

**UNIVERSIDAD NACIONAL SAN ANTONIO ABAB DEL
CUSCO ESCUELA DE POST GRADO**

MAESTRIA EN ECONOMIA

MENCION: GESTIÓN PÚBLICA Y DESARROLLO REGIONAL



**“EXPECTATIVAS SOCIOECONÓMICAS POR LA PROPUESTA DE
CONSTRUCCIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CHINCHERO”**

TESIS PRESENTADA POR:

Br. ADELA CALLAÑAUPA JAIMES

PARA OPTAR AL GRADO ACADÉMICO DE MAESTRO EN ECONOMÍA

MENCIÓN: GESTIÓN PÚBLICA Y DESARROLLO REGIONAL

ASESOR: MGT. ABEL GONZALES BOZA

CUSCO-PERÚ

2019

DEDICATORIA

*“A DIOS POR TODO CUANTO NOS DA LA VIDA, A MIS DOS ÁNGELES
EN EL CIELO MI PADRE VICENTE CALLAÑAUPA C. (+) MI TÍA GUADALUPE
JAIMES(+) POR SU GENEROSIDAD Y VALENTÍA QUE SIEMPRE ME DEMOSTRARON DE
SALIR ADELANTE. GRACIAS POR TODO”*

*“A MI MADRE EUFEMIA JAIMESA MIS HERMANAS Y HERMANOS CON TODO CARÍÑO Y
AFECTO LES AGRADEZCO POR SER MI FAMILIA”*

“
*“A MI TIERRA NATAL QUE CARIÑOSAMENTE LO LLAMO
MI PUEBLO QUERIDO DE CHINCHERO”*

EL AUTOR

AGRADECIMIENTO

Agradecimiento A la Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco, de manera especial a la Facultad de Economía, por brindar la Maestría de Economía Mención: Gestión Pública y Desarrollo Regional, expreso mi reconocimiento a toda la Plana de Docentes en transmitir sus conocimientos durante mi formación.

Agradezco al Asesor Mgt. Abel Gonzales Boza por aceptar el asesoramiento de este Proyecto de Tesis.

Mi agradecimiento a mi tierra natal del Distrito de Chinchero y a su gente, con mucha consideración a ello realizo este Proyecto, con visión en el desarrollo de progreso socioeconómico para el bien de la sociedad y futuras generaciones.

A la Municipalidad Distrital de Chinchero por su accesibilidad a fuentes escritas, entrevistas, para el desarrollo de este proyecto.

Mi agradecimiento por la accesibilidad a los centros repositórios del Archivo Regional del Cusco, la Biblioteca CBC, Biblioteca UNSAAC, Biblioteca de la Maestría UNSAAC.

Al Ministerio de Cultura - Dirección Desconcentrada de Cultura de Cusco, Por ser partícipe de mi proceso y formación profesional, por la confianza que me da en desempeñarme laboralmente en esta institución.

EL AUTOR

PRESENTACIÓN

Señores miembros del Jurado de la Escuela de Post Grado de la Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco.

Presento la Tesis Titulada: **“EXPECTATIVAS SOCIOECONÓMICOS POR LA PROPUESTA DE CONSTRUCCIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CHINCHERO”** Con la finalidad de analizar los cambios socioeconomicos del distrito de Chinchero por causa del mencionado Proyecto “El Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero” Que está causando diversos cambios sociales y económicos a nivel Distrital, Provincial y de mucho que analizar para el futuro departamental, Así plantear propuestas para mejorar el desarrollo del Distrito y pueda ser fructífero sin dañar su riqueza ancestral y cultural existente.

El Distrito Chinchero será el escenario de las infraestructuras, y otros aspectos destacables de impactos socioeconómicos; si bien es cierto que los cambios se fueron dando a conocer desde el momento que se dio el aporte económico por las tierras que están dentro de los límites del mencionado aeropuerto. No se puede divisar si fueron fructíferas para las comunidades aledañas en la compra venta de terrenos, y también se tiene que analizar la integración a la nueva economía de las comunidades a partir de la operación y los servicios vinculados al nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero

EL AUTOR

INTRODUCCIÓN

La presente Tesis es una investigación que tiene por objetivo identificar las expectativas socioeconómicas generadas por la construcción del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero, En el desarrollo del Distrito de Chinchero. Se ha realizado con el propósito de sustentar el grado a nivel de Magister en la Escuela de Postgrado de la Facultad de Economía de la Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco.

La tesis está orientada a identificar y observar los impactos sociales y económicos sobre el desarrollo del distrito de Chinchero, que ha estado ocurriendo debido a la alta expectativa de la construcción de un aeropuerto internacional de Chinchero.

Este trabajo está estructurado en cinco capítulos los que describen a continuación:

En el capítulo I se describe el planteamiento investigación: problema, objetivos, justificación, alcances, limitaciones, marco teórico; Así mismo los objetivos y relevancia de la investigación

En el Capítulo II se abordan los antecedentes y las bases relacionados a la discusión del tema, así como referencias de investigaciones, sus características. También se describe las bases teóricas y la definición de términos que contribuyen a precisar mejor sobre el tema.

En el Capítulo III se describe un diagnóstico situacional del Distrito de Chinchero. Desde su localización hasta el contexto en el que se encuentra nivel internacional, nacional, regional y provincial.

En el Capítulo IV Se aborda los aspectos metodológicos: tipo investigación, diseño de investigación, técnicas de recolección de datos, instrumentos, población muestra, hipótesis general, hipótesis específicas y operacionalización de variables.

En el Capítulo V se desarrolla el trabajo de campo, proceso de contraste de hipótesis, análisis e interpretación de los datos, discusión de resultados y Conclusiones.

ÍNDICE

DEDICATORIA.....	I
AGRADECIMIENTO.....	II
PRESENTACIÓN.....	III
INTRODUCCIÓN.....	IV
ÍNDICE.....	V
RESUMEN.....	X
ABSTRACT (ingles).....	XI
CAPITULO I.....	1
PROBLEMA OBJETO DE INVESTIGACIÓN.....	1
1.1. Situación Problemática.....	1
1.2. Formulación del problema.....	2
1.2.1. Problema general.....	2
1.2.2. Problemas específicos.....	2
1.3. Justificación de la investigación.....	3
1.3.1. Justificación metodológica.....	3
1.3.2. Justificación teórica.....	3
1.3.3. Justificación practica.....	3
1.4. Formulación de objetivos.....	4
1.4.1. Objetivo general.....	4
1.4.2. Objetivos específicos.....	4
1.5. Caracterización Histórica y socioeconómica del distrito de Chinchero .	4
1.5.1. Localización del Distrito de Chinchero.....	4
1.5.2. Aspectos históricos del distrito de chinchero.....	7
1.5.3. Características ambientales.....	19
1.5.4. Características socio- cultural.....	22
1.5.5. Características económicas productivas.....	50
CAPITULO II.....	64
MARCO TEÓRICO - CONCEPTUAL.....	64
2.1. Marco Referencial de la Investigación (estado del arte).....	64
2.2. Bases teóricas científicas.....	72
2.2.1. Teoría de la Modernización.....	72
2.2.2. Teoría de la Dependencia.....	73

2.2.3. Teoría del Globalización	74
2.3. Definición conceptual de términos	76
CAPITULO III	78
PROCEDIMIENTO METODOLÓGICO	78
3.1. Tipificación de la Investigación.....	78
3.2. Diseño de la Investigación	78
3.3. Enfoque de la Investigación	79
3.4. Método de la Investigación.....	79
3.5. Hipótesis	80
3.5.1. Hipótesis General	80
3.5.2. Hipótesis Específicas.....	80
3.5.3. Operacionalización de variables	80
3.5.4. Instrumentos de recolección de datos	82
CAPITULO IV	83
EL CONTEXTO DEL DISTRITO Y EL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CHINCHERO	83
4.1. EL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL Y SU MARCO CONTEXTUAL.....	83
4.1.1. Dinámica económica del distrito de Chinchero	83
4.1.2. El Estado y los servicios a través de la inversión pública	87
4.1.3. Infraestructura Aeroportuario	88
4.1.4. Aeropuerto Internacional de Chinchero- Cusco (AICC).....	90
4.2. EL DISTRITO DE CHINCHERO Y SU MARCO CONTEXTUAL.....	¡Error!
Marcador no definido.	
4.2.1. El Contexto Global.....	¡Error! Marcador no definido.
4.2.2. El Contexto Nacional	96
4.2.3. El Contexto Regional	97
4.2.4. El Contexto Provincial.....	99
CAPITULO V	100
TRABAJO DE CAMPO Y PROCESO DE CONTRASTE DE HIPÓTESIS	100
5.1. Presentación, análisis e interpretación de los datos	100
5.1.1. Resultados para la variable Población.....	100
5.1.2. Resultados para la variable Ingreso.....	107
5.1.3. Resultados para la variable Comercio y servicios.....	110

5.1.4. Discusión de resultados.....	115
CONCLUSIONES.....	121
RECOMENDACIONES	123
BIBLIOGRAFÍA	125
ANEXOS	128

ÍNDICE DE GRÁFICOS

ÍNDICE DE CUADROS

CUADRO 1: DISTRITO DE CHINCHERO: EVOLUCION DE LA POBLACION	23
CUADRO 2: POBLACION DE 6 AÑOS Y MÁS SEGÚN CONDICION DE ACTIVIDAD 2007	27
CUADRO 3: POBLACION OCUPADA DE 6 AÑOS Y MÁS SEGÚN OCUPACION PRINCIPAL 2007	28
CUADRO 4: POBLACION DE 6 AÑOS Y MÁS OCUPADA SEGÚN OCUPACION PRINCIPAL.....	28
CUADRO 5: MATRICULA ESCOLAR Y DOCENTES SEGÚN NIVEL EDUCATIVO DEL DISTRITO DE CHINCHERO 2014 - 2015	34
CUADRO 6: POBLACION Y DOCENTES SEGÚN NIVELES EDUCATIVOS DEI DISTRITO DE CHINCHERO 2013 - 2014.....	35
CUADRO 7: POBLACIÓN AFILIADA A SEGUROS DE SALUD 2007	38
CUADRO 8: VIVIENDA CON ALUMBRADO ELÉCTRICO 2007	41
CUADRO 9: POBLACIÓN Y CONDICIÓN DE POBREZA 2007	43
CUADRO 10: CONDICIÓN DE POBREZA POR NIVEL DE POBREZA 2009 .	44
CUADRO 11: INDICE DE DESARROLLO HUMANO-IDH DEL DISTRITO DE CHINCHERO 2013.....	47
CUADRO 12: ESTRUCTURA PRODUCTIVA SEGÚN SECTORES Y RAMAS DE ACTIVIDAD 2012	51
CUADRO 13: SUPERFICIE AGRICOLA EN CHINCHERO Y HUAYLLABAMBA	53
CUADRO 14: ESTABLECIMIENTOS ECONÓMICOS POR ORGANIZACIÓN JURÍDICA Y ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL DISTRITO DE CHINCHERO 2008	57
CUADRO 15: FLUJO DE TURISTAS SEGÚN CENTROS HISTORICOS, MUSEOS Y CENTROS ARQUEOLOGICOS DE LA REGIÓN CUSCO 2013..	61
CUADRO 16: PRODUCTORES AGROPECUARIOS QUE GESTIONARÓN CRÉDITOS POR FUENTES DE FINANCIAMIENTOS 2012.....	63

ÍNDICE DE MAPAS

MAPA 1: LOCALIZACION A NIVEL PROVINCIAL DEL DISTRITO DE CHINCHERO.....	5
MAPA 2: UBICACIÓN DEL DISTRITO DE CHINCHERO	6

RESUMEN

El objetivo del estudio de la presente investigación es desarrollar un alcance de las expectativas socioeconómicas de la Pre-ejecución del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero en su desarrollo del distrito de Chinchero.

Para lo cual, se aplicó el método de investigación descriptivo y analítico también se revisa documentos de gestión al igual que estadísticas oficiales.

Dentro del estudio se planteó observar cual son y serán los efectos de una nueva infraestructura aeroportuaria en el distrito de Chinchero, para precisar las variables explicadas fueron, población, comercio y servicios e ingreso.

Los verdaderos cambios se podrán observar en los próximos años cuando se inicie las operaciones del Nuevo Aeropuerto del Distrito de Chinchero. Sin embargo, este proyecto se indica como la oportunidad de desarrollo económico para la región Cusco y las comunidades ubicadas en la zona de influencia principalmente para el distrito de Chinchero, teniendo actualmente la pérdida producción agrícola y pecuaria, con una creciente participación de la actividad turística, Por ello, la viabilidad del proyecto se basa fundamentalmente en el crecimiento del sector turismo en Cusco.

ABSTRACT (ingles)

The objective of the study of the present investigation was to offer a scope of the impacts and implications of the pre-execution of the new international airport of Chinchero in its development of the district.

For that, the descriptive research method was applied, in addition to be revised management documents as well as official statistics.

Within the study, it was proposed to observe the effects of a new airport infrastructure in the district of Chinchero, to specify the variables explained were population, trade and services and income.

The results show the changes and effects on the mentioned variables although the true change will be observed in the next years when the AICC starts operatic.

Capítulo I

Problema objeto de investigación

¿Cuáles son las expectativas sociales y económicas que ha generado la nueva construcción del aeropuerto de Chinchero en el crecimiento demográfico, comercio, servicios e ingresos por la construcción del Aeropuerto Internacional de Chinchero?

1.1. Situación problemática

Según la Municipalidad distrital de Chinchero (MDC,2015):

Las inversiones en infraestructura gravitan sobre el desarrollo económico y social de las regiones donde se llevan a cabo, mejorando, particularmente, la productividad, la estructura de costos de las empresas y el bienestar de la población. Sus efectos se manifiestan por el comportamiento demográfico, el mercado de laborales aspectos diversos de la vida social. La inversión en infraestructura es condición necesaria, aunque no suficiente, para el desarrollo. El efecto de las inversiones requieren el complemento: capital humano, recursos naturales, tecnología disponible y las oportunidades que adicionen su capacidad instalada, al diseño, a su ubicación, y al desequilibrio entre la oferta y la demanda de servicios.

La estructura físico espacial del distrito de Chinchero, está vinculada a la ocupabilidad el suelo urbano y ubicación del del patrimonio arqueológico, asimismo la actividad turística y comercial constituyen la base económica de la ciudad que además de constituirse en la base económica de la ciudad, lo que genera el valor agregado y dinamismo económico en este distrito. El proceso de crecimiento de los últimos años se acelera por la actividad comercial y de servicios; promoviendo la inversión privada fundamentalmente, en un contexto de venta de terrenos al Ministerio de Transportes y Comunicaciones por el emplazamiento del Aeropuerto Internacional que viene generando cambios en la configuración física del Distrito; por la ampliación en altura, e incompatibilidad a las características históricas de la ciudadela. Una yuxtaposición a la interrelación entre el

subsistema económico y los otros subsistemas, nos lleva a establecer algunas características de la misma. Desde el punto de vista social la economía urbana genera empleos (principalmente vinculados a la actividad turística, artesanal, comercial y servicios) demanda de mano de obra cuyas características inciden en la productividad y competitividad del distrito. En los últimos años, el Distrito ha experimentado un lento proceso de crecimiento demográfico explicado por su crecimiento vegetativo y la actividad turística, comercial y de los servicios. En ese sentido la oferta del mercado laboral viene siendo absorbida en parte por dicha actividad. En un escenario prospectivo (por la construcción y operación del aeropuerto internacional) esta relación también tendrá que ver con el reasentamiento de población actualmente localizadas dentro de la superficie limitadora de obstáculo a la navegación aérea. Igualmente, las limitaciones de acceso a la provisión de servicios educativos y de salud del área rural (cooperativa de Huaypo sectores de la comunidad campesina de Yanacona como son Umanes, Bolones, Huatata), por la ubicación del aeropuerto. (p.15-25)

1.2. Formulación del problema

1.2.1. Problema general

¿Cuáles son las expectativas sociales y económicas generadas por la construcción del Aeropuerto Internacional de Chinchero en el desarrollo del Distrito de Chinchero en el crecimiento demográfico, comercio, servicios, e ingresos?

1.2.2. Problemas específicos

P.ESP.1: ¿Cuáles son los cambios sociales generados por la construcción del nuevo aeropuerto internacional de Chinchero en el comportamiento del crecimiento demográfico, Población del distrito de Chinchero 2010-2016?

P.ESP.2: ¿Cuáles son los cambios económicos generados por la construcción del nuevo aeropuerto internacional de Chinchero en la dinámica de comercio, servicios e ingresos del Distrito de Chinchero 2010-2016?

1.3. Justificación de la investigación

1.3.1. Justificación metodológica

En esta investigación se desarrolla las estrategias metodológicas para la realización de un análisis sobre las “expectativas socioeconómicos generados por la construcción del aeropuerto internacional de Chinchero”, a su vez implica el uso de instrumentos análisis y recolección de datos que satisfaciendo las condiciones de validez y confiabilidad podrán ser de uso en estudios de similares características , así mismo, implica el análisis de datos secundarios y de métodos de observación en que permitirán obtener una metodología útil y funcional.

1.3.2. Justificación teórica

A nivel teórico, esta investigación de “las expectativas socioeconómicos en el desarrollo del Distrito de Chinchero generados por la nueva construcción de aeropuerto internacional de Chinchero”, nos ayuda extender los documentos de discusión y asimismo, los conocimientos dentro y fuera de la Escuela de Postgrado de la Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco, además de ser útil para la realización de futuras investigaciones similares.

1.3.3. Justificación practica

La presente investigación argumenta su importancia en la evaluación, análisis y conocimiento los impactos socioeconómicos producidos por la nueva construcción de Aeropuerto Internacional de Chinchero. De la misma manera sirve como precedente para futuros documentos e investigaciones que desean develar las implicancias y externalidades de este proyecto en el cual el Estado está invirtiendo miles de millones de soles con el fin de asistir en el mejoramiento y desarrollo no solo del Distrito de Chinchero sino del País en integro.

Así mismo, es esencial precisar que existen razones que avalan el análisis de las repercusiones del proyecto de construcción del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero para visualizar con mayor seriedad las consecuencias que pueda ocasionarse en del desarrollo del Distrito de Chinchero.

1.4. Formulación de objetivos

1.4.1. Objetivo general

Identificar las expectativas sociales y económicas generadas por la construcción del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero en el desarrollo del Distrito de Chinchero, en cuanto al crecimiento poblacional, Comercio y servicios, así como los ingresos.

1.4.2. Objetivos específicos

O.ESP.1: Investigar los cambios generados, en el crecimiento poblacional a partir de la construcción del nuevo aeropuerto internacional de Chinchero.

O.ESP.2: Analizar los cambios generados en el comercio, servicios e ingresos como consecuencia de la construcción del nuevo aeropuerto internacional de Chinchero.

1.5. Caracterización histórica y socioeconómica del distrito de chinchero

1.5.1. Localización del Distrito de Chinchero

- **Ubicación política y geográfica del distrito de chinchero.**

Según Gonzales, E. (2012):

El distrito de Chinchero se encuentra ubicado en la provincia de Urubamba, departamento del Cusco, a 29 Km. al Noreste de la ciudad del Cusco y a 30 Km., al extremo Este de la ciudad de Urubamba. El centro poblado urbano de Chinchero, capital del distrito del mismo nombre, se encuentra a una altitud de 3762 msnm., entre las coordenadas latitud 13° 24" 30" y longitud 72° 04" 15".

Límites Políticos del Distritales.

