas de transporte deben registrarse en las municipalidades distritales según jurisdicción mediante ordenanzas municipales

para que puedan operar, así mismo la norma de transporte es quien regula y norma la operación de los demandantes y ofertantes del servicio de transporte.

2.4. Formulación de la hipótesis:

2.4.1. Hipótesis general:

El Plan de ordenamiento urbano se relaciona significativamente con el transporte público en la ciudad conurbada de Huacho.

2.4.2. Hipótesis específicas:

1. El plan de ordenamiento urbano se relaciona directamente con el parque automotor en la ciudad conurbada de Huacho.
2. El plan de ordenamiento urbano se relaciona directamente con la infraestructura vial y de transporte en la ciudad conurbada de Huacho.
3. El plan de ordenamiento urbano se relaciona directamente con las políticas de transporte público en la ciudad conurbada de Huacho.

Capítulo III

METODOLOGÍA

3.1 Diseño metodológico:

3.1.1 Tipo:

La presente investigación está diseñada como una investigación NO EXPERIMENTAL, tipo básico, de nivel correlacional y de corte transversal. Debido a que los hechos a hurgar ya se han realizado y las experiencias a observar corresponden a un solo momento.

Es de tipo básico, en tanto, no pretende su aplicación práctica, sino permitirá reforzar o ampliar los conocimientos existentes al respecto hasta el momento.

3.1.2 Enfoque:

Esta comprendido por los datos a reunir de tal manera que tenga una información y que se pueda observar dentro del enfoque cuantitativo.

3.2 Población y Muestra:

3.2.1. Población:

El parque automotor del conurbado de la ciudad de Huacho, que se encuentra con un total de 7255 vehículos motorizados, registrados en la Municipalidad Provincial de Huacho.

Tipo de Unidad	Total de Empresas	Total de flotas
Automóviles	52	1758
Combis	17	248
Moto taxi	32	5249
	101	7255

*Nota: Elaborado por la investigadora

3.2.2. Muestra:

$$n^1 = \frac{(Z)^2(N)(P)(Q)}{[E^2(N - 1)] + [Z^2(P)(Q)]}$$

Donde:

N= Universo o Tamaño de la población = 7255

E= Error de la muestra 5% = 0.05

Z= Nivel de confianza = 1.96

p= Probabilidad de éxito = 0.05

q= Probabilidad de fracaso = 0.05

n= Muestra a determinar = ?

$$n = \frac{(Z^2)(N)(P)(Q)}{[E^2(N - 1)] + [Z^2(P)(Q)]}$$

$$n = \frac{(3.8416)(7255)(0.25)}{[0.0025(7254)] + [3.8416(0.25)]}$$

$$n = \frac{6967.702}{[18.135] + [0.9604]}$$

$$n = \frac{6967.702}{19.0954}$$

$$n = 365$$

Ajustamos la muestra:

$$n' = \frac{n}{1 + \frac{n}{N}}$$

$$n' = \frac{365}{1 + \frac{365}{7255}} = \frac{365}{1.050310131} = 347.5164042$$

$$n' = 348$$

Muestra probabilística estratificada:

$$fh = \frac{n}{N} = KSh$$

$$fh = \frac{348}{7255} = 0.04796691937$$

Por lo tanto, se aplicarán las encuestas a las muestras ajustadas de la siguiente manera:

Tipo de Unidad	Nh	Fh	n'
Automóviles	1758	0.04796691937	84
Combis	248	0.04796691937	12
Moto taxi	5249	0.04796691937	252
			348

3.3. Operacionalización de variables e indicadores:

VARIABLES	CONCEPTO	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEMS	CATEGORIAS
Plan de Ordenamiento Urbano	Es un instrumento de carácter urbanístico destinado al ordenamiento integral del territorio, que está dirigido a la mejora del uso del suelo orientado al desarrollo urbano en perspectivas de la realidad futura teniendo en cuenta las condiciones medioambientales para los ciudadanos. El Ordenamiento Urbano se	Fines del OT Beneficios del OT Principios del OT	Potencialidades Identidad Integral Participativa Sostenibilidad de uso Ocupación ordenada	1,2 3,4 5,6 7,8 9,10 11,12	<p>Escala de Likert:</p> <p>5 = Definitivamente no 4 = Probablemente no 3 = Indeciso 4 = Probablemente si 5 = Definitivamente si</p> <p>Y se realiza una re categorización en la contrastación de hipótesis, donde:</p> <p>1 y 2 = Definitivamente si 3 = Probablemente si 4 y 5 = Definitivamente no</p>

3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

3.4.1. Técnicas a emplear

3.4.1.1. La Observación

En opinión de (Sabino, 1992, págs. 111-113), la observación es una técnica antiquísima, cuyos primeros aportes sería imposible rastrear. A través de sus sentidos, el hombre capta la realidad que lo rodea, luego organiza intelectualmente y agrega: La observación puede definirse, como el uso sistemático de nuestros sentidos en la búsqueda de los datos que necesitamos para resolver un problema de investigación.

La observación es directa cuando el investigador forma parte activa del grupo observado y asume sus comportamientos; recibe el nombre de observación participante. Cuando el observador no pertenece al grupo y sólo se hace presente con el propósito de obtener la información (como en este caso), la observación, recibe el nombre de no participante o simple.

3.4.1.2. La encuesta

La encuesta es un procedimiento que permite explorar cuestiones que hacen a la subjetividad y al mismo tiempo obtener esa información de un número considerable de personas, por ejemplo:

Permite explorar la opinión pública y los valores vigentes de una sociedad, temas de significación científica y de importancia en las sociedades democráticas (Grasso, 2006)

Al respecto, (Mayntz, Holm, & Hübner, 1976, pág. 133) citados por (Díaz de Rada, 2001, pág. 13), describen a la encuesta como la búsqueda sistemática

de información en la que el investigador pregunta a los investigados sobre los datos que desea obtener, y posteriormente reúne estos datos individuales para obtener durante la evaluación datos agregados.

Para ello, el cuestionario de la encuesta debe contener una serie de preguntas o ítems respecto a una o más variables a medir. (Gómez, 2006, págs. 127-128) refiere que básicamente se consideran dos tipos de preguntas: cerradas y abiertas.

- Las preguntas cerradas contienen categorías fijas de respuesta que han sido delimitadas, las respuestas incluyen dos posibilidades (dicotómicas) o incluir varias alternativas. Este tipo de preguntas permite facilitar previamente la codificación (valores numéricos) de las respuestas de los sujetos.
- Las preguntas abiertas no delimitan de antemano las alternativas de respuesta, se utiliza cuando no se tiene información sobre las posibles respuestas. Estas preguntas no permiten precodificar las respuestas, la codificación se efectúa después que se tienen las respuestas.

Gómez, (2006:128-131) agrega que las preguntas del cuestionario de la encuesta deben contemplar ciertos requerimientos:

- ✓ Tienen que ser claras y comprensibles para quien responde
- ✓ Debe iniciar con preguntas fáciles de contestar
- ✓ No deben incomodar; deben referirse preferentemente a un solo aspecto
- ✓ No deben inducir las respuestas; no hacer preguntas innecesarias

- ✓ No pueden hacer referencia a instituciones o ideas respaldadas socialmente ni en evidencia comprobada
- ✓ El lenguaje debe ser apropiado para las características de quien responde
- ✓ De preferencia elaborar un cuestionario de instrucciones para el llenado
- ✓ Elaborar una carátula de presentación donde explique los propósitos del cuestionario; garantizar la confiabilidad y agradecer al que responde.

Gómez adicionalmente señala las distintas formas en que puede administrarse o aplicarse un cuestionario autoadministrado o respondido por los entrevistados; por entrevista personal (el entrevistador anota las respuestas); por entrevista telefónica; por correo postal o electrónico.

3.4.2. Descripción de los instrumentos

Morales (1999) Expresa que “los instrumentos son objetos materiales que sirven para medir las observaciones y/o recopilar datos producto de investigación”. (p.52).

Con la finalidad de obtener la información necesaria para el desarrollo de esta investigación, se aplicó una ficha de observación con preguntas para estudiantes objeto de estudio.

Acerca de este instrumento, Tamayo y Tamayo (1997) establece: “un cuestionario representa un instrumento que contiene una serie de preguntas las cuales deben ser respondidas por el entrevistado”. (p.18).

Cuestionario: Dirigido a los conductores de los vehículos que integran el parque automotor del conurbado de Huacho.

3.5. Técnicas de procesamiento de la información

- Tratamiento Estadístico (Se Aplicará el Procesador Statistical Package Of Social Sciencies – SPSS, versión 20).
- Alfa de Crombach

Permite estimar la fiabilidad de un instrumento a través de un conjunto de ítems asumiendo que estén medidos en escala de Likert que miden un mismo constructo y que están altamente correlacionados. La validez de un instrumento se refiere al grado de medición y la fiabilidad de la consistencia interna del instrumento se puede estimar con el alfa de Cronbach. Cuanto más cerca se encuentre el valor del alfa a 1 mayor es la consistencia interna de los ítems analizados.

Capítulo IV.

Resultados

En este capítulo se muestran los resultados del cuestionario conformado por (24) ítems y aspectos generales, que son las derivaciones de dimensiones é indicadores abordados a lo largo de esta investigación y que son considerados en el capítulo anterior (Cuadro de Operalización de variables)

Se utilizó el programa estadístico SPSS muy utilizado en las ciencias sociales, con la finalidad que los datos recopilados sirvan como información consistente de investigación, seguidamente se procedió a representar de manera general, en forma gráfica y computarizada el análisis porcentual de los resultados obtenidos. En lo que respecta a los procedimientos detallados, se utilizó una distribución de frecuencias, ya que la misma representa un conjunto de puntuaciones ordenadas en sus respectivas categorías.

Una vez aplicado el instrumento de recolección de la información se mostrará los resultados de análisis univariados (escala de Likert) y bivariados (con recategorización indicado en el cuadro de Operalización de variables) de la investigación extraídos mediante la aplicación de encuestas y procesamiento de información.

Por cuanto la información que arroje será las que indiquen y guíen a las conclusiones de esta investigación. Desde aquí se construye el argumento de la investigación indicada mediante las oportunas referencias.

A continuación, se muestran los resultados:

4.1. Análisis Univariado

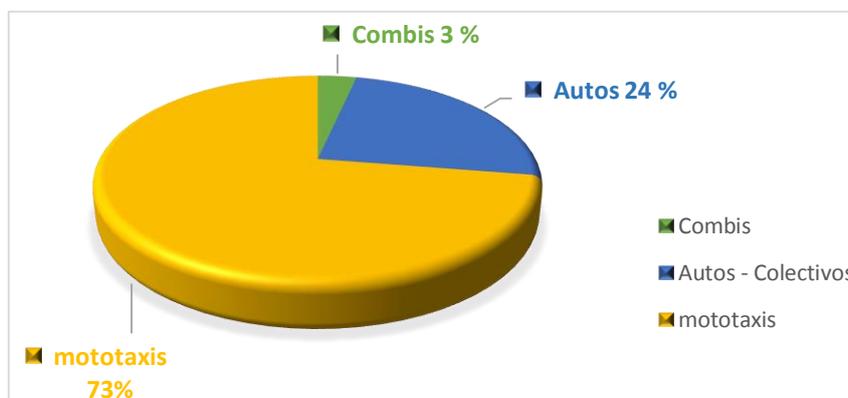
Tabla 1 Tipo de Unidad Vehicular

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Combis	12	3	3	3
Autos	84	24	24	27
Moto taxis	252	73	73	100
Total	348	100	100	

Fuente: Elaboración propia de la investigadora

De la tabla 1, se observa que el parque automotor de la ciudad de Huacho, en su mayoría son los vehículos menores (mototaxis) con un 73% quienes transportan a los ciudadanos de dicha ciudad, de igual manera existen otros vehículos motorizados que ayudan al transporte público como los autos con el 24% que es significativo y las combis con el 3% que no deja de ser importante puesto que en la trayectoria al destino llevan más usuarios en el vehículo.

Gráfico 1. Tipo de Unidad Vehicular



Fuente: Elaboración propia de la Investigadora con referencia a la tabla 1

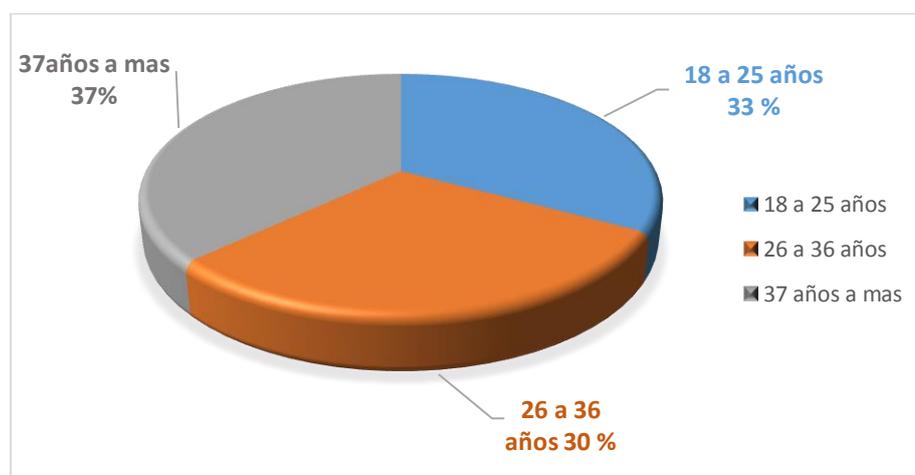
Del gráfico 1, evidencia un alto porcentaje de mototaxis en la ciudad, por lo que genera congestión vehicular y de personas en horas punta. Las mototaxis deberían ser alimentadores en distintas zonas, los autos y combis los articuladores a la ciudad.

Tabla 2. Edad

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
18 a 25 años	104	33	30	30
26 a 36 años	114	30	33	63
37 años a mas	130	37	37	100
Total	348	100	100	

Fuente: *Íbidem*

De la tabla 2, se toma de referencia los grupos etarios para tener de conocimiento cual es el más predominante y a la vez comparar con la tabla 3 en el que observamos a los conductores de la ciudad en su mayoría son jóvenes de 18 a 25 años de edad con el 33%. Mientras que es mayor el grupo etario de choferes adultos mayores de 37 años a más con el 37 %, y el menor grupo etario son adultos de 26 a 36 años de edad con el 30%.

Gráfico 2. Edad

Fuente: *Íbidem*

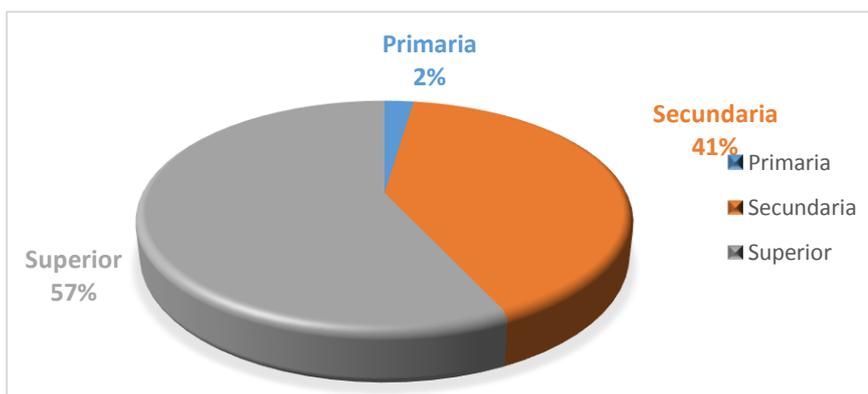
Del gráfico 2, evidencia un alto porcentaje a los adultos mayores por lo que es un trabajo que les permite solventar los gastos en su hogar, los jóvenes en su mayoría son estudiantes técnicos o universitarios que perciben a éste como un trabajo eventual que les permite cubrir sus gastos estudiantiles, de la misma manera los adultos. El rango en los grupos etarios es poco considerable, sin embargo, son jóvenes quienes conducen mototaxis informales por esta razón la ciudadanía percibe que son “chibolos” los conductores.

Tabla 3. Nivel de Instrucción

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Primaria	8	2	2	2
Secundaria	142	41	41	43
Superior	198	57	57	100
Total	348	100	100	

Fuente: *Íbidem*

De la tabla 3, se recopilan dichos datos de nivel de instrucción con la finalidad de contrastar con la tabla 2 (edad de los conductores jóvenes – adultos), por consiguiente en la tabla actual el 57% representa que los conductores tienen estudios superiores. Mientras que el 41% de los conductores encuestados tienen estudios secundarios y solo el 2% de choferes encuestados tienen estudios primarios.

Gráfico 3. Nivel de Instrucción

Fuente: *Íbidem*

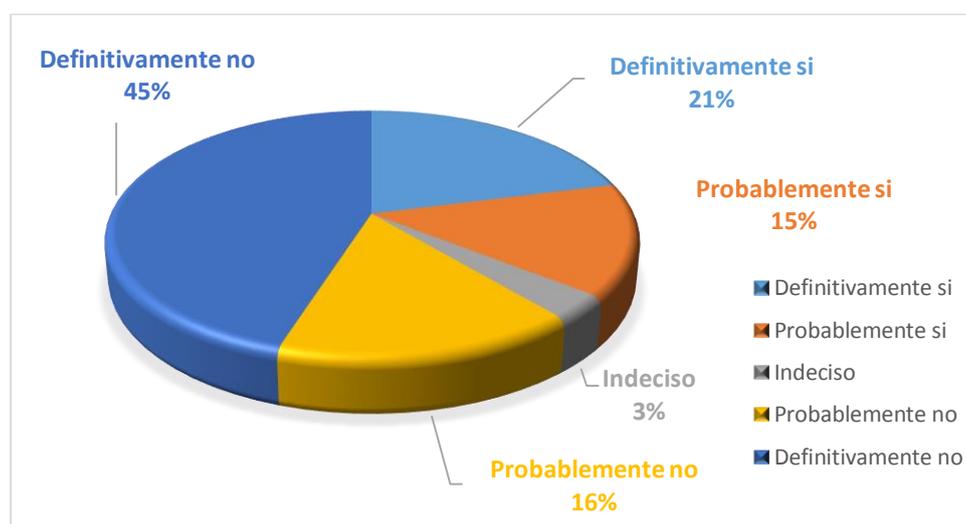
Del gráfico 3, evidencia un alto porcentaje a los conductores con nivel de instrucción superior, señalando que cursan estudios técnicos o universitarios, por lo que existe una relación entre el grupo etario y nivel de instrucción (Ver. Gráfico 2) en el transporte público, se aprecia al transporte público como una herramienta de trabajo. Son muy pocos los que tienen solo estudios primarios y una población bastante considerable con estudios secundarios de tal manera que actualmente el 98% de los conductores tienen un nivel de educación básica regular.

Tabla 4. *Considera adecuado el Plan Desarrollo Urbano de Huacho*

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Definitivamente si	73	21	21	21
Probablemente si	51	15	15	36
Indeciso	11	3	3	39
Probablemente no	56	16	16	55
Definitivamente no	157	45	45	100
Total	348	100	100	

Fuente: *Íbidem*

De la tabla 4, se observa a los 348 choferes encuestados en la ciudad de Huacho; en su mayoría el 45% definitivamente no considera adecuado el plan de desarrollo urbano de Huacho, frente a un 21% que definitivamente si considera adecuado el plan de desarrollo urbano de Huacho, también hay una población considerable que responde con el 16% manifestando probablemente no considera adecuado el plan de desarrollo urbano de Huacho, el 15% probablemente si considera adecuado el plan desarrollo urbano de huacho y solo un 3% de la población encuestada se muestra indeciso o duda al responder.

Gráfico 4. *Considera adecuado el Plan de Desarrollo Urbano de Huacho*

Fuente: *Íbidem*

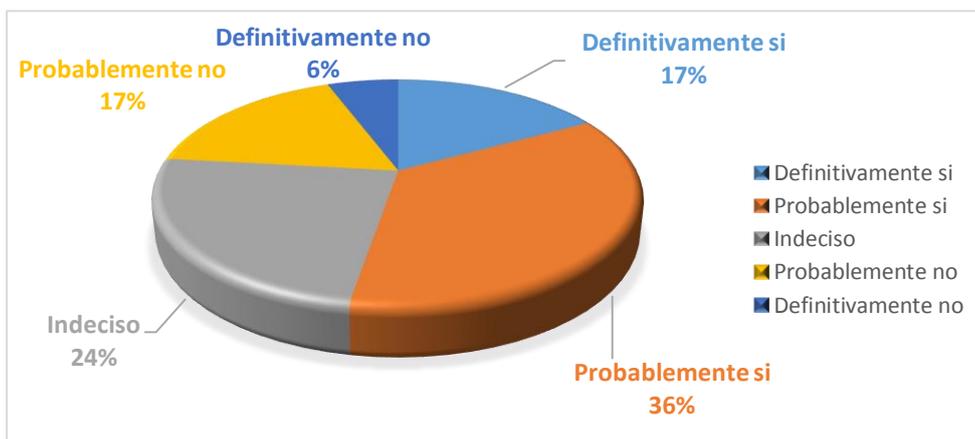
Del gráfico 4, evidencia un alto porcentaje de conductores que consideran inadecuado el PDU, debido a que no hay mejoría en la ciudad. Puede existir un PDU muy bien estructurado sin embargo no garantiza que funcione adecuadamente ya que no es consultado a los ciudadanos para que responda a los intereses en común.

Tabla 5. En la ciudad se crean zonas para equilibrar el crecimiento económico

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Definitivamente si	59	17	17	17
Probablemente si	124	36	36	53
Indeciso	84	24	24	77
Probablemente no	61	17	17	94
Definitivamente no	20	6	6	100
Total	348	100	100	

Fuente: Íbidem

De la tabla 5 se observa a los 348 choferes encuestados en la ciudad Huacho; en su mayoría el 36% manifiesta que probablemente si se crean zonas para equilibrar el crecimiento económico frente a un 17% dice que definitivamente no se crean zonas para equilibrar el crecimiento económico. Mientras que el 17% dice que definitivamente si se crean zonas para equilibrar el crecimiento económico, el 6% manifiesta que definitivamente no se crean zonas para equilibrar el crecimiento económico. Y una población considerable con el 24% se muestra indeciso o duda que se creen zonas para equilibrar el crecimiento económico

Gráfico 5. En la ciudad se crean zonas para equilibrar el crecimiento económico

Fuente: Íbidem

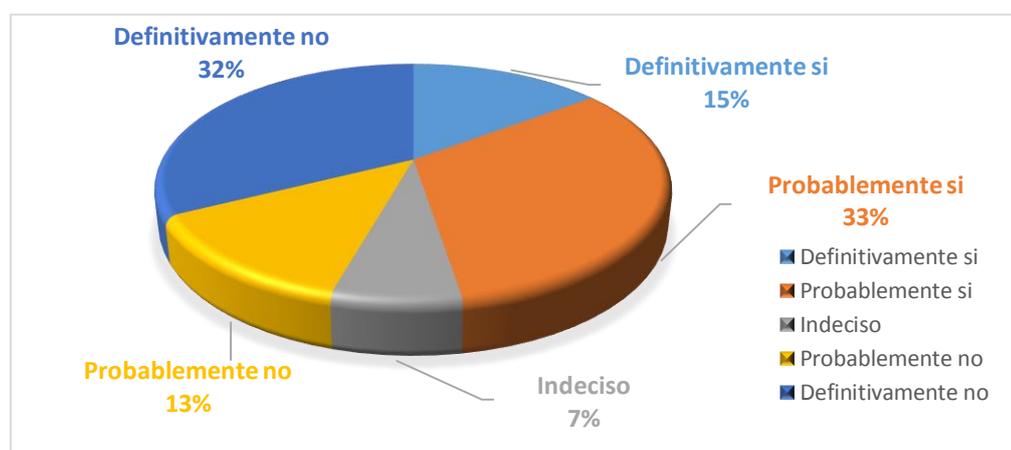
Del gráfico 5, evidencia un alto porcentaje en quienes indican que probablemente se crean zonas para equilibrar el crecimiento económico, es decir los conductores están conforme con la zonificación de la ciudad ya que los centros comerciales están cerca y les permite no salir del centro. A su vez son muy pocos manifestaron que indican que no se proyecta la creación de zonas en la periferia de la ciudad.

Tabla 6. En la ciudad de Huacho respetan los patrimonios culturales

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Definitivamente si	51	15	15	15
Probablemente si	114	33	33	48
Indeciso	24	7	7	55
Probablemente no	46	13	13	68
Definitivamente no	113	32	32	100
Total	348	100	100	

Fuente: *Íbidem*

De la tabla 6, se observa a los 348 choferes encuestados en la ciudad de Huacho; en su mayoría el 33% manifiesta que probablemente si se respetan los patrimonios culturales de la ciudad de Huacho frente a un 32% que manifiesta definitivamente no se respetan los patrimonios culturales en la ciudad de Huacho. De la misma manera el 15% definitivamente si se respetan los patrimonios culturales de la ciudad de Huacho, el 13% probablemente no se respetan los patrimonios culturales de la ciudad de Huacho y solo el 7% de la población se muestra indeciso o en duda.

Gráfico 6. En la ciudad de Huacho respetan los patrimonios culturales

Fuente: *Íbidem*

Del gráfico 6, evidencia un alto porcentaje quienes manifiestan que los ciudadanos hacen uso y conservan sus patrimonios culturales. De tal manera podemos decir que el espacio público es percibido como un actor principal en la sociedad y que dentro la ciudad de Huacho existe identidad cultural. Sin embargo, hay personas que observan lo contrario, por lo que se debe concientizar a la población para el cuidado de la ciudad.

Tabla 7. *Huacho ha crecido ordenadamente*

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Definitivamente si	74	21	21	21
Probablemente si	102	29	29	50
Indeciso	25	7	7	57
Probablemente no	58	17	17	74
Definitivamente no	89	26	26	100
Total	348	100	100	

Fuente: *Íbidem*

De la tabla 7, se observa a los 348 choferes encuestados en la ciudad de Huacho; en su mayoría el 29 % manifiesta probablemente si Huacho ha crecido ordenadamente frente a un 26% que manifiesta que definitivamente Huacho no ha crecido ordenadamente. De igual manera el 21% manifiesta que definitivamente Huacho si ha crecido ordenadamente, el 17% manifiesta que probablemente no ha crecido ordenadamente y el 7% de la población encuestada se muestra indeciso o con duda al responder si Huacho ha crecido ordenadamente.

Gráfico 7. *Huacho ha crecido ordenado*

Fuente: *Íbidem*

Del gráfico 7, evidencia un alto porcentaje de conductores con percepción que Huacho ha crecido ordenadamente, esto se debe a la existencia de grandes centros comerciales por lo que generan movimiento económico. Sin embargo, no solo la existencia de centros comerciales es desarrollo, la ciudad urbana es crecimiento, que se encuentre distribuida estratégicamente para beneficio de todos los ciudadanos.

Tabla 8. *En los últimos años ha mejorado el ordenamiento Urbano en la ciudad*

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Definitivamente si	15	4	4	4
Probablemente si	126	36	36	40
Indeciso	41	12	12	52
Probablemente no	47	14	14	66
Definitivamente no	119	34	34	100
Total	348	100	100	

Fuente: *Íbidem*

De la tabla 8, se observa a los 348 choferes encuestados en la ciudad de Huacho; en su mayoría el 36% manifiesta que probablemente si en los últimos años ha mejorado el ordenamiento Urbano en la ciudad frente a un 34% que manifiesta definitivamente no en los últimos años ha mejorado el ordenamiento Urbano en la ciudad. De la misma manera el 4% dice que definitivamente si en los últimos años ha mejorado el ordenamiento Urbano en la ciudad, el 14% dice que probablemente en los últimos años no ha mejorado el ordenamiento Urbano en la ciudad y el 12% de la población se muestra indeciso o duda que en los últimos años haya mejorado el ordenamiento Urbano en la ciudad.

Gráfico 8. *En los últimos años ha mejorado el ordenamiento Urbano en la Ciudad*

Fuente: *Íbidem*

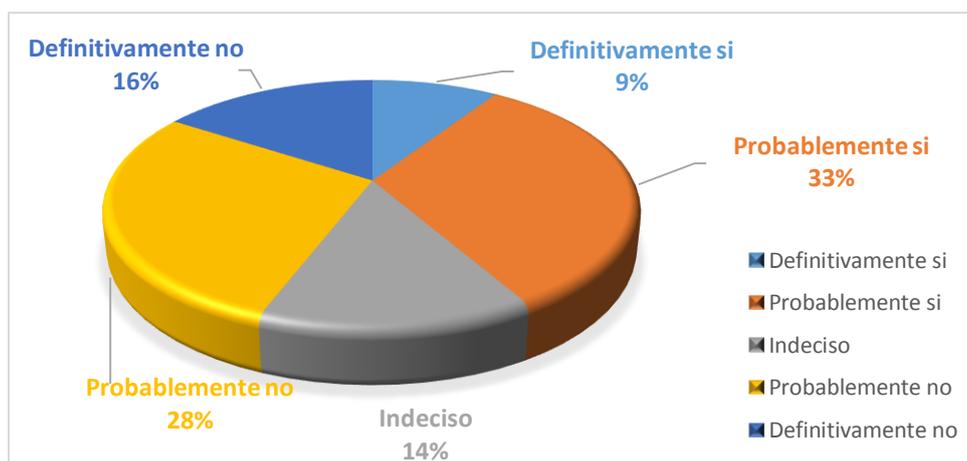
Del gráfico 8, evidencia un alto porcentaje en el que efectivamente Huacho ha mejorado en los últimos, esto se debe a que la ciudad se empieza a ver cada vez más urbana en el centro de Huacho sin embargo en Asentamientos Humanos aún hay carencia de servicios básicos.

Tabla 9. *Percibe que su ciudad ofrece oportunidades laborales*

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Definitivamente si	32	9	9	9
Probablemente si	113	33	33	42
Indeciso	49	14	14	56
Probablemente no	99	28	28	84
Definitivamente no	55	16	16	100
Total	348	100	100	

Fuente: *Íbidem*

De la tabla 9, se observa a los 348 choferes encuestados en la ciudad de Huacho; en su mayoría el 33% manifiesta que probablemente si hay oportunidades laborales en la ciudad frente a un 28% que manifiesta probablemente no hay oportunidades laborales en la ciudad. Con la misma importancia de los encuestados el 9% manifiesta que definitivamente si hay oportunidades laborales en la ciudad, el 16% manifiesta que definitivamente no hay oportunidades laborales, mientras que el 14% de los encuestados se muestra indeciso o con duda al responder sobre las oportunidades laborales en la ciudad.

Gráfico 9. *Percibe que su ciudad ofrece oportunidades laborales*

Fuente: *Íbidem*

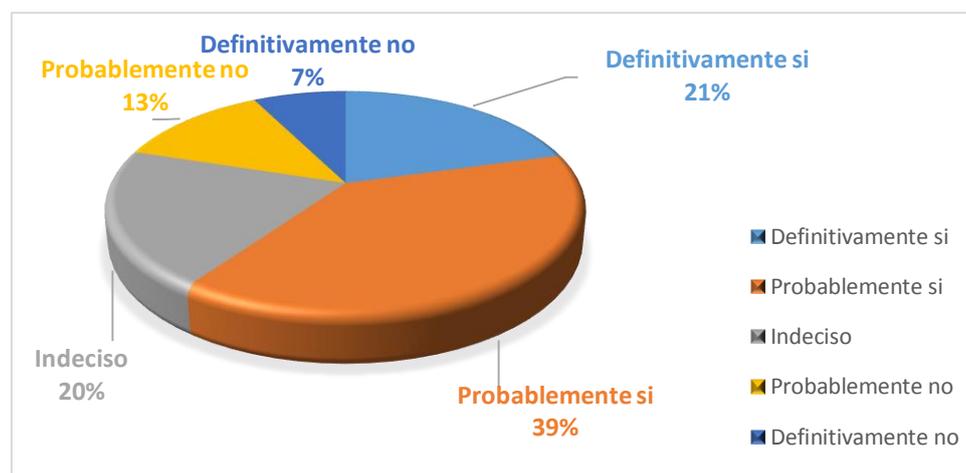
Del gráfico 9, evidencia un alto porcentaje en quienes perciben que la ciudad ofrece oportunidades laborales ya que Huacho es una ciudad monocéntrica donde el gobierno regional, las diferentes instituciones públicas y privadas, y el comercio generan oportunidades laborales en dicha ciudad.

Tabla 10. *Los grupos sociales participan en el desarrollo de la ciudad*

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Definitivamente si	72	21	21	21
Probablemente si	136	39	39	60
Indeciso	70	20	20	80
Probablemente no	44	13	13	93
Definitivamente no	26	7	7	100
Total	348	100	100	

Fuente: *Íbidem*

De la tabla 10, se observa a los 348 choferes encuestados en la ciudad de Huacho; en su mayoría el 39% de los encuestados manifiesta que probablemente si los grupos sociales participan en el desarrollo de la ciudad frente a un 7% que manifiesta probablemente los grupos sociales no participan en el desarrollo de la ciudad. Con la misma importancia el 21% manifiesta que definitivamente los grupos sociales si participan en el desarrollo de la ciudad, el 13% manifiesta que probablemente los grupos sociales no participan en el desarrollo de la ciudad y el 20% de los encuestados se muestra en duda sobre la participación de los grupos sociales.

Gráfico 10. *Los grupos sociales participaron en el desarrollo de la ciudad*

Fuente: *Íbidem*

Del gráfico 10, evidencia un alto porcentaje en quienes señalan probablemente si existe participación de grupos sociales, sin embargo, señalan que no hay mucha incidencia política por parte de los jóvenes que son los adultos quienes ocupan generalmente los espacios públicos y/o privados.

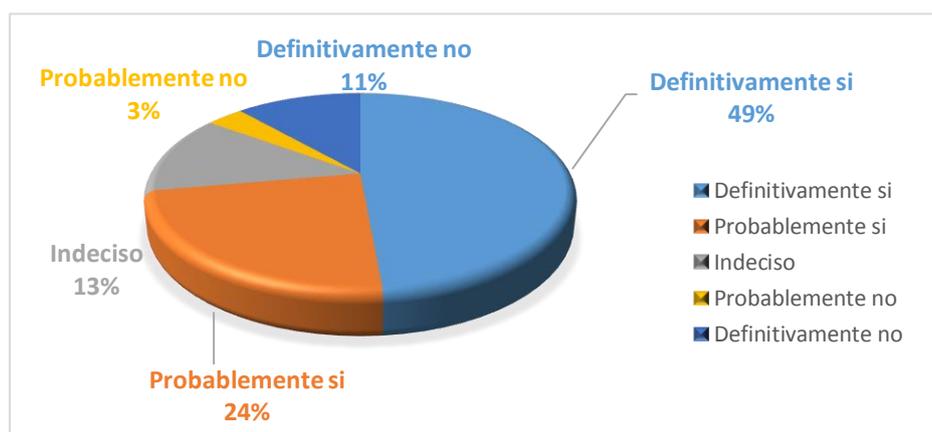
Tabla 11. Su empresa de transporte participó en la formulación del Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad de Huacho

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Definitivamente si	169	49	49	49
Probablemente si	82	24	24	73
Indeciso	45	13	13	86
Probablemente no	12	3	3	89
Definitivamente no	40	11	11	100
Total	348	100	100	

Fuente: *Íbidem*

De la tabla 11, se observa a los 348 choferes encuestados en la ciudad de Huacho; en su mayoría el 49 % señala que definitivamente si su empresa de transporte participó en la formulación del plan de desarrollo urbano de Huacho frente a un 11% que definitivamente su empresa de transporte no participó en la formulación del Plan de Desarrollo Urbano de Huacho. De igual manera el 24% manifiesta que probablemente su empresa de transporte si participó en la formulación del plan de desarrollo urbano de Huacho, el 3% manifiesta que probablemente su empresa de transporte no participó en la formulación del plan de desarrollo urbano de Huacho y el 13% de los encuestados se muestra indeciso o con duda.

Gráfico 11. Su empresa de transporte participó en la formulación del Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad de Huacho



Fuente: *Íbidem*

Del gráfico 11, evidencia un alto porcentaje en quienes manifiestan haber participado en la formulación del Plan de Desarrollo Urbano de Huacho, pero, que son los dirigentes quienes asisten a dichas reuniones y que luego se comunica en asamblea.

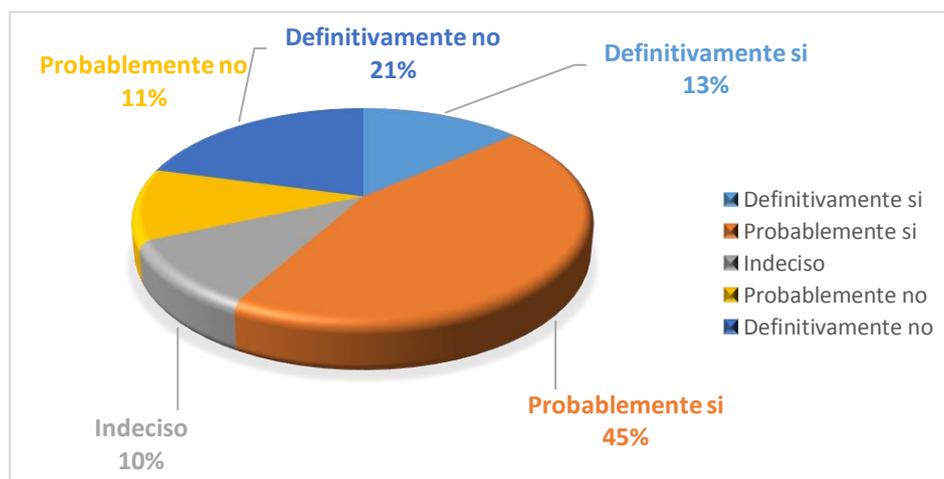
Tabla 12. Existe renovación del parque automotor para disminuir la contaminación ambiental

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Definitivamente si	47	13	13	13
Probablemente si	155	45	45	58
Indeciso	36	10	10	68
Probablemente no	38	11	11	79
Definitivamente no	72	21	21	100
Total	348	100	100	

Fuente: *Íbidem*

De la tabla 12, se observa a los 348 choferes encuestados en la ciudad de Huacho; en su mayoría el 45% afirma que probablemente si existe renovación del parque automotor para disminuir la contaminación ambiental frente a un 21% que definitivamente no hay renovación del parque automotor para disminuir la contaminación ambiental. De igual manera el 13% manifiesta que definitivamente si hay renovación del parque automotor para disminuir la contaminación ambiental, el 11% manifiesta que probablemente no hay renovación del parque automotor para disminuir la contaminación ambiental y el 10% de los encuestados se muestra indeciso o con duda.

Gráfico 12. Existe renovación del parque automotor para disminuir la contaminación ambiental



Fuente: *Íbidem*

Del gráfico 12, evidencia un alto porcentaje en quienes señalan probablemente si hay renovación del parque automotor, sin embargo, se aprecia lo contrario.

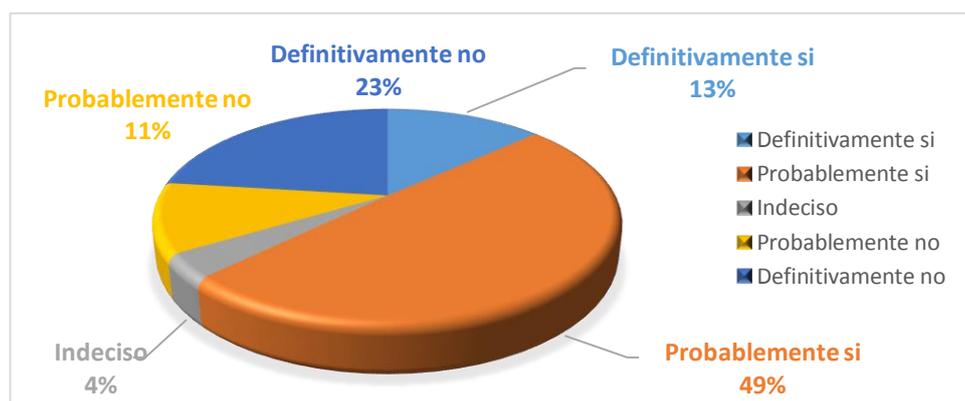
Tabla 13. Considera que la planificación (políticas, planes y programas) contribuye al desarrollo local

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Definitivamente si	46	13	13	13
Probablemente si	172	49	49	62
Indeciso	13	4	4	66
Probablemente no	37	11	11	77
Definitivamente no	80	23	23	100
Total	348	100	100	

Fuente: Íbidem

De la tabla 13, se observa a los 348 choferes encuestados en la ciudad de Huacho; en su mayoría el 49% afirma que probablemente si considera que la planificación contribuye al desarrollo local frente a un 23% que definitivamente no considera que la planificación contribuye al desarrollo local. Con la misma importancia cabe mencionar que el 13% manifiesta que definitivamente si considera que la planificación contribuye al desarrollo local, el 11% manifiesta que probablemente no considera que la planificación contribuye al desarrollo local y que solo el 4% de la población encuestada se muestra indeciso o con duda.

Gráfico 13. Considera que la planificación (política, planes y programas) contribuyen al desarrollo local



Fuente: Íbidem

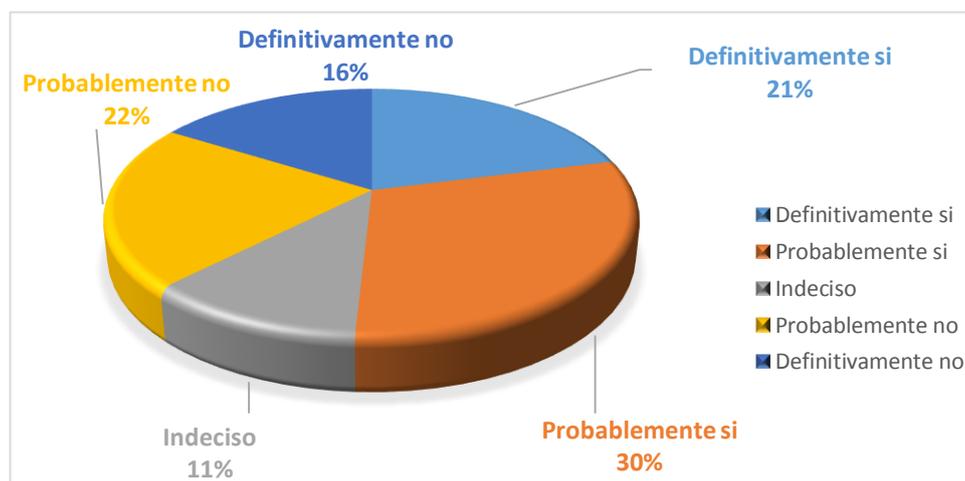
Del gráfico 13, evidencia un alto porcentaje en quienes consideran que probablemente si la planificación establecida por la Municipalidad de Huacho contribuye al desarrollo local, debido a algunas de inauguraciones pistas y veredas que aparte de beneficiar a la población también ayuda a una mejor circulación del parque automotor de la ciudad.

Tabla 14. *Considera adecuado la zonificación de la ciudad*

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Definitivamente si	73	21	21	21
Probablemente si	104	30	30	51
Indeciso	40	11	11	62
Probablemente no	75	22	22	84
Definitivamente no	56	16	16	100
Total	348	100	100	

Fuente: *Íbidem*

De la tabla 14, se observa a los 348 choferes encuestados en la ciudad de Huacho; en su mayoría el 30% manifiesta que probablemente si considera adecuado la zonificación de la ciudad frente a un 22% que manifiesta probablemente no considera adecuado la zonificación de la ciudad. De igual manera el 21% de los encuestados manifiesta que definitivamente si considera adecuado la zonificación de la ciudad, el 16% manifiesta que probablemente no considera adecuado la zonificación de la ciudad y el 11% de la población encuestada se muestra indeciso, con duda o se abstiene ante la respuesta.