El distrito de Chinchero limita por él:

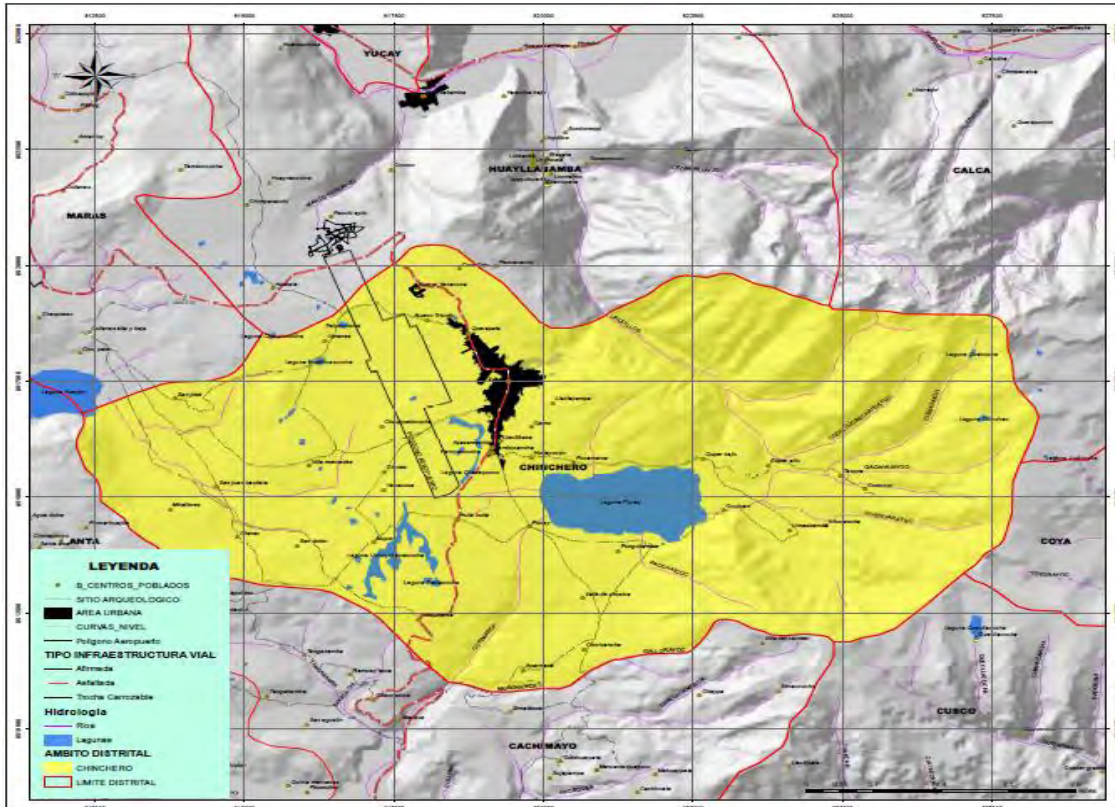
- Norte : Distrito de Huayllabamba
- Sur : Distrito de Cachimayo
- Este : Distritos de Cusco, Coya y Calca (P.8)
- Oeste : Distritos de Anta y Maras

MAPA 1: LOCALIZACION A NIVEL PROVINCIAL DEL DISTRITO DE CHINCHERO



Fuente: Municipalidad Distrito Chinchero.

MAPA 2: UBICACIÓN DEL DISTRITO DE CHINCHERO



Fuente: Municipalidad Distrito Chinchero.

1.5.2. Aspectos históricos del distrito de chinchero

Chinchero por sus características particulares ha sido considerado desde siempre como un espacio estratégico. La larga data de la presencia humana en esta zona y la forma como esta presencia adecuó en ella sitios urbanos, unidades económicas productivas y sistemas viales, es el mejor indicador de dicha afirmación el cual someramente desarrollamos como antecedente a continuación.

1.5.2.1. El Periodo prehispánico.

Un primer momento está relacionado con la presencia de dos grupos humanos que actualmente superviven como comunidades campesinas: Ayllu Pongo y Cuper Ayllu, los cuales eran parte de los Ayarmacas, una de las etnias preinkas que irradió su cultura en casi toda la región del Cusco.¹

Ayllu Pongo se asentó en el sur y sur oeste del actual distrito de Chinchero en sitios como Corimarca, Pongobamba, Ayarmaca Ocutuan, Wila Wila y Guaypo, la evidencia física de la presencia de los Pongo son los sitios arqueológicos de Chacamocco, Cancha Cancha, Sipas Huarquna y Andinchayoq. Cuper Ayllu, en cambio se ubicó al noreste de Chinchero, ocupando las riberas sur oeste de la laguna de Piuray, parte considerable de la quebrada de Urquillos llegando a extender sus territorios a las partes altas de Antaquilca y Sauso. (Camala: 2008).

Un segundo momento se da a partir de la presencia Inka en Chinchero en especial cuando este espacio pasa a formar parte de las tierras personales de Topa Inka Yupanqui. En efecto, cronistas como Juan Diez de Betanzos (1551), Pedro Sarmiento de Gamboa (1572) y documentos históricos sostiene que fue este soberano el que ordenó la construcción de la urbe inka de Chinchero:

*“Habiendo Topa Inga Yupanqui visitado las tierras y hecho las fortalezas del Cuzco y otras muchas, sin las casas y edificios sin número, fuese a **Chinchero, un pueblo cerca del Cuzco, adonde él tenía unas muy***

¹ La perspectiva histórica y arqueológica en relación a los Ayarmacas y su presencia en Chinchero está sustentada principalmente en los estudios desarrollados por María Rostworowski (1970), Manuel Ballesteros (1973) y Miguel Rivera Dorado (1971)

ricas casas de su recreación, adonde mando hacer grandes heredades para su cámara”.²

¿Qué atrajo a Topa Inka para fundar un sitio residencial en Chinchero?, la elección no sería casual, desde Chinchero el inka tenía el control del valle de Yucay, sitio en donde se encontraban los terrenos estatales en donde se cultivaba y almacenaba el maíz, producto necesario en las políticas de redistribución estatal.

Por otro lado Chinchero tenía suelos propicios para el cultivo de productos de altura en especial la papa, los pastos de sus partes altas y planicies eran el lugar ideal para la crianza y pastoreo de los camélidos, el control del recurso hídrico de las lagunas de Piuray y Guaypo unido a la belleza paisajística de un lugar rodeado por los nevados conformantes de la cordillera oriental fueron factores para que Topa Inka decidiese fundar y mandar construir el centro administrativo y residencial de Chinchero.

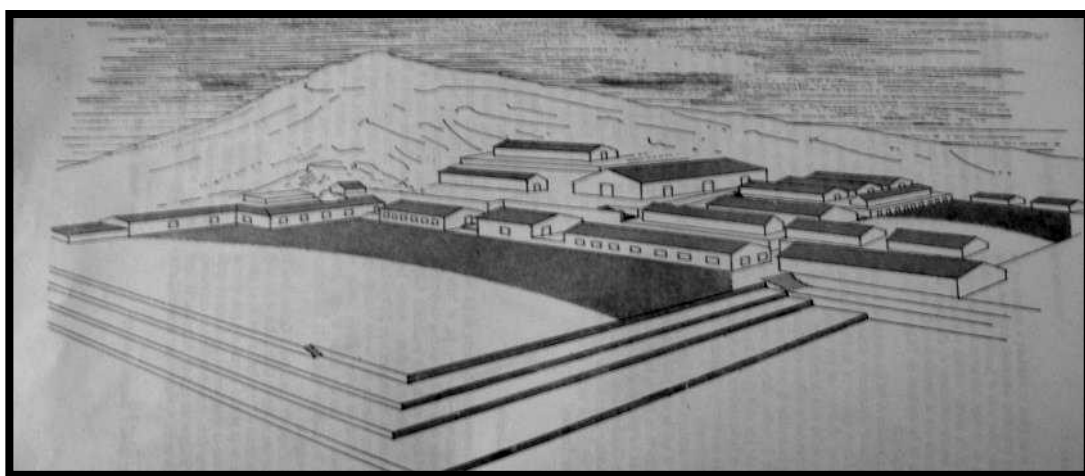


Imagen hipotética de Chinchero. Tomado de Alcina Franch. 1975.

1.5.2.2. El Periodo colonial.

El periodo colonial, instaurado a partir de 1533 con la hegemonía española en los Andes, trajo una serie de cambios en Chinchero, la función de espacio estratégico y de control administrativo que había cumplido en el periodo

² SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro. Historia de los Incas (Segunda parte de la Historia General Llamada Indica) Madrid. Biblioteca de Autores Españoles. tomo 135. 1965. p. 64.

Inka es desencajada completamente dando paso a nuevas formas de manejo y control económico y social.

Un primer elemento en este nuevo sistema es la llamada encomienda de indios que desarticula los mecanismos de acceso ancestral de recursos que se tenían antes, aislándolos a solamente su entorno inmediato. En Chinchero existieron hasta tres encomiendas de las cuales la más importante era la de Cuper-Pongo que existe desde 1549, siendo Alonso de Loayza, uno de los primeros conquistadores que llegó al Tawantinsuyu, su primer encomendero. De la visita y tasa ejecutada en 1572, por orden del virrey Francisco de Toledo, sabemos que la población de esta encomienda estaba conformada por 1286 personas, de los cuales 264 indígenas tributarios, 32 viejos e impedidos de tributar, 301 muchachos menores de 17 años y 688 mujeres de toda edad y condición, de los indígenas tributarios se separaba a dos que bajo el cargo de caciques debían de encargarse del cobro de la tasa la cual era de 1179 pesos divididos en la siguiente forma:

“917 pesos de plata ensayada y marcada. Veinte fanegas de maíz a peso y medio de plata ensayada y marcada fanega montan treinta pesos. Cuarenta fanegas de trigo a peso y mediafanega, montan sesenta pesos de la dicha plata. Cien fanegas de chuño a peso y mediafanega, montan cincuenta pesos de plata ensayada. Veinte fanegas de papas a cuatro tomines fanega, montan diez pesos. Noventa y seis aves de Castilla a tomín cada una, valen doce pesos”³.

Es necesario indicar que la encomienda en Chinchero permaneció hasta después de 1664 aproximadamente, fecha en la que, al no existir quien posea derechos a ella, la corona española extingue por completo a esta institución colonial. (Brunke: 1992).

La fundación del pueblo de indios de nuestra Señora de Monserrate (1572 aproximadamente), emplazado sobre el antiguo centro administrativo Inka, sirvió para concentrar en un solo ambiente urbano a los tres ayllus ancestrales de Chinchero: Cuper Ayllu, Ayllu Pongo y Yanacona, este último rezago de los mitmas Qollas trasplantados a estas tierras por Topa Inka para el cultivo y

³NOBLE COOK, David. Tasa de la Visita General de Francisco de Toledo. Lima Universidad Mayor de San Marcos. 1975. p. 162

labranza de sus tierras. Cuando se fundó la reducción de Chinchero estos yanaconas eran considerados como advenedizos por lo cual no contaban con tierras para su sustento, razón por la cual en 1574 la autoridad colonial de ese entonces les dio las tierras de: Alpachaca, Churucancha y Cullaculli, ubicadas en una planicie denominada desde ese entonces como “pampa de yanacona”

“Y me pidieron para que fuesen metidos y amarrados /amparados/ en la posesión de las tierras y chacras de que en él se hace mención diese comisión a Hernando de Morales para que a los dichos yanaconas les meta y ampare en la posesión de las tierras y chacras contenidas en el título. Allí para abajo a dar arenas cerca hasta arena ciénaga cojidos del pueblo de Chinchero y va a dar al molino del dicho don Sancho que es el asiento de Alpachaca y de cómo tomaron la otra posesión de todo lo sus dicho aguas, vertientes al dicho pueblo /cortado/ del término y pueblo de Chinchero /trunco/ /f.1v/ porque los otros pastos quedaron divididos y señalados en el llano Yanacona por del dicho pueblo de Chinchero para que todos los indios del traigan sus ganados en los otros pastos. Con los pastos común y la ciénaga del llano quedo la mitad de ella por de los dichos yanaconas, la otra mitad de los indios de Cupir y Pongo para que en ella tengan totora para esteras y para lo demás que les conviniera”⁴

Finalmente las llamadas “estancias de puna” que se instalaron en Chinchero es otro elemento colonial que configuro un nuevo manejo y control del espacio. De los trabajos de Burga (1976) y Guevara (1993) se sabe que las estancias surgieron antes que las haciendas y que básicamente estaban destinados a la ganadería en pastos naturales en lugares en donde la tierra tenía escaso o ningún valor (Burga: 1976; 107).

En un inicio el número de estancias en Chinchero era mínimo, una de ellas ubicada en Cuper, (Pucamarca) y las otras en Umasbamba y Sequecancha las cuales eran tierras de un descendiente noble inka: don Carlos Inka quien tenía enormes extensiones de tierras en estos lugares, en su testamento otorgado en 1582, este hijo de don Cristóbal Paullolnka y nieto de Huayna Qhapaq indicaba entre sus bienes, las tierras de Umasbamba y Sequecancha:

⁴ Títulos antiguos de la comunidad campesina de Yanacona.

“Una estancia de tierras de papas donde dicen Omasbamba donde tengo treinta yanaconas.

Ytt. Otra chacara de papas donde disen Sequecancha con seis yanaconas e su principal Vilcapoma.

Tengo una arboleda de alisos cercada en el valle quebrada de Urcos.”⁵

En 1611 en el testamento de doña Catalina Paula de Lizarazu, hija del conquistador don Martín de Lizarazu y de doña Paula Coya, hija de GuaynaQapaq, ella indicaba:

“Declaro que la dha doña Paula Coya, mi madre, por su testamento y última voluntad me dejó por universal heredera en todos sus bienes y hacienda (...) las estancias de Omasbamba y la estancia de Cequecancha y todas las demás haciendas pertenecientes a la dha mi madre por herencia de mis abuelos Paullo Topa y GuaynaCapac, señor que fue de este reino (...) lo qual quiero y es mi voluntad lo haya y herede el dho mi padre (...)”⁶

En 1689 las estancias aumentaron considerablemente y existían entre 19 a 20 estancias habitadas por indígenas dedicados a la producción mixta del pastoreo y la agricultura de subsistencia (Villanueva Urteaga: 1982; 279), pasados los años y hasta la primera década de existencia de la republica el número disminuyo ostensiblemente. (Véase Cuadro I)

⁵Testamento de don Carlos Ynga, hijo de don Paulo Ynga y de doña Catalina Usica. ARC. Corregimiento, Provincias. Leg. 66.

⁶ARC. Notarial. Cristóbal de Luzero. Prot. 160. 1611-1612. F. 264.

Cuadro I Estancias en Chinchero 1556-1836				
1556-1620	1689	1722	1784	1836
Pucamarca, Umasbamba, Sequecancha	Chuso, Ayarmaca, Kaparay, Pongogwayco, Mallocara, Pucamarca, Cupir Yutupucyo, Peqacacho, Pocop, Lurucanche, Gualca, Yutupucyo	Chuso, Chiripata, Taucamarca, Cupir y Sequecancha.	Chuso, Chiripata, Taucamarca, CupirSequecancha y Tamboraccay.	Chuso, Chiripata, Taucamarca, Cupir y Sequecancha.
Fuente: Villanueva Urteaga 1982, Tesorería Fiscal Leg. 03. 1722-1836				

En base a todo lo expresado hasta acá podemos resumir que en el periodo colonial Chinchero es desplazado como articulador socio económico el cual es asumido ahora por los pueblos ubicados en el valle de Yucay sitios en donde se ubican las haciendas productoras de maíz, que es el producto a través del cual se articulan las economías de esta zona de la región del Cusco. Chinchero se especializa mayormente en la producción de la papa, producto con el cual se articula al mercado del Cusco y que es su materia prima en los intercambios feriales.



Partido de Calca y Urubamba en 1785. En círculo rojo Chinchero.
(Fuente: Archivo General de Indias)

1.5.2.3. El Periodo Republicano (1836-1999).

En diciembre de 1824 el Perú deja de ser colonia de España para tomar la denominación de Republica, este proceso en general provoca una serie de cambios especialmente en los pueblos y comunidades indígenas.

Un primer efecto del paso de la colonia a la republica fue la venta que se hace (a partir de un decreto dado en 1824 por el libertador Simón Bolívar) de las tierras que eran propiedad de estado. Otro hecho es el reparto individual que se hace de las tierras de comunidad, las cuales eran ahora propiedad individual afectas a un impuesto del 5%, con este acto se desconocía la existencia de las comunidades de indígenas y de sus autoridades ancestrales.

En 1850 aproximadamente ocurre un fenómeno en todo el ámbito del Cusco: la tasación y arrendamiento de los terrenos que antiguamente



El ámbito de Chinchero y su entorno inmediato en 1865.

(Recorte de mapa del departamento del Cusco

usufructuaban los desaparecidos caciques o curacas de los pueblos de indígenas y que ahora habían pasado a manos de los apoderados fiscales, por Decreto Supremo de 3 de marzo de 1846 se ordenaba que se haga la relación de los terrenos de cacicazgo para ser tasados y posteriormente ser arrendados a quien ofreciese más por ellos, Años después estos terrenos arrendados

serian vendidos a sus poseedores quienes con el correr de los años mediante

diversas formas y mecanismos buscarían ensanchar sus propiedades en desmedro de los indígenas.

En 1884 se daría la renovación de las matriculas de contribución personal indígena y de predios rústicos y de industrias, esto provocaría una ola de

protestas y quejas por parte de indígenas, y mestizos, quejándose que los pagos eran elevados y que ellos en su pobreza no podrían pagar esos montos. Estos hechos dieron lugar a que por ejemplo en Chinchero los campesinos pierdan gran parte de sus tierras y estancias las cuales se convierten en propiedades privadas de un nuevo tipo de propietario cuasi feudal, el cual recibe el término despectivo de “gamonal”.

A partir del mecanismo de las “donaciones” que hacían la población de Chinchero mediante las mayordomías la iglesia se hizo propietario de un sinnúmero de tierras. Esto sucede particularmente en el entorno de Ayllupongo cuando esta comunidad inicia un proceso judicial contra el Arzobispado del Cusco pidiendo se devuelva al seno comunal las tierras que esta institución religiosa detentaba mediante el sistema de ecónomos y mayordomías.

En 1920 al instaurarse el segundo gobierno de Augusto B. Leguía (1919-1930) se promulgaría una nueva constitución, en ella se volvía a reconocer a las comunidades campesinas en el marco del contexto nacional, otorgándoseles personería jurídica.

Actualmente Chinchero cuenta con varias comunidades, unas que siempre se han mantenido desde tiempos pasados como son: Ayllu Pongo, Cuper Ayllu y Yanacona, otras que en un momento fueron estancias caso Umasbamba, Sequecancha (Coricancha) y Tauccay varias que se desmembraron de la comunidad madre de Ayllu Pongo para consolidarse de manera independiente.

Cuper Ayllu, esta subdividido en cuatro sectores: Cuper Pueblo, Cuper Bajo, Cuper Alto y Pucamarca, es considerado como el ayllu Cabeza de Chinchero, manteniendo cierta jerarquía en diversos actos públicos que se tiene en el distrito.

La comunidad de Ayllu Pongo conocida también como “ayllu madre” a la actualidad solo cuenta con tres anexos o sectores: Ayllu Pongo. Tambocancha y Witapuquio, los otros sectores que tenía: Pongobamba, Chuso, Ocutuan, Huila Huila, Ayarmaca y Piuray decidieron desligarse y conformar comunidades independientes políticamente hablando pues en cuanto a lo social y económico aún siguen manteniendo ese vínculo que tuvieron antes en las festividades.

Yanacona asimismo esta subdividido en cuatro sectores: Querapata, Yanacona, Olones y Umanes. Umasbamba, considerado desde mediados del

siglo XVI como pueblo anexo de la doctrina de Chinchero, actualmente no cuenta con anexos o sectores y finalmente La comunidad de Taucca conocida antes como Taucamarca que al igual que Umasbamba no cuenta con sector alguno.

Cuadro II COMUNIDADES CAMPESINAS DEL DISTRITO DE CHINCHERO		
COMUNIDAD	Resolución N°	Fecha de reconocimiento
Ayarmaca	R.D. 258-84-DRA-XX	20/06/1984
Ayllo Pongo	R. 043-73-OAE-ORAMS-VII	21/11/1973
Ccoricancha	R. 044-75-OAJAF-ORAMS-VII	14/05/1975
Ccorimarca	R.D. 0181-92-D-SR-A-C	19/06/1992
Cuper	R.S. s/n	19/10/1928
Huilahuila	R.D. 089-01	10/05/2001
Ocutuan	R.D. 108-01	18/09/2001
Piuray	R.D. 0193-2002-DRA-CTAR-C	16/09/2002
Pongobamba	R.D. 0435-87-DRA-XX	27/11/1987
Simataucca	R.D. 0301-90-DUAD-XX-C	09/05/1990
Tangabamba	R.D. 0272-88-DUAD-XX-C	08/11/1988
Taucca	R.S. 471	20/12/1966
Umasbamba	R.S. s/n	30/12/1927
Valle de Chosica	R.S. 091-01	15/05/2001
Yanacona	R.S. 23	29/04/1964

Fuente: Directorio de Comunidades Campesinas del Perú al 2009

1.5.2.4. Algunos apuntes demográficos y económicos de Chinchero. 1572-1884.

Uno de diversos aspectos que ayudan a entender a las poblaciones en el contexto socio histórico está determinado desde la variable del proceso demográfico que han sufrido en el transcurso del tiempo. Para el caso de Chinchero existen algunos datos que nos pueden ayudar a bosquejar algunos cuadros acerca de su proceso demográfico.