Gráfico 14. *Considera adecuado la zonificación de la ciudad*

Fuente: *Íbidem*

Del gráfico 14, evidencia un alto porcentaje en quienes consideran adecuado la zonificación de la ciudad ya que el centro de Huacho es comercial, esto genera mayor movimiento de personas y en consecuencia deberán trasladarse, por lo que generará movilidad en transporte sobre todo en vehículos menores (mototaxis), mencionan también que vehículos de los conurbados cercanos circulan por el centro de Huacho.

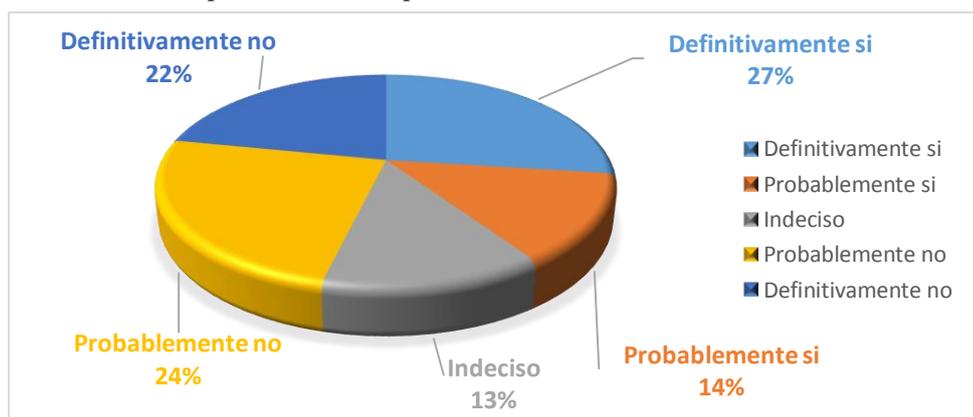
Tabla 15. Hay control adecuado por parte de la Municipalidad Provincial de Huacho a las empresas de transporte

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Definitivamente si	94	27	27	27
Probablemente si	47	14	14	41
Indeciso	46	13	13	54
Probablemente no	85	24	24	78
Definitivamente no	76	22	22	100
Total	348	100	100	

Fuente: Íbidem

De la tabla 15, se observa a los 348 choferes encuestados en la ciudad de Huacho; en su mayoría el 27% manifiesta que definitivamente si hay control adecuado por parte de la MPH a las empresas de transporte frente a un 22% que manifiesta definitivamente no hay control adecuado por parte de la MPH a las empresas de transporte. Con la misma importancia de los encuestados el 14% manifiesta que probablemente si hay control adecuado por parte de la MPH a las empresas de transporte, el 24% que manifiesta probablemente no hay control adecuado por parte de la MPH a las empresas de transporte y el 13% de la población encuestada se muestra indeciso, con duda.

Gráfico 15. Hay un control adecuado por parte de la Municipalidad Provincial de Huacho a las empresas de transporte



Fuente: Íbidem

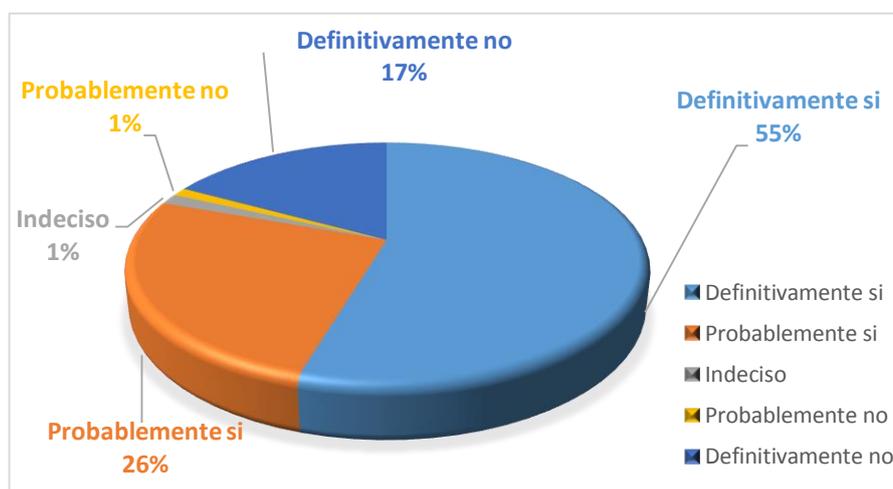
Del gráfico 15, evidencia un alto porcentaje en quienes señalan que, si hay control de la Municipalidad hacia las empresas de transporte, es considerable lo que aprecian los conductores, considerando que al circular las empresas les piden tener sus documentos en regla ya que así lo indica la MPH y PNP.

Tabla 16. *Considera que existen muchos vehículos en la ciudad*

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Definitivamente si	190	55	55	55
Probablemente si	90	26	26	81
Indeciso	5	1	1	82
Probablemente no	4	1	1	83
Definitivamente no	59	17	17	100
Total	348	100	100	

Fuente: *Íbidem*

De la tabla 16, se observa a los 348 choferes encuestados en la ciudad de Huacho; en su mayoría el 55% manifiesta que definitivamente si considera que existen muchos vehículos en la ciudad frente a un 17% que manifiesta definitivamente no considera que existen muchos vehículos en la ciudad. De la misma manera el 26% de los encuestados manifiesta que probablemente si considera que existen muchos vehículos en la ciudad, el 1% manifiesta que probablemente considera que existen muchos vehículos en la ciudad y solo el 1% porcentaje estadísticamente insignificante de la población encuestada se muestra indeciso.

Gráfico 16. *Considera que existen muchos vehículos en la ciudad*

Fuente: *Íbidem*

Del gráfico 16, evidencia un alto porcentaje en quienes manifiestan que existen muchos vehículos formales en la ciudad sin contar con los informales (con población infinita) y le sumamos los vehículos que entran de otros conurbados son aún mayor los que generan aglomerados en el tránsito vehicular.

Tabla 17. *Es frecuente el congestionamiento vehicular*

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Definitivamente si	223	64	64	64
Probablemente si	92	27	27	91
Indeciso	22	6	6	97
Probablemente no	7	2	2	99
Definitivamente no	4	1	1	100
Total	348	100	100	

Fuente: *Íbidem*

De la tabla 17, se observa a los 348 choferes encuestados en la ciudad de Huacho; en su mayoría el 64% manifiesta que definitivamente si es frecuente el congestionamiento vehicular frente a un 1% que manifiesta definitivamente no es frecuente el congestionamiento vehicular. De igual manera el 27% de los encuestados manifiesta que probablemente si es frecuente el congestionamiento vehicular, el 2% que manifiesta probablemente no es frecuente el congestionamiento vehicular y solo el 6% de la población se muestra indeciso o en duda.

Gráfico 17. *Es frecuente el congestionamiento vehicular*

Fuente: *Íbidem*

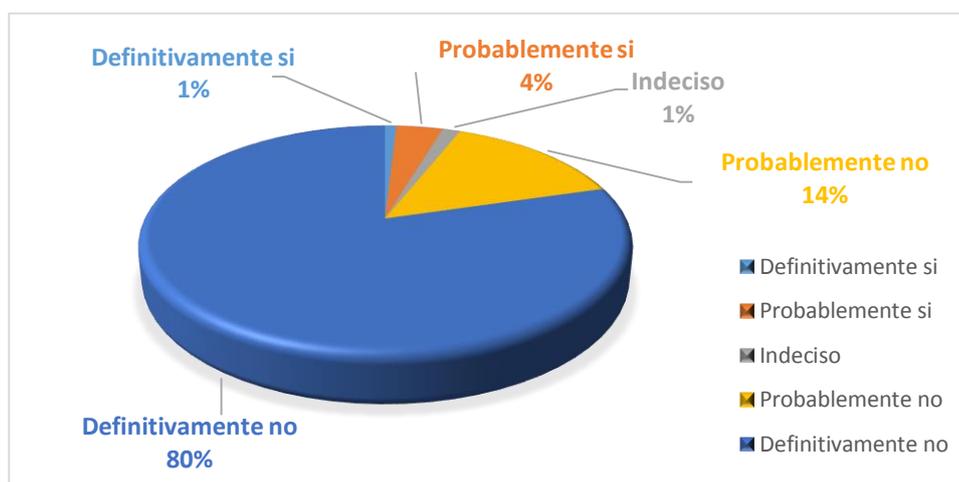
Del gráfico 17, evidencia un alto porcentaje en quienes afirman la existencia del congestionamiento vehicular y se ve relacionado con la tabla y gráfico 16 que nos muestra existencia del exceso de vehículos menores.

Tabla 18. *Deben existir más vehículos menores (moto taxis) en su ciudad*

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Definitivamente si	3	1	1	1
Probablemente si	13	4	4	5
Indeciso	5	1	1	6
Probablemente no	50	14	14	20
Definitivamente no	277	80	80	100
Total	348	100	100	

Fuente: *Íbidem*

De la tabla 18, se observa a los 348 choferes encuestados en la ciudad de Huacho; en su mayoría el 80% manifiesta que definitivamente no deben existir más vehículos menores en su ciudad frente a un 1% que manifiesta definitivamente si deben existir más vehículos menores en su ciudad. Con la misma importancia el 4% manifiesta que probablemente si deben existir más vehículos menores en su ciudad, el 14% que manifiesta probablemente no deben existir más vehículos menores en su ciudad y solo el 1% de la población se muestra indeciso o en duda.

Gráfico 18. *Considera que debe existir más vehículos menores (moto taxis) en su ciudad.*

Fuente: *Íbidem*

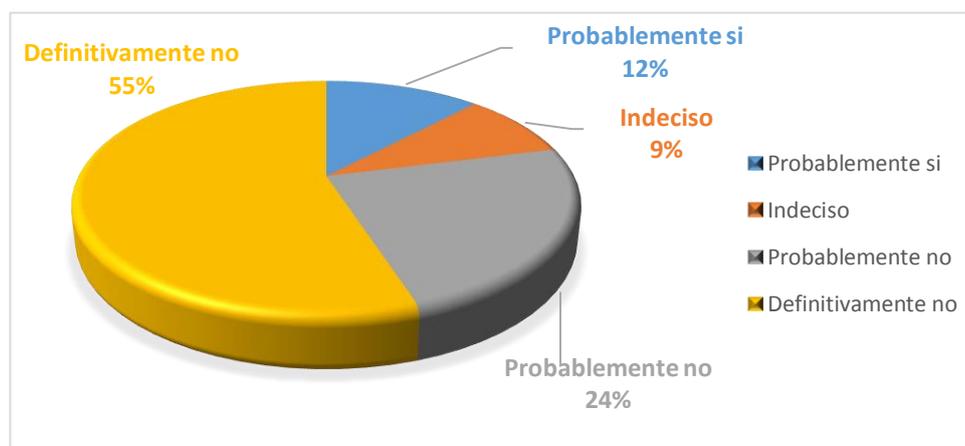
Del gráfico 18, evidencia un alto porcentaje de la población que rechaza se la incrementación de vehículos menores en la ciudad, puesto que generan caos vehicular y traen consigo accidentes, robos, entre otros.

Tabla 19. *Percibe Ud. alguna mejora en el transporte por parte de la MPH.*

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Probablemente si	43	12	12	12
Indeciso	31	9	9	21
Probablemente no	83	24	24	45
Definitivamente no	191	55	55	100
Total	348	100	100	

Fuente: Íbidem

De la tabla 19, se observa a los 348 choferes encuestados en la ciudad de Huacho; en su mayoría el 55% afirma que definitivamente no percibe alguna mejora en el transporte por parte de la MPH frente a un 12% que probablemente si percibe alguna mejora en el transporte por parte de la MPH. De la igual manera el 24% manifiesta que probablemente no hay percepción alguna mejora en el transporte por parte de la MPH y el 9% de la población se mantiene indeciso o en duda.

Gráfico 19. *Percibe Ud. alguna mejora en el transporte por parte de la MPH.*

Fuente: Íbidem

Del gráfico 19, evidencia un alto porcentaje en quienes perciben que no hay mejora en el transporte público por parte de la Municipalidad, sin embargo, en la tabla y gráfico 15 manifiestan que si ha control por parte de Municipalidad esto relativamente genera discrepancia y se debe a que muchas veces el control de las Municipalidades es formalidad mas no se tiene un plan regulador de todas las funciones que se deben cumplir para tener una ciudad ordenada.

Tabla 20. *Es adecuado las rutas de circulación.*

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Definitivamente si	125	36	36	36
Probablemente si	76	22	22	58
Indeciso	19	5	5	63
Probablemente no	27	8	8	71
Definitivamente no	101	29	29	100
Total	348	100	100	

Fuente: *Íbidem*

De la tabla 20, se observa a los 348 choferes encuestados en la ciudad de Huacho; en su mayoría el 36% manifiesta que definitivamente si son adecuadas las rutas de circulación frente a un 29% que manifiesta definitivamente no son adecuadas las rutas de circulación. De igual manera el 22% manifiesta que probablemente si son adecuadas las rutas de circulación, el 8% manifiesta que probablemente no son adecuadas las rutas de circulación y solo el 5% de la población encuestada se muestran indeciso con duda.

Gráfico 20. *Es adecuado las rutas de circulación.*

Fuente: *Íbidem*

Del gráfico 20, evidencia un alto porcentaje en quienes señalan adecuado las rutas de circulación, en cuanto a las combis es adecuada las rutas que tienen, los autos (colectivos) están de acuerdo con sus rutas y terminales de salida y llegada. Sin embargo, las mototaxis se no tienen tuta de circulación, no tienen terminales de entrada y salida, ellos pueden circular por toda la ciudad excepto por la plaza de armas.

Tabla 21. Existencia de Inseguridad ciudadana (robo) y vehicular (choque)

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Definitivamente si	264	76	76	76
Probablemente si	31	9	9	85
Indeciso	14	4	4	89
Probablemente no	26	7	7	96
Definitivamente no	13	4	4	100
Total	348	100	100	

Fuente: Íbidem

De la tabla 21, se observa a los 348 choferes encuestados en la ciudad de Huacho; en su mayoría el 76% manifiesta que definitivamente si existe inseguridad ciudadana y vehicular frente a un 4% que manifiesta que definitivamente no existe inseguridad ciudadana y vehicular. De igual importancia el 9% dice que probablemente si existe inseguridad ciudadana y vehicular, el 7% dice que probablemente no si existe inseguridad ciudadana y vehicular y solo un 4% de la población se muestra indeciso.

Gráfico 21. Existencia de Inseguridad ciudadana (robo) y vehicular (choque)

Fuente: Íbidem

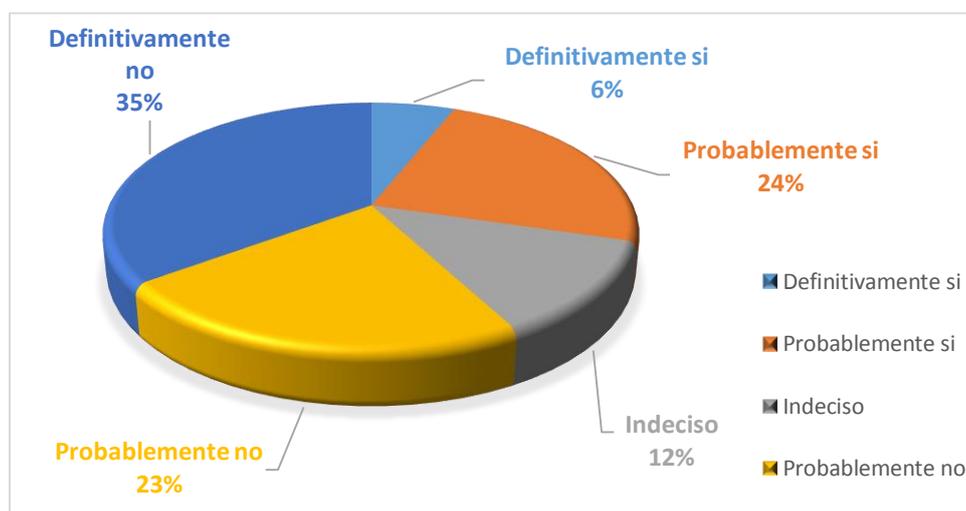
Del gráfico 21, evidencia un alto porcentaje en quienes afirman la existencia de inseguridad ciudadana y vehicular, los conductores que conforman el parque automotor han propiciado al menos una vez algún robo de pertenencia o de alguna parte de autos cuando los dejan estacionados en ciertos lugares de la ciudad, los choques son cada vez más frecuentes en los vehículos menores (mototaxis). Así como se señala en la tabla y gráfico 18, la existencia de muchos vehículos en la ciudad genera caos vehicular.

Tabla 22. *Las calles contribuyen a la mejora del tránsito.*

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Definitivamente si	21	6	6	6
Probablemente si	82	24	24	30
Indeciso	44	12	12	42
Probablemente no	79	23	23	65
Definitivamente no	122	35	35	100
Total	348	100	100	

Fuente: Íbidem

De la tabla 22, se observa a los 348 choferes encuestados en la ciudad de Huacho; en su mayoría el 35% manifiesta que definitivamente las calles no contribuyen a la mejora del tránsito frente al 6% que manifiesta definitivamente las calles si contribuyen a la mejora del tránsito. Así como también el 24% dice que probablemente las calles si contribuyen a la mejora del tránsito, el 23% dice que probablemente las calles no contribuyen a la mejora del tránsito y el 12% de la población se muestra indeciso o duda.

Gráfico 22. *Las calles contribuyen a la mejora del tránsito.*

Fuente: Íbidem

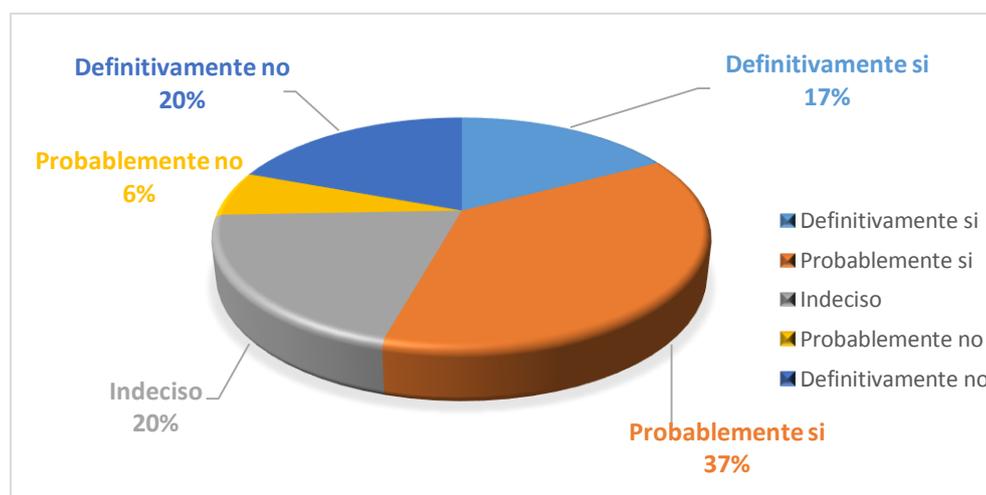
Del gráfico 22, evidencia un alto porcentaje en quienes manifiestan que la infraestructura vial no es adecuada; las calles no contribuyen a la mejora del tránsito, ya que las calles son angostas y no se puede circular con facilidad, manifiestan que hay ciertas obras malas (pistas) pues hay postes que no deberían estar en medio de las pistas (Av. Echenique).

Tabla 23. Los semáforos y señalizaciones facilitan la circulación vehicular.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Definitivamente si	60	17	17	17
Probablemente si	129	37	37	54
Indeciso	70	20	20	74
Probablemente no	22	6	6	80
Definitivamente no	67	20	20	100
Total	348	100	100	

Fuente: *Íbidem*

De la tabla 23, se observa a los 348 choferes encuestados en la ciudad de Huacho; en su mayoría el 37% manifiesta que probablemente si los semáforos y señalizaciones facilitan la circulación vehicular frente a un 20% que manifiesta definitivamente no los semáforos y señalizaciones facilitan la circulación vehicular. Así como también el 17% manifiesta que definitivamente si los semáforos y señalizaciones facilitan la circulación vehicular, el 6% manifiesta que probablemente no los semáforos y señalizaciones facilitan la circulación vehicular y un porcentaje considerable el 20% de la población se muestra indeciso o duda frente a si los semáforos y señalizaciones facilitan la circulación vehicular.

Gráfico 23. Los semáforos y señalizaciones facilitan la circulación vehicular.

Fuente: *Íbidem*

Del gráfico 23, evidencia un alto porcentaje en quienes indican que poco ayudan los semáforos y señalizaciones, si hubiera carencia de infraestructura vial seria caótico el tránsito vehicular.

Tabla 24. *Ud. porta todos los documentos que deben tener los conductores.*

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Definitivamente si	334	96	96	96
Probablemente si	3	1	1	97
Probablemente no	10	3	3	100
Total	348	100	100	

Fuente: *Íbidem*

De la tabla 24, se observa a los 348 choferes encuestados en la ciudad de Huacho; en su mayoría el 96% manifiesta que definitivamente si los conductores portan todos sus documentos frente a un 3% que manifiesta que probablemente los conductores no portan todos sus documentos. Solo un 1% de la población manifiesta que probablemente los conductores si portan todos sus documentos.

Gráfico 24. *Ud. porta todos los documentos que deben tener los conductores.*

Fuente: *Íbidem*

Del gráfico 24, evidencia un alto porcentaje determinante de conductores que afirman portar con todos los documentos, esto es debido a que la encuesta ha sido aplicada a los conductores que pertenecen a una empresa formal y para que transiten por la ciudad deben tener sus documentos en regla. Señalan que, serían los informales quienes no tienen sus documentos en regla y peor aún ni siquiera los tienen.

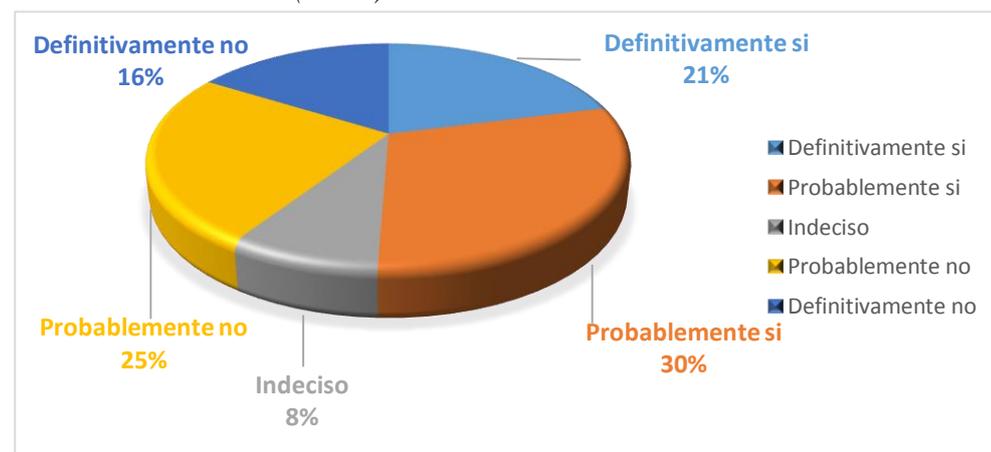
Tabla 25. Son pertinentes y justas las normas establecidas por el Ministerio de Transporte (MT), la Policía Nacional del Perú (PNP) y la Municipalidad Provincial de Huacho (MPH).

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Definitivamente si	73	21	21	21
Probablemente si	103	30	30	51
Indeciso	30	8	8	59
Probablemente no	86	25	25	84
Definitivamente no	56	16	16	100
Total	348	100	100	

Fuente: *Íbidem*

De la tabla 25, se observa a los 348 choferes encuestados en la ciudad de Huacho; en su mayoría el 30% manifiesta que probablemente si son pertinentes y justas las normas establecidas por el MT, PNP y MPH. Frente a un 25% que manifiesta probablemente no son pertinentes y justas las normas establecidas por el MT, PNP y MPH. De igual manera el 21% manifiesta que definitivamente si son pertinentes y justas las normas establecidas por el MT, PNP y MPH, el 16% dice que definitivamente no son pertinentes y justas las normas establecidas por el MT, PNP y MPH. Mientras que el 8% de la población se muestra indeciso o duda frente.

Gráfico 25. Son pertinentes y justas las normas establecidas por el Ministerio de Transporte (MT), la Policía Nacional del Perú (PNP) y la Municipalidad Provincial de Huacho (MPH)



Fuente: *Íbidem*

Del gráfico 25, evidencia un porcentaje relativo en quienes indican que son pertinentes y justas las normas establecidas, sin embargo, existe una población que perciben las normas como coimas hacia ellos, es por ello el rechazo de las normas.

Tabla 26. *Respeto las normas establecidas por el Ministerio de Transporte*

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Definitivamente si	266	77	77	77
Probablemente si	70	20	20	97
Indeciso	4	1	1	98
Probablemente no	8	2	2	100
Total	348	100	100	

Fuente: *Íbidem*

De la tabla 26, se observa a los 348 choferes encuestados en la ciudad de Huacho; en su mayoría el 77% manifiesta que definitivamente si se respetan normas las establecidas por el Ministerio de Transporte frente a un 2% que manifiestan probablemente no respeta normas las establecidas por el Ministerio de Transporte. De la misma manera el 20% manifiesta que probablemente si respetan las normas establecidas por el Ministerio de Transporte y solo un 1% de la población se muestra indeciso o duda frente a que se respeten las normas establecidas por el Ministerio de Transporte.

Gráfico 26. *Se respeta normas establecidas por el Ministerio de Transporte.*

Fuente: *Íbidem*

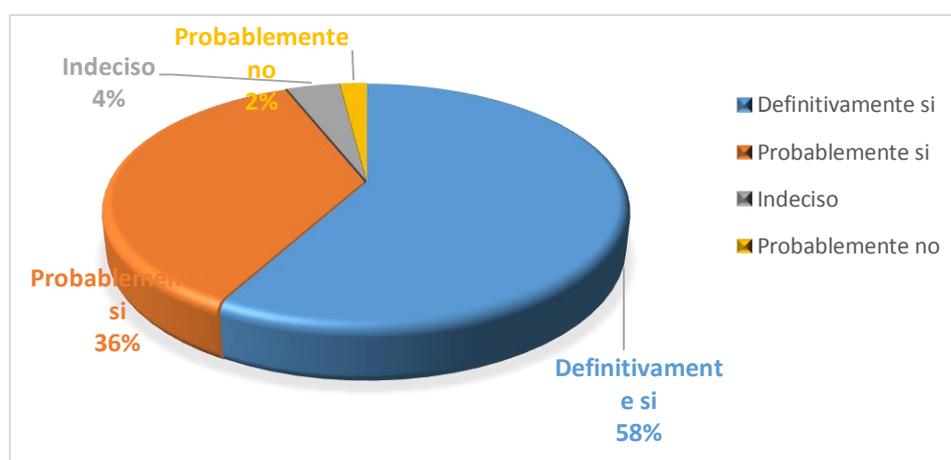
Del gráfico 26, evidencia un alto porcentaje en quienes indican que si respetan las normas establecidas por el Ministerio de Transporte. Cabe señalar que algunos conductores saben de normas y leyes, que el conductor y transportista debe cumplir durante su día jornal.

Tabla 27. *Considera que brinda buen servicio a los usuarios*

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Definitivamente si	199	58	58	58
Probablemente si	124	36	36	94
Indeciso	14	4	4	98
Probablemente no	9	2	2	100
Total	348	100	100	

Fuente: *Íbidem*

De la tabla 27, se observa a los 348 choferes encuestados en la ciudad de Huacho; en su mayoría el 58% manifiesta que definitivamente si considera que brinda buen servicio a los usuarios frente a un 2% que manifiesta que probablemente no brinda buen servicio a los usuarios. De la misma manera el 36% de los encuestados manifiesta que probablemente si brinda buen servicio a los usuarios y solo un 4% de la población señala que se muestra indeciso.

Gráfico 27. *Considera que brinda buen servicio a los usuarios*

Fuente: *Íbidem*

Del gráfico 27, evidencia un alto porcentaje en quienes indican que brindan un buen servicio a los usuarios del transporte, sin embargo, existe una población mínima casi insignificante que manifiesta lo contrario esto se debe a que muchas veces los usuarios sin una educación vial exigen rapidez, pasar por alto algunas señalizaciones, semáforos, costo de pasaje he ahí la iniciativa de intercambio de palabras entre el chofer y el usuario al transporte.

4.2. Prueba de Hipótesis

4.2.1. Hipótesis General

Hipótesis planteada: El Plan de ordenamiento urbano se relaciona significativamente con el transporte público en la ciudad conurbada de Huacho.

Resultado: En la prueba estadística se obtuvo p-valor de $.001 < .05$, la cual se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternativa que existe relación entre ambas variables. En tal sentido se determina que existe relación entre el plan de ordenamiento urbano con en el ordenamiento del transporte público. A pesar que existe un plan de desarrollo urbano, se puede apreciar que para la mayoría de los encuestados (61% indica que el PDU definitivamente no contribuye al ordenamiento de las calles) no es adecuado el plan de desarrollo urbano, la cual se relaciona con la alta percepción (55% señala que no existe un adecuado ordenamiento de las calles del transporte público) de desorden del transporte público, esta percepción negativa se debe porque los choferes observan a diario que (sistema vial) en las calles de la ciudad conurbada de Huacho no se da un buen desplazamiento del transporte público.

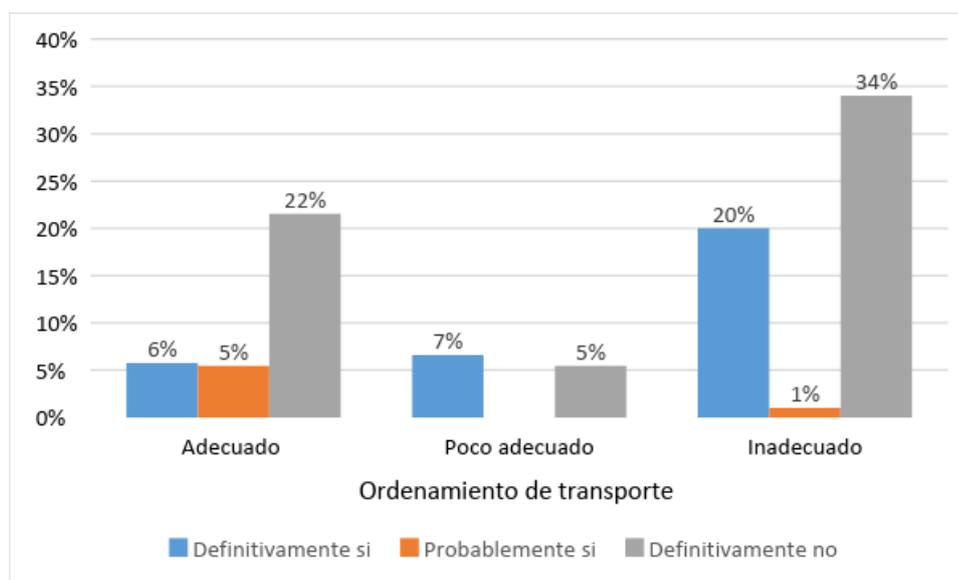
Tabla 28. *Tabla de doble entrada. Relación entre el Plan de ordenamiento urbano y el transporte público en la ciudad conurbada de Huacho.*

			Transporte Público							
			Adecuado		Poco adecuado		Inadecuado		Total	
El Plan de ordenamiento Urbano contribuye en el ordenamiento	Definitivamente si		20	6%	23	7%	71	20%	114	33%
	Probablemente si		19	5%	0	0%	2	1%	21	6%
	Definitivamente no		75	22%	19	5%	119	34%	213	61%
	Total		136	33%	42	12%	192	55%	348	100%

Fuente: Encuesta realizada por la investigadora a los conductores de transporte público en la ciudad conurbada de Huacho – 2018. (Ver gráfico 28)

En la tabla 01 se observa que de un total de 348 conductores encuestados, 61% (213) indica que definitivamente el plan de desarrollo urbano no contribuye al ordenamiento y, 55% (192) indica que definitivamente no es adecuado el transporte público; así mismo, al cruzar las variables se puede apreciar que la mayor frecuencia es 34% (119) se da en quienes dicen que definitivamente no es adecuado el plan de desarrollo urbano y que por consiguiente las calles no contribuyen a la mejora del tránsito vehicular. Por el contrario 6% (20) indica que definitivamente si el plan de desarrollo urbano contribuye a un adecuado ordenamiento del transporte público vehicular.

Gráfico 28. Relación porcentual de plan de ordenamiento urbano y transporte publico



Fuente: Realizado por la investigadora a los conductores de transporte público en la ciudad conurbada de Huacho – 2018. (Ver tabla 29)

Procedimiento sistemático para la prueba de hipótesis

1. Planteamiento de la hipótesis estadística

- Hipótesis Nula $H_0: p > 0.05 \Rightarrow$ acepta & $p \leq 0.05 \Rightarrow$ se rechaza

El Plan de ordenamiento urbano y el transporte público en la ciudad conurbada de Huacho, son independientes; es decir, no tienen relación.

➤ Hipótesis Alternativa H_1 : $p \leq 0.05 \Rightarrow$ acepta & $p. > 0.05 \Rightarrow$ se rechaza

Existe relación significativa entre el Plan de ordenamiento urbano y el transporte público en la ciudad conurbada de Huacho.

2. Selección del nivel de significación y de zona crítica

➤ Nivel de significancia: $\alpha = 0.05$

➤ Nivel de confianza: 95%

3. Determinación del modelo estadístico

El estadístico de prueba: chi cuadrado

Tabla 29. *Correlación de plan de ordenamiento urbano y el transporte público*

Chi-cuadrado de Pearson	
Valor	18.691
G1	4
Sig. asintótica (2 caras)	.001
N de casos válidos	348

Tal como se aprecia el análisis de chi cuadrado se halló un p-valor de 0.001 < 0.05, en tanto se toma la decisión es rechazar la hipótesis H_0 , asumiendo que hay indicios suficientes para determinar que existe relación entre las variables, es decir al multiplicar el r por 100, se determina que una inadecuada implementación del plan de ordenamiento urbano explica en un 53% la situación del transporte público en la ciudad de Huacho.

4.2.2. Hipótesis Específicas

Primera hipótesis específica:

He1: El parque automotor se relaciona directamente con el plan de ordenamiento urbano de la ciudad conurbada de Huacho.

Resultado: En el resultado de la prueba estadística se obtuvo p-valor de .009 < .05, la cual se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternativa que existe relación entre ambas variables. En tal sentido se determina que existe relación entre el plan de ordenamiento urbano con el parque automotor. A pesar que existe un plan de desarrollo urbano, los encuestados señalan (61%) que el POU definitivamente no contribuye en el ordenamiento y consecuentemente (60%) indican que el parque automotor es malo, esto se debe porque las autoridades no cuentan con medidas adecuadas para la regulación del parque automotor, además de la existencia de una considerable cantidad de mototaxis informales, ocasionado por la falta de rutas de transporte que articulen a los lugares principales de la ciudad conurbada de Huacho y por el incremento de la población y su necesidad de transportarse.

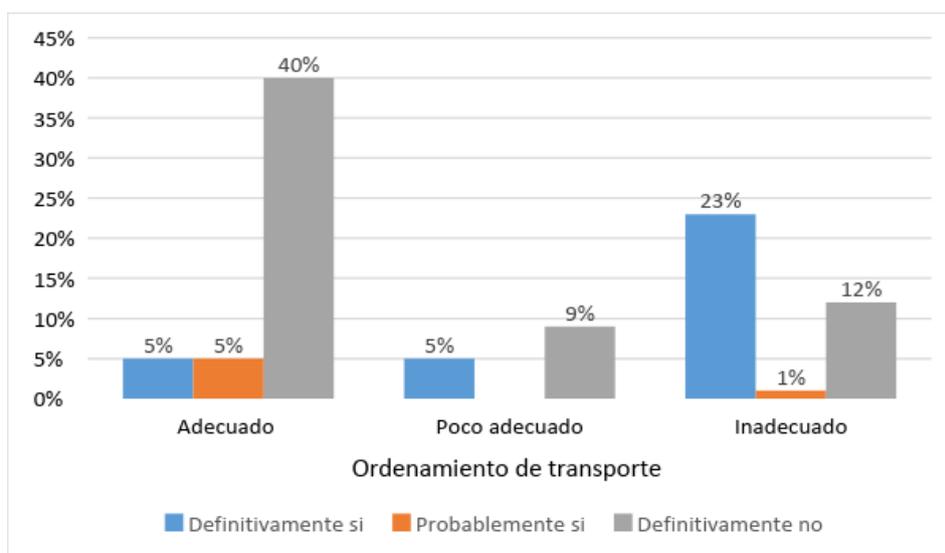
Tabla 30. *Tabla de doble entrada. Relación entre Huacho ha crecido ordenadamente y parque automotor.*

		Parque Automotor				Total			
		Bueno	Regular	Malo	Total				
El Plan de Desarrollo Urbano contribuye en el ordenamiento	Definitivamente si	70	20%	17	5%	28	8%	115	33%
	Probablemente si	18	5%	0	0%	2	1%	20	6%
	Definitivamente no	18	5%	17	5%	178	51%	213	61%
Total		106	30%	34	10%	208	60%	348	100%

Fuente: *Íbidem*

En la tabla 30 se observa que, de un total de 348 choferes encuestados, 61% (213) indica que definitivamente el plan de desarrollo urbano no contribuye al ordenamiento y, 60% (208) califica como malo al parque automotor de la ciudad; así mismo, al cruzar las variables se puede apreciar que la mayor frecuencia es 51% (178) se da en quienes señalan que el PDU definitivamente no contribuye al ordenamiento y en consecuencia el congestionamiento vehicular cada vez, es más frecuente. Por el contrario 20% (70) indica que definitivamente si el plan de desarrollo urbano contribuye a un adecuado ordenamiento y que es bueno el parque automotor de la ciudad.

Gráfico 29. Relación porcentual entre el plan de ordenamiento urbano y el parque automotor



Fuente: Ibidem

Procedimiento sistemático para la prueba de hipótesis

1. Planteamiento de la hipótesis estadística

- Hipótesis Nula H_0 : $p > 0.05 \Rightarrow$ acepta & $p \leq 0.05 \Rightarrow$ se rechaza

El Plan de ordenamiento urbano y el parque automotor de la ciudad conurbada de Huacho, son independiente; es decir, no tienen relación.

- Hipótesis Alternativa H_i : $p \leq 0.05 \Rightarrow$ acepta & $p > 0.05 \Rightarrow$ se rechaza

Existe relación significativa entre el Plan de ordenamiento urbano y el Parque automotor en la ciudad conurbada de Huacho.

2. Selección del nivel de significación y de zona crítica

➤ Nivel de significancia: $\alpha = 0.05$

➤ Nivel de confianza: 95%

3. Determinación del modelo estadístico

El estadístico de prueba: chi cuadrado

Tabla 31. Correlación de plan de ordenamiento urbano y el transporte público

Chi-cuadrado de Pearson	
Valor	20.525
Gl	4
Sig. asintótica (2 caras)	.009
N de casos válidos	348

Tal como se aprecia el análisis de chi cuadrado se halló un p-valor de 0.009 < 0.05, en tanto se toma la decisión es rechazar la hipótesis H0, asumiendo que hay indicios suficientes para determinar que existe relación entre las variables, es decir al multiplicar el r por 100, se determina que una inadecuada implementación el plan de ordenamiento urbano explica en un 57% la situación del parque automotor en la ciudad de Huacho.

Segunda hipótesis específica

He2: La infraestructura vial y de transporte se relaciona directamente con el plan de ordenamiento urbano de la ciudad conurbada de Huacho.

Resultado: se comprobó que existe relación entre ambas variables del cual se obtuvo $p=0.02 < .05$ la cual se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternativa que existe relación entre ambas variables, estableciendo una relación directa y buena. De esta manera se comprueba que el plan de ordenamiento urbano está relacionado con la infraestructura vial. Donde la mayoría de los encuestados (61% indica que el PDU definitivamente no contribuye al ordenamiento de las calles) señalan que es inadecuado el plan de desarrollo urbano y está relacionado a la alta percepción de desorden del transporte público (54% señala que es inadecuado la infraestructura vial). Esta percepción negativa se debe a que no existe ordenamiento del vehículo menor (mototaxis), hay inseguridad ciudadana (robos) – vehicular (choques) y las señalizaciones (semáforos) poco ayudan a la circulación vehicular.

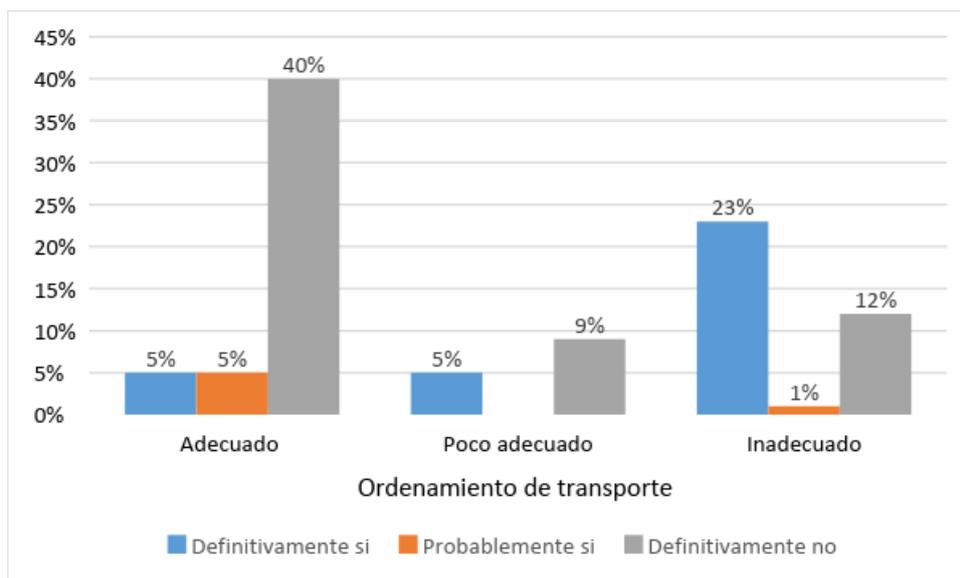
Tabla 32. *Tabla de doble entrada. Relación entre el Plan de ordenamiento urbano y la infraestructura vial de la ciudad conurbada de Huacho.*

		Infraestructura Vial							
		Inadecuado		Poco adecuado		Adecuado		Total	
El Plan de Desarrollo Urbano contribuye en el ordenamiento	Definitivamente si	20	6%	17	5%	78	22%	115	33%
	Probablemente si	19	5%	0	0%	2	1%	21	6%
	Definitivamente no	150	43%	32	9%	30	9%	212	61%
	Total	189	54%	49	14%	110	32%	348	100%

Fuente: Íbidem

En la tabla 32 se observa que, de un total de 348 choferes encuestados, 61% (212) indica que definitivamente el plan de desarrollo urbano no contribuye al ordenamiento y, 54% (189) indica que es inadecuado la infraestructura vial; así mismo, al cruzar las variables se puede apreciar que la mayor frecuencia es 43% (150) se da en quienes señalan que el PDU definitivamente no contribuye al ordenamiento y consecuentemente existe una inadecuada infraestructura vial. Por el contrario 22% (78) indica que definitivamente el plan de desarrollo urbano si contribuye a un adecuado ordenamiento y que existe una adecuada infraestructura vial.