Desde el momento de la visita del virrey Francisco de Toledo en 1572 en que se tiene un primer dato acerca de la población de la encomienda de Cuper-Pongo, hasta fines del siglo XIX hay una constante en detallar el total de la población principalmente tributaria, necesaria para el control que ejercieron las instituciones fiscales del periodo colonial y republicano.

En base a datos minuciosos que se tienen de dos momentos temporales bastante amplios, (1572 – 1722), se pueden entrever aspectos relevantes en

cuanto al crecimiento poblacional de Chinchero en el lapso de 150 años y que se detallan mejor a partir del cuadro III y IV.⁷

Cuadro III					
Población de Chinchero (encomienda de Cuper-Pongo) 1572					
Tributarios	Viejos	Menores de 17 años	Varones de toda edad	Mujeres de toda edad	Población Total
264	32	301	597	689	1286
NOBLE COOK, David. Tasa de la Visita General de Francisco de Toledo. Lima Universidad Mayor de San Marcos. 1975					

Cuadro IV									
Población de Chinchero y Umasbamba 1722									
T	A	P	Niños	C	R	Niñas	V	S	Ca
422	0	64	273	13	89	215	30	107	385
Población total									
Varones				Mujeres				Total	
805				738				1543	
T: Tributarios		A: Ausentes		P: Próximos a tributar			C: Caciques		
R: Reservados		V: Viudas		S: Solteras			Ca: Casadas		
Fuente: Archivo Regional del Cusco. Libro de Contribuyentes, matrícula de Indígenas 1772-1884									

Un panorama más amplio se tiene en relación a la población eminentemente tributaria de Chinchero, (1572-1884). Segmento este que debía de ser mayor de 18 años y ser considerado como parte del común de indígenas, aspecto en el cual estaban excusados los pobladores que por nobleza de sangre o por nombramiento de la corona cumplían la labor de autoridades en unos casos o en otros desempeñaban la labor de control y cobro de las tasas se les exceptuaba de dicho pago (caciques principales y caciques enterradores de tributos)

Cuadro V							
Población tributaria en Chinchero 1572-1884							
1572	1689	1722	1785	1836	1845	1851	1884
264	335	422	418	666	592	611	634

⁷Los datos de la matrícula de indígenas del siglo XIX no son detallados en esos aspectos por ello no se toman en cuenta para elaborar estos cuadros.

Fuente: Tasa de la Visita General de Francisco de Toledo. Lima Universidad Mayor de San Marcos. 1975, Villanueva Urteaga 1982, Archivo Regional del Cusco. Intendencia. Leg. 167.1785; Libro de Contribuyentes, matrícula de Indígenas 1772-1884

Asimismo en base a estos datos podemos conocer el monto de las contribuciones que pagaba la población tributaria secuencialmente desde 1785 hasta fines del siglo XIX.

Cuadro VI				
Contribución población tributaria Chinchero 1785-1884				
1785 (pesos)	1836 (pesos)	1845 (pesos)	1851 (pesos)	1884 (soles)
2730	4573	4044	4035	1372
Archivo Regional del Cusco. Intendencia. Leg. 167.1785; Libro de Contribuyentes, matrícula de Indígenas 1772-1884				

1.5.2.5. Sistema vial en Chinchero como articulador socio-económico.

La existencia, a la actualidad, de una serie de caminos que comunicaban a Chinchero con el Cusco y con el piso de valle y otros espacios estratégicos es la prueba más relevante del papel que cumplió, como articulador socio económico, en momentos determinados de su historia. Es así que dos caminos importantes articulaban al Cusco con Chinchero; uno de ellos partía desde el centro de la ciudad del Cusco para subir hacia San Cristóbal y por la quebrada de Saphi y por las faldas del cerro Senqha dirigirse hacia Araycalla, Coricancha, Piuraypampa, Cuper y Chinchero.



Evidencia del camino Cusco-Chinchero en los sectores de Cancha-Cancha (Comunidad de Ayarmaca) y en Chacamoco (Comunidad de Piuray)

El cerróCatunqui para dirigirse a SenqhaQhasa, de donde desciende a Umasbamba, para luego dirigirse a Cuper Bajo, Pucamarca y por Huancapata hacer su ingreso a Chinchero.



Foto principal. Vista de Umasbamba y parte de la laguna de Piuray desde el Senqhaqhasa. Foto superior el camino que desciende hacia Umasbamba, foto inferior camino pasando por Hucacacancha



Por otro lado ha existido desde la época Inka un sistema vial que permitía un enlace eficaz de Chinchero con sitios administrativos como Ollantaytambo Calca, CaquiaXaquixaguana (conocido hoy como Huchuyqosqo) y con los espacios de producción y almacenamiento ubicados en Maras y el valle de Yucay (actual Valle Sagrado de los Inkas). De ellos tenemos los siguientes:

1. El camino Chinchero-Raqchi-Yucay
2. El camino Chinchero-Urquillos-Qespiwanka.
3. El camino Chinchero-Maras-Ollantaytambo.

4. El camino Chinchero-Tauca-Caquiajaquijaguana-Saqlllo-Calca.

Tras el periodo Inka y hasta la actualidad gran parte de estos caminos han pervivido en el tiempo y han cumplido funciones varias. Parte de estas vías que llamaremos principales han sido reutilizadas y son parte de las rutas ancestrales coloniales y republicanas que han dinamizado los circuitos sociales y económicos de Chinchero con el Cusco, con el Valle Sagrado de los Inkas o a través de Maras y Ollantaytambo con los valles de Amaibamba y Quillabamba. Las otras vías “secundarias” han sido nexos locales con los espacios de cultivo y de pastoreo local e interlocal.

Actualmente estas vías son parte de un sistema turístico incipiente que articula a Chinchero con sitios arqueológicos, (Machuqolqa, Huaynaqolqa, Urquillos, Huacacancha, Huancapata, Huchuyqosqo) y sitios paisajísticos como el entorno de Umasbamba y Ccoricancha o la quebrada de Urquillos.

1.5.3. Características ambientales

- **Descripción Geográfica**

[Chinchero se localiza en la cuenca de Urubamba, este ámbito geográfico constituye uno de los ecosistemas ecológicos particulares de la zona andina, su ubicación corresponde regionalmente a la meseta de Maras y Chinchero, localmente corresponde a una planicie y lomadas bajas conformadas por depósitos eluviales y suelos lacustres que se encuentran al oeste de la ciudad, a una altitud de 3,720 msnm.

La conformación geológica de la zona y su composición geológica e hidrogeológica son los principales factores que determinan la presencia de bofedales, manantiales y lagunas pequeñas, La laguna Piuray por su cercanía a la ciudad de Chinchero y otros centros poblados sirve como regulador de temperatura, a su vez de ser fuente de abastecimiento de agua potable a la ciudad de cusco.

En cuanto a la temperatura la temperatura media promedio fluctúa entre los 8 - 12 °C y las precipitaciones totales anual varía entre 700 a 800 m.m.

El proyecto del aeropuerto internacional de Chinchero, el paisaje natural se verá modificado debido al movimiento de tierras propio de la obra, así como los ruidos

ocasionados por el aterrizaje y despegue de aeronave al momento de su puesta en operación.

- **Características Físico-Biótico en el Distrito de Chinchero**

En el área de estudio de acuerdo a la clasificación del Sistema de Zonas de Vida de L.R. Holdridge se puede encontrar:

- a) Bosque Húmedo – Montano Subtropical (BH - MS).
- b) Bosque seco – Montano Bajo Subtropical (Bs-MBS)
- c) Estepa Montano Subtropical (e-MS)

Debido a estas zonas de vida, chinchero cuenta con una intensa diversidad biológica, posee diversas especies de pastos y al menos 60 especies de césped de puna, además destacan los ambientes de bofedales e hidromórficos donde se encuentran avifaunas.

- **Hidrología**

Se puede identificar cuatro microcuencas de drenaje; microcuenca de la laguna Huaypo, microcuenca del río corimarca, microcuenca de la quebrada. Urquillos y la microcuenca de la quebrada. Marcuyohuayjo.

Los ríos y quebradas de importancia dentro de las microcuencas de estudio son los siguientes: quebrada. Marcuyohuayjo, quebrada. Sayocachi, quebrada. Huaynanca, quebrada. Quehwarhuayco, quebrada. SayacQagahuayco, quebrada. Cusihuayco, quebrada. Cedrohuayjo y el río Corimarca.

- **Aspectos Geológicos y Geomorfológicos**

- Formación Maras, Formación Ayavacas, Formación Puqui, Formación Chinchero, Grupo San Jerónimo - Formación Kayra, Depósitos Coluviales (Q-co), Depósitos Eluviales, Formación San Sebastián, Formaciones Quilque y Chilca Depósitos recientes o cuaternarios.
- Unidades Geomorfológicas: Laderas Bajas, Meseta, Lomas y piso de valle.

- **Contaminación**

- Contaminación de Suelo; el inadecuado manejo de residuos sólidos por parte de la población, la mala disposición en el ambiente sobre todo de plástico, papel y cartón produce su degradación y descomposición.
- Contaminación de agua; la disposición de aguas servidas en las acequias y canales urbanos, la actual laguna de oxidación se encuentra expuesta siendo un foco de contaminación.
- Contaminación Sonora; La principal fuente actual de contaminación sonora se da en la avenida principal por el tránsito de vehículos, el cual sobre pasa los límites permitidos.

- **Mapa de Peligros**

- De acuerdo al mapa de zonificación sísmica del Perú, el Cusco se encuentra en la zona 2, en 1991 se registró un sismo de 6.9 MW. Los sismos en esta zona están ligados al sistema de fallas existentes y pasa cerca de la laguna Piuray.
- Los peligros en el Distrito de Chinchero de procesos de geodinámica externa están ligados a los procesos de movimientos de masas y de procesos hidrometeorológicos a las inundaciones.
- En el área de estudio se determinó los niveles de peligro alto, que están ligados principalmente a inundaciones y la presencia de las aguas subterráneas superficiales.

- **Mapa de Riesgos**

- Luego de analizar los mapas de peligro y vulnerabilidad se determinó los niveles de riesgo del área urbana de la ciudad de chinchero, alcanzando solo zonas de alto riesgo.
- La zona de alto riesgo se ve influenciado por principalmente por los peligros de inundación, y las viviendas que se encuentran en mal estado de conservación.

- **Influencia de la Presencia del Futuro Aeropuerto Internacional de Chinchero.**
 - La presencia del aeropuerto internacional de Chinchero trae consigo impacto al ambiente, como son el movimiento de tierras drenaje y preparación del suelo al momento de la construcción.
 - En su puesta en operación, el principal impacto será la contaminación sonora al momento del aterrizaje y despegue de las aeronaves.
 - La superficie Limitadora de Obstáculo, limita también la construcción de edificaciones de gran altura y la expansión urbana hacia las partes altas de la ciudad.

1.5.4. Características socio- cultural

I. Evolución de la Población

Según Canziani, J. (2014):

A efectos de analizar la evolución de la población en la ciudad de Chinchero; hemos tomado en consideración los resultados censales de 1981,1993 y del año 2007; adicionalmente a ello se ha estimado la población para el año 2015; utilizando las tendencias de su crecimiento en dichos periodos intercensales.

La evolución de la población total tanto del Departamento, la provincia, el distrito y la ciudad según los últimos censos nacionales de población y vivienda (1981, 1993 y 2007) muestran un crecimiento importante, explicado por los procesos de ocupación que ha tenido dicho territorio; los mismos que han tenido características bastante particulares, determinados por las condiciones de accesibilidad, potencialidades existentes fundamentalmente.El comportamiento de la población del departamento de Cusco en los últimos periodos inter-censales es la expansión e intensificación del proceso de urbanización. Según el censo del año 2007, la población urbana del departamento de Cusco se ha incrementado en 36%, respecto de la población urbana censada en el año 1993 que fue de 471,725 habitantes y en 84.2% respecto al año 1981(347,987 hab.) y para el año 2007 esta cifra se ha incrementado a 644,272 habitantes, crecimiento que se dio a una tasa promedio anual de

2,2%, mientras la población rural había crecido con una tasa promedio anual de 0,4%. Para el año 1981 la región de Cusco tenía una población que alcanzaba a 832,504 habitantes que representaba el 5.2 % de la población del país. Para el 2015 se estimó una población de 1'316,729 habitantes que representaba el 4.6 % del total nacional. En el caso de la población de la provincia de Urubamba presenta igualmente un comportamiento creciente que en el periodo 1993-2007 se incrementó a razón de 602 habitantes por año; estimándose una población para el año 2015 de 64,520 habitantes. Por su parte, la población del distrito de Chinchero entre el año 1981 y el año 2015 se ha incrementado en un 58.7%.; correspondiendo el mayor crecimiento a la población urbana, que ha pasado de una representatividad del 13.76% al 36.60%, poniendo de manifiesto el creciente proceso de urbanización. En correspondencia con ello la población del Distrito de Chinchero se ha incrementado de manera significativa (duplicado entre 1993 y el 2014), conforme lo veremos. (p. 20-25)

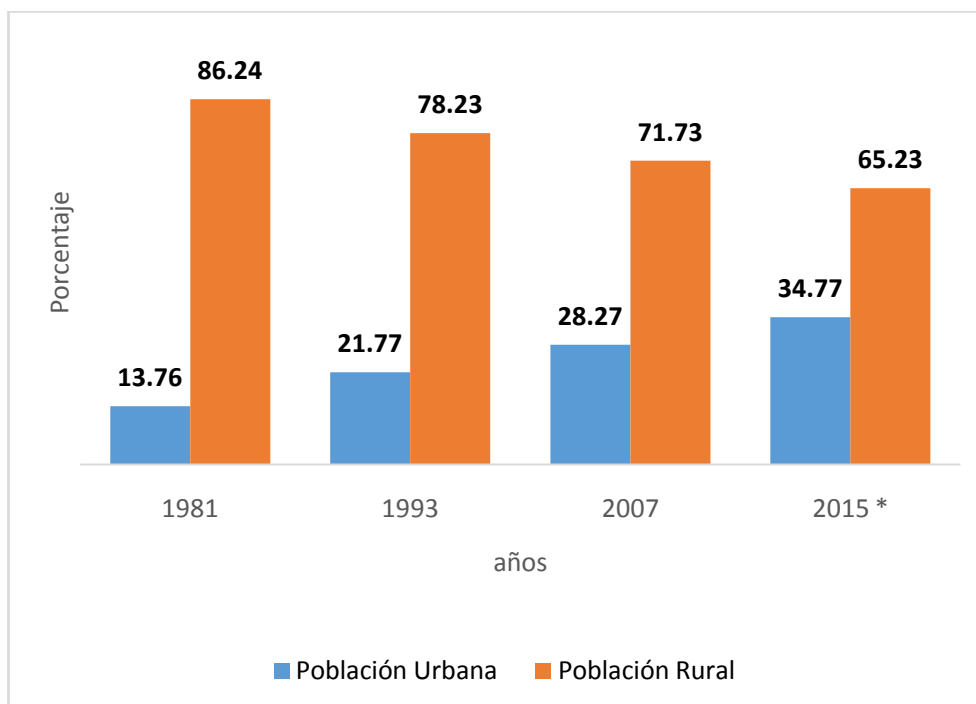
CUADRO 1: DISTRITO DE CHINCHERO: EVOLUCION DE LA POBLACION

Ámbito	1981	1993	2007	2015 *
Departamento de Cusco	832,504	1,028,763	1,171,403	1,316,729
Población Urbana	41,8	45,85	55	55,53
Población Rural	58,2	54,15	45	44,47
Provincia de Urubamba	38,962	48,254	56,685	64,520
Población Urbana	33,6	36,1	48,92	50,18
Población Rural	66,4	63,9	51,08	49,82
Distrito de Chinchero	7,850	9,146	9,422	12455 **
Población Urbana	13,76	21,77	28,27	34,77
Población Rural	86,24	78,23	71,73	65,23
Ciudad de Chinchero	1,080	1,991	2,664	4331 **
% Ciudad/ Dpto	0,12	0,2	0,22	0,33
% Ciudad/ Provincia	2,77	4,1	4,7	6,71
% Ciudad / Distrito	13,76	21,8	28,3	34,77

Fuente: INEI Censo de Población y Vivienda 2007.

***Proyección.*

GRÁFICO 1: EVOLUCION DE LA POBLACION DEL DISTRITO DE CHINCHERO 1981-2015

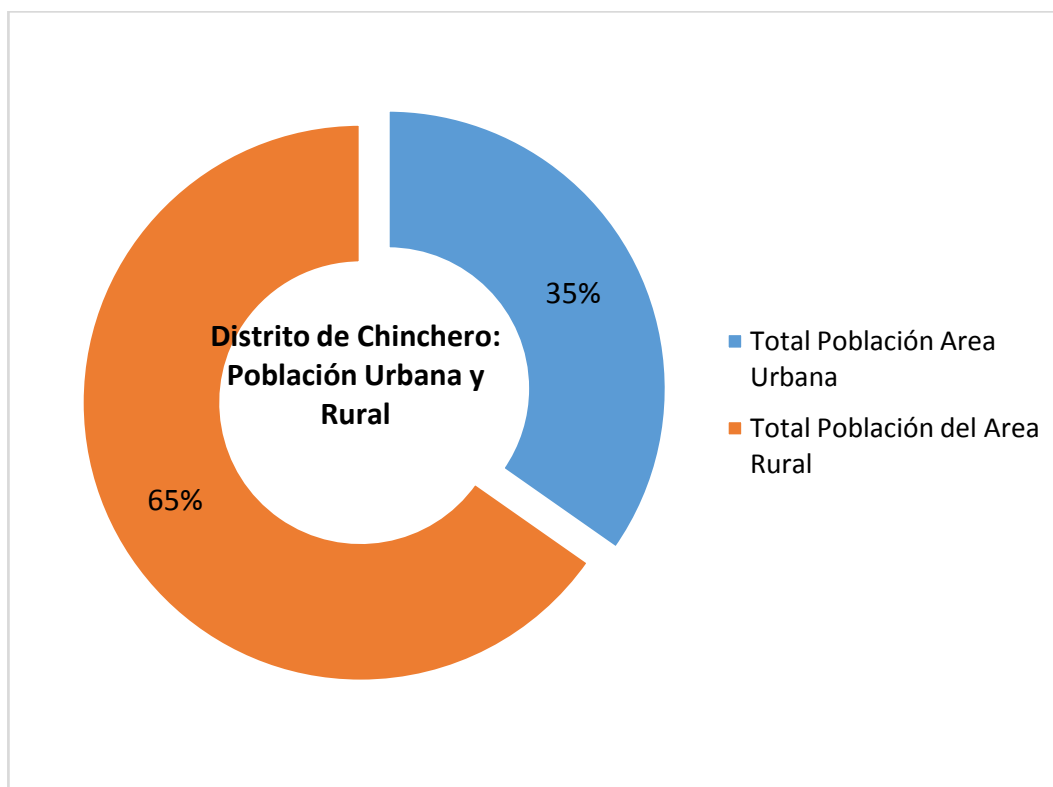


Fuente: Elaboración propia 2016.

La población rural en el ámbito de estudio, corresponde a la población de las Comunidades Campesinas y sus respectivos sectores cuya estimación para el presente año es de aproximadamente 7896 habitantes⁸. Por estimaciones realizadas consideramos que esta población estaría alcanzando los 8124 habitantes; de los cuales el 24.3% corresponde a la Cooperativa Huaypo; el 13.8% a la C.C. Yanacona y el resto a las demás comunidades y sectores.

⁸EIA Detallado Aeropuerto Internacional de Chinchero – Consorcio KunturWasi 2015

GRÁFICO 2: POBLACION URBANA Y RURAL DEL DISTRITO DE CHINCHERO



*Fuente: Estimado con información de la Oficina Municipal de Saneamiento Básico Rural OMSABAR
Elaboración Propia.*

Debemos aclarar, que forma parte del ámbito de estudio (por las implicancias que se derivan del futuro Aeropuerto), la Comunidad de Racchi Ayllu del distrito de Huayllabamba; en cuyas características demográficas destaca el crecimiento de su población. Según el Censo de 1993 su población alcanzaba a 627 habitantes, de los cuales el 54.3% son hombres; situación que se modificó para el año 2007 donde según el censo esta Comunidad tenía 674 habitantes, de los cuales el 50.5% eran hombres.

Esta evolución creciente de su población (0.0052%) nos ha permitido estimar su población actual, la misma que estaría llegando aproximadamente a 705 Habitantes.

II. Población Económicamente Activa-PEA

Población en edad de Trabajar

Según el Plan de Desarrollo Urbano de Chinchero- Proyecto Reordenamiento y Rehabilitación del Valle de Vilcanota –Guamán Poma de Ayala(PDUC, 2011):

La población en edad de trabajar generalmente se considera, a partir de 15 a 64 años, pero por las condiciones socioeconómicas de la región y del distrito, los niños a partir de los 6 años se incorporan a las actividades económicas, en especial en el medio rural; asimismo, los mayores de 65 años siguen laborando, principalmente aquellas personas que no tienen un trabajo estable; es decir, trabajadores independientes y los de la población del ámbito rural. Según el CNPV 2007, la población en edad de trabajar o la fuerza laboral de la ciudad de Chinchero, asciende a 8.302 habitantes, que representa el 85% de la población distrital y que corresponde a la población económicamente activa (37.34%) y la No PEA (62.66%). Una de las características que se ha dado en los últimos años dentro de la estructura productiva de las ciudades de la sierra del país, es la transición de las actividades agropecuarias tradicionales de sus entornos (pérdida en el dinamismo de estas), hacia las actividades no agrícolas o urbanas, especialmente comercio y servicios, mayormente vinculado a dichas actividades como su valor agregado. En el caso del distrito de Chinchero, este proceso se ha producido de modo gradual y constante en el tiempo el mismo que ha ido acompañado por el incremento de la actividad turística (artesanía textil) y el crecimiento de su área urbana. La información relativa al Empleo permite analizar la evolución socioeconómica de la ciudad y conocer los factores que se asocian al volumen, composición de la fuerza de trabajo y su distribución. Asimismo, permite analizar las características de la inserción de la población ocupada en los distintos sectores económicos; los volúmenes de población que concentra cada sector, los cambios de un sector a otro y el dinamismo de algunos sectores. La población ocupada representaba el 98.6%, la misma que no incluye la población subempleada que es mayoritaria (73.8%)⁹; mientras que la desocupada el 1.4%. Se puede advertir que en correspondencia con el crecimiento de la población se ha dado un crecimiento de la PEA de la ciudad, que alcanza al 49.1% respecto a la PEA del año 1993. (p.18-20)

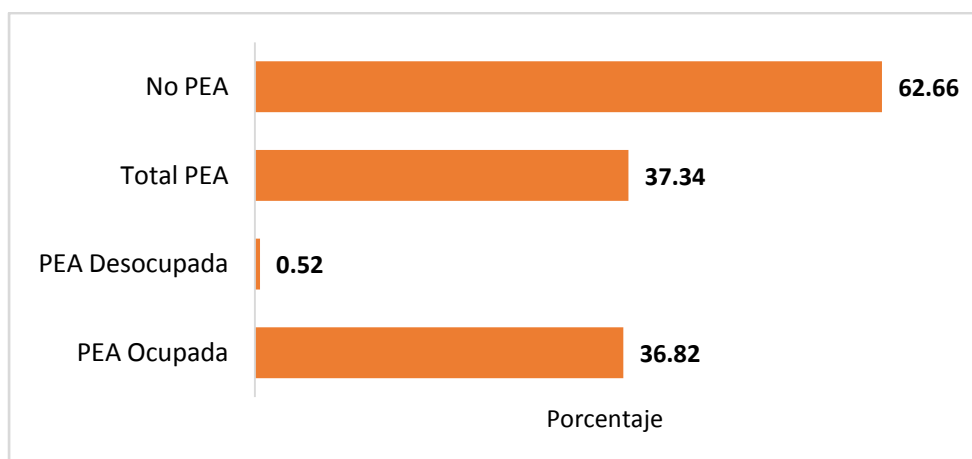
⁹2011 Plan de Desarrollo Urbano de Chinchero_ Proyecto Reordenamiento y Rehabilitación del Valle de Vilcanota – Guamán Poma de Ayala

CUADRO 2: POBLACION DE 6 AÑOS Y MÁS SEGÚN CONDICION DE ACTIVIDAD 2007

Categorías	Población de 6a y +	%
PEA Ocupada	3,057	36,82
PEA Desocupada	43	0,52
Total PEA	3,100	37,34
No PEA	5,202	62,66
Total	8,302	100

Fuente: Censo Nacional de Población y Vivienda 2007. INEI.

GRÁFICO 3: POBLACIÓN DE 6 AÑOS Y MÁS SEGÚN CONDICION DE ACTIVIDAD 2007 (PORCENTUAL)



Fuente: Elaboración propia 2016.

Según PDUC (2011): al año 2005, la PEA subempleada, fue del el 64,5% lo que representa a los trabajadores cuya ocupación es inadecuada en términos cuantitativamente y cualitativo la citada taza significa que de cada 6 de 10 trabajadores tienen ingresos por debajo al Patrón mínimo de la canasta familia respecto a ciertas normas, en el caso del Cusco el subempleo está explicado, básicamente, en el nivel de ingresos.

- **Población Económicamente activa ocupada(PEA)**

Según del censo 2007, la PEA ocupada del distrito de Chinchero concentra actividades económicas primarias (48%), seguida de las

actividades terciarias que representaban el 35.0%; y actividades secundarias (17%). En relación a ello, la actividad principal que se desempeña la población del distrito es la agricultura (41.87%); seguida por los trabajadores no calificados, vendedores ambulantes que representaban el 20.5% y los comerciantes (10.66 %). (Ver cuadro N°053), Características que guardan correspondencia con la estructura productiva de la economía distrital.

CUADRO 3: POBLACION OCUPADA DE 6 AÑOS Y MÁS SEGÚN OCUPACION PRINCIPAL 2007

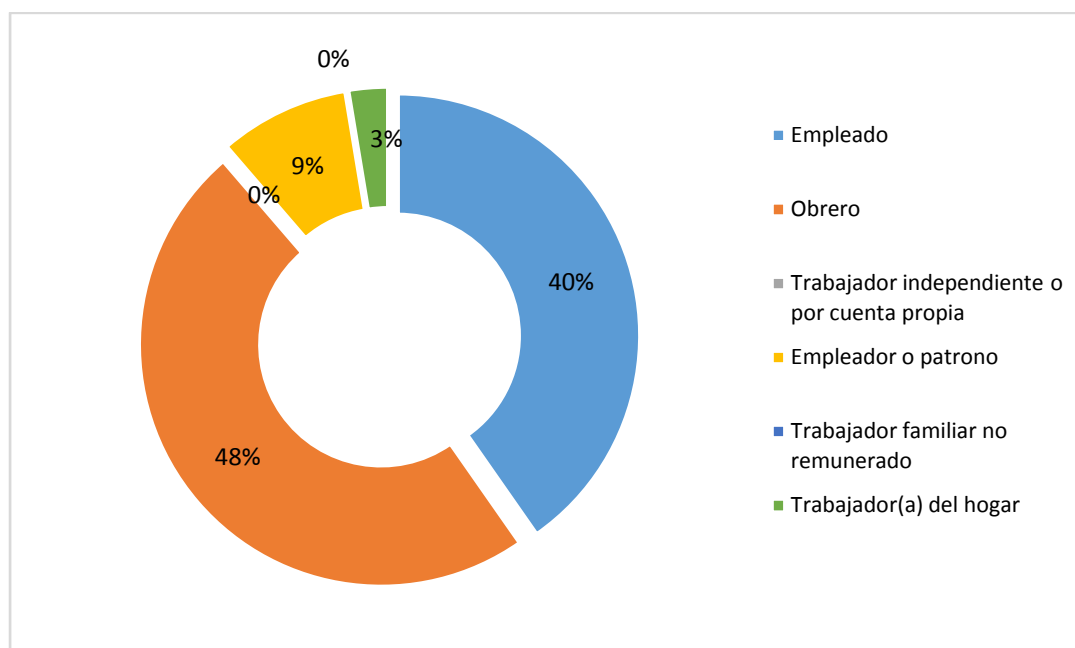
Categorías	Población	%
Miembros directivos, administración pública y empresarial	5	0,16
Profesionales, científicos e intelectuales	84	2,75
Técnicos de nivel medio y trabajador asimilados	50	1,64
Funcionarios y empleados de oficina	35	1,14
Vend. Del comercio. Y mercado.	326	10,66
Agricult.Trabajadorcalific.Agropecuarios	1,280	41,87
Obrero y operarios de minas,cant.,ind.,manuf.y otros	187	6,12
Obreros construcción	343	11,22
Trabajo calif.serv.,peon,vend, amb., y afines	627	20,51
Otras ocupaciones	120	3,93
Total	3,057	100

Fuente: Censo Nacional de Población y Vivienda 2007 - INEI

CUADRO 4: POBLACION DE 6 AÑOS Y MÁS OCUPADA SEGÚN OCUPACION PRINCIPAL

Categorías	Población	%
Empleado	245	8,01
Obrero	294	9,62
Trabajador independiente o por cuenta propia	1,918	62.74
Empleador o patrono	53	1,73
Trabajador familiar no remunerado	531	17.37
Trabajador(a) del hogar	16	0,52
Total	3,057	100

GRÁFICO 4: POBLACIÓN DE 6 AÑOS Y MÁS OCUPADA SEGÚN OCUPACIÓN PRINCIPAL 2007



Según Stockholms universitet (2012):

La PEA ocupada según categoría de ocupación está conformada, mayormente, Por trabajadores independientes, con 1918 trabajadores, de los cuales aproximadamente el 70% se encuentra como subempleado. El hecho de que exista un considerable número de trabajadores independientes y en condiciones de subempleo se debe a la presencia de la economía informal en la que trabaja un gran porcentaje de personas con gran predominio de los independientes no calificados (obreros, peones, conductores de vehículos, conductores de pequeños negocios); estos últimos influyen para que los independientes sean el grupo con más bajos ingresos de la PEA ocupada remunerada.(p.50)

El sector informal en el Chinchero puede entenderse por la presencia de un conjunto de unidades económicas dedicadas al comercio y/o servicios, Caracterizado por la poca capitalización y baja productividad, generando el auto empleo de la población. La economía informal es característica de las actividades de sobrevivencia de la población.

Otro de los aspectos vinculados al empleo en el distrito está explicado por la actividad turística que se explica por el potencial cantidad y diversidad de atractivos turísticos naturales y culturales. El empleo en la actividad turística está vinculado por aquella que se genera a través de la actividad artesanal fundamentalmente, a pesar de que esta actividad no tiene efectos redistributivos en la población. Con la presencia del Aeropuerto indudablemente, estas características se irán modificando; siempre y cuando la oferta formativa educativa del distrito se oriente a la demanda de la economía distrital que se irá diversificando. En esa perspectiva la actual gestión municipal viene encaminando algunas actividades pendientes a mejorar la calificación de la fuerza laboral. Servicio de Educación de los niños en sus diferentes niveles, asisten el 94% a la escuela pública. Así mismo, existe una desigualdad en la calidad del servicio educativo entre la zona Urbana y Rural, son hijos de comuneros. En el distrito, la matrícula escolar al año 2014 I fue 2,601 estudiantes; de los cuales el 42.6% fue al nivel primario, el 37.9% al nivel secundario y el 17.3% al nivel inicial escolarizado y no escolarizado. En cuanto a los docentes, el año 2014 eran 158; de los cuales el 46.2% eran del nivel primario, el 42.4% del nivel secundario y el 9.4% del nivel inicial. La razón profesor/alumno en el nivel primario fue de 15 alumnos/profesor; mientras que en el nivel secundario fue de 14.7 alumnos/profesor; que asociado a la razón alumno/aula 6 podríamos inferir que está por debajo de lo establecido es decir 35 alumnos aula en cualquiera de los niveles del área urbana y de 30 alumnos aula en el área rural. Tanto en el nivel primario como secundario se observa una ligera disminución de la matrícula, especialmente en el área rural lo que se explica por deficiencias en la infraestructura educativa, lo que genera aulas de nivel multigrado, los padres de familia con mejores niveles de ingreso optan hacer estudiar a sus hijos en la ciudad del Cusco o en el distrito de Chinchero o Urubamba.

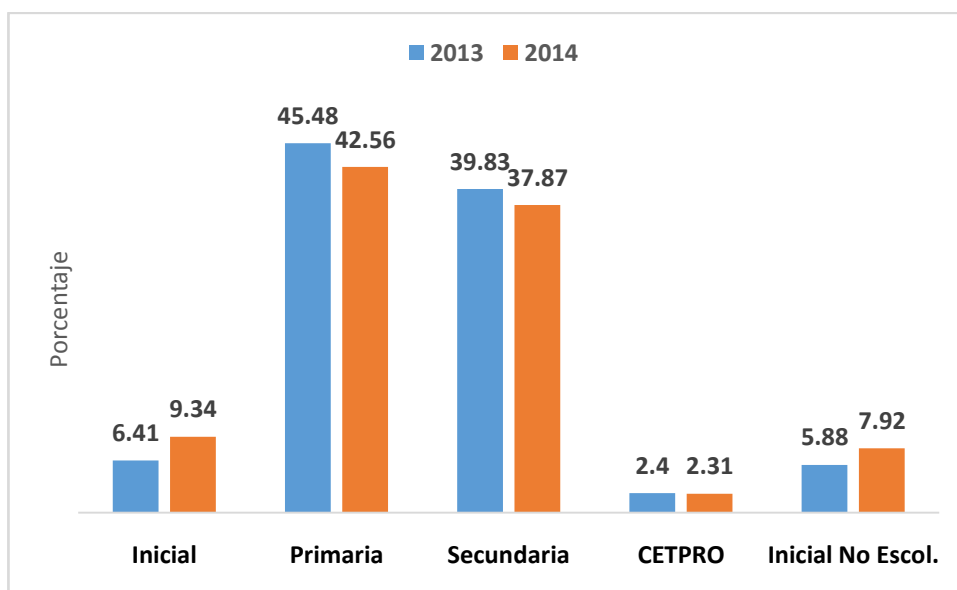
La Educación en aulas multigrado significa incluir a niños de grados a un mismo multigrado. Lo que conlleva frente a una calidad educativa frente a la zona urbana lo que repercute en el bajo rendimiento de los alumnos de la zona rural.

Según UNICEF (2011):

La situación en vez de mejorar está empeorando.¹⁰ El bajo rendimiento escolar está también relacionado a la repetición de grado escolar. En el 2003, solo un 59% de niños de entre 11 y 13 años completaron la escuela primaria mientras que en la zona urbana la cifra llegó a un 83% (tomar en cuenta que lo ideal es terminar la primaria a los 11 años). El bajo nivel de cumplimiento de la escuela primaria en la zona rural podría ser explicado por hechos como la falta de una educación bilingüe ideal, la falta de personal capacitado, pobreza, etc. Otro de los grandes problemas que viene afectando a la educación del distrito, son las malas infraestructuras que tienen las instituciones educativas, especialmente las rurales. Este problema se ha ido acentuando mucho en los últimos años, puesto que la mayoría no tienen una buena infraestructura y esto debido a que, desde que se construyeron, el Estado nunca les dio el mantenimiento debido y por otro lado no tengan el mobiliario adecuado y necesario para el uso de los alumnos y maestros, que los baños no tengan agua, que no tengan desagüe, etc. (p.30-38)

¹⁰ Los niños indígenas quechuas de la sierra peruana Un análisis interseccional y postcolonial de la situación actual y sus derechos Mayra Eriksson – StockholmsUniversitet – 2012.

GRÁFICO 5: EVOLUCIÓN DE LA MATRICULA DEL DISTRITO DE CHINCHERO 2013 - 2014



Fuente: Escala-MINEDU

Elaboración Propia 2016.

El acceso a la educación en la Ciudad de Chinchero está influenciada por la migración y la existencia de instituciones Educativas de todos los niveles. El año 2014 el sistema educativo en la ciudad estaba conformada por 11 Instituciones Educativas, 1,587 alumnos y 93 docentes; tanto en el nivel educativo, inicial, primaria, secundaria; así como Inicial No escolarizado y CETPRO.

Respecto al año 2013 es posible advertir un ligero crecimiento de la matrícula en todo el sistema y particularmente en todos los niveles, a excepción del Nivel secundario donde se observa una disminución cuya representatividad respecto al total pasa de 45.5% a 42.5%.

En el ámbito del distrito Chinchero, Según el Consejo Participativo Regional de Educación Cusco (COPARE, 2007):

La situación educativa también tiene limitaciones por la condiciones de su equipamiento e implementación y por la capacidad y capacitación de sus docentes que repercuten en la baja calidad y educativa a nivel inicial y primaria tiene sus limitaciones derivadas fundamentalmente lo que afecta y condiciona enormemente las posibilidades del pleno desarrollo de las competencias de las niñas, niños y adolescentes, quienes transitan en sus Instituciones, con grandes expectativas y escasos resultados.

El servicio educativo como promotora de cambio social no ha logrado contribuir aún al desarrollo sostenido no solamente de la ciudad, sino también de la región, se mantiene aún desarticulada del desarrollo socio económico, se carece de políticas educativas que respondan al contexto regional, no se forma a los estudiantes en aspectos productivos, articulados a las potencialidades de la región, ni contribuye a resolver problemas ni promover capacidades creativas. El desarrollo de los medios de comunicación que ofrecen una gama amplísima de oportunidades de información en todos los campos de la cultura, la ciencia y el entretenimiento, juega un rol muy importante en la transmisión de conocimientos. Se sabe que en el Perú se dedican en promedio 5,3 horas de acceso a Internet por semana y para el 2003 el número de consumidores llegaba a 2⁸870,000 cifra que viene en aumento por la reducción de costos en acceso y mejora de tecnología. La urbanización acelerada de la población y la transformación de los procesos de socialización de niños y jóvenes de ambos sexos en el espacio escolar, y en las extensiones de un espacio urbano mucho más accesible y atractivo, son factores en el escenario contemporáneo que indican que la capacidad de influencia de la escuela formal en el proceso educativo se ha debilitado de manera sostenible.¹¹(p.21-23)

¹¹PER Cusco al 2021- Proyecto Educativo Regional – Cusco – Consejo Participativo Regional de Educación Cusco-COPARE 2007

CUADRO 5: MATRICULA ESCOLAR Y DOCENTES SEGÚN NIVEL EDUCATIVO DEL DISTRITO DE CHINCHERO 2014 - 2015

Nombre de la IIEE	Nivel	Docentes		Alumnos	
		2014	2015	2014	2015
303 SAGRADO NIÑO JESUS	Inicial Jardín	1	1	18	20
50589	Primaria de Menores	6	6	84	80
VIRGEN ASUNTA DE RACCHI	Secundaria de Menores	9	8	76	64
TOTAL		16	15	178	164

Fuente: Escala-MINEDU

Como advertimos anteriormente, forma parte del ámbito de estudio del PDU el Centro Poblado Racchi Ayllu que pertenece a la Provincia de Huayllabamba, y cuyas características del servicio educativo son semejantes a las explicadas para el caso de Chinchero; es decir

Según el Censo Educativa 2011 y 2013 existen limitaciones en el servicio educativo, respecto a la comprensión de textos en el nivel primario y habiendo disminuido en el nivel secundario de 23.4% a 18.3% (es el nivel óptimo donde los alumnos comprenden lo que leen); mientras que en el nivel 1 (El estudiante no logra aprendizajes según el grado, se encuentra en proceso, teniendo dificultades), el porcentaje de alumnos que comprenden textos sumamente sencillos disminuyó de 54.3 a 53.1%, y aquellos. Alumnos del nivel -1 que no comprenden lo que leen aumenta del 22.2% al 28.6%.

CUADRO 6: POBLACIÓN Y DOCENTES SEGÚN NIVELES EDUCATIVOS DEL DISTRITO DE CHINCHERO 2013 - 2014

	Nivel Educativo	Dirección	Alumnos				Docentes 2014
			2013	%	2014	%	
IEI 646	Inicial	Calle Los Pinos s/n	73		66		4
IE Alternativa Yachay (privado)		Calle Belleza	37		52		4
IEI Umanes		C.P. Umanes	16		18		1
IEI Huatata		C.P. Huatata			15		1
Sub Total Inicial			126	8,06	151	9,51	10
Nuestra Señora de Fátima	Primaria	Calle Garcilaso s/n	457		492		24
IE Alternativa Yachay (privado)		Calle Belleza	78		74		7
IE Huatata		C.P. Huatata	31		26		2
IE Umanes		C.P. Umanes	55		46		4
IE Olones		C.P. Olones	33		29		3
Sub Total Primaria			654	41,8	667	42	40
IE Alternativa Yachay (privado)	Secundaria	Calle Belleza	45		35		7
IE Inka Túpac Yupanqui		Av. Mateo Pumacahua	666		640		33
Sub Total Secundaria			711	45,5	675	42,5	40
IEI No Escolarizado Andenes	Inicial No Escol.	Sector Andenes			6		–
IEI No Escolarizado HucuchaHuaylla		HucuchaHuaylla			14		–
IEI No Escolarizado Allpachaca		Tambococha	13		14		
Sub Total Inicial No Escolarizado			13	0,83	34	2,14	
CETPRO Chinchero	CETPRO	Chinchero	60	3,84	60	3,78	3
TOTAL			1564	100	1587	100	93

Fuente: Ministerio de Educación - MINEDU - ESCALE - Padrón de Instituciones Educativas

En el caso de matemáticas podemos observar que en los indicados años aumenta del 13.5% al 14.5% los alumnos no resuelven las operaciones matemáticas más sencillas y frente a ello un incremento de los alumnos que

logran los aprendizajes esperados para el grado y está listo para seguir aprendiendo; del 51.4% al 57.1%.