Gráfico 30. Relación porcentual de plan de ordenamiento urbano e infraestructura vial



Fuente: Ibidem

Procedimiento sistemático para la prueba de hipótesis

1. Planteamiento de la hipótesis estadística

- Hipótesis Nula H_0 : $p > 0.05 \Rightarrow$ acepta & $p \leq 0.05 \Rightarrow$ se rechaza

El Plan de ordenamiento urbano y la infraestructura vial de la ciudad conurbada de Huacho, son independientes; es decir, no tienen relación.

- Hipótesis Alternativa H_i : $p \leq 0.05 \Rightarrow$ acepta & $p > 0.05 \Rightarrow$ se rechaza

Existe relación significativa entre el Plan de ordenamiento urbano y la infraestructura vial en la ciudad conurbada de Huacho.

2. Selección del nivel de significación y de zona crítica

- Nivel de significancia: $\alpha = 0.05$

- Nivel de confianza: 95%

3. Determinación del modelo estadístico

El estadístico de prueba: chi cuadrado

Tabla 33. Correlación de plan de ordenamiento urbano e infraestructura vial

Chi-cuadrado de Pearson	
Valor	16.651
Gl	4
Sig. asintótica (2 caras)	.002
N de casos válidos	348

Tal como se aprecia el análisis de chi cuadrado se halló un p-valor de 0.002 < 0.05, en tanto se toma la decisión es rechazar la hipótesis H0, asumiendo que hay indicios suficientes para determinar que existe relación entre las variables. Es decir, al multiplicar el r por 100, se determina que el plan de ordenamiento urbano explica en un 67% la situación de la infraestructura vial en la ciudad de Huacho.

Tercera Hipótesis específica

He3: Las políticas de transporte público se relacionan directamente con el plan de ordenamiento urbano de la ciudad conurbada de Huacho.

Resultado: de la prueba estadística se obtuvo p-valor de .003 < .05, la cual se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternativa que existe relación entre ambas variables. En tal sentido se determina que existe relación entre el plan de ordenamiento urbano con la política de transporte. Tal como se han indicado en los anteriores resultados (61% indica que el PDU definitivamente no contribuye al ordenamiento de las calles) sobre el plan de desarrollo urbano, esta se relaciona con la política de transporte público (50% señala que las políticas de transporte son justas y adecuadas). Los encuestados que pertenecen a las empresas de transporte indican que, a pesar de contar con todos los documentos en regla, cuando cometen algún tipo de infracción leve reciben sanciones drásticas.

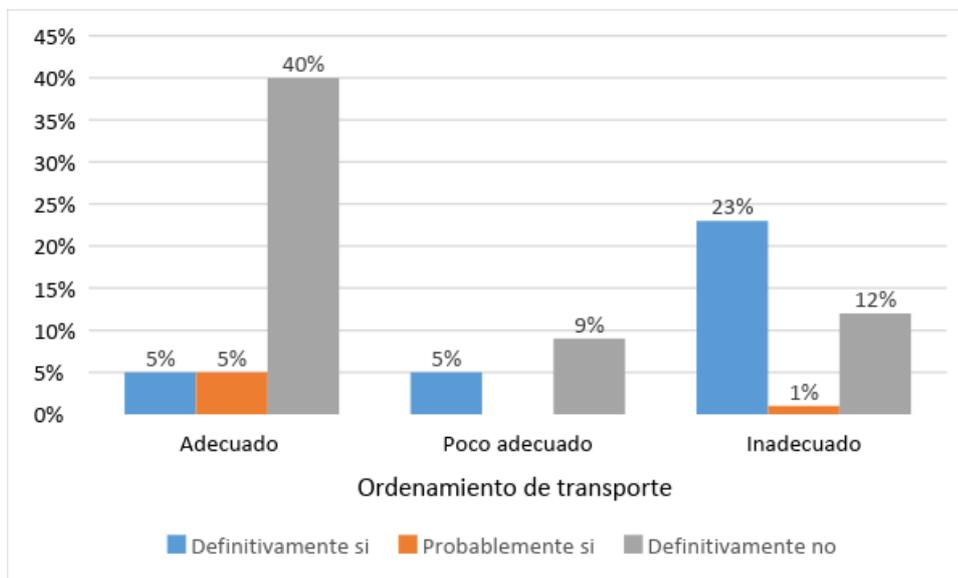
Tabla 34. *Tabla de doble entrada. Relación entre el Huacho ha crecido ordenadamente y las políticas de transporte.*

		Las políticas de Transporte							
		Adecuado		Poco adecuado		Inadecuado		Total	
El Plan de Desarrollo Urbano contribuye en el ordenamiento	Definitivamente si	18	5%	17	5%	80	23%	115	33%
	Probablemente si	19	5%	0	0%	3	1%	22	6%
	Definitivamente no	138	40%	30	9%	43	12%	211	61%
	Total	175	50%	47	14%	126	36%	348	100%

Fuente: Ídem

En la tabla 01 se observa que de un total de 348 choferes encuestados, 61% (211) indica que definitivamente el plan de desarrollo urbano no contribuye al ordenamiento y, 50% (175) señala que las políticas de transporte son adecuadas y contribuyen a mejorar el tránsito; así mismo, al cruzar las variables se puede apreciar que la mayor frecuencia es 40% (138) se da en quienes señalan que definitivamente no contribuye el PDU y a pesar de ello la mitad de los encuestados consideran adecuado las políticas de transporte. Por el contrario 23% (80) indica que definitivamente el plan de desarrollo urbano sí contribuye a un adecuado ordenamiento y que es inadecuado las políticas de transporte.

Gráfico 31. Relación porcentual entre plan de ordenamiento urbano y políticas de transporte.



Fuente: Idem

Procedimiento sistemático para la prueba de hipótesis

1. Planteamiento de la hipótesis estadística

- Hipótesis Nula H_0 : $p > 0.05 \Rightarrow$ acepta & $p \leq 0.05 \Rightarrow$ se rechaza

El Plan de ordenamiento urbano y la política de transporte de la ciudad conurbada de Huacho, son independientes; es decir, no tienen relación.

- Hipótesis Alternativa H_i : $p \leq 0.05 \Rightarrow$ acepta & $p > 0.05 \Rightarrow$ se rechaza

Existe relación significativa entre El Plan de ordenamiento urbano y la política de transporte en la ciudad conurbada de Huacho.

2. Selección del nivel de significación y de zona crítica

- Nivel de significancia: $\alpha = 0.05$

- Nivel de confianza: 95%

3. Determinación del modelo estadístico

El estadístico de prueba: chi cuadrado

Tabla 35. *Correlación de plan de ordenamiento urbano y el transporte publico*

Chi-cuadrado de Pearson	
Valor	9.015
Gl	4
Sig. asintótica (2 caras)	.003
N de casos válidos	348

El resultado del análisis de chi cuadrado se halló un p-valor de $0.003 < 0.05$, en tanto se toma la decisión es rechazar la hipótesis H_0 , asumiendo que hay indicios suficientes para determinar que existe relación entre las variables; es decir al multiplicar el r por 100, se determina que el plan de ordenamiento urbano explica en un 69% la situación de la política de transporte en la ciudad de Huacho.

Capítulo V

DISCUSIÓN, CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIÓN

5.1 Discusión

5.1.1 De la hipótesis general

A partir de los hallazgos encontrados se acepta la hipótesis general planteada en la investigación, donde establece relación directa entre el Plan de Ordenamiento Urbano y el transporte público en la ciudad conurbada de Huacho. El resultado demuestra que en la ciudad de Huacho existe un sistema de transporte poco eficiente, ya que un alto porcentaje de los conductores encuestados, (mototaxis, autos y combis) señala que la manera como está ordenada el transporte público no les permite realizar un adecuado desplazamiento en la ciudad, por tal sentido los encuestados consideran que el Plan de Desarrollo Urbano es inadecuado.

De esta manera, se concluye que la existencia de un plan de desarrollo urbano no garantiza un adecuado ordenamiento del sistema vehicular, ya que el problema se puede visualizar en la deficiencia de infraestructura vial, la informalidad vehicular y peatonal; la cual limita el traslado eficiente de las personas, sobre todo de aquellas que viven en la periferia de la ciudad, ya que gran parte del sistema vial de Huacho se han establecido de manera inadecuada como consecuencia del desordenado crecimiento de la población acentuada en las zonas marginales de la ciudad. Tal problema se puede visualizar en diversos estudios, como lo señala (Huerta Nava, 2015) en su estudio sobre la Necesidad de Movilidad Urbana Derivadas del

Desarrollo Habitacional y la Fragmentación Urbana, que concluye “...que la ocupación del territorio crece en periféricos debido a las necesidades de vivienda y al trasladarse al centro de la ciudad la cual establece un mecanismo de movilidad urbana”.

5.1.2. De la primera hipótesis específica

A partir de los hallazgos encontrados se acepta la primera hipótesis específica planteada en la investigación, donde establece relación directa entre el Plan de Ordenamiento Urbano y el parque automotor de la ciudad conurbada de Huacho. En tal sentido a pesar que existe un plan de desarrollo urbano, se puede indicar que éste no contribuye a disminuir el congestionamiento vehicular (59% señala que es frecuente congestionamiento vehicular.), esto se debe porque las autoridades no cuentan con medidas adecuadas para la regulación del parque automotor, además de la existencia de una considerable cantidad de mototaxis informales (72% indica que el congestionamiento es ocasionado por la abundancia de mototaxis informales), ocasionado por la falta de rutas de transporte que articulen a los lugares principales de la ciudad conurbado de Huacho y por el incremento de la población y su necesidad de transportarse. Este resultado coincide con el estudio realizado por Moreno (2012) sobre el Transporte y Movilidad Urbana en el Ordenamiento Territorial, la cual concluye que, “el concepto de movilidad se utiliza de manera errónea dentro de la planeación del municipio, especialmente en el tema de las infraestructuras y las políticas ambientales que traza el Plan de Ordenamiento Territorial”.

En tal sentido, en la encuesta realizada se aprecia que las personas indican que la ciudad de Huacho no ha crecido ordenadamente y como consecuencia hay

existencia de congestión vehicular. De esta manera se evidencia que el gobierno local dentro de sus competencias es el encargado de regular el parque automotor sin embargo no lo cumple eficientemente, la responsabilidad recae sobre los gobiernos regionales y locales. En nuestro país las ciudades no son planificadas y en consecuencia el crecimiento desordenado de la ciudad ocasiona el congestiónamiento del parque automotor, donde la demanda de la población afecta e impide que la oferta del transporte brinde un servicio adecuado ya que no todos los vehículos que conforman el parque automotor regulados por la municipalidad.

5.1.3. De la segunda hipótesis específica

A partir de los hallazgos encontrados se acepta la segunda hipótesis específica planteada en la investigación, donde establece relación directa entre el Plan de Ordenamiento Urbano y la infraestructura vial de la ciudad conurbada de Huacho. Se pudo comprobar que es inadecuado el plan de transporte público, ya que hay un alto porcentaje de conductores encuestados que indican que es inadecuada la infraestructura vial. A pesar que los directivos de las empresas de transporte son quienes participan en los planes que formula la municipalidad, estos consideran que no existe una adecuada señalización y suficientes semáforos, por esta razón los usuarios no respetan las señalizaciones y generan desorden. De esta manera es función de la municipalidad dar mantenimiento a la infraestructura vial (calles, semáforos, señalizaciones, entre otros) para contribuir el buen funcionamiento del tránsito vehicular y el desplazamiento de los peatones, donde no existe una cultura de transporte de los usuarios (peatones) que agrava la situación. Este resultado coincide con el estudio realizado por Bonilla (2006) sobre análisis del sistema de transporte público en Huancayo. Donde concluye que “existe informalidad en el

servicio de transporte público, por las empresas de transporte, los usuarios y, la Municipalidad quien no cumple eficientemente sus funciones de regular, administrar y ordenar el servicio de transporte público”.

5.1.4. De la tercera hipótesis específica

A partir de los hallazgos encontrados se acepta la tercera hipótesis específica planteada en la investigación, donde establece relación directa entre el Plan de Ordenamiento Urbano y la política de transporte en la ciudad conurbada de Huacho. En la encuesta realizada se obtuvo un alto porcentaje de conductores que indica que las normas establecidas por la municipalidad como política de transporte son poco pertinentes y medianamente justas. En tal sentido las normas de transporte tienen legalidad más no una legitimidad, esto explica el incumplimiento de estas normas ocasionando una elevada informalidad. De tal manera la participación de la municipalidad debe de orientar a través de una adecuada política de transporte una perspectiva que enfoque de manera estratégica el desarrollo de mediano y largo plazo. Siguiendo a Ramírez (2006), se toma en cuenta que:

“la política del transporte urbano es estratégica para el desarrollo económico y social del país, ambos grupos no consideraban el crecimiento de la población, la polarización socio-espacial y la cultura organizacional. Ante tal situación precisa a partir de la perspectiva y métodos de la sociología; que el servicio de transporte público debe responder a las demandas de una metrópoli, con perspectiva al siglo XXI”

5.2. Conclusiones

5.2.1. Primera conclusión

El transporte público es un fenómeno en el país que hasta el día de hoy poco o nada ha mejorado; la movilidad de transporte genera desarrollo en el ámbito económico, político, social y cultural de la ciudad. Existe una intención de mejorar a través del Plan de Desarrollo Urbano (PDU) sin embargo no se ha contribuido eficientemente para ordenar y mejorar la ciudad. Como socióloga comprendo que las relaciones sociales entre los conductores y autoridades están jerarquizados, aún dentro de las empresas de transporte tales como socios y concesionarios. Hay que comprender e interactuar con las autoridades de turno, responsables del transporte (directivos, socios, conductores) y usuarios al transporte (ciudadanos). No basta con diseñar, sino ver más allá de lo que la técnica podría hacer.

En esta tesis se determinó la relación entre el Plan de Ordenamiento Urbano y el Transporte Público en la ciudad; donde la existencia del PDU es un documento formal y de conocimiento público pero que no se adapta a la situación actual del transporte. Es decir, la existencia de un PDU no garantiza que funcione y se comprueba en la hipótesis de esta tesis, la municipalidad de Huacho cuenta con dos ordenanzas municipales una para vehículos mayores (no existen vehículos mayores en Huacho, pero se están anticipando) y otra para vehículos menores (ha sido modificada dos veces), sin embargo la ciudad no está preparada para un movimiento urbano de peatones y transportistas. Actualmente la Municipalidad no regula todos los vehículos que circulan el parque automotor de la ciudad solamente a las mototaxis, combis y autos formales (que pertenecen a una empresa); los informales y los vehículos de uso personal y/o familiar no son regulados por el gobierno local.

Por lo tanto, un mal ordenamiento urbano genera un mal ordenamiento en el transporte público.

5.2.2. Segunda conclusión

En esta tesis se identificó la relación entre el parque automotor y plan de ordenamiento Urbano en la ciudad; Huacho ha crecido de una manera desordenada por lo que consecuentemente es frecuente el congestionamiento vehicular y esto está comprobado en la primera hipótesis específica de esta tesis. Si bien existe congestionamiento, éste es más caótico a horas de la mañana donde la mayoría de personas se desplazan a su centro de labor, estudios u otras actividades, al medio día y en las noches, el hecho de que el sistema vial (pistas) no sea adecuado y que además no se respeten los paraderos consecuentemente se crean aglomerados de vehículos motorizados y peatones; como resultado tenemos accidentes vehiculares, inseguridad ciudadana-vehicular. Donde no solo debe intervenir el ministerio de transporte, la policía nacional del Perú, la Municipalidad o las instituciones a fines; sino también los ciudadanos con una cultura de transporte donde los usuarios respeten los paraderos y no contribuir con el desorden del transporte, haciendo subidas y bajadas donde mejor les convenga.

5.2.3. Tercera conclusión

En esta tesis se identificó la relación entre la infraestructura vial de transporte y ordenamiento urbano de la ciudad; donde solamente los directivos participan del PDU u otros eventos que organice la Municipalidad, dichos acuerdos se dan de conocimiento en asamblea y que solo los socios tienen derecho a voz y voto, mientras que los concesionarios se limitan a opinar; en cuanto a la infraestructura vial por un mínimo en su mayoría nos dicen que los semáforos y señalizaciones les facilitan un

poco el tránsito, pues si no hubieran dichos elementos sería un caos trasladarse de un lugar a otro. La infraestructura vial no solo es respetar las señales de tránsito también es que los peatones contribuyan con su educación en el tema vial, que las empresas exijan y colaboren por mejorar, pero que sobre todo las entidades correspondientes pongan su mirada en lugares como la ciudad de Huacho ya que es una ciudad económicamente activa y que en un futuro se convertirá en una ciudad metrópoli como la ciudad de Lima, por lo que se debe trabajar en esa visión.

5.2.4. Cuarta conclusión

Es esta tesis se identificó la relación entre las políticas de transporte y plan de ordenamiento urbano de la ciudad, teniendo de conocimiento que Huacho ha crecido de una manera desordenada identificamos que la mitad de la población le parece justa y pertinente lo que establece el Ministerio de transporte, la policía nacional del Perú y la Municipalidad Provincial de Huacho. La otra mitad está disconforme y es porque muchas veces las sanciones que se le aplican no son justas y en su pensar común es que abusan económicamente de los choferes. Por otro lado, los encuestados pertenecen a una empresa de transporte formal y las empresas les obligan a tener sus documentos en regla para poder conducir y que son muy pocos casi nada a los que les falta algún documento, que además brindan buen servicio a la población; pero que sin embargo los usuarios del transporte abusan de ellos empleando léxicos no correctos con los choferes e instándoles a ocasionar alguna infracción, como voltear en “U” cuando no está permitido, pasar carriles y bajar donde ellos indiquen, aclarando que no son todos los usuarios dicen ello, pero si existe una población considerable.

Recalco a su vez que esta no es una conclusión general del transporte público, ya que ha sido aplicado a choferes que pertenecen a una empresa formal que es reconocida por la Municipalidad Provincial de Huacho, y aquellos choferes de vehículos informales en dicha ciudad tiene una población infinita ya que no hay un ente que los regule, invito a que se realice un estudio al transporte informal para APORTAR a una investigación comprobada desde dos perspectivas acerca de la ciudad urbana y la movilidad del transporte, un fenómeno cada vez más latente.

5.3. Recomendación

5.3.1. Primera recomendación

Que la Municipalidad Provincial de Huacho, vincule el plan de desarrollo urbano a un sistema de desarrollo económico – social ya que la ciudad cuenta con un dinamismo económico activo y busca brindar un buen servicio de transporte para la satisfacción al usuario; de tal manera que priorice principales vías de acceso para que se establezca un sistema de transporte que articule la periferia y los distritos con los que colinda (Carquin, Hualmay, Santa María) la ciudad de Huacho.

5.3.2. Segunda recomendación

Que la Municipalidad Provincial de Huacho, establezca vías alternas como la de Moore y una auxiliar a la panamericana que conecte al cono sur de Huacho con rutas largas, que revise las líneas de circulación sobre todo a los vehículos menores (mototaxis) e identifique las vías de interconexión para un mejor acceso al desplazamiento de tal manera que los vehículos menores sean los alimentadores dentro de un lugar establecido, mas no circular por desordenadamente, esta manera se descentraliza el parque automotor y se disminuye el congestionamiento vehicular.

5.3.3. Tercera recomendación

Que la Municipalidad Provincial de Huacho, realice un diagnóstico para que se establezcan paraderos y terminales estratégicamente articulados, señalizaciones en los vehículos de tal manera que se logren identificar (con un color que se les identifique), la idea es que relativamente se pueda tener la seguridad y que las

señalizaciones que estén visualmente claras para que se logre identificar a los vehículos.

Que los usuarios al transporte respeten las señalizaciones, y no exijan bajadas y/o subidas en lugares y momentos inoportunos.

5.3.4. Cuarta recomendación

Que la Municipalidad Provincial de Huacho, revise las políticas de transporte en cuanto al parque automotor ya que existe un control de los vehículos formales que pertenecen a una empresa, pero que proporcionalmente es mayor los que están en condición de informal, esto se debe puesto que sobre pasa los límites que están establecidos en el plan. Por lo tanto, que establezca un proceso de formalización a los vehículos informales de tal manera que regule a todo el parque automotor de la ciudad de Huacho.

FUENTES DE INFORMACIÓN

Capítulo VI

FUENTES DE INFORMACIÓN

6.1. Referencias

- Arnold, M., & Osorio, F. (1988). *Introducción a los conceptos básicos de la teoría general de sistemas*. Universidad de Chile, Departamento de Antropología. Obtenido de <file:///C:/Users/GONZALES/Downloads/26455-1-87020-1-10-20130207.pdf>
- Bonilla Benito, H. E. (2006). *Análisis del sistema de transporte público en la ciudad de Huancayo*. Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú. Obtenido de <http://tesis/pucp.edu.pe/repositorio/handle/123456789/154>
- Cabanillas Quiroz, G. J. (2012). *Propuesta de un plan de mejoramiento urbanístico ambiental del centro de la ciudad de Trujillo*. Tesis Doctoral en Ciencias Ambientales, Univerisad Nacional de Trujillo, Trujillo. Obtenido de <http://dspace.unitru.edu.pe/handle/UNITRU/5102>
- Chafloque Estofanero, K. B., & Vallejos Caballero, J. F. (2016). *Estrategias de ordenamiento urbano en el distrito de Chiclayo por efectos de la migración*. Pimentel - Chiclayo: Universidad Señor de Sipán. Obtenido de <http://repositorio.uss.edu.pe/bitstream/uss/2577/1/Tesis%20Chafloque%20Estofanero%2C%20Vallejos%20Caballero.pdf>
- Díaz de Rada, V. (2001). *Diseño y elaboración de Cuestionarios para la investigación comercial*. 13. Madrid, España: ESIC EDITORIAL.
- Escobar, D. (2008). *Instrumentos y Metodología de planes de Movilidad y Transporte en las Ciudades Medias Colombianas*. Tesis doctoral, Universidad Politécnica de Cataluña, Cataluña. Obtenido de http://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/6624/13_escobarGarcia_conclusions.pdf;jsessionid=2B53037243CC9FAD96BC1193C6088AD8?sequence=13
- Gamarra Sampén, M. A. (2014). *Renovación urbana como solución integral a la desestructuración en el sector #26 de Chiclayo*. Tesis de pregrado, Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo, Escuela de Arquitectura, Chiclayo. Obtenido de <http://tesis.usat.edu.pe/handle/usat/482>
- Gómez, M. (2006). *Introducción a la metodología de la investigación científica*. Córdoba, Argentina: Brujas.
- González Guzmán, C. A. (2009). *La regeneración urbana orientada al transporte público*. Tesis de Maestría en Gestión Urbana y Valoraciones, Universidad Politecnica de Catalunya, Departamento de Construcciones Arquitectónicas I. Obtenido de http://www-cpsv.upc.es/tesis/TM09presentaci_gonzalezguzman.pdf
- Grasso, L. (2006). *Encuestas, Elementos para su diseño y analisis*.

- Huerta Nava, G. L. (2015). *Necesidad de Movilidad urbana derivadas del desarrollo habitacional y la fragmentación urbana en el municipio de Métepec, Estado de México*. Tesis Pre-grado, Universidad Autónoma del Estado de México, México. Obtenido de <http://ri.uamex.mx/bitstream/handle/20.500.11799/49417/UAEM-FAPUR-TESIS-HUERTA,GABRIELA.pdf?sequence=1>
- Isaza Guerrero, J. (2008). *Conurbación y desarrollo sustentable: Una estrategia de intervención para la integración regional: primer anillo metropolitano Bogotá - Sabana de Occidente*. Pontificia Universidad Javeriana, Facultad de Arquitectura y Diseño. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana. Obtenido de <http://www.javeriana.edu.com/biblos/tesis/arquitectura/tesis20.pdf>
- Kerner, B. (2002). Teoría de las tres fases del Tráfico. Obtenido de https://es.wikipedia.org/wiki/teor%C3%ADa_de_las_tres_fases_del_tr%C3%A1fico
- Marín Cubas, P. L. (2016). *Propuesta urbana del transporte público en la Ciudad de Cajamarca*. Universidad Privada Antenor Orrego. Trujillo: Universidad Privada Antenor Orrego. Obtenido de <http://repositorio.upao.edu.pe/handle/upaorep/2366>
- Martínez Lopez, M. (Enero de 2005). Sociologías del espacio: legado teórico y productividad empírica. *Revista Española de Investigaciones*(109), 127-154. doi:10.2307 / 40184669
- Mayntz, R., Holm, K., & Hübner, P. (1976). *Introducción a los métodos de la sociología empírica*. 133. España: Alianza Universidad.
- Moreno Miranda, M. M. (2012). *Transporte y movilidad urbana en el ordenamiento territorial de ZIpaquirá entre la realidad y la necesidad*. Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana. Obtenido de <http://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10551/15643/MorenoMirandaMiltonMauricio2012.pdf>
- Ramirez Rodriguez, M. (2006). *Las relaciones complejas del servicio de transporte urbano: el caso de Toluca y su Zona Metropolitana, 1970-2005*. Universidad Iberoamericana, Ciencias Sociales. Universidad Iberoamericana (UIA). Obtenido de <http://www.bib.uia.mx/tesis/pdf/014704/014704.pdf>
- Sabino, C. (1992). *El proceso de la Investigación*. Caracas, Venezuela: Panapo.
- Zúñiga, M. (2006). *Espacio y Ciudadanía: teoría y práctica - Ciudad de Huacho*. La Libertad.

ANEXOS

Anexo I - MATRIZ DE CONSISTENCIA

TÍTULO	PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	METODOLOGÍA	
PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO Y EL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD CONURBADA DE HUACHO, 2017.	Problema General	Objetivo General	Hipótesis General	Plan de Ordenamiento Urbano	Fines de O.T.	Potencialidades	Población y Muestra Vehículos registrados en MPH N= 7255 n=381 n'=348	
	¿Cómo se relaciona el Plan de Ordenamiento Urbano y el Transporte Público en la ciudad conurbada de Huacho?	Determinar la relación entre el Plan de Ordenamiento Urbano y el Transporte Público en la ciudad conurbada de Huacho.	El Plan de ordenamiento urbano se relaciona significativamente con el transporte público en la ciudad conurbada de Huacho.		Beneficio del O.T.	Identidad		Planificación Integral
	Problema Específico	Objetivo Específico	Hipótesis Específicos			Principios del OT		Sostenibilidad de uso
	¿Cómo el plan de ordenamiento urbano se relaciona con el parque automotor en la ciudad	Identificar la relación entre el plan de ordenamiento urbano con el parque automotor en la ciudad	El plan de ordenamiento urbano se relaciona directamente con el parque automotor en la ciudad conurbada de Huacho.	Parque Automotor	Número de Automóviles	Número de Moto taxi	Nivel de Investigación Correlacional transversal	
					Número de Combis			Método

	conurbada de Huacho?	conurbada de Huacho.				Analítico - Sintético			
	¿Cómo el plan de ordenamiento urbano se relaciona con la infraestructura vial y de transporte en la ciudad conurbada de Huacho?	Identificar la relación entre el plan de ordenamiento urbano con la infraestructura vial y de transporte en la ciudad conurbada de Huacho.	El plan de ordenamiento urbano se relaciona directamente con la infraestructura vial y de transporte en la ciudad conurbada de Huacho.	Transporte Público	Infraestructura Vial	Sistema vial primario	Técnicas Observación Encuesta		
	¿Cómo el plan de ordenamiento urbano se relaciona con las políticas de transporte público en la ciudad conurbada de Huacho?	Identificar la relación entre el plan de ordenamiento urbano con las políticas de transporte en la ciudad conurbada de Huacho.	El plan de ordenamiento urbano se relaciona directamente con las políticas de transporte público en la ciudad conurbada de Huacho.			Políticas de Transporte		Normas de Transporte	Instrumento Cuestionario
								Nivel del Gobierno	
								Organismos descentrados	

Anexo II – CUESTIONARIO



UNIVERSIDAD NACIONAL JOSÉ FAUSTINO SÁNCHEZ CARRIÓN
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
E.P. SOCIOLOGÍA



PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO Y TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD
CONURBADA DE HUACHO, 2017

CUESTIONARIO

I. PRESENTACIÓN: Bachiller Carol Midory Saenz Mamani. De la EP Sociología, UNJFSC-Huacho, viene desarrollando su tesis: Plan de Ordenamiento Urbano y Transporte Público en la ciudad conurbada de Huacho, 2017. Cuyo objetivo es Determinar la relación que existe entre el Plan de Ordenamiento Territorial y el Transporte público en la ciudad conurbada de Huacho, 2017. Por tanto, es importante que usted ANÓNIMAMENTE nos facilite sus puntos de vista a los factores o aspectos más importantes considerados.

III. ASPECTOS GENERALES:

- 3.1. GÉNERO () Masculino () Femenino
3.2. EDAD () 18 a 25 años () 26 a 36 años () 37 años a mas ()
3.3. NIVEL DE INSTRUCCIÓN () Primaria () Secundaria () Universitaria

II. INSTRUCCIONES:

- 2.1. La información que Ud. Nos brinde es personal, Sincera y Anónima.
2.2. Marque sólo una de las respuestas de cada pregunta, que Ud. Considere la opción correcta.
2.3. Debe contestar todas las preguntas.

1	2	3	4	5
Definitivamente si	Probablemente si	Indeciso	Probablemente no	Definitivamente no

I.- (V1) PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO: Política que se ocupa de la presencia, distribución y disposición en el territorio de aquellos hechos a los que se confiere la capacidad de condicionar o influir en el desarrollo y bienestar de sus habitantes.

I. Fines del OT: Califique usted cada pregunta del 1 al 5		Calificación				
Nº	Preguntas	1	2	3	4	5
1	Considera adecuado el Plan de Desarrollo Urbano de Huacho					
2	En la ciudad se crean zonas para equilibrar el crecimiento económico					
3	En la ciudad de Huacho respetan los patrimonios culturales					
4	Huacho ha crecido ordenadamente					

II. Beneficio del OT :Califique usted cada pregunta del 1 al 5		Calificación				
N°	Preguntas	1	2	3	4	5
5	En los últimos años ha mejorado el ordenamiento Urbano en la ciudad					
6	Percibe que su ciudad ofrece oportunidades laborales					
7	Los grupos sociales participan en el desarrollo de la ciudad					
8	Su empresa de transporte participó en la formulación del Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad de Huacho					

III. Principios del OT : Califique usted cada pregunta del 1 al 5		Calificación				
N°	Preguntas	1	2	3	4	5
9	Existe renovación del parque automotor para disminuir la contaminación ambiental					
10	Considera que la planificación (políticas, planes y programas) contribuyen al desarrollo local					
11	Considera adecuado la zonificación de la ciudad					
12	Hay control adecuado por parte de la MPH a la empresa de transporte					

II.- (V2) TRANSPORTE PÚBLICO: Sistema de medios (infraestructuras y vehículos) para llevar personas de un lugar a otro de la ciudad. Este sistema está caracterizado por los empleados, en este caso el trabajo de motorización (transporte) y por la colectividad (público).

IV. Parque Automotor : Califique usted cada pregunta del 1 al 5		Calificación				
N°	Preguntas	1	2	3	4	5
13	Considera que existen muchos vehículos en la ciudad					
14	Es frecuente el congestionamiento vehicular					
15	Deben existir más vehículos menores (moto taxis)en su ciudad					
16	Percibe ud. alguna mejora en el transporte por parte de la MPH					

V. Infraestructura Vial : Califique usted cada pregunta del 1 al 5		Calificación				
N°	Preguntas	1	2	3	4	5
17	Es adecuado las rutas de circulación					
18	Existencia de Inseguridad ciudadana (robo) y vehicular (choque)					
19	Las calles contribuye a la mejora del transito					
20	Los semáforos y señalizaciones facilitan la circulación vehicular					

VI. Política de Transporte : Califique usted cada pregunta del 1 al 5		Calificación				
N°	Preguntas	1	2	3	4	5
21	Ud. Porta todos los documentos que deben tener los conductores					
22	Son pertinentes y justas Las normas establecidas por el Ministerio de Transporte, la Policía Nacional y la Municipalidad Provincial de Huacho					
23	Respeto las normas establecidas por el Ministerio de Transporte					
24	Considera que brinda un buen servicio a los usuarios					

Anexo III – Plan de desarrollo urbano de Huacho

1. Plan de Ordenamiento Urbano

La localización geográfica de la Región Lima es muy importante ya que está ubicada en el centro de la franja costera y parte andina del país, así mismo, la Ciudad de Huacho, capital de la sede institucional de la región, se encuentra en una localización geocéntrica que la convierte en un punto estratégico de interrelación con el resto de provincias de la región y en general con las ciudades de todo el país.

La concentración de la población es aproximadamente de 150,000 habitantes y la capacidad de gasto que estas generan, hará que la inversión privada se interese en satisfacer las demandas como ya se vienen realizando en el CC. Plaza del Sol, las agencias bancarias, los servicios de educación universitaria, etc. Su cercanía al principal mercado de consumo nacional y potencial mercado externo, con accesibilidad a importantes medios de comunicación, comercialización y centros tecnológicos.

Sin embargo, esta ventaja se convierte también en desventaja cuando se produce un acelerado proceso migratorio hacia la ciudad costera, la migración no solo del interior de la Provincia de Huaura sino también de ciudades del interior del país, incrementando al mismo tiempo las necesidades básicas de habitabilidad y generando una presión en el espacio urbano cada vez más fuerte que hoy en día bordea su insostenibilidad.

Para Lima Metropolitana, Huacho es considerada como un área posible de absorber la expansión urbana de la capital ya que cuenta con espacios para su crecimiento, convirtiéndose Huacho, en una ciudad del futuro con una plataforma de servicios al norte del país.

1.1.Fines de O.T.

1.1.1. Potencialidades

Ofrece varias oportunidades, comenzando por la recuperación del litoral de la Ciudad de Huacho, integrándose al área urbana brindando a la población equipamiento y servicios en turismo, recreación, deporte y vivienda en óptimas condiciones de salubridad, que abre sus posibilidades para la inversión pública, privada y/o mixta

- ✓ Gastronomía: Desayuno Huachano, salchicha Huachana, el cebiche de pato, la sopa huachana, el seco huachano y los ajíes a la huachana

- ✓ Lugares turísticos:
 - Plaza de armas, punto principal para eventos y acontecimiento
 - Balcón de Huaura
 - Playa Colorado (Sur) hasta la Caleta de Carquín (norte)
 - Malecón Roca de la Playa Chorrillos
 - Patrimonio monumental (Iglesias, plazas, casonas, etc.)
 - Zonas ecológicas y de protección Albufera Paraíso
 - Reserva Nacional de las Lomas de Lachay (Km 105 panamericana norte)
 - laguna Encantada a 10km de la ciudad de Huacho
 - Sitio arqueológico de Monumental de Bandurria, Vichama, etc.

- ✓ El gobierno regional está generando estudios y bases de datos para la actualización y promoción de proyectos de inversión en los 07 corredores turísticos de toda la provincia, uno de los cuales y el más importante es el de Huacho.

- ✓ La Ciudad de Huacho, mantiene muchos vínculos con la agroindustria, con las haciendas frutícolas, con la minería, la pesca, el turismo cultural que reivindica el pasado pre inca, revalora las aguas termales de Churín, las fiestas patronales de todos los pueblos, y los mitos y leyendas de una gama de dioses, lugares sagrados y personajes.

Infraestructura y equipamiento de servicios turísticos del área conurbada de Huacho								
Área Conurbada	Discotecas, Karaoke, Pubs	Peñas Restaurantes Turísticos	Casinos Juegos	Negocios Artesanías Mercados	Ag. Viajes, Operadores Turísticos	Restaurantes	Hoteles	Total
Huacho	15	12	12	12	4	260	22	337
Caleta de Carquín	2	10	0	2	0	6	4	24
Hualmay	2	1	0	2	0	6	7	18
Huaura	2	2	1	4	1	8	2	20
Santa María	4	3	2	8	2	30	15	64
Ciudad de Huacho	25	28	15	28	7	310	50	463
Fuente: MINCETUR. Of. de Estadística, Lima 2013								

1.1.2. Identidad

La población mayoritaria es mestiza, Sin embargo, existen importantes colonias producto de las inmigraciones ocurridas, por ejemplo las minorías italianas, chinas, japonesas y argentinas.

La Ciudad de Huacho presenta una diversidad cultural muy rica, pues tiene un pasado histórico y cultural milenario que viene desde las culturas pre incas. Como ya se ha mencionado el sitio arqueológico Bandurria representa una de las civilizaciones más antiguas de América que abastecía de pescado a la ciudad de Caral, la ciudad con más de cinco mil años de antigüedad. En la época de la República, el Libertador Don

José de San Martín proclamó por primera vez en el Histórico Balcón de Huaura la independencia del Perú. A ello se suman sus tradiciones, sus prácticas en el curanderismo y su gastronomía matizada por la influencia de una gama de culturas, entre las que destaca la influencia china, japonesa y obviamente de los pueblos de la sierra de Ancash, Huánuco, Cajatambo y Oyón.

La Ciudad de Huacho y sus distritos han heredado todas las influencias culturales que se asentaron en la zona y ha producido una nueva identidad cultural que la distingue de la gran Lima a pesar de estar tan cerca a la capital; pero también de los pueblos de la sierra. Estas influencias hicieron que la Ciudad de Huacho sea un tambo y punto de partida hacia la sierra norte de Ancash, Huánuco y la Libertad; pero también hacia la selva central pasando por Cerro de Pasco.

1.2. Beneficio del O.T.

1.2.1. Planificación Integral

Se trata de un patrón generalizado que recorre a las principales capitales provinciales. Muchas economías descansan en los pequeños negocios, mercados y servicios diversos, así como en las actividades de las PYME, aunque ciertamente no todas tributan ni están necesariamente al día en sus contribuciones. Dentro del ámbito de la Ciudad de Huacho se amerita una gestión para el incremento e intensidad del suelo urbano:

- ✓ Suelo urbano para uso comercial
- ✓ Invasión del espacio público para comercio informal
- ✓ Cambios de uso
- ✓ Falta de accesibilidad
- ✓ Comercio ambulatorio e Informalidad.

La economía urbana Huachana, se basa principalmente en las actividades comerciales y de servicios, seguida por dos actividades primarias que son la agropecuaria y pesquera. Aunque, la comercial y de servicios por su atomización, heterogeneidad y escasa tecnificación empresarial no son negocios rentables tampoco cuentan con capacidad de acumulación y/o excedentes, excepto los del sistema financiero; sin embargo dan ocupación e ingresos permanentes, contribuyendo con el incremento de la PEA distrital, se localizan mayormente en el área central de la ciudad que incluye la zona de intercambio comercial donde se concentran los edificios públicos principales, comercios, negocios y bancos, entre otros, a lo largo de las principales avenidas de circulación y del centro de la ciudad. El Comercio en Huacho es uno de los más intensivos del norte chico. Huacho es un punto focal a partir del cual se inician y convergen hacia este, intercambios tanto del corredor Lima-Chancay-Huaral-Huacho-Barranca y viceversa, dada la articulación con la vía Panamericana Norte, así como con los de la sierra, corredor IIRSA (Interoceánico con el Brasil), que los conecta con Ancash, Huánuco y Pasco. Huacho posee centros de servicios e infraestructura económica y comercial que le permiten actuar dentro de los corredores económicos interregionales El intercambio comercial se da básicamente en suministros, productos agrícolas, agroindustriales y pesqueros, etc.

Las actividades económicas, como Comercio y Servicios son los que detentan el mayor dinamismo mostrando entre ambos el 86% sobre el total de establecimientos, mientras que las restantes (agrícola, industria, pesca y turismo) sólo suman un 14%.

1.2.2. Población Participativa

En la ciudad de Huacho, existen 4 clubes de madre con 68 beneficiarios, 243 comités del programa del Vaso de Leche con 9342 beneficiarios, 151 comedores populares

con 9661 beneficiarios, 115 Wawa Wasi con 920 beneficiarios, 7 club y centro del adulto mayor con 205 beneficiarios y 59 Clubes juveniles con 875 beneficiarios.

La gestión político-administrativo de la Municipalidad Provincial de Huacho tiene el apoyo de las instituciones y organizaciones sociales de desarrollo de la provincia. Estas, a comparación de años anteriores, tienen un alto nivel de organización y participación ciudadana en los distintos espacios promovidos por la municipalidad provincial y otras entidades estatales o privadas para la planificación del desarrollo local en sus distintos aspectos y tipos de actores.

En síntesis, entre la ciudad de Huacho y sus distritos que lo conforman existe una capacidad de gestión y organización de la población para promover el fortalecimiento de los espacios de participación ciudadana y reforzamiento de la gobernabilidad, sin embargo hace falta contar con un plan de desarrollo urbano actualizado, una mejor capacidad de control de los problemas de la ciudad, la dotación de los métodos y procedimientos para un mejor gobierno y la capacitación especializada de los funcionarios.

1.3. Principios del OT

1.3.1. Sostenibilidad de uso

✓ Residencial.

Es el uso que predomina en la ciudad con el 25.5%, se presenta solo el uso residencial o con comercio local, taller o huerto.

✓ Comercio.

Este uso abarca el 1.63% de la superficie urbana. Se concentra principalmente en el centro del distrito de Huacho (Av. 28 de Julio- Túpac Amaru, Av. San Martín y Av. Grau) como comercio central, prolongándose hasta las cercanías con el distrito de Hualmay. Así como a través del eje comercial de

la antigua carretera Panamericana hasta unirse con el comercio central del distrito de Huaura y con el comercio diversificado del distrito de Santa María

✓ **Industria.**

Ocupa el 1.23% de la superficie del área urbana. La mayor área está ocupada por las dos plantas de producción de harina de pescado y conservas de productos hidrobiológicos que se ubican en el distrito de Caleta Carquín y solo una planta cercana al puerto de Huacho.

✓ **Equipamiento Básico.**

Ocupa el 3.23% de la superficie del área urbana. Este uso se refiere a educación, salud y recreación

✓ **Agrícola.**

Este uso destaca con el 17.92% del área urbana, predominando en los distritos de Santa María, Hualmay y Huaura. Cabe mencionar que en el barrio de Amay se da el uso agrícola a pesar que el Plan Director de 1998 lo ha zonificado con uso urbano residencial, para efectos del presente cálculo se ha tomado como área libre.

✓ **Otros usos.**

Este uso es uno de los de menor predominancia ocupando el 1.45% del área urbana. La mayor concentración de este uso se da en el distrito de Huacho donde se localizan las sedes administrativas de instituciones del Estado, los cementerios, de las instituciones privadas y la infraestructura de servicios. Le sigue en importancia el Distrito de Santa María.

✓ **Uso de protección ambiental.**

Este uso ocupa el 4.51% del área urbana de la Ciudad de Huacho. Son las áreas naturales que por características físicas de pendientes o de riesgo no

pueden ser ocupadas para uso de vivienda u otra actividad urbana, se promueve su conservación ecológica mediante su futuro acondicionamiento e integración visual a la ciudad.

✓ Uso Arqueológico.

Ocupa el 11.75% del área urbana. Se presenta principalmente en los distritos de Santa María, Hualmay y Huaura, cuyos restos han sido declarados por Ministerio de Cultura, pero que a la fecha no han sido puestos en valor y se encuentran expuestos a la depredación de los huaqueros. Actualmente, estas áreas no se encuentran adecuadamente protegidas, convirtiéndose incluso en áreas inseguras por delincuencia.

✓ Uso Balneario.