En la ciudad igualmente funciona un CETPRO (Centro Educativo Técnico Productivo), que está orientado a desarrollar competencias laborales en sus estudiantes en las especialidades de Computación e Informática, carpintería, mecánica, confecciones con una población de 60 estudiantes matriculados en el año 2014.

Esta institución es la única alternativa de formación profesional laboral; sin embargo tiene sus limitaciones derivadas de su articulación a una demanda real del mercado y las condiciones pedagógicas en las cuales se imparte la formación a los alumnos

Al no existir una variada oferta educativa superior la población joven busca oportunidades de formación técnica y universitaria en la ciudad de Cusco principalmente y Urubamba.

Otro de los indicadores en la tasa analfabetismo que alcanza al 17.28% ligeramente inferior al promedio de la región Cusco, que en promedio están en 17.56%.

I. Servicio de Salud

Según: Ministerio de Salud Dirección Nacional de Epidemiología (MSDNE, 2013):

En los últimos años, se han presentado diversos fenómenos demográficos y sociales que están repercutiendo en el estado de salud no solamente del país; sino también al interior del mismo, determinando cambios en las necesidades y demandas de la población en su conjunto. La situación de Salud es el resultado de la interacción de múltiples factores de gran dinamismo que modifican el perfil epidemiológico de un territorio y, concomitantemente, el escenario en el cuál los tomadores de decisiones, los niveles operativos y la comunidad deben desplegar sus esfuerzos en búsqueda de alcanzar el ideal de salud para todos¹².

MSDNE (2013):

¹²Análisis de la Situación de la Salud en el Perú – Ministerio de Salud - Dirección Nacional de Epidemiología – Setiembre 2013.

El objetivo del presente diagnóstico es la de brindar los elementos necesarios para conocer la situación de salud en el distrito de acuerdo con las variables de las condiciones de vida y el estado de salud de la población. De esta manera, se mejora el conocimiento de la realidad sanitaria del distrito, y los que nos permitirá más adelante a la definición de políticas orientadas a la reducción de las inequidades en salud.

La gestión del servicio de salud en el distrito se encuentra a cargo del CLAS Chinchero y del Puesto de Salud de Ocutuan. En ambos casos estos establecimientos tienen por finalidad mejorar la cobertura y la calidad de los servicios del primer nivel de atención, mediante la estrategia de la cogestión con la comunidad. El CLAS obtienen su financiamiento predominantemente del tesoro público: Transferencias del Gobierno central, recursos recaudados mediante la prestación de servicios, convenios con otros sectores (públicos y privados), donaciones y aportes comunales. El primer aspecto a tratar es sobre los determinantes de la salud. Se abordaran temas como los determinantes demográficos en los aspectos de su estructura y dinámica poblacional. También se abordan los determinantes ambientales como el saneamiento básico, la contaminación ambiental. También se analizan los determinantes relacionados a la oferta del sistema de salud, mostrando información sobre la organización del centro de salud Chinchero, los recursos humanos y físicos y el uso de los servicios de salud. También se abordará el problema de la atención de la salud a la población localizada en las comunidades que vienen quedando segregadas socialmente como resultado de la localización del Aeropuerto. También corresponde al estudio del estado de salud. En un primer momento se analiza la mortalidad de manera general y; luego se realiza lo mismo para la morbilidad por consulta externa en el Centro de salud. Determinantes demográficos. Las características de la dinámica demográfica del distrito situación vinculado a los servicio de salud desde su cobertura; promoción, prevención, y capacidad de atención por los establecimientos. Mejorando la cobertura de los servicios de salud en el Distrito de Chinchero, una población menor no accede a los servicios de salud haciendo vulnerable a contraer enfermedades técnicamente evitables. En concordancia con lo

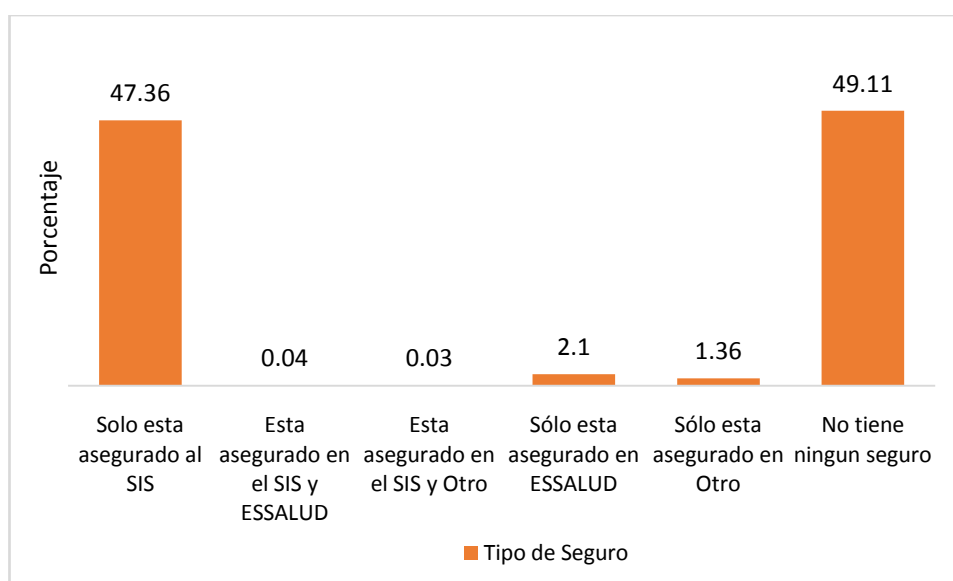
señalado, según el censo del 2007, el 49% de la población no contaba con ningún tipo de seguro; teniendo solo el 47.3% se encontraba adscrito al SIS y el 2.1% a ESSALUD. (p.50-52)

CUADRO 7: POBLACIÓN AFILIADA A SEGUROS DE SALUD 2007

Tipo de Seguro	Población	%
Solo está asegurado al SIS	4,462	47,36
asegurado en el SIS y ESSALUD	4	0,04
asegurado en el SIS y Otro	3	0,03
asegurado en ESSALUD	198	2,1
asegurado en Otro	128	1,36
No tiene seguro	4,627	49,11
Total	9,422	100

Fuente Censo nacional de población y Vivienda 2007 INEI Población

GRÁFICO 6: POBLACION AFILIADA A SEGUROS DE SALUD 2007



Fuente

Censo nacional de población y Vivienda 2007 INEI Población

Elaboración Propia.

II. Servicios Básicos

Agua y Desagüe.- El servicio de agua potable y desagüe en el distrito de Chinchero se circunscribe al área urbana y rural cuya gestión está bajo la responsabilidad de las Juntas de Administración de servicios – JASS. En la Municipalidad Distrital existe la Oficina de saneamiento Básico Rural – OMSABAR encargada de articular y también coordinar la gestión de las JASS. Estas JASS se encargan de administrar el agua para el consumo humano directo; sin embargo, por las características de su abastecimiento no cumplen con todas las normas de calidad, para su consumo sin restricción. Lamentablemente en el distrito la calidad del agua no cumple con esta condición (solo son cloradas) y están expuestas a contaminación que se presentan en la provisión del servicio, en las etapas de captación, almacenamiento y distribución. Por tanto, es prioridad para el gobierno local concretizar un Proyecto para la implementación del Sistema de Abastecimiento de Agua y Desagüe encarrilado para cerrar integralmente el suministro del agua potable; asimismo para difundir la demanda del asentamiento de Chinchero y de los centros poblados, mejorando la calidad del agua.

Las JASS administran en condiciones precarias con un promedio de servicio de baja calidad de 5 a 14 horas al día, con carencia integral de desagüe, pocas viviendas están en la red pública; habiendo otras sin el servicio y otras que utilizan las letrinas.

Los servicios que se brindan son íntegramente subsidiados por la Municipalidad. Habiendo un descontento por la baja calidad de los servicios y los riesgos que implica.

En cuanto se refiere al control de calidad la desinfección del agua para consumo humano es deficiente debido a la falta de capacitación del operador a cargo de dicha actividad.

El centro de salud de Chinchero es responsable de la calidad de agua juntamente con la oficina de OMSABAR de la municipalidad de Chinchero, que dentro de los roles y funciones del ministerio de salud (LEY GENERAL DE SALUD N°26842 ART-107y el REGLAMENTO DE LA CALIDAD DE AGUA PARA CONSUMO HUMANO DS N°031- 2010-SA-ART-13) se encuentra el realizar la vigilancia sanitaria de los servicios de saneamiento; con el propósito

de identificar y evaluar los factores de riesgo de los sistemas de abastecimiento de agua, desde la captación hasta la distribución del producto al consumidor, con la finalidad de proteger.

Resultados de la vigilancia de la calidad de agua para consumo humano emitidas el año anterior NO CUMPLE en un 72.9% y CUMPLE en un 27%, en tal sentido el Centro de Salud recomienda, realizar el mantenimiento de la infraestructura de la captación del sistema de abastecimiento de agua para consumo humano para evitar posibles agentes contaminantes que alteren la calidad de agua, realizar limpieza y desinfección periódica de la estructura de la captación, reservorio, tuberías y estructuras menores , realizar la cloración del sistema de abastecimiento del agua para consumo humano de manera continua y sostenida.

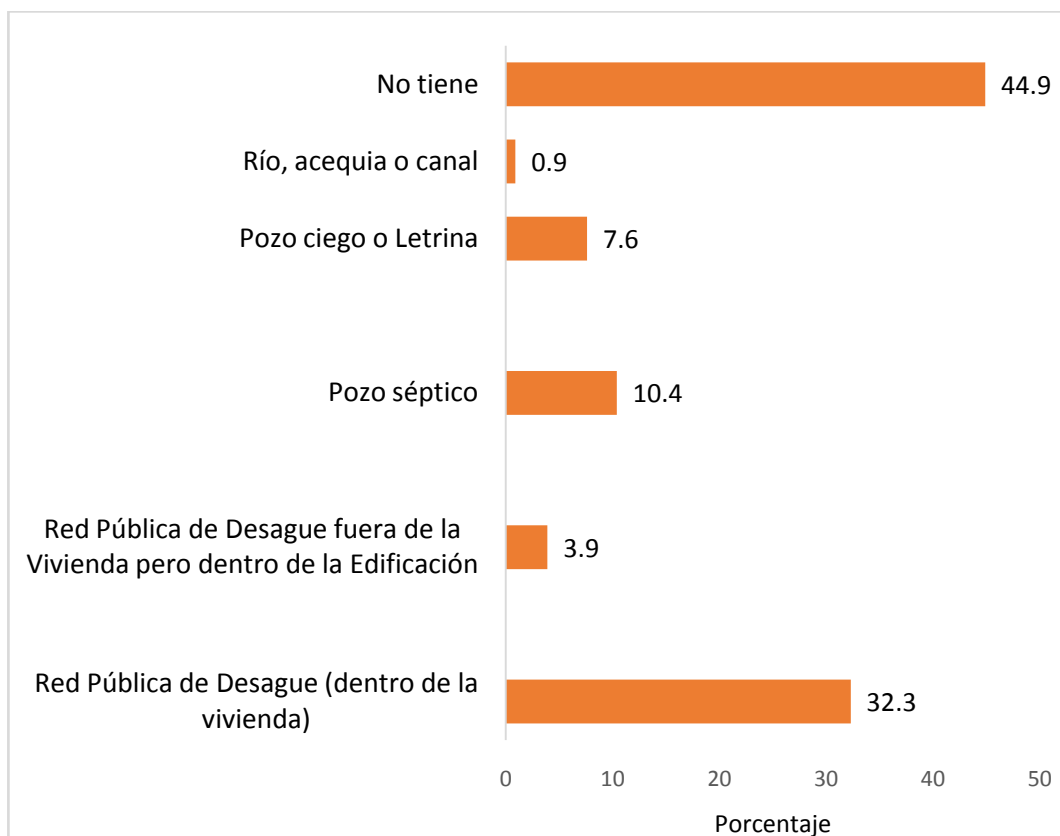
Según el Censo 2007; dentro del área urbana del distrito que correspondía a al Distrito de Chinchero; el 79.3% de las viviendas contaban con la red dentro de la vivienda; el 4.5 % con la red fuera de la vivienda; el 3.9% mediante pilón de uso público; y el resto de las viviendas no cuentan con este servicio, por lo que se abastecen de agua de pozo, manantial, acequia río, o similar, que corresponden a un abastecimiento poco seguro en cuanto a la calidad del agua, con el consiguiente riesgo para la salud en especial de los niños.

El servicio de desagüe es deficitario, cuya cobertura es 32.3% del total de viviendas del área urbana del distrito que cuenta con red pública dentro de la vivienda; mientras que un 3.9% utilizaba la red pública pero fuera de la vivienda. Por otro lado, se advierte que el 19% de la población utilizaba pozos negros o simplemente realizan sus necesidades sobre acequias o en el campo abierto; lo cual indudablemente se constituía en factor de riesgo a la salud de la población en especial de niños y niñas.

El 44.9 % de viviendas no cuenta con medios de eliminación de excretas por la carencia del servicio de saneamiento básico. El sistema de alcantarillado cubre el 60% de viviendas y el 40% desplaza el agua servida a las calles.

El sistema de alcantarillado está conectado a dos lagunas de oxidación ubicadas en la parte baja de Nueva Victoria, estas lagunas no cuentan con el tratamiento adecuado, a los alrededores de estas se deposita basura y desmonte las que evitan el tratamiento adecuado de las aguas servidas; tienen capacidad limitada.

GRÁFICO 7: VIVIENDA DEL AREA URBANA SEGÚN ABASTECIMIENTO DE AGUA 2007



*Fuente Censo nacional de población y Vivienda 2007 INEI Población
Elaboración Propia 2016.*

Por otro lado, el 83.9% tiene el servicio eléctrico a cargo de Electro Sur Este SAA, que atiende a alrededor de las viviendas del distrito. Existiendo un déficit de 16.1% de viviendas sin ocupación de luminaria eléctrica, principalmente en la circunscripción periférica.

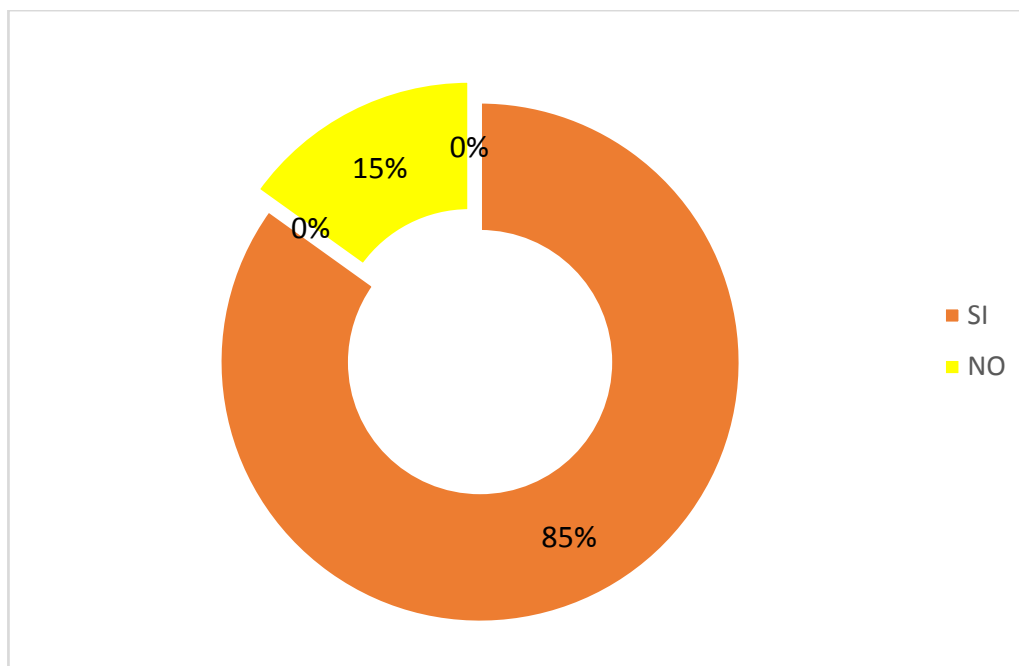
CUADRO 8: VIVIENDA CON ALUMBRADO ELÉCTRICO 2007

Tipo de Vivienda	Total	Dispone de Alumbrado	
		SI	NO
Total Distrito de Chinchero	2228	1891	337
%	100	84,9	15,1
Casa independiente	2223	1888	335
Vivienda en casa de vecindad	3	3	
Choza o cabaña	1		1
Otro tipo	1		1

Área Urbana	644	540	104
%	100	83,9	16,1
Casa independiente	641	537	104
Vivienda en casa de vecindad	3	3	

Fuente: INEI - Censos Nacionales 2007: XI de Población y VI de Vivienda

GRÁFICO 8: PORCENTAJE DE VIVIENDAS CON ALUMBRADO ELECTRICO EN EL DISTRITO DE CHINCHERO 2007



Fuente: INEI - Censos Nacionales 2007: XI de Población y VI de Vivienda

Fuente: Elaboración propia 2016.

El abastecimiento de la energía eléctrica en el distrito de Chinchero pertenece al sistema integrado de Machupicchu; alimentándose al distrito de Chinchero mediante la subestación de Cachimayo.

El alumbrado público carece en los centros poblados, este déficit se presenta por la precaria instalación de redes primarias y por el proceso de urbanización; requiriéndose la ampliación de redes primarias y secundarias para acceder al servicio de alumbrado público; además genera problemas para la movilización de las personas y de turistas.

Existe en el centro poblado un agente autorizado de la empresa Electro Sur Este para el cobro de este servicio. Si es necesario realizar algún reclamo este se hace en el distrito de Anta.

III. Pobreza Urbana

Según Fondo de Cooperación para el Desarrollo Social – FONCODES (2006):

La incidencia de la pobreza en el distrito de Chinchero comprende 2 metodologías; la primera está representada con el Mapa de Pobreza de FONCODES (herramienta que focaliza, que tiene como intención optimar o racionaliza la consumición, permite identificar ámbitos geográficos de agrupación de la población más pobre en términos de mayores carencias de excusado básicos y vulnerabilidad). La segunda mediante el IDH. En el caso del Mapa de Pobreza del 2006 que fueron actualizados con los resultados censales del 2007 establecen 3 niveles de pobreza: Muy Pobres (Quintil 1 y 2), Medianamente pobres (Quintil 3) y Menos pobres Quintil 4 y 5). Según este mapa podemos advertir que, en el distrito de Chinchero, la totalidad de su población se encuentra en el segmento de muy pobres (quintil 2). Según el Mapa de Pobreza el 24% de viviendas no cuenta con agua potable, el 58% sin desagüe y el 13% carece de energía eléctrica, asimismo la tasa de desnutrición de la población tiene el 43% que representa aproximadamente el doble que el promedio nacional y también relativamente alto en comparación del promedio provincial que es 32%. Según el Censo 2007, el total de pobres representaba el 71.9%; el mismo que para el año 2009 había disminuido al 48.2%¹³; en tanto que la pobreza extrema disminuyó del 32.7% al 9.0%. La disminución de la pobreza en el 2014 -de 23.9% a 22.7%- se explica por la implementación de los programas sociales (83%) y por el crecimiento económico (17%). (p.18-20)

CUADRO 9: POBLACIÓN Y CONDICIÓN DE POBREZA 2007

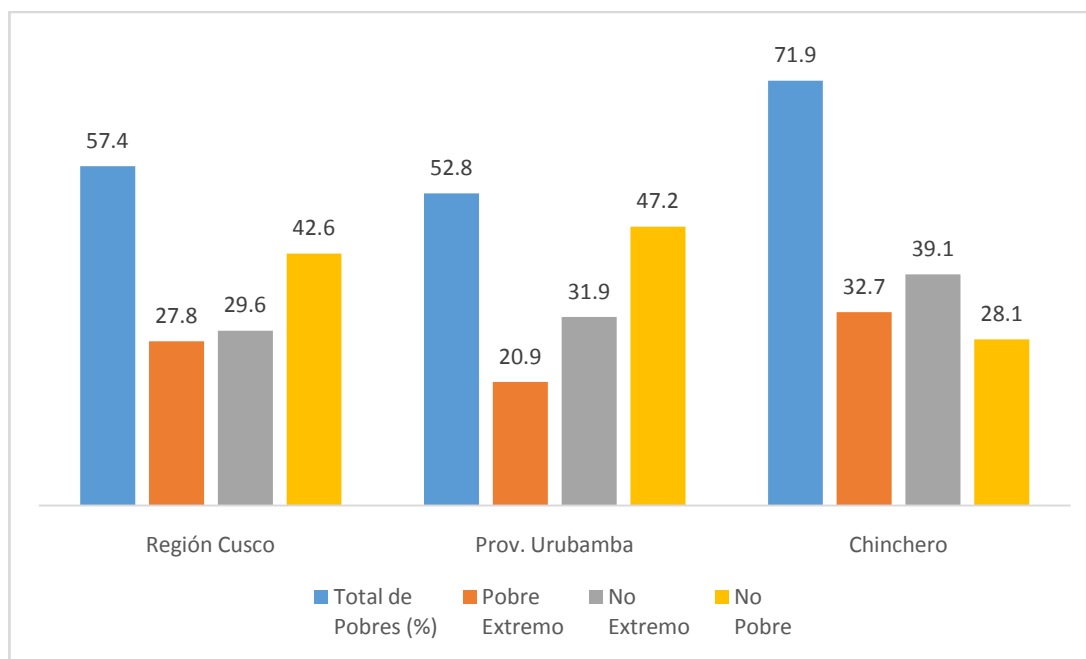
Provincia y Distrito	Población	Total de Pobres (%)	Pobre Extremo	No Extremo	No Pobre	Ranking de Pobreza
Región Cusco	1216168	57,4	27,8	29,6	42,6	-
Prov. Urubamba	58651	52,8	20,9	31,9	47,2	-
Urubamba	18375	36,2	11,4	24,8	63,8	1435
Chinchero	9734	71,9	32,7	39,1	28,1	633
Huayllabamba	5145	55,3	17,5	37,8	44,7	1064
Machupicchu	5461	38,3	11,0	27,3	61,7	1394

¹³ Mapa de Pobreza Provincial y Distrital 2009 INEI-UNFPA.