Este uso ocupa el 2.36% del área urbana y corresponde a la mayor parte de la franja costera destinada como balneario, se da en los distritos de Huacho, Hualmay y Carquín. Se encuentran playas naturales de arena, contiguas a los humedales. Lamentablemente dichas playas se encuentran contaminadas por los desagües vertidos y por la basura o desmonte dejado por los vecinos. En el caso de la playa de Huacho esta se encuentra venida a menos por la erosión de la playa y la inundación de los humedales en los cuales no queda arena.

✓ Terrenos Sin Uso.

Ocupan el 13.25% del área urbana. Este uso se focaliza principalmente en distrito de Huacho mediante los terrenos de Ciudad Satélite y los terrenos del barrio de Amay que se encuentran sin urbanizar por la falta de servicios y por la falta de capacidad de inversión.

En conclusión, la Ciudad de Huacho cuenta con una importante superficie de suelo sin ocupar dentro del área urbana, ello demuestra el crecimiento

informal y la especulación del suelo en la ciudad, haciendo más difícil y costosa la dotación de los servicios, encareciéndolos y haciendo poco viable las habilitaciones urbanas generando des economías para la obtención de la vivienda, problema principal de la ciudad.

1.3.2. Ocupación ordenada

En los últimos 15 años, los usos del suelo comercial en la ciudad, se han incrementado más que otros usos; paralelamente a ello, alrededor y dentro de las áreas de los mercados de abastos, como el Central, Centenario y otros, el comercio informal también se ha incrementado con el impacto urbano de invasión de las vías públicas, deterioro del paisaje del entorno; otra de las áreas de concentración es el denominado Corredor Comercial y de Servicios (CCS), que corresponde a los sectores donde se comercializan varios servicios, comprende la vía 28 de Julio, Mercedes Indacochea en Huacho y todo el tramo de la carretera Panamericana Norte que atraviesa la ciudad, así como la vía Centenario principal corredor de Santa María. La presencia de nuevos centros comerciales y de servicios múltiples o “Malls”, como el C.C. Plaza del Sol, Plaza Vea, Maestro Home Center y, la pronta inauguración de las tiendas por departamentos Metro del grupo CENCOSUD y Sodimac del Grupo Falabella este primer semestre de 2013, donde la actividad comercial relativa se está situando en el nivel de negocios que generan rentabilidad y excedente, propicio para el incremento y la diversificación de inversiones en el rubro retailer y derivados. La experiencia está generando retos y competencia en los mercados convencionales por lo tanto deben afrontarlo en términos de calidad y precios.

2. Transporte Público

2.1. Parque Automotor

2.1.1. Número de Moto taxis

Tipo de Unidad	Total de Empresas	Total de flotas
Moto taxi	32	5249

Fuente: MPH

2.1.2. Número de Automóviles

Tipo de Unidad	Total de Empresas	Total de flotas
Automóviles	52	1758

Fuente: MPH

2.1.3. Número de Combis

Tipo de Unidad	Total de Empresas	Total de flotas
Combis	17	248

Fuente: MPH

2.2. Infraestructura Vial

2.2.1. Sistema vial primario

2.2.1.1. *Vías regional-nacionales.*- Son vías de interconexión a nivel regional y nacional constituido por: la Carretera Panamericana Norte que interconecta según el eje Norte-Sur y la Carretera Huaura-Sayán-Oyón. Ambos que comunica con la zona altoandina según el eje Oeste-este.

2.2.1.2. *Vías principales.*- Son aquellas que estructuran los principales flujos de transporte de la Ciudad de Huacho. La presente propuesta asigna esta clasificación a las siguientes vías:

- ✓ Carretera a Sayán- Av. San Francisco-Av. Blas de la Carrera
- ✓ Av. S/N° 05 (Caleta de Carquín)
- ✓ Av. S/N N° 06 (Caleta de Carquín)
- ✓ Jr. San Martín-Av. Túpac Amaru-Av. S/N ° 07 (Carretera a Carquín)-Av. 9 de Octubre-Av. Calle El Inca (Caleta de Carquín-Hualmay- Huacho)
- ✓ Av. Pedro Herrera (Hualmay)
- ✓ Av. Cincuentenario-Av. Perú (Hualmay-Santa María)
- ✓ Av. Libertad (Santa María)
- ✓ Av. Centenario-Av. Túpac Amaru-Av. 28 de Julio (Santa María-Huacho)
- ✓ Av. Domingo Mandamiento- Calle Mariscal Castilla- Av. More- Av. Francisco Vidal-Av. Mercedes Indacochea-Av. S/N N° 09 (Hualmay - Huacho)
- ✓ Av. San Martín (Huacho)
- ✓ Antigua Panamericana Norte: Av. S/N N° 16- Av. Cruz Blanca-Av. Tambo Blanco-Av. Peralvillo-Av. Coronel Portillo (Huacho-Santa María / Hualmay-Huaura)
- ✓ Av. Circunvalación Sur
- ✓ Av. S/N N° 10-Av. S/N N° 11- (Huacho)

Las secciones viales locales principales son de competencia de las municipalidades distritales que conforman la Ciudad de Huacho

2.2.2. Sistema vial secundario

2.2.2.1. Vías Colectoras.- son aquellas que complementan el sistema vial de la ciudad y sirven para llevar el tránsito local hasta las vías principales. Dentro de esta clasificación están incluidas las siguientes vías:

- ✓ Av. S/N N° 01 (Huaura)
- ✓ Av. S/N N° 02 (Huaura)
- ✓ Av. Arequipa (Huaura)
- ✓ Av. Bolognesi-Av. Los Libertadores-Calle El Balcón (Huaura)
- ✓ Av. San Martín (Huaura)
- ✓ Av. Ferrocarril (Huaura)
- ✓ Av. S/N. N° 03 -Camino a Playa Centinela. (Huaura)
- ✓ Av. S/N N° 04-Costanera Norte (Huaura-Caleta de Carquín-HualmayHuacho))
- ✓ Av. Industrial-Av. 27 de Octubre (Caleta de Carquín)
- ✓ Av. Hipólito Unanue-Av. Manuel Oyola (Hualmay-Santa María)
- ✓ Av. Antonio Raimondi-Av. Esteban Pichilingue- Av. José Carlos Mariátegui (Hualmay)
- ✓ Av. Juan Crespo (Hualmay)
- ✓ Av. Garcilaso de la Vega-Av. San Martín de Porres (Hualmay)
- ✓ Ca. José Faustino Sánchez Carrión-Av. La Unión (Hualmay-Huacho)
- ✓ Jr. Florián Díaz-Jr. Juan Rosadio (Hualmay)
- ✓ Jr. Mateo Pumacahua (Hualmay)
- ✓ Ca. José Santos Chocano (Hualmay)
- ✓ Av. Santa Rosa (Hualmay)
- ✓ Av. Av. San Martín (Santa María)
- ✓ Av. Dos de Mayo-Av. Coronel Portillo-Calle José Olaya (Huacho)
- ✓ Av. Echenique-Jr. Atahualpa (Huacho)
- ✓ Av. Augusto B. Leguía (Huacho)
- ✓ Av. Libertad

- ✓ Av. José Arámbulo La Rosa (Huacho)
- ✓ Av. Leoncio Prado-Prolongación Av. Leoncio Prado (Huacho)
- ✓ Av. María Parado de Bellido (Huacho)
- ✓ Av. Moore-Prolongación Av. Moore-Av. Los Pinos (Huacho)
- ✓ Av. Coronel Baltazar La Rosa (Huacho)
- ✓ Av. La Paz (Huacho)
- ✓ Av. Los Alisos (Huacho)
- ✓ V. Luna Arrieta-Av. Aminco Mar (Huacho)
- ✓ Av. N° 08-Costanera Sur (Huacho)
- ✓ Av. Amazonas (Huacho)
- ✓ Calle 4-Ca. Los Pinos-Calle 1 (Huacho)
- ✓ Av. Los Nogales
- ✓ Av. S/N. N° 12- Av. S/N. N° 13 (Huacho)
- ✓ Av. S/N. N° 14 (Huacho)
- ✓ Av. S/N. N° 15 (Huacho)
- ✓ Av. S/N N° 17 (Huacho)
- ✓ Av. S/N N° 18 (Huacho)
- ✓ Av. S/N N° 19 (Huacho)
- ✓ Av. S/N N° 20 (Huacho)
- ✓ Av. S/N N° 21 (Huacho)

2.2.2.2. Vías especiales.- Se componen de vías de diseño especial que priorizan la movilización a pie que tienen como finalidad la consolidación de actividad turístico-recreacional-comercial y cultural. Dentro de esta clasificación se encuentra:

Peatonalización de calles, asimismo, debe elaborarse estudios para la peatonalización de calles que permitan hacer una evaluación sobre los impactos en el transporte y las actividades urbanas de la zona y el entorno. Los estudios a realizarse serán los siguientes:

- ✓ Estudio de peatonalización N° 1-Mercado Centenario, comprende la Calle Domingo Torero (Entre Ca. Nicolás de Piérola y Av. San Martín) y Jr. Guillermo Velásquez.
- ✓ -Estudio de Peatonalización N° 2-Mercado Central & Modelo, comprende la Calle, Mercado Sur.
- ✓ Estudio de Peatonalización N° 3, está compuesto por dos alternativas a evaluar:
 - ✓ Alternativa 1, comprende la Calle Colón (entre el Jr. San Román y Av. 9 de octubre) y Ca. Eusebio Arróníz.
 - ✓ Alternativa 2, comprende la Ca. Eusebio Arróníz., Ca. Sáenz Peña (entre Av. 9 de Octubre y Jr. San Román) y Boulevard Sáenz Peña (existente)
- ✓ Estudio de Peatonalización N° 4, comprende el Jr. Alfonso Ugarte (entre la Av. Salaverry y la Av. 28 de Julio).
- ✓ Los estudios a realizarse evaluarán la pertinencia de las propuestas, pudiendo, éstas, ser modificadas.

2.2.2.3. Ciclovías, se establecen dos grandes flujos de circulación en bicicleta:

- ✓ El primero de ellos (Circuito Costero) que partiendo del Distrito de Huaura (Av. S/N N° 02, Av. S/N N° 01, Av. S/N N° 03) recorre el litoral costero de la ciudad (Av. S/N N° 04, Av. Luna Arrieta y Av. S/N N° 08) hasta llegar a

las inmediaciones del Centro Arqueológico de Bandurria en el Distrito de Huacho. Este circuito tiene un carácter más recreativo y cultural.

- ✓ El segundo está compuesto por varios recorridos (Circuitos Urbanos) que interconectan la ciudad siguiendo las vías principales en los distritos de Huaura, Santa María, Hualmay y Huacho.

Las secciones viales de las vías principales, colectoras y ciclovías se encuentran detalladas en el Plano de Secciones Viales de este plan y serán normadas por la Municipalidad Provincial de Huaura.

2.2.3. Encuentros viales

Son aquellos intercambios viales y pasos a desnivel propuestos en los accesos y cruces con la Carretera Panamericana Norte. Dentro de esta clasificación se tiene lo siguiente:

- ✓ Intercambio vial Carretera Huaura-Sayán con Carretera Panamericana Norte
- ✓ Paso a desnivel Av. Perú con Carretera Panamericana Norte
- ✓ Paso a desnivel Av. San Martín con Carretera Panamericana Norte
- ✓ Paso a desnivel Av. Centenario con Carretera Panamericana Norte
- ✓ Intercambio vial Antigua Carretera Panamericana Norte con nueva Carretera Panamericana Norte (existente)
- ✓ Paso a desnivel Av. Coronel Baltazar La Rosa con Carretera Panamericana Norte
- ✓ Paso a desnivel Av. Circunvalación Sur-Av. S/N N° 10 con Carretera Panamericana Norte

- ✓ Intercambio Vial Av. S/N N° 09-Av. S/N N° 10 con Carretera Panamericana Norte
- ✓ Intercambio Vial Av. Túpac Amaru-Av. Centenario con Av. S/N N° 13Av. Cruz Blanca

El Intercambio Vial Av. Túpac Amaru-Av. Centenario con Av. S/N N° 13Av. Cruz Blanca pretende dar solución al tránsito actual y futuro en la intersección formada por las dos grandes vías que interconectan la ciudad en los ejes Oeste-Este y Sur-Norte.

Los intercambios viales restantes (03) integran la ciudad con la Carretera Panamericana Norte como eje de integración regional y nacional y con la Carretera Sayán-Oyón-Ambos como eje de integración con la zona alto andina de la provincia.

Los pasos a desnivel (04) dan continuidad e integran a la ciudad en el sentido Este-Oeste, debido a que esta se secciona en dos por el paso de la Carretera Panamericana Norte. Estos pasos solo permiten la comunicación en el sentido Este-Oeste, pero no el ingreso a la carretera.

2.3. Política de Transporte

2.3.1. Normas de transporte

Según la Normatividad, la Municipalidad de Huacho cuenta con Ordenanza Municipal N 014-2016/MPH; dicha Ordenanza Municipal cuenta con dos modificaciones actualmente de las que haré mención.

2.3.1.1. ORDENANZA MUNICIPAL 014-2016/MPH

Ordenanza que aprueba el reglamento de transporte publico regular y especial de personas y la adecuación de la realidad del transporte público de la provincia de Huaura al DECRETO SUPREMO N° 017-2009-MTC

Fuente:<http://www.munihuacho.gob.pe/portal/index.php/ordenanzas/5300--589?path>

✓ La Primera Modificación N 033-2016/MPH

Modifican el Reglamento de Servicio de Transporte Público Regular y Especial de Personas y la adecuación de la realidad del Transporte Público de la Provincia de Huaura al D.S. N° 017-2009-MTC. Con ORDENANZA MUNICIPAL N° 033-2016/MPH

FUENTE:[HTTP://BUSQUEDAS.ELPERUANO.PE/NORMASLEGALES/MODIFICAN-EL-REGLAMENTO-DE-SERVICIO-DE-TRANSPORTE-PUBLICO-RE-ORDENANZA-NO-033-2016MPH-1470581-1/](http://BUSQUEDAS.ELPERUANO.PE/NORMASLEGALES/MODIFICAN-EL-REGLAMENTO-DE-SERVICIO-DE-TRANSPORTE-PUBLICO-RE-ORDENANZA-NO-033-2016MPH-1470581-1/)

✓ Segunda modificación N 009-2017/MPH

Aprueban la ampliación de los plazos para la Habilitación de la Flota Vehicular e inicio de Operaciones, establecidos en el Reglamento de Servicio de Transporte Público Regular y Especial de personas con ORDENANZA MUNICIPAL N° 009-2017/MPH

FUENTE:[HTTP://BUSQUEDAS.ELPERUANO.PE/NORMASLEGALES/APRUEBAN-LA-AMPLIACION-DE-LOS-PLAZOS-PARA-LA-HABILITACION-DE-ORDENANZA-NO-009-2017MPH-1514887-1/](http://BUSQUEDAS.ELPERUANO.PE/NORMASLEGALES/APRUEBAN-LA-AMPLIACION-DE-LOS-PLAZOS-PARA-LA-HABILITACION-DE-ORDENANZA-NO-009-2017MPH-1514887-1/)

2.3.1.2. ORDENANZA MUNICIPAL N° 028-2015-MPH

Reglamento que regula el servicio de transporte público especial de pasajeros y carga en vehículos menores, en la jurisdicción del distrito de Huacho

Fuente:<http://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/reglamento-que-regula-el-servicio-de-transporte-publico-espe-ordenanza-no-028-2015-mph-1341863-1/>

2.3.2. Niveles de Gobierno

El nivel de Gobierno en esta investigación es de Gobierno Local es la Municipalidad Provincial de Huacho la cual están involucrados a los conductores moto taxistas, combis y taxis; puesto que conforma el parque automotor del cual son regulados por la Municipalidad Provincial de Huaura, con Ordenanza Municipal 009-2017/MPH y 028-2015/MPH, cuenta con legalidad y legitimidad.

La información obtenida por la investigadora, han sido recopilados por la Municipalidad Provincial de Huaura, datos que han sido actualizados mediante concursos de vehículos en los que han participado todas las empresas de transporte formales.

Los vehículos que transitan por las calles de la ciudad de Huacho que son inter provinciales, lo regula el Gobierno Regional de Lima Provincias.

2.3.3. Organismos desconcentrados

Son las instituciones del Estado Peruano que jerárquicamente aplica sanciones de conformidad con las disposiciones legales al transporte público de las ciudades según sus competencias:

- ✓ Gobierno Local (Municipalidad Provincial de Huacho)
- ✓ Policía Nacional del Perú
- ✓ Ministerio de Transporte
- ✓ Ministerio del Interior

Anexo IV – ANALISIS DE CONFIABILIDAD (ALFA DE CROMBACH)

Los resultados son obtenidos de la encuesta piloto aplicados a 15 conductores de vehículos formales en la ciudad de Huacho 2018.

PROCEDIMIENTO

1. Los datos recogidos se procesaron en SPSS versión 24.0
2. El coeficiente de confiabilidad calculado fue el siguiente:

Coeficiente de Confiabilidad de Alfa de Crombach

Formula: Coeficiente de Confiabilidad de Alfa de Crombach

$$\alpha = \left[\frac{m}{m - 1} \right] \cdot \left[1 - \frac{\sum \sigma_i^2}{\sigma^2_{\Sigma x_t}} \right]$$

Dónde: m: Número de Ítems

$\sigma^2_{\Sigma x_t}$: Varianza del Test

3. Criterios para la toma de decisión
 - ⇔ El valor mínimo aceptable para el coeficiente alfa de Crombach es 0,70; por debajo de ese valor la consistencia interna de la escala quedara observada.
 - ⇔ El valor máximo esperado es 0,90; por encima de este valor se considera que hay redundancia o duplicación y la decisión será observarla.

RESULTADO:

Se calculó el índice de consistencia interna Alfa de Crombach para el instrumento de **Escala de Likert** para la variable plan de ordenamiento urbano y cada una de sus tres dimensiones. Los resultados obtenidos (ver tabla 1) indican que el índice de consistencia interna para el cuestionario global es satisfactorio (0,824) las tres dimensiones que lo componen también. Para el instrumento de **Escala de Likert** de

la variable del transporte público (ver tabla 3) también fue satisfactorio (0,838) y para sus tres dimensiones, por tanto, la decisión es mantener todos los ítems.

INSTRUMENTO ANALIZADO:

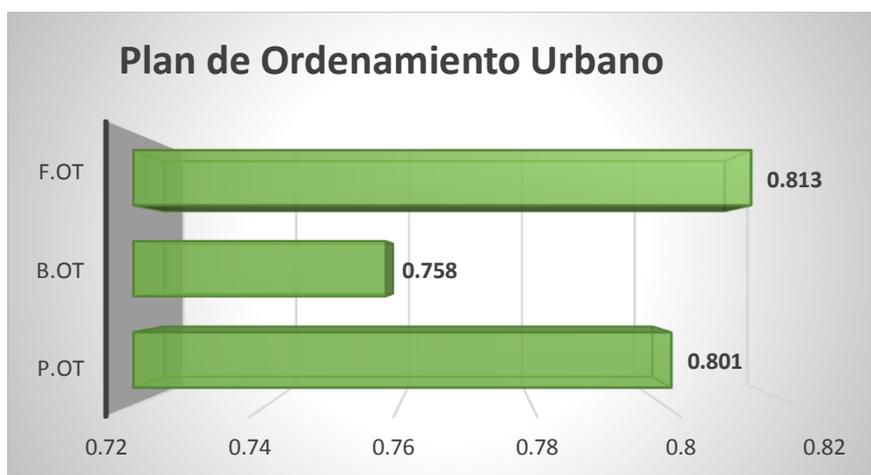
I. ESCALA PARA LA EVALUACION DE PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO

Tabla 1: general del Índice Alfa de Crombach

	PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO	DIMENSIONES		
		P.OT	B.OT	F.OT
ALFA DE CRONBACH	0.824	0.801	0.758	0.813
ITEMS	1,2,3,4,5,6,7,8,9,10, 11 y 12	1, 2, 3 y 4	5,6.7 y 8	9, 10, 11 y 12

Fuente: Encuesta piloto aplicada a los 15 conductores de vehículos formales en la ciudad de Huacho 2018.