Maras	6465	75,2	36,3	38,9	24,8	538
Ollantaytambo	10177	60,0	26,0	34,0	40,0	948
Yucay	3204	33,1	8,3	24,8	66,9	1496

Fuente: Censo Nacional de Población - INEI 2007

GRÁFICO 9: POBLACIÓN Y CONDICIÓN DE POBREZA REGION, PROVINCIA Y DISTRITO CHINCHERO 2007



Fuente: Elaboración propia 2016.

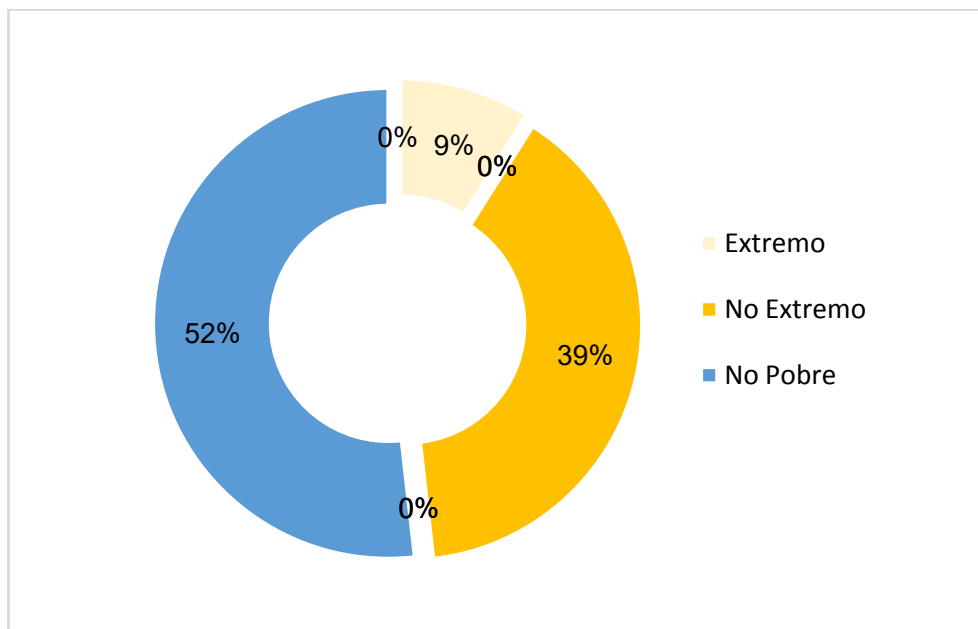
CUADRO 10: CONDICIÓN DE POBREZA POR NIVEL DE POBREZA 2009

Provincia/Distrito	Población	Pobre %			No Pobre
		Total de Pobres	Extremo	No Extremo	
Prov. Urubamba	61455	42,2	11,3	30,8	57,8
Urubamba	19439	37,7	9,5	28,2	62,3
Chinchero	10015	48,2	9	39,2	51,8
Huayllabamba	5311	29	5,2	23,8	71
Machupicchu	6178	33,8	6,8	27	66,2
Maras	6494	31,6	7,5	24,1	68,4

Ollantaytambo	10702	73	28,2	44,8	27
Yucay	3316	10	1,9	8,1	90

Fuente: Mapa de Pobreza Provincial y Distrital 2009 INEI-UNFPA

GRÁFICO 10: CONDICIÓN DE POBREZA POR NIVEL DE POBREZA 2009



Elaboración Propia 2016.

Por su parte las estimaciones del IDH sobre variables de la esperanza de vida, alfabetismo, escolaridad y logro educativo e ingreso familiar per cápita.

El distrito de Chinchero tiene un Índice de Desarrollo de 0.3176 ubicado en el ranking 1094. El IDH tiene en cuenta tres variables: vida larga y saludable, conocimientos y nivel de vida digno. Los indicadores que explican este índice corresponden a la esperanza de vida que en el indicado año (2013) alcanzaba a 75.32 años; la población con educación secundaria completa alcanzaba a 51.44%; mientras que los años de estudio de la población de más de 25 años era de 6.4 años. Por su parte los ingresos familiares alcanzaban a S/. 265.7 nuevos soles.

PERÚ: EVOLUCIÓN DE LA INCIDENCIA DE LA POBREZA EXTREMA, 2007 -2016
(Porcentaje respecto del total de población)



Fuente: Evolución de la incidencia de la pobreza extrema 2007-2016 INEI

CUADRO 11: ÍNDICE DE DESARROLLO HUMANO-IDH DEL DISTRITO DE CHINCHERO 2013

	Población		Índice de Desarrollo Humano		Esperanza de vida al nacer		Población con Educ. secundaria completa		Años de educación (Poblac. 25 y más)		Ingreso familiar per cápita	
	Habitantes	ranking	IDH	Ranking	años	ranking	%	ranking	años	ranking	N.S. mes	ranking
Perú	30,135,875		0,506		74,3		67,9		9		696,9	
Cusco	1,292,175	7	0,443	11	70	22	69,5	10	8,07	14	552,7	10
Urubamba	63,039	98	0,451	54	75,2	60	55,7	69	7,91	63	588,7	50
Urubamba	20,197	273	0,5351	158	76,93	398	60,16	535	9	307	825,2	130
Chincho	9,912	515	0,3176	868	75,32	624	51,44	725	6,4	951	265,7	1094
Huayllabamba	5,281	838	0,3778	595	73,1	959	49,57	783	7,59	588	404	653
Machupicchu	7,201	669	0,5962	74	77,75	314	70,21	316	10,82	77	924,4	80
Maras	6,150	760	0,2887	1057	72,91	989	50,63	739	5,45	1300	241	1202
Ollantaytambo	10,985	478	0,3451	741	71,64	1167	40,87	996	6,25	1001	399	666
Yucay	3,313	1091	0,5925	81	77,34	360	70,91	304	10,02	157	952,7	72

Fuente: PNUD Índice de Desarrollo Humano 2013

Uno de los aspectos estrechamente vinculados al comportamiento de los niveles de pobreza es indudablemente las características de la economía. El crecimiento económico que ha venido experimentando la economía del país, para reducir la pobreza, y extrema. Además, este crecimiento debe ser mayor al crecimiento demográfico para incrementar los ingresos per cápita Asociado a ello se encuentra el comportamiento del gasto social y a través de él; los programas sociales promovidas por el Gobierno, deben ser eficientes para mejorar las condiciones de vida de la población y reducir la pobreza. Chinchero cuenta con tres programas: Pensión 65 con 308 beneficiarios; Programa Juntos con 520 beneficiarios y Programa vaso de leche con 800 beneficiarios. Estos programas asistenciales están orientados a disminuir la vulnerabilidad y a influencia del ahorro humano.

Seguridad Ciudadana

La seguridad ciudadana es una demanda de la localidad. Siendo interesante en lo gubernamental, en los últimos años es meritorio diversos enfoques e implementación por las autoridades, no obstante, sin cubrir las expectativas del ciudadano, la seguridad ciudadana es responsabilidad de la Comisaria de Chinchero la incidencia de delitos corresponde principalmente a:Violencia intrafamiliar que podría estar representando aproximadamente al 50% del total de delitos, principalmente:

- Accidentes de tránsito, cuyas principales causas son. la impericia en el manejo de vehículos, negligencia y conducir en estado de ebriedad.
- Contra el patrimonio (usurpación y daños)

Según la encuesta aplicada la percepción de inseguridad en el distrito alcanza al 50% y en el área rural se precisa la existencia de abigeato.

IV. Cultura e Identidad

Según García Pablo (2018):

El distrito está constituido por el patrimonio cultural material e inmaterial, fructífero. El primero de ellos corresponde al patrimonio arqueológico los restos del palacio inka, la iglesia colonial erigida sobre basamentos de piedra, su impecable andenería inka, La plaza del pueblo que tiene dos niveles; el primero corresponde al atrio de la iglesia y el inferior a la

plaza propiamente dicha. El desnivel presenta un muro de contención decorado por doce grandes hornacinas. En el sector este del pueblo hay una gran extensión de andenes. El patrimonio inmaterial se refiere también a lo que llamamos cultura viva, como el folclor, la ritualidad, la medicina tradicional, el arte popular, las leyendas, la cocina típica, las ceremonias y costumbres, etc. Se trata de los usos, representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas, asociados a los instrumentos, objetos, artefactos y espacios culturales que les son propios, que son transmitidos de generación en generación.¹⁴Las Danzas, canciones y música son parte de la cultura de difusión y promoción. En las festividades que se llevan a cabo durante el año como el Corpus Christi, festividad de la Virgen de la Natividad Patrona de la ciudad. Muchas de estas expresiones son herencia de lo español con gran influencia de la religión cristiana. Las fiestas religiosas dan lugar a una serie de bailes en donde se lucen finos vestidos decorados y bordados; con trajes multicolores; y de igual manera en el caso de la música. (p.50-51)

Según García Pablo (2018):

Las principales manifestaciones culturales del distrito han sido recogidas del libro Evaluación Social Valle Sagrado de los Inkas Programa de Desarrollo Regional PRODER Cusco Tradiciones y Costumbres en el distrito de Chinchero se practica diversos tipos de danzas entre otros: la Wayllascha, Cápaq Chuncho, Cápaq Colla, la Contradanza Qapaq Negro, Kachampa y Aucca chileno. Asimismo, hay grupos folklóricos los Hermanos Huamán y los Ukukos. La música en la ciudad y sus comunidades son homogéneas, se puede agrupar en cuatro tipos:

- Música autóctona, tradicional, el ritmo huayno andino, los haravicos y ceremoniales. Con instrumentos de la tinya, el pito, el pinkuylo y el pitillocon el agujero al medio cuerpo de donde se sopla. Estos instrumentos están hecho a base de cuero madera cilindrada, de carrizo o bambú.

¹⁴Según: <http://www.cultura.gob.pe/es/patrimonio>

- Música tradicional, conjunciones a los instrumentos el arpa, violín, interpretan temas andinos, huaynos que expresan vivencias y costumbres ancestrales de cada ayllu.
- Música contemporánea, se tiene grupos, conjuntos musicales con instrumentos electrónicos, que interpretan varios ritmos como huaynos, cumbia, y músicas andinas de la zona, etc.
- Los ccaperos o banda de música de viento están presente en sus rituales y festejos familiares y comunales: cargos, matrimonios, sepelios, y otras festividades (p.60-63)

1.5.5. Características económicas productivas

I. Estructura Productiva del distrito de Chinchero

Según PROINVERSIÓN (2013):

En ausencia de datos de PBI a nivel distrital, la estructura productiva de la ciudad de Chinchero, ha sido estimada utilizando como variables de cálculo la PEA ocupada por rama de actividad establecida en el último Censo Nacional de Población elaborado por el INEI (2007), y la productividad del trabajo (en miles de nuevos soles) por rama de actividad para el distrito de Chinchero, establecida en el IV Censo Nacional Económico 2008 del INEI. De acuerdo con lo anterior, la estructura económica del distrito de Chinchero se basa mayormente en el desarrollo del sector agropecuario, en la construcción, el comercio y los servicios; actividades que ocupan a la mayor parte de la población. En efecto, la producción de Chinchero¹⁵, descansa en el sector agropecuario (26.9%), la construcción (32.1%) y los servicios (32.3%), siendo la manufactura y el comercio las actividades que tiene menor incidencia en la economía del distrito. (p.80)

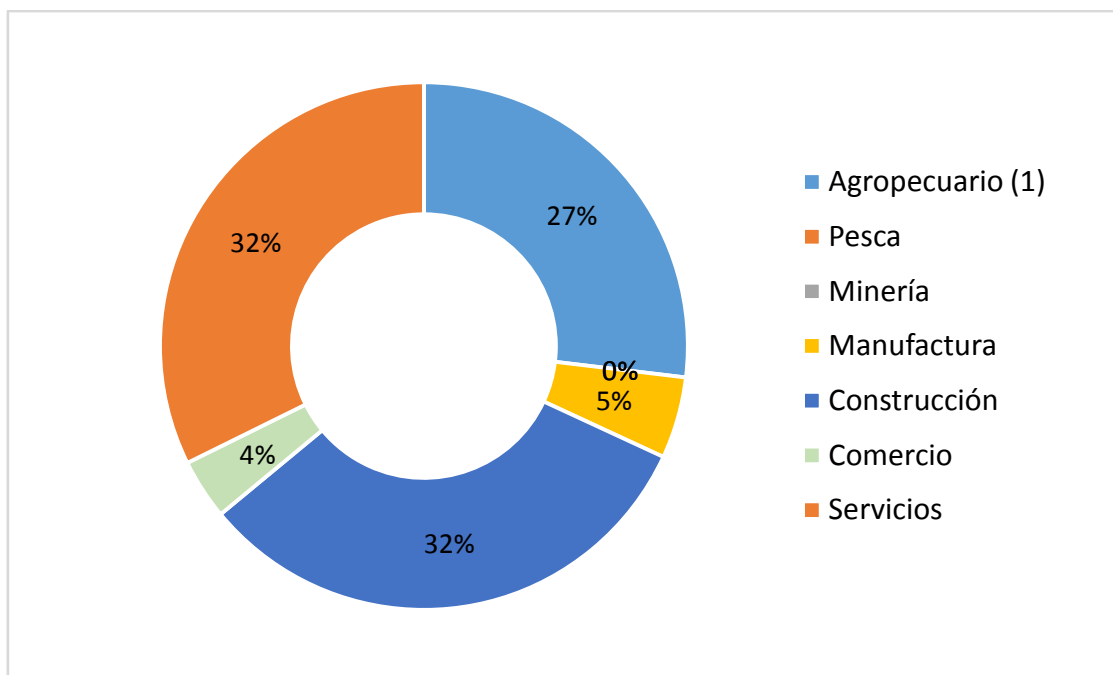
¹⁵ La estructura productiva del distrito de Chincheros ha sido estimada en base a la PEA ocupada por rama de actividad multiplicada por la Productividad del trabajo para cada rama de actividad.

**CUADRO 12: ESTRUCTURA PRODUCTIVA SEGÚN SECTORES Y RAMAS DE ACTIVIDAD
2012**

Agropecuario (1)	DISTRITO DE CHINCHERO			
	ESTABLECIMIENTOS INFORMANTES		PRODUCCION TOTAL CENSAL (Miles de Nuevos Soles)	
	ABSOLUTO (1)	%	ABSOLUTO	%
SECTOR PRIMARIO	2.224	93.8	15.106	26.9
Agropecuario (1)	2.224	93.8	15.079,0	26.9
Pesca	0	0.0	0	0.0
Minería	0	0.0	27	0.0
SECTOR SECUNDARIO	7	0.3	20.826	37.1
Manufactura	7	0.3	2.795	5.0
Construcción	0	0.0	18.031	32.1
SECTOR TERCIARIO	139	5.9	20.190	36.0
Comercio	111	4.7	2.058	3.7
Servicios	28	1.2	18.132	32.3
TOTAL	2.370	100	56.122	100.0

Fuente: INEI – CENAGRO 2012

GRÁFICO 11: PRODUCCIÓN TOTAL CENSAL DEL DISTRITO DE CHINCHERO 2012 (PORCENTUAL)



Fuente: Elaboración propia 2016.

a. Actividad Agrícola Distrital

Según PROINVERSIÓN (2013):

De acuerdo con estimaciones del Gobierno Regional de Cusco, la superficie agrícola de Chinchero se estima en 4,053 hectáreas, representando aproximadamente el 42.9% de la superficie total del distrito y el 30.6% de la superficie agrícola total de la provincia de Urubamba. El 99.7% de dicha superficie es empleada para cultivos en limpio y el 0.3% restante para cultivos permanentes. En Chinchero las labores agrícolas constituyen la principal actividad económica de la población que en su mayoría se dedica a la producción de los cultivos tradicionales como la papa, cebada, avena, haba, trigo, arveja. Las áreas de riego representan el 13.2% de la superficie destinada a estos cultivos, las de secano representan el 45.3%; por lo tanto se aprecia una mayor aptitud del suelo en las áreas de secano, que dependen de las épocas de lluvia. (p.50)

CUADRO 13: SUPERFICIE AGRÍCOLA EN CHINCHERO Y HUAYLLABAMBA

PROVINCIA	DISTRITOS	CULTIVO LIMPIO (Ha)	CULTIVO PERMANENTE (Ha)	TOTAL	%
URUBAMBA	URUBAMBA	1,195	42	1,237	9,3
	CHINCHERO	4,042	11	4,053	30,6
	HUAYLLABAMBA	1,249	43	1,292	9,7
	MACHUPICCHU	130	67	197	1,5
	MARAS	3,352	0	3,352	25,3
	OLLANTAYTAMBO	2,374	24	2,398	18,1
	YUCAY	711	26	737	5,6
TOTAL		13,053	213	13,266	100

Fuente: Gobierno Regional del Cusco 2014.

b. Producción

Según Gobierno Regional del Cusco (2014):

La producción más importante corresponde a los siguientes cultivos son: papa, haba, cebada, tarwi, avena, olluco y oca, los cuales en algunos casos son instalados a manera de policultivos, donde destaca la papa por su mayor área sembrada. Dentro del proceso productivo destaca, la rotación de cultivos que corresponde a una programación de cultivos a sembrarse en los años siguientes después del cultivo de la papa, por un periodo de 3 a 4 años, para luego entrar nuevamente en descanso por un mínimo de 3 años, a fin de que recuperen su fertilidad. La siembra de productos agrícolas está orientada a la seguridad alimentaria, cuya producción está destinada principalmente en un 80% al autoconsumo y en 20 %, para la comercialización. La tecnología utilizada en las actividades agrícolas es mayormente tradicional, se caracteriza por el uso de juntas, chaquitaqlla, rotación sectorial de terrenos, cultivos asociados, riego tradicional, uso mínimo de insumos, como fertilizantes que devienen en los niveles de productividad agrícola. Es posible advertir el uso de maquinaria agrícola especialmente cosechadoras de avena, con uso intensivo de mano de obra familiar, en algunos casos se

mantiene relaciones ancestrales de cooperación como el Ayni y la Minka; sin embargo, es posible advertir que en esta actividad se recurre al pago de salarios.(p.30-32)

Según Gobierno Regional del Cusco (2014):

La tecnología es tradicional, es utilizada principalmente por productores de las partes más altas, con terrenos parcelados de relieve accidentado sin infraestructura de riego, las técnicas de almacenamiento son tradicionales, aun cuando se han implementado almacenes comunales con limitado uso, existen almacenes familiares para los semilleros y secado de papa. A pesar de la tecnología de uso de abonos orgánicos obtenidas en el corral campesino, ésta es completamente insuficiente por la escasa disponibilidad de este insumo producto del limitado capital pecuario con que cuentan las familias en la microcuena. Como parte del ámbito de estudio, corresponde señalar el comportamiento de esta variable en el caso de la comunidad campesina de Racchi Aylo (huayllabamba), que por limitaciones de información no la consignamos; sin embargo, por las entrevistas realizadas se advierte que el principal cultivo es la papa en correspondencia a las condiciones climatológicas. En el año 2014, la producción física de papa en Chinchero representó el 82.7% de la producción física total del distrito (32,820 T.M), seguido por el Olluco (9.5%, 3,753 TM) y la cebada (3.6%, 1,436 TM); representando el 95.7% del total. De la información recogida en los diferentes eventos del proceso participativo se ha señalado reiteradamente la disminución de la superficie cultivada (la compra de terrenos para el futuro aeropuerto significó 311 Ha) y de la producción. Los bajos precios, los bajos rendimientos desincentivan la producción. (p.40-42)

c. Actividad Pecuaria en Chinchero

Según Gobierno Regional del Cusco –GORE (2014):

La fuente principal de los ingresos del distrito de Chichero es por la actividad agrícola y pecuaria la ganadería representa para las familias como un ahorro para sus gastos urgentes, además de proporciona carne y leche para su alimentación. La Actividad pecuaria es complementaria a la agricultura por que se utiliza los forrajes para el ganado, así como abono orgánico para la producción agrícola.

Es incipiente desarrollo pecuario de la zona representada por la actividad agrícola, ganadería. El vacuno es más representativa en el distrito, siendo mayor su incidencia respecto a los demás ganados, la crianza de ganado ovino, es menor, y está focaliza distintas comunidades como Cuper Bajo, con la creación del Comité Empresarial de Ovinos cara negra con el que cuenta con 17 asociados. Destacándose el 80% de la población campesina tiene en promedio entre 2 a 5 vacunos por familia y un tanto menor de 10 vacunos. La población de ovinos es significativa en la micro cuenca de Piuray, siendo en promedio de 5 unidades para el 80% de familia, el ganado porcino representa 3 unidades en promedio por familia, cuyes entre 15-25, unidades, gallinas 3 en promedio y en cuanto a aganado equino entre 1 o 2 promedio por familia. (p41-46)

d. Sector Manufactura de Artesanías

Según GORE (2014):

En el distrito de Chinchero el sector manufactura se encuentra centrado en el rubro de artesanías, principalmente confección de textiles por las mujeres de las comunidades campesinas de la microcuenca Corimarca-Piuray (destacando los sectores de Ccorcor, Ocutuan, Tauca, Umasbamba, Corimarca y Qerapata) cuya venta se realiza en las mismas comunidades, y en el área urbana de la ciudad (centros artesanales).La artesanía combina un valor cultural, económico, refleja

tradición cultural y se constituye en un sector económico con la capacidad de generar empleos para segmentos de la población con pocas posibilidades o excluidos de los mercados laborales, representados por jóvenes y mujeres. (p. 45)

Según GORE (2014):

De acuerdo a la información disponible, el Valle Sagrado de los Incas que integra a las provincias de Calca y Urubamba, registra un total de 2,193 artesanos agrupados en 59 asociaciones a lo largo del Valle, todos dedicados a la producción y comercialización de artesanía. De este total, el distrito de Chinchero concentra 654 artesanos (29.8%), seguido de Pisac con el 640 (29.2%), Ollantaytambo 285 (13%) y Urubamba 285 (13%) respectivamente, sumando el 85% del total; esto debido a que son estos distritos donde se viene dando un mayor dinamismo de la actividad turística, que es uno de los mercados principales de los productos de artesanía del Valle. En el distrito destaca la artesanía en tejido y las características de la producción mayoritariamente se realizan en forma manual en los domicilios, las personas dedicadas a esta actividad elaboran los productos con sus manos en su totalidad, seleccionando personalmente la materia prima, dándole su propio estilo, su personalidad. Sin embargo esta actividad requiere de una fuerza laboral con cierto nivel de especialización en el diseño de las operaciones de manufactura, tejido, etc. El proceso participativo nos ha permitido identificar precisamente estos requerimientos orientados a alcanzar mayor competitividad en esta actividad y una mayor inserción en el mercado (conocimientos del inglés, teñido de lana, diseño de prendas, comercialización de la producción) Al ser la producción en forma artesanal los volúmenes de producción generalmente son reducidos. La comercialización de los productos de artesanía se realiza en los mercados artesanales de la ciudad de Chinchero donde hay un mayor flujo turístico; sin embargo la visita a estos centros está orientado por pago de comisiones a Guías de Turismo, choferes de vehículos para que las visiten. La comercialización se realiza mediante intermediarios, quienes están relacionados a los

mercados regionales, nacionales e internacionales (Cusco y Lima y exportación). El sector posee un elevado potencial de crecimiento, del mercado turístico que visita el Valle Sagrado y será mucho más cuando opere el Aeropuerto Internacional en operaciones. (p. 52-54)

e. Establecimientos Económicos

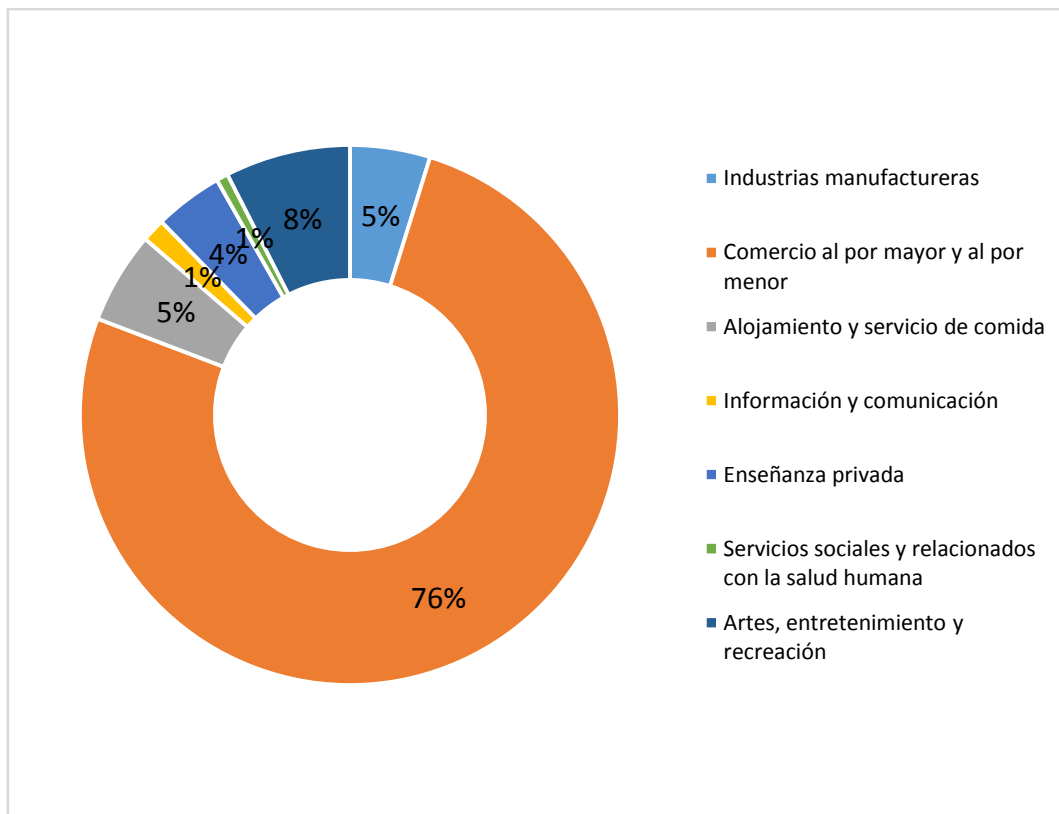
La actividad comercial y de servicios es dispersa con diferentes niveles de concentración, El espacio comercial o corredor comercial en Av. Mateo Pumacahua y Calle Manco II; es la más dinámica y concentra una variedad de establecimientos de siendo el área más comercial de la ciudad, la economía es predominantemente informal, como fenómeno social, económico, político, viene que genera ocupación ilegal de espacios públicos, derechos de terceros, desorden y congestión de espacios urbanos, conflictos de intereses a la usurpación que propicia situaciones de inestabilidad social.

CUADRO 14: ESTABLECIMIENTOS ECONÓMICOS POR ORGANIZACIÓN JURÍDICA Y ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL DISTRITO DE CHINCHERO 2008

ACTIVIDAD ECONÓMICA	TOTAL	%	ORGANIZACIÓN JURÍDICA	
			PERSONA NATURAL	EMPRESA INDIVIDUAL DE RESPONSABILIDAD LIMITADA
DISTRITO CHINCHERO	146	100	129	17
%	100		88,36	11,64
Industrias manufactureras	7	4,8	7	
Comercio al por mayor y al por menor	111	76	101	10
Alojamiento y servicio de comida	8	5,5	7	1
Información y comunicación	2	1,4	2	
Enseñanza privada	6	4,1	1	5
Servicios sociales y relacionados con la salud humana	1	0,7		1
Artes, entretenimiento y recreación	11	7,5	11	

Fuente: Censo Económico 2008 INEI

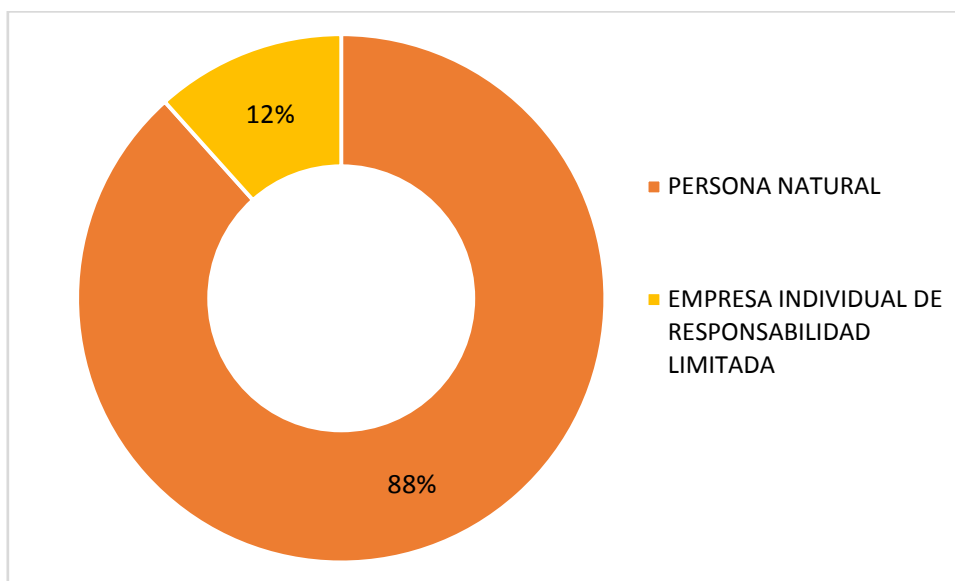
GRÁFICO 12: ESTABLECIMIENTOS ECONÓMICOS SEGÚN ACTIVIDADES ECONÓMICAS 2008



Elaboración Propia 2016.

La manufactura en Chinchero está centrada mayormente en la elaboración de Artesanías, principalmente en la confección de textiles, por las mujeres de las comunidades campesinas (especialmente de los sectores de Tauca, Ccorcor, Umasbamba, Q'érápata, Corimarca, Ocutuan), cuya venta se realiza en las mismas comunidades, o en el área urbana de la ciudad de Chinchero (centros artesanales) o son llevados a los distritos del Valle Sagrado para su comercialización.

GRÁFICO 13: ESTABLECIMIENTO ECONÓMICOS SEGÚN ORG. JURÍDICA 2008



Fuente: Elaboración propia 2016.

f. Organización Jurídica de los establecimientos.

Según el Ministerio de Comercio y Turismo –MINCETUR (2013):

El 88% de los establecimientos económicos son conducidos por personas naturales, con pequeños emprendimientos como una solución al desempleo y subempleo, Esta organización jurídica representa la conducción por los mismos dueños, se observa la distribución empresarial es insignificativa. Asimismo, otra de las formas jurídicas está representada por 12 % por Empresas Individuales de Responsabilidad Limitada (p.30)

g. Comercio y Servicios

Según el MINCETUR (2013):

La estructura económica de la ciudad de Chinchero se caracteriza por actividades terciarias., quiere decir por actividades de comercio y de servicios; sin embargo, a un no estás establecido la hegemonía de actividades de la ciudad de acuerdo al INEI, las actividades de comercio y servicios de Chinchero comprende al 28.3% de la PEA ocupada de acuerdo a las estimaciones realizadas en el año 2008, las actividades representan el 36% del valor de producción total del año. Predomina el

comercio de bienes y servicios por las micro y pequeñas empresas, Lo que involucra a un sector importante de la población urbana, y dentro de los aspectos se caracterizan por la presencia principalmente del comercio minorista, Así mismo por sus bajos niveles de productividad y de ingresos; y a pequeña escala, con una absorción 2 o 3 personas de mano de obra, Esta actividad se encuentra principalmente en la Av. Mateo Pumacahua y Calle Manco II donde que se observa mayor actividad comercial y de servicios de manera dinámica, y con formatos comerciales diversos. En general, El grueso del sector comercial se dedica a brindar servicios diversos como es el expendio de alimentos, bebida y similar, como tiendas de abarrotes y bodegas que constituyen el 80% del total. Mayormente corresponden a las MYPES informales, con limitaciones propias en el contexto de la economía nacional y de su inserción en mercados más competitivos siendo unidades económicas de baja productividad, baja competitividad, de menor rentabilidad. (p.48-56)

h. Turismo

Según el MINCETUR (2013):

El Turismo es la base de la Economía de la Cusco según datos del Ministerio, el Perú tuvo una recepción de 3.16 millones de turistas el año 2013, cifra superior en 11,2% al registrado en el año 2012. Este dinamismo se explica por el corredor turístico entre Arequipa, Cusco y Puno como lugares de destino más frecuentes. (p.70)

- **Flujo de Turistas hacia el Cusco y el Valle Sagrado**

Según el MINCETUR (2013):

El 2013, visitaron 1 millón 512 mil 042 turistas a los monumentos arqueológicos del Cusco; de los cuales corresponde a 1 millón 4mil 042 fueron extranjeros (66.4%) y 508 mil 356 turistas nacionales.

CUADRO 15: FLUJO DE TURISTAS SEGÚN CENTROS HISTÓRICOS, MUSEOS Y CENTROS ARQUEOLÓGICOS DE LA REGIÓN CUSCO 2013

CENTRO	TOTAL	TURISTAS			
		NACIONAL	%	EXTRANJERO	%
Parque Arqueológico de Macchu Picchu	1.037.704	294 936	28,4	742,768	71,6
Camino Sagrado del Inca (Km 104)	10,343	314	3,0	10,029	97,0
Camino Inca Kusichaca (Km 88, Km 82)	129,261	77,71	60,1	51,551	39,9
Museo Histórico Regional	84,249	41,392	49,1	42,857	50,9
Centro Arqueológico de Raqchi	108,503	12,169	11,2	96,334	88,8
Centro Arqueológico de Moray	47,838	19,43	40,6	28,408	59,4
Centro Arqueológico de Pikillaqta	38,624	25,243	65,4	13,381	34,6
Centro Arqueológico de Tipón	52,544	36,708	69,9	15,836	30,1
Centro Arqueológico de Choquequirao	3,646	768	21,1	2,878	78,9
TOTAL	1.512.712	508,67	33,6	1.004.042	66,4

Fuente: Dirección de Cultura Cusco

Como se aprecia, el mayor flujo de turistas fue registrado en el Parque Arqueológico de Machu Picchu, con 1 millón 387 mil 704 turistas (68.6% del total), seguido por el Camino Inca (129,261 turistas, 8.5%), el Centro Arqueológico de Raqchi (108, 503 turistas, 7.2%) y el Museo histórico Regional (84,249 turistas, 5.6%). En el caso de Chinchero, en el año 2013 no hay registros sobre la afluencia de turistas, que al formar parte del paquete de lugares de visita con el Boleto turístico no se registra específicamente a los visitantes. Chinchero es el punto final del circuito turístico del valle sagrado de los inkas, a cuya visita le dedican pocos minutos y en algunos casos (por la hora) es lugar solamente de paso. (p.80-85)

I. Infraestructura Turística

Según el MINCETUR (2013):

La infraestructura turística es un término que señala los elementos básicos para el desarrollo del turismo: vías de comunicación, aeropuertos, energía, agua potable alcantarillado, salud, higiene, puertos, aeropuertos, terminales de transportes, automóviles, talleres, señalización, bombas de gasolina,

correos, teléfonos etc. Chinchero, cuenta con una infraestructura turística muy limitada. En la actualidad, carece de los establecimientos apropiados para recibir a los turistas, así como de restaurantes, hoteles y centros de esparcimiento que califiquen como “turísticos” para los visitantes. (p.92)

a.Atractivos Turísticos

Según MINCETUR (2013):

El Distrito de Chinchero cuenta con importantes atractivos turísticos siendo el más representativo el Parque Arqueológico de Chinchero. El Parque¹⁶, por su antecedente histórico que abarca del periodo pre-inka hasta el periodo Colonial. Entre otros atractivos son: la Parroquia de Monserrate, la Casa del Cacique Mateo Pumacahua; así como las Wakas, Apus sagrados y ayllus de Chinchero, caminos prehispánicos, tradiciones y costumbres que aún perviven con el tiempo. El mercado artesanal teniendo las ferias dominicales la costumbre del trueque, intercambio de productos. (p.101)

II. Servicios Financieros

Según la Superintendencia de Banca y Seguros SBS (2015):

El distrito de Chinchero no cuenta con entidades financieras que impulsen el desarrollo ubicándose los servicios en la localidad de Urubamba, por ser capital provincial, y en la ciudad del Cusco, por ser capital del departamento¹⁷. En Chinchero, solo operan un agente de la caja Municipal por lo que los productores agropecuarios, comerciantes y empresarios de la zona efectúan depósitos y acceden a créditos en la localidad de Urubamba¹⁸. Por otra parte, la cantidad de productores agropecuarios de Chinchero que acceden a créditos del sistema financiero es bastante reducida. El Censo Nacional Agropecuario (CENAGRO) 2012, elaborado por el INEI; registra la cantidad de demandantes de crédito del distrito de Chinchero. (p.34)

¹⁶ Fue declarado como tal por el Instituto Nacional de Cultura (INC) en el año 2002.

¹⁷ Véase: Superintendencia de Banca y Seguros (SBS). Portal electrónico. Estadística del Sistema Financiero. Banca Múltiple, Empresas Financieras, Cajas Municipales, Cajas Rurales, Edpymes, Créditos Directos y depósitos por área geográfica.

¹⁸ Una característica de los agentes de bancos es que tienen un límite diario a su disponibilidad de depósitos y retiros de dinero. No se puede acceder a préstamos a través de estos agentes.

CUADRO 16: PRODUCTORES AGROPECUARIOS QUE GESTIONARON CRÉDITOS POR FUENTES DE FINANCIAMIENTOS 2012

FUENTES DE FINANCIAMIENTO	PRODUCTORES QUE GESTIONARON CRÉDITOS	% PRODUCTORES CON CRÉDITO	% RESPECTO AL TOTAL DE PRODUCTORES
HABILITADOR/A (COMPRADOR DE LA PRODUCCIÓN)	1	0,35	0,04
AGROBANCO	16	5,54	0,66
BANCA MÚLTIPLE	74	25,61	3,03
CAJA MUNICIPAL DE AHORRO Y CRÉDITO	125	43,25	5,12
COOPERATIVA DE AHORRO Y CRÉDITO	25	8,65	1,02
CAJA RURAL DE AHORRO Y CRÉDITO	21	7,27	0,86
ORGANISMO NO GUBERNAMENTAL	13	4,50	0,53
EDPYME	12	4,15	0,49
OTRA	2	0,69	0,08
TOTAL DE PRODUCTORES CON GESTIÓN DE CRÉDITO	289	100,00	11,84
TOTAL DE PRODUCTORES EN EL DISTRITO	2441		100,00

Fuente: Censo Nacional Agropecuario INEI 2012.