Gráfico 1. Según dimensiones: del Índice Alfa de Crombach



Coefficiente de confiabilidad Alfa de Crombach = 0.824

Como se puede observar nuestro valor calculado para el instrumento de medición nos da coeficientes de $0.824 < 0.700$ (Alfa de Crombach), por tanto, el instrumento es **CONFIABLE**

Tabla 2: Análisis de fiabilidad de los Ítems

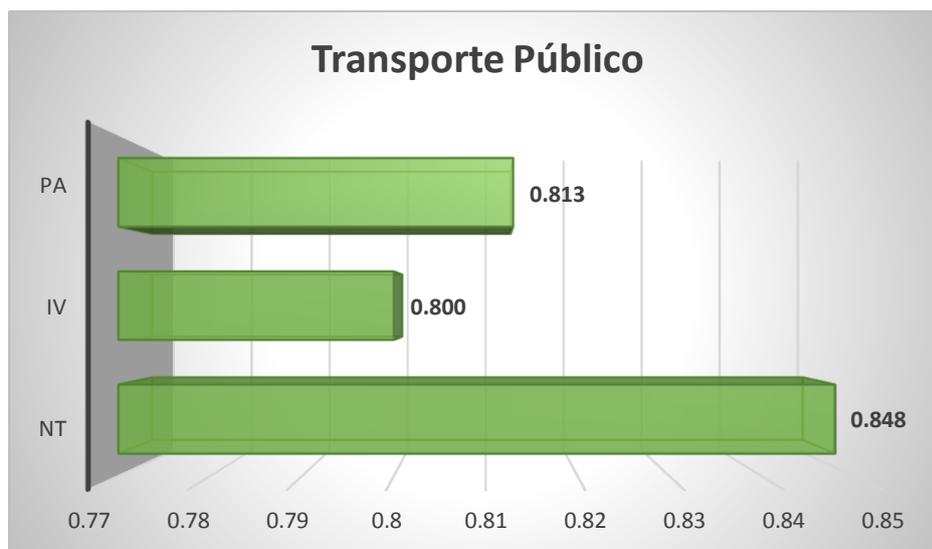
	ITEMS	Media de escala si el elemento se ha suprimido	Varianza de escala si el elemento se ha suprimido	Correlación total de elementos corregida	Alfa de Crombach si el elemento se ha suprimido
1	Considera adecuado el Plan de Desarrollo Urbano	713,333	46,333	,975	,806
2	En la ciudad se crean zonas para equilibrar el crecimiento económico	713,333	50,333	,163	,845
3	En la ciudad de Huacho se respetan los patrimonios culturales	710,000	49,000	,619	,818
4	Huacho ha crecido ordenadamente	710,000	49,000	,619	,818
5	En los últimos años ha mejorado el ordenamiento urbano en la ciudad	710,000	49,000	,619	,818
6	Percibe que la ciudad ofrece oportunidades laborales	710,000	52,000	,240	,831
7	Los grupos sociales participan en el desarrollo de la ciudad	710,000	49,000	,619	,818
8	Su empresa de transporte participo en la formulación del Plan de Ordenamiento Urbano	710,000	52,000	,240	,831
9	Existe renovación del parque automotor para disminuir la contaminación ambiental	713,333	46,333	,975	,806
10	Considera que la planificación (políticas, planes y programas) contribuyen al desarrollo local	710,000	52,000	,240	,831
11	Considera adecuado la zonificación de la ciudad	713,333	57,333	,381	,850
12	Hay control adecuado por parte de la MPH a las empresas de transporte	710,000	52,000	,240	,831

Fuente: Ibídem

INSTRUMENTO ANALIZADO:**II. ESCALA DE LIKERT PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO****Tabla 3: general del Índice Alfa de Crombach**

	TRANSPORTE PÚBLICO	DIMENSIONES		
		NT	IV	PA
ALFA DE CROMBACH	0.838	0.848	0.800	0.813
ITEMS	13,14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 y 24	13, 14, 15 y 16,	17, 18, 19 y 20	21, 22, 23 y 24

Fuente: Encuesta piloto aplicada a los 15 conductores de vehículos formales en la ciudad de Huacho 2018.

Gráfico 2. Según dimensiones: del Índice Alfa de Crombach

Coeficiente de confiabilidad Alfa de Crombach = 0.838

Como se puede observar nuestro valor calculado para el instrumento de medición nos da coeficientes de $0.838 < 0.700$ (Alfa de Crombach), por tanto el instrumento es **CONFIABLE**

Tabla 4: Análisis de fiabilidad de los Ítems

	ITEMS	Media de escala si el elemento se ha suprimido	Varianza de escala si el elemento se ha suprimido	Correlación total de elementos corregida	Alfa de Crombach si el elemento se ha suprimido
13	Considera que existen muchos vehículos en la ciudad	73.3333	72.333	-.984	.883
14	Es frecuente el congestionamiento vehicular	74.0000	63.000	0.000	.855
15	Deben existir más vehículos menores (moto taxis) en la ciudad	73.3333	60.333	.260	.853
16	Percibe Ud. Alguna mejora en el transporte por parte de la MPH	73.3333	57.333	.610	.843
17	Es adecuado las rutas de circulación	73.3333	57.333	.610	.843
18	Existe inseguridad ciudadana (robos) y vehicular (choques)	74.0000	52.000	.693	.837
19	Las calles contribuyen a la mejora del tránsito	73.3333	60.333	.260	.853
20	Los semáforos y señalizaciones facilitan la circulación vehicular	73.3333	57.333	.610	.843
21	Ud. Porta con todos los documentos que deben tener los conductores	73.3333	57.333	.610	.843
22	Son pertinentes y justas Las normas establecidas por el Ministerio de Transporte, la Policía Nacional y la Municipalidad Provincial de Huacho	73.3333	60.333	.260	.853
23	Respeto las normas establecidas por el Ministerio de Transporte	73.3333	60.333	.260	.853
24	Considera que brinda buen servicio a los usuarios	73.6667	66.333	-.390	.869

Fuente: Ibidem

Anexo V – BASE DE DATOS SPSS

TESISS TITULO.sav [ConjuntoDatos1] - IBM SPSS Statistics Editor de datos

Archivo Editar Ver Datos Transformar Analizar Marketing directo Gráficos Utilidades Ampliaciones Ventana Ayuda

	Nombre	Tipo	Anchura	Decimales	Etiqueta	Valores	Perdidos	Columnas	Alineación	Medida	Rol
1	UNIDAD_V...	Númérico	8	0	Tipo de Unidad ...	{1, Combis}...	Ninguno	9	Derecha	Nominal	Entrada
2	GENERO	Númérico	8	0	Genero o Sexo	{1, Masculin...	Ninguno	8	Derecha	Nominal	Entrada
3	EDAD	Númérico	8	0	Edad	{1, 18 a 25 ...	Ninguno	8	Derecha	Escala	Entrada
4	INSTRUCCI...	Númérico	8	0	Nivel de Instruc...	{1, Primaria}...	Ninguno	8	Derecha	Nominal	Entrada
5	ITEM_1	Númérico	8	0	Considera que ...	{1, Definitiva...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
6	ITEM_2	Númérico	8	0	En la ciudad se...	{1, Definitiva...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
7	ITEM_3	Númérico	8	0	En la ciudad de...	{1, Definitiva...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
8	ITEM_4	Númérico	8	0	Huacho a creci...	{1, Definitiva...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
9	ITEM_5	Númérico	8	0	En los ultimos ...	{1, Definitiva...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
10	ITEM_6	Númérico	8	0	Percibe que su ...	{1, Definitiva...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
11	ITEM_7	Númérico	8	0	Los grupos soc...	{1, Definitiva...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
12	ITEM_8	Númérico	8	0	Su empresa de...	{1, Definitiva...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
13	ITEM_9	Númérico	8	0	Existe renovaci...	{1, Definitiva...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
14	ITEM_10	Númérico	8	0	Considera que l...	{1, Definitiva...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
15	ITEM_11	Númérico	8	0	Hay aceptación...	{1, Definitiva...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
16	ITEM_12	Númérico	8	0	Hay control por...	{1, Definitiva...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
17	ITEM_13	Númérico	8	0	Considera que ...	{1, Definitiva...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
18	ITEM_14	Númérico	8	0	Es frecuente el ...	{1, Definitiva...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
19	ITEM_15	Númérico	8	0	Deben existir m...	{1, Definitiva...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
20	ITEM_16	Númérico	8	0	Percibe Ud. alg...	{1, Definitiva...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
21	ITEM_17	Númérico	8	0	Es adecuado la...	{1, Definitiva...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
22	ITEM_18	Númérico	8	0	Existencia de l...	{1, Definitiva...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
23	ITEM_19	Númérico	8	0	Las calles cont...	{1, Definitiva...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
24	ITEM_20	Númérico	8	0	Los semáforos ...	{1, Definitiva...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
25	ITEM_21	Númérico	8	0	¿Cada cuánto se...	{1, Definitiva...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada

Vista de datos Vista de variables

IBM SPSS Statistics Processor está listo Unicode:ON

TESISS TITULO.sav [ConjuntoDatos1] - IBM SPSS Statistics Editor de datos

Archivo Editar Ver Datos Transformar Analizar Marketing directo Gráficos Utilidades Ampliaciones Ventana Ayuda

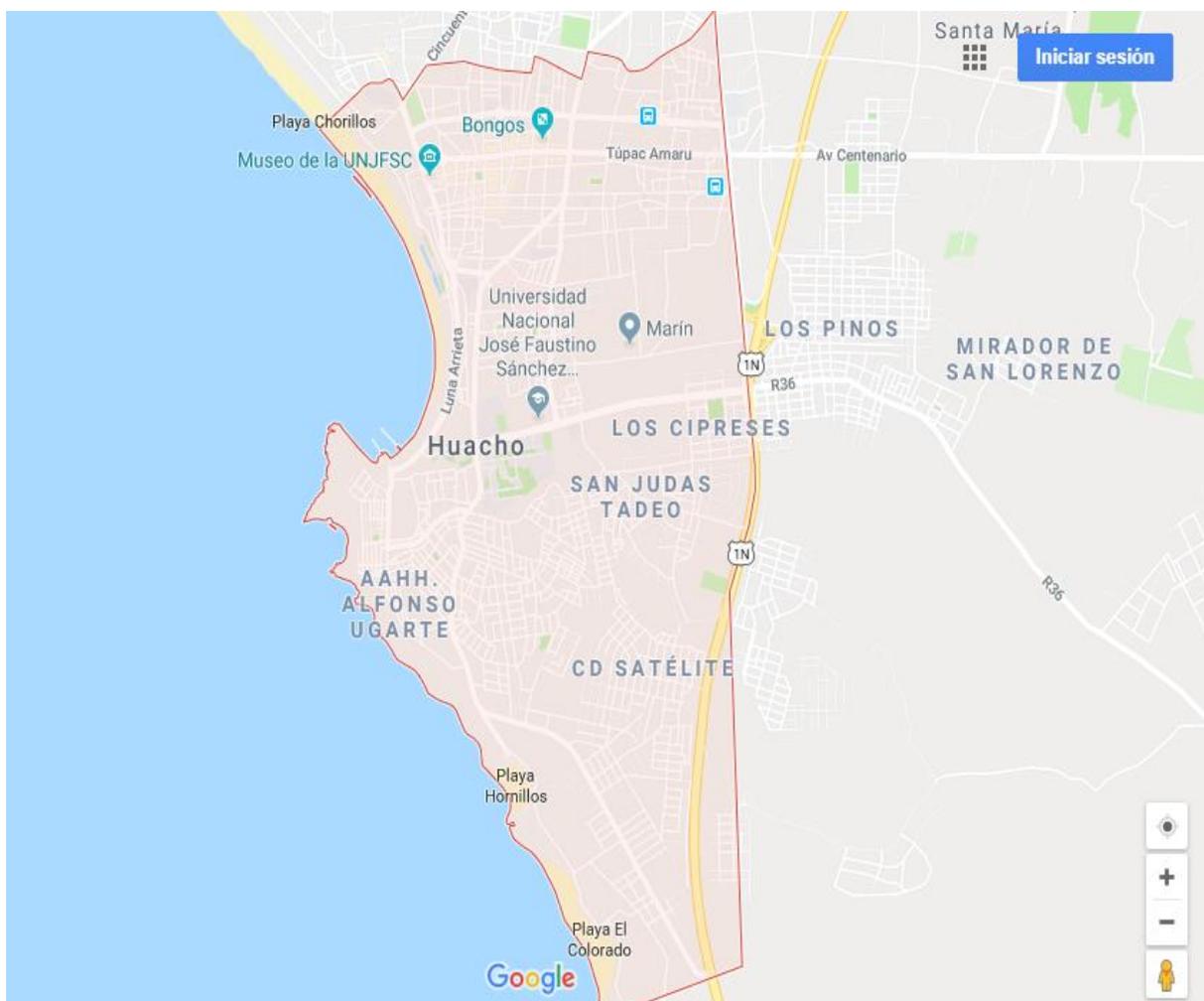
Visible: 29 de 29 variables

	UNIDAD_VEHICULAR	GENERO	EDAD	INSTRUCCION	ITEM_1	ITEM_2	ITEM_3	ITEM_4	ITEM_5	ITEM_6	ITEM_7	ITEM_8	ITEM_9	ITEM_10	ITEM_11
1	1	1	3	2	1	1	2	1	1	1	2	1	4	1	1
2	1	1	3	2	1	4	2	1	1	2	2	1	2	1	4
3	1	1	3	2	4	2	1	1	1	5	1	1	1	1	1
4	1	1	3	3	4	4	1	1	1	1	1	1	2	5	4
5	1	1	3	2	4	1	1	4	4	2	1	1	5	2	4
6	1	1	3	2	1	2	1	1	1	2	2	1	3	2	3
7	1	1	3	2	4	2	1	1	1	5	1	1	1	1	1
8	1	1	3	3	1	4	2	1	1	2	4	1	2	1	1
9	1	1	3	2	1	2	1	1	1	2	2	1	1	2	3
10	1	1	3	2	1	1	2	1	1	1	4	1	4	3	1
11	1	1	3	3	4	1	1	1	4	2	1	1	5	2	4
12	1	1	3	3	4	4	1	1	1	4	5	1	2	1	4
13	2	1	3	3	4	2	2	4	4	1	2	1	4	4	4
14	2	1	3	3	4	4	1	1	1	1	1	1	4	4	4
15	2	1	3	3	4	1	2	3	1	4	1	1	5	5	4
16	2	1	3	2	4	1	1	1	1	4	1	1	2	5	4
17	2	1	3	2	4	2	2	2	1	4	2	1	2	2	1
18	2	1	3	2	4	2	1	1	4	5	5	1	5	1	4
19	2	1	3	2	4	1	1	4	1	5	1	1	5	2	1
20	2	1	3	2	4	1	1	3	1	5	1	1	5	2	4
21	2	1	3	2	4	2	1	4	1	2	2	1	1	5	1
22	2	1	3	3	1	1	1	1	1	1	2	1	2	4	4

Vista de datos Vista de variables

IBM SPSS Statistics Processor está listo Unicode:ON

Anexo VI – MAPA DE UBICACIÓN GEOGRÁFICA DE LA CIUDAD DE HUACHO



LIMITES:

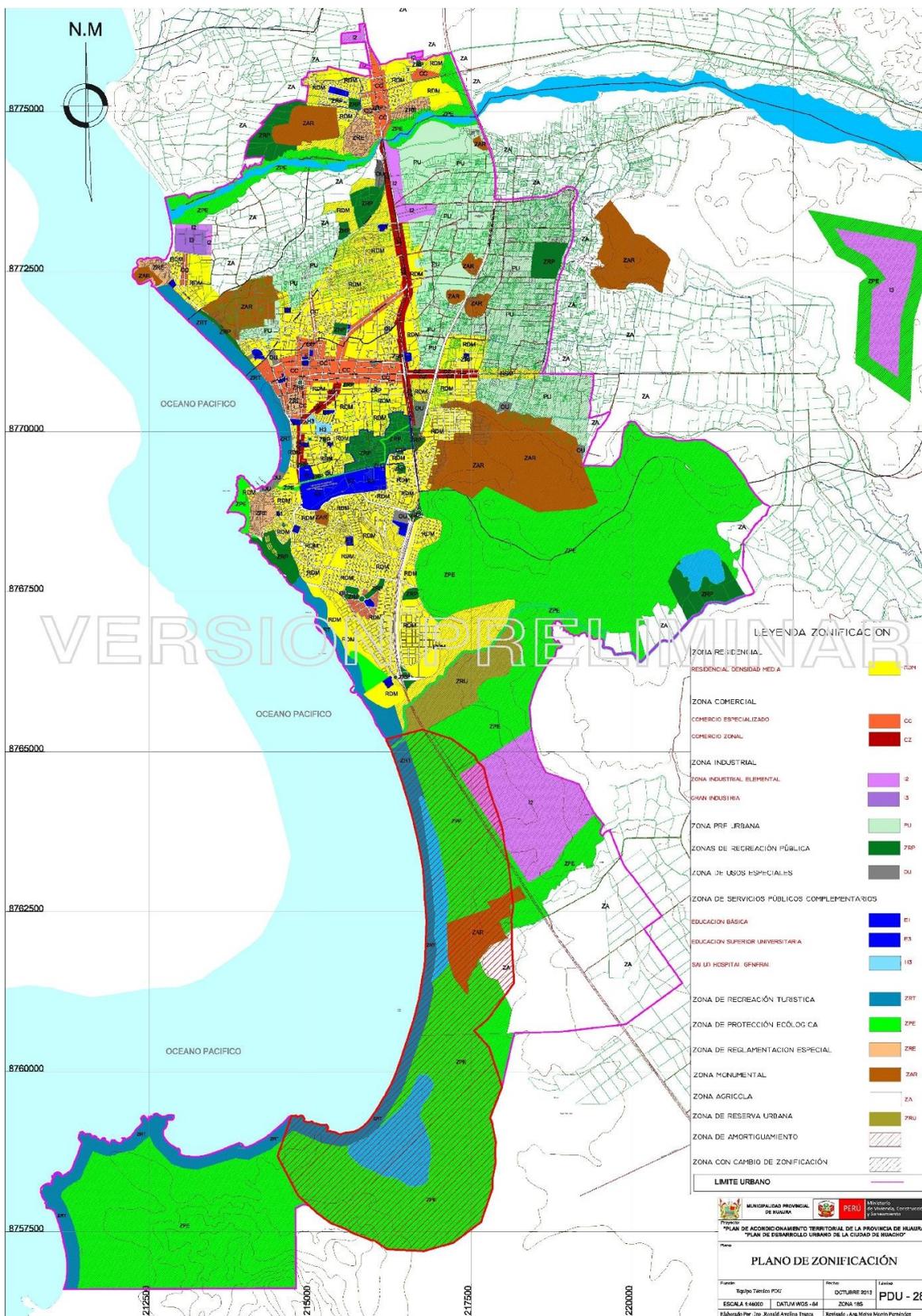
NORTE: Con los distritos de Santa María y Hualmay

SUR: Con la Provincia de Huaral

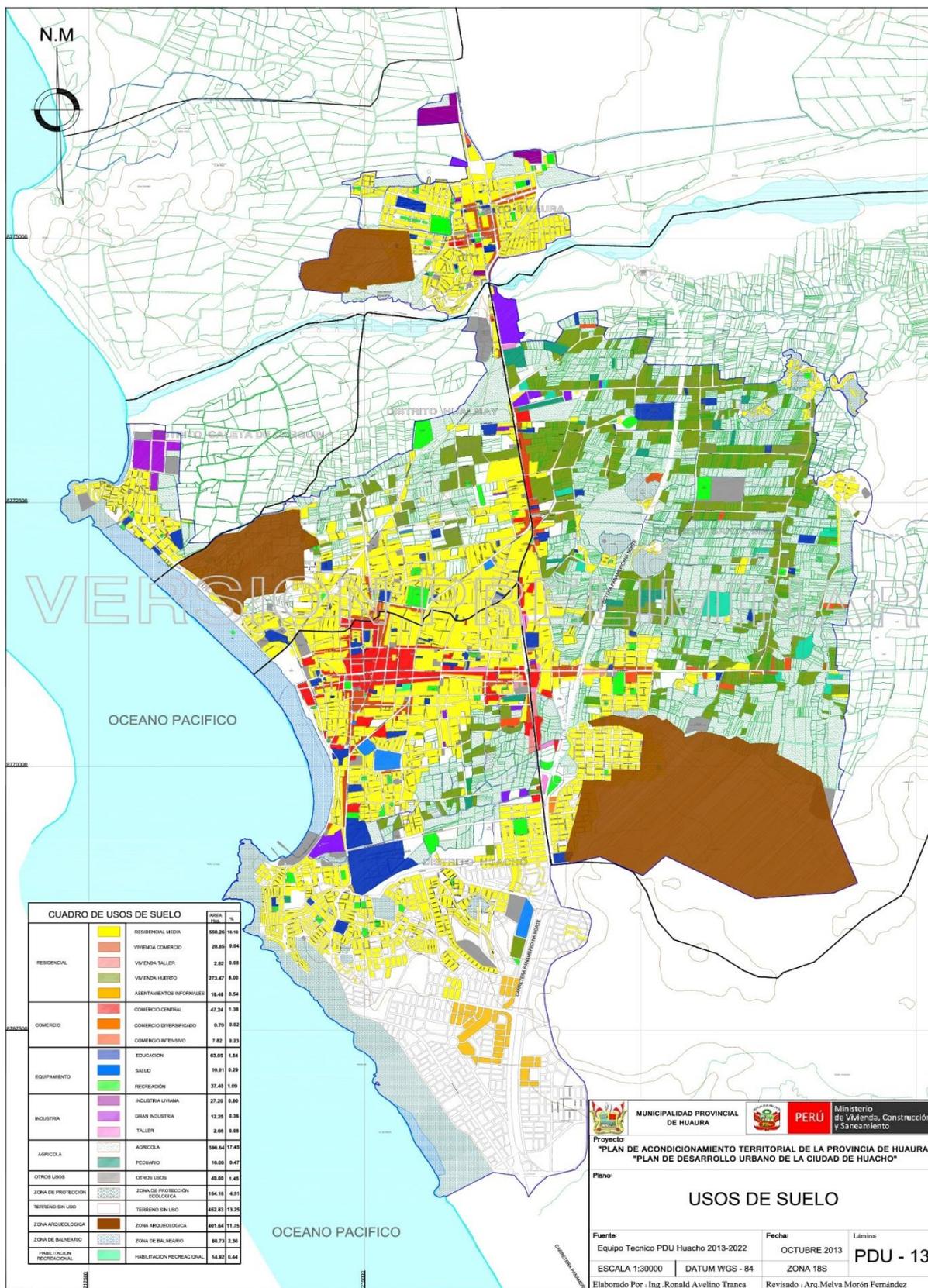
ESTE: Con el Distrito de Sayán

OESTE: Con el Océano Pacífico

Anexo VII – PLANO DE ZONIFICACIÓN DE LA CIUDAD HUACHO



Anexo VIII – USO DEL SUELO DE LA CIUDAD HUACHO



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE HUAURA

Proyecto: "PLAN DE ACONDICIONAMIENTO TERRITORIAL DE LA PROVINCIA DE HUAURA" "PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE HUACHO"

USOS DE SUELO

Fuente: Equipo Tecnico PDU Huacho 2013-2022 Fecha: OCTUBRE 2013 Lámina: PDU - 13

ESCALA 1:30000 DATUM WGS - 84 ZONA 18S

Elaborado Por : Ing. Ronald Avelino Tranca Revisado : Arq. Melva Morón Fernández

Anexo IX – SISTEMA VIAL DE LA CIUDAD DE HUACHO