Según del INEI (2012):

En el distrito de Chinchero, existían 2,441 productores agropecuarios. Solo el 11.8% de dichos productores (289) contaban con procesos de gestión de créditos en el sistema financiero, de los cuales el 43.2% contaban con créditos de las Cajas de Ahorro y Crédito, un 25.6% de la Banca Múltiple; un 8.7% de Cooperativas, un 7.2% de Cajas Rurales; y el 15.22% restante de otras entidades financieras. Esto se debe a que Chinchero todavía no cuenta con una economía en ascenso que sea atractiva sistema financiero y los bancos; ni para las Cajas Municipales, Cajas Rurales y Edpymes que son entidades de crédito, principalmente por tener una economía básicamente agropecuaria de baja productividad. (p.40)

Capítulo II

Marco teórico conceptual

2.1. Marco Referencial de la Investigación (estado del arte)

Fernández, J. et al., “Evolución e impacto socioeconómico del aeropuerto de Vitoria-Gasteiz Universidad del País Vasco-Euskal Herriko Unibertsitatea”, (2000).

El objetivo principal del presente trabajo es valorar los impactos sobre la producción, la renta y el empleo imputables al aeropuerto de Vitoria-Gasteiz dentro de su área de influencia. “Las aportaciones metodológicas que hasta el momento han surgido han sido diversas y ricas en un intento común de calcular el significado económico de los aeropuertos en sus entornos territoriales respectivos”.

Por ello nuestro esfuerzo, sin descuidar ciertos aspectos metodológicos, centrará preferentemente su atención en destacar aquellos elementos distintivos del caso que nos ocupa.

En el presente trabajo, se pretende ofrecer una información, preferentemente cuantificada y basada en encuestas *ad-hoc*, sobre la incidencia económica de todo tipo de actividades del aeropuerto en su territorio de influencia. Los estudios de impacto de estas repercusiones económicas son diversos pero la mayor parte de ellos distingue entre los efectos directos, indirectos e inducidos, que serán definidos más adelante. Este es el caso del más conocido de ellos, y el que ha marcado la pauta en los estudios recientes al respecto (ACI-EUROPE 1993).

De esta forma, liberado en cierto sentido de las servidumbres de interpretación y depuración de una enorme maraña de datos, el Instituto de Economía Pública ha dispuesto de una magnífica ocasión para utilizar sofisticadas técnicas de análisis de datos, tanto longitudinales como espaciales, aprovechando los últimos avances de las Tablas Input- Output de la CAPV más recientes (en lo sucesivo TIO) para estimar cierto tipo de impactos, así como para ofrecer información cualitativa inédita basada en

encuestas respecto a los hábitos y el perfil I de los viajeros o incluso a las características del transporte, en particular de mercancías. Se analiza, además, la distribución geoespacial de dichos impactos. Mencionaremos, no obstante, que, como ocurre en este tipo de análisis, ha habido que superar dificultades interpretativas de resultados, *trampas* de duplicación y de sobreestimación de los mismos y, en fin, complementariedad y ajuste de los datos de campo, sobre todo en el apartado correspondiente a la información de las empresas.

Ginés de Rus, et al. En su investigación denominada, “**Evaluación socioeconómica de la ampliación del Aeropuerto de Málaga**”, Organización de Aviación Civil Internacional, (2010)

De acuerdo al proyecto la ampliación del aeropuerto de Málaga parece en principio una buena inversión, aunque para estar seguros de lo anterior tendríamos que haber llevado a cabo tantas evaluaciones como alternativas disponibles encaminadas a resolver el problema de congestión aeroportuaria. En este sentido se podrían haber analizado otras alternativas de ampliación o incluso otras alternativas de política aeroportuaria como, por ejemplo, una modificación de tarifas que tuviese en cuenta los picos de la demanda (tarificación de hora punta). Ya hemos indicado que el propósito de este caso de estudio es ilustrar una determinada metodología por lo que se ha optado por concentrar el análisis en una alternativa concreta. En relación a la misma podemos afirmar que los principales beneficios proceden del valor terminal de la inversión, seguido por la variación del excedente del consumidor para el tráfico existente y el cambio experimentado por el excedente del consumidor correspondiente al tráfico inducido. El tráfico existente experimenta ahorros de tiempos de retraso que han sido estimados aplicando el modelo de capacidad del Anexo 2, y que en el peor de los casos ascienden a 15 minutos. Hemos de indicar que no se han estimado otras fuentes de beneficios como las ganancias en “calidad” de

los tiempos de espera en la terminal, ya que un aeropuerto no congestionado puede traer consigo menores tiempos en colas cuando se factura o se pasa el control de seguridad o pasaportes. Por problemas de falta de información hemos considerado de la misma manera tanto al tráfico desviado como al generado. En ambos casos hemos supuesto que estos pasajeros no pueden acceder al aeropuerto de Málaga por los problemas de congestión que sufre en la situación sin proyecto. Estos sujetos (si desviados) hacen uso de otro modo o aeropuerto alternativo, para los que asumimos como valor más frecuente un tiempo adicional de viaje de 60 minutos (comparado con la opción de viajar por Málaga). Esta referencia es la misma para el tráfico generado, al que tales tiempos en la situación sin proyecto les lleva a tomar la decisión de no viajar. Asimismo, la ampliación del aeropuerto de Málaga debería permitir que las compañías aéreas incrementasen sus frecuencias, por lo que en general debería reducirse la distancia temporal entre el momento preferido y el efectivo de viaje. Esta distancia se conoce como "retraso de frecuencia" Los incrementos de frecuencia reducen. Algunos autores argumentan que este efecto es similar al efecto Mohring identificado para la industria de transporte en autobuses (Mohring, 1972). Los datos disponibles para este caso de estudio no permiten realizar esta estimación, aunque se espera que este efecto pueda constituir una fuente más de beneficios. Pero la fuente principal de beneficios surge al asumir que el aeropuerto aún continúa en condiciones de operación diez años después de finalizar el horizonte de evaluación. En este punto asumimos que la capacidad se mantiene en los niveles del año 2035 por restricciones de capacidad en la situación sin proyecto (20 millones) mientras que aumenta en la situación con proyecto (40 millones). Esta forma de evaluar es equivalente a asumir que el proyecto se extiende diez años más, aunque permite estimar el valor terminal de la inversión aproximándolo por su capacidad para seguir prestando servicios como infraestructura aeroportuaria en lugar de aplicar un porcentaje arbitrario sobre el valor de la inversión inicial. Como resultado del proyecto también se incrementa el EP en el caso del operador del aeropuerto. Finalmente, los costes medioambientales recogen únicamente los costes

de la contaminación del aire y del calentamiento global. El impacto del ruido en el entorno del aeropuerto no ha sido estimado, aunque no se espera que dicho coste pueda superar la cuantía de los beneficios obtenidos. (p.75-77)

Lipovich, G. en su artículo de investigación denominado, “**Los que no quieren más aeropuerto y las consecuencias no deseadas en la relación aeropuerto-ciudad**”, Universidad de Buenos Aires, (2010)

El autor menciona que la planificación aeroportuaria se complejiza cada vez más al intentar satisfacer las distintas demandas y necesidades existentes en la relación aeropuerto-ciudad. En este contexto, este artículo tiene el objetivo de presentar y analizar a distintas organizaciones civiles que actúan en contra de ciertos desarrollos aeroportuarios y que por medio de su lucha lograron instalar cambios en la operación aeroportuaria y estimular nuevas pautas para la planificación de los aeropuertos. La metodología utilizada consistió en la búsqueda de patrones comunes y diferenciaciones respecto a las demandas, acciones de lucha y resultados de estos movimientos sociales. El estudio realizado permite distinguir que las demandas de estos grupos son cada vez más sofisticadas e incluso exceden a la cuestión medioambiental y sus acciones a veces están acompañadas de violencia. El artículo concluye resaltando cambios en la planificación y operación de los aeropuertos como respuesta a las acciones llevadas a cabo por estas organizaciones civiles. El presente trabajo tiene como *objetivo* el análisis de los grupos anti-aviación que se han masificado conjuntamente con la intensificación de la demanda aéreo comercial. Para llevar a cabo este análisis, se realizó un trabajo de búsqueda y detección de estos grupos tomando como referencia a los aeropuertos incluidos en el área de influencia de más de cien ciudades. Estas ciudades fueron elegidas en base a criterios que privilegiaron la importancia de la actividad aérea comercial a escala mundial y a escala regional. La relación aeropuerto-ciudad consiste en una vinculación entre dos elementos que se encuentran en constante cambio. Las alteraciones

propias del mercado aéreo comercial y el cambio en el modo de gestión de los aeropuertos explican las más significativas alteraciones experimentadas en los últimos años guiando, a su vez, a las transformaciones en la infraestructura y finalmente en la relación aeropuerto-ciudad. (p.40)

Según Barrantes, R. (2010):

La autora nos explica la vinculación entre la gestión de infraestructura y su impacto en el desarrollo. Se podría concluir que mientras más alejado del concepto, adecuado, de servicio Público, y mientras más alejado de la valoración de su utilidad final, la solución de gestión de infraestructura que se aplique será menos efectiva, e inducirá a gastos excesivos. En otras palabras, una visión inadecuada proporcionará soluciones insatisfactorias, que quedan lejos del objetivo deseado y que, muchas veces, terminan alejándose del propósito para los que se idearon. Además, mencionó que en el año 2000 marcó un hito en la historia de la aeronavegación en el Perú. Fue el año cuando se otorgó la concesión para la operación y desarrollo del aeropuerto internacional Jorge Chávez (AIJCH)¹⁹, de Lima. En menos de un año, el ataque a las torres Gemelas en los Estados Unidos dejó una perspectiva pesimista sobre el desarrollo del sector que rápidamente se despejó. Desde entonces, el crecimiento del tráfico aéreo a nivel mundial ha sido sostenido, con excepciones marcadas por las crisis económicas y financieras. El Perú ha sido parte de esta evolución. Un componente fundamental de este proceso ha sido el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria. Luego de la concesión del AIJCH, siguió en 2006, la concesión del primer grupo de aeropuertos regionales y en 2010, la concesión del segundo grupo. Mientras el AIJCH se entregó en concesión mediante la modalidad autofinanciada, o auto sostenible, los dos grupos de aeropuertos regionales constituyeron asociaciones público-privadas (APP). El desarrollo de la infraestructura de transporte de uso público requiere un gran esfuerzo de inversión

¹⁹Entiéndase (AIJCH) como: Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

durante la etapa de construcción, y luego para los respectivos mantenimientos y ampliaciones. En el caso de los aeropuertos, construir y mantener una pista de aterrizaje para aviones, que es estrictamente lo mínimo requerido para contar con una industria de servicios de transporte aéreos, demanda un monto significativo de recursos que, literalmente, constituyen costos hundidos. Como sabemos, los costos hundidos, al ser económicamente irrecuperables, elevan los costos de participar en mercados y, al constituirse en barreras a la entrada (armstrong, Cowan y vickers, 1994), dificultan el desenvolvimiento de mercados competitivos. (p.20)

Según Gonzales, E. (2012):

Indica que un nuevo aeropuerto es una necesidad por dos razones: el CUSCO es, cada vez más, un destino turístico importante, y el aeropuerto actual está colapsando. Además, por las tardes, los aviones tienen problemas de viento de cola. La otra razón es porque el aeropuerto Velasco Astete está en medio de la ciudad y es un peligro; entonces, tiene que ser trasladado. Además, señala que para el Estado, un aeropuerto de este tamaño es una inversión, un negocio. Ese tipo de inversiones, en el futuro, mejoran las arcas del Estado, y puede decirse „esto será destinado, en buena parte, a mejorar la infraestructura de las zonas más apartadas para que se incorporen“. La otra parte yo la pondría en educación. Entonces, haces que el proyecto de aeropuerto no solamente genere en el sector empresarial un mayor dinamismo, sino que te permita preparar a la periferia, a los campesinos, a la gente más pobre del campo, con mejor educación para que se integren. Así, el turismo puede ayudar, de manera indirecta, a incorporar no solo a sectores turísticos, sino también a estos campesinos. Yo creo que si el tema se maneja bien, puede ser una palanca de desarrollo para todo el sur. Por otro lado, menciona la idea es que el turismo sea integrador. Al turista no solo le gusta ver ruinas. Un punto clave es la comida, y otro atractivo es la danza y la música. Mi propuesta es que el Estado venda los terrenos del actual aeropuerto hasta que el otro se inaugure, o que lo

transforme en un gran centro en el que puedas ir a ver danza, teatro, ópera, centros comerciales y artesanales. Se trata de hacer del Cusco un centro cultural. Por otro lado, hay que tomar también en cuenta a Choquequirao como destino. Es un sitio bonito, de menor calidad que Macchu Picchu porque no tiene acceso, pero puede ser parte de un circuito. Esto implicaría, claro, una mayor inversión y desarrollo. (p.10-12)

Según Arango, A. et al. (2011):

El autor señala que la configuración territorial de las provincias de Cusco y Urubamba presenta características muy marcadas estas se dan por las distintas actividades que se dan sobre el territorio; las capitales concentran todos los servicios, tienen jerarquía, rol y funciones que afectan a los centros poblados que los rodean. Teniendo como uno de los objetivos la caracterización territorial actual de las dos provincias (distribución espacial de la población, análisis de redes y ejes territoriales, diagnóstico, análisis y propuesta del sistema urbano-económico y la articulación espacial; con métodos tales como de la Teoría de grafos o teoría de redes, centros funcionales y áreas de atracción, y Desarrollar la capacidad de análisis integrado para la gestión del territorio. Con la construcción del nuevo Aeropuerto de carácter internacional, se dará una nueva configuración en el sistema territorial actual al 2020, cambiara el panorama del territorio; las actividades económicas no solo aumentarán, sino que también estas se diversificarán, la tendencia hacia los próximos años es el aumento de la población y la fusión de centros poblados, así como el mejoramiento de la conexión y conectividad entre cada uno de estos y las poblaciones dinamizarán más sus economías cerca al Aeropuerto en tanto también habrá cambios en actividades económicas primarias (agricultura, ganadería). Teniendo como uno de los objetivos la caracterización territorial actual de las provincias de Cusco Y Urubamba (distribución espacial de la población, análisis de redes y ejes territoriales, diagnóstico, análisis y propuesta del sistema urbano-económico y la

articulación espacial; con métodos tales como de la Teoría de grafos o teoría de redes, centros funcionales y áreas de atracción, y Desarrollar la capacidad de análisis integrado para la gestión del territorio, a su vez incorporar como un nuevo elemento la construcción de un aeropuerto, podremos dar una propuesta a través de un modelo en un lapso de años. El presente trabajo busca generar modelos de desarrollo territorial con la incorporación de grandes infraestructuras que influyen en el sistema territorial actual y lograr así propuestas a futuro en aspectos socioeconómicos de manera conjunta y dar conclusiones al respecto. (p.5-7)

Canziani, J. (2014):

El autor señala que el proyectado aeropuerto del Cusco, en la localidad de Chinchero, constituye un tema evidentemente controvertido. Hay, por un lado, motivos técnicos para pensar en su traslado. El actual aeropuerto del Cusco es uno de los más complicados, especialmente para las maniobras de aterrizaje, debido a su emplazamiento, a la topografía en la que se encuentra y al hecho de contar con una sola pista, donde se deben alternar aterrizajes y de colajes. Estos márgenes de riesgo se han acrecentado por dos factores concurrentes: la total urbanización de su entorno inmediato y el incesante incremento de las frecuencias de vuelo, En cuanto a la discusión estricta, referida no solo a la decisión de trasladar el aeropuerto del Cusco, sino a la de hacerlo precisamente a la localidad de Chinchero, hay que prestar atención a los notables y críticos impactos. En los planos disponibles se observa que se propone emplazar el aeropuerto prácticamente como un anexo al oeste del casco urbano de Chinchero y de su área arqueológica. Es decir, se puede prever nuevamente la colindancia perniciosa entre la futura expansión urbana de Chinchero y las áreas asignadas para el desarrollo de las pistas de aterrizaje y las demás instalaciones aeronáuticas. No hay que ser adivino para prever que el proyectado aeropuerto seguramente quedará inscrito en un contexto urbano cuya expansión sería detonada con el inicio de las operaciones del

aeropuerto, con la instalación de servicios de transporte, hoteles, restaurantes y tiendas comerciales y el acompañamiento de la cadena de otros servicios. Es decir, existe una escasa planificación y proyección acerca de sus previsible consecuencias. Obviamente, habría una severa afectación del paisaje del territorio rural, de sus condiciones productivas y de su identidad cultural. Es previsible, también, la afectación del entorno del paisaje cultural excepcional que forma parte integral de la arquitectura del establecimiento real Inca de Chinchero y que, por lo mismo, debiera contar con una amplia área de amortiguamiento. (p.30-32)

2.2. Bases teóricas científicas

2.2.1. Teoría de la Modernización

La teoría de la modernización establece que las sociedades modernas son más productivas, los niños están mejor educados y los necesitados reciben más beneficios.

Según Smelser, Niel. (1984):

Afirma que las sociedades modernas tienen el aspecto particular de la diferenciación estructural particular, es decir, una definición clara de las funciones y papeles políticos de las instituciones.²⁰ Smelser argumenta que aunque la diferenciación estructural ha aumentado la capacidad funcional de las instituciones modernas, a la vez también ha creado un problema de integración y de coordinación de las actividades de

²⁰ Una de las derivaciones de estos planteamientos, de manera concreta, es el concepto de los pesos y contrapesos que se tienen en los sistemas institucionales en países más desarrollados. Los poderes públicos están más limitados en sus funciones y existe cierto control no sólo por parte del electorado, sino también de otras instancias de la institucionalidad de las naciones. En América Latina uno de los problemas de las democracias ocurre en función de que no existe la fortaleza institucional de estos pesos y contrapesos, los partidos políticos no son por lo general instituciones de intermediación social (no representan los intereses de los ciudadanos comunes), y no hay mecanismos de revocabilidad. Una discusión más amplia de esto para el caso latinoamericano en Instituto de Cooperación Iberoamericana y Comisión Económica para América Latina y el Caribe, Pensamiento Iberoamericano No.5: Reconstitución del estado, No. enero-junio de 1984. (Madrid, España: ICI, 1984).

diferentes nuevas instituciones.²¹ Los principales supuestos de la teoría de la modernización se basan fundamentalmente en concebir a la modernización como un proceso que se realiza a través de fases. De conformidad con la teoría del desarrollo económico de Rostow, para una sociedad en particular existen cinco etapas. Resumiendo, estas cinco etapas son: (i) la sociedad tradicional; (ii) precondición para el despegue; (iii) el proceso de despegue; (iv) el camino hacia la madurez; y (v) una sociedad de alto consumo masivo. De acuerdo con esta exposición Rostow ha encontrado una posible solución para promover la modernización en los países del Tercer Mundo. Si el problema que enfrentan estos países es la falta de inversiones productivas, entonces la solución para estos países está en que se les provea de ayuda en forma de capital, tecnología, y experiencia. Las influencias de Rostow, en especial en la década de los sesenta, ilustran una de las aplicaciones que desde un inicio tuvo la teoría de la modernización en el área de la formulación e implementación de políticas económicas y públicas en general. El Plan Marshall y la Alianza para el Progreso en Latinoamérica son ejemplos de programas influenciados por las teorías políticas de este economista.²² (p.268-274)

2.2.2. Teoría de la Dependencia

Surge en el año 1950, por las investigaciones de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe -CEPAL. Raúl Prebisch es el autor más representativo.

Según Prebisch (1950):

El punto principal del modelo, para crear condiciones de desarrollo dentro de un país es necesario:

²¹ Ver Smelser, Niel. (1984) *Toward a Theory of Modernization*. (New York: Basic Books), pp. 268-274.

²² Mc. Clelland, David. (2006) *Business Drive and National Achievement*. (New York: Basic Books) pp. 167-170.

Controlar la tasa de cambio monetario, poniendo mayor énfasis en políticas fiscales que en políticas monetarias.

Promover un papel gubernamental más eficiente en términos de desarrollo nacional.

Crear una plataforma de inversiones, dando prioridad al capital nacional.

Permitir la entrada de capitales externos siguiendo prioridades ya establecidas en planes de desarrollo nacionales.

Promover una demanda interna más efectiva en término de mercados internos como base para consolidar el esfuerzo de industrialización en Latinoamérica en particular y en naciones en desarrollo en general.

Generar una mayor demanda interna incrementando los sueldos y salarios de los trabajadores.

Desarrollar un sistema de seguro social más eficiente por parte del gobierno, especialmente para sectores pobres a fin de generar condiciones para que estos sectores puedan llegar a ser más competitivos.

Desarrollar estrategias nacionales que sean coherentes con el modelo sustitución de importaciones, protegiendo la producción nacional al imponer cuotas y tarifas a los mercados externos.²³ (p.30-32)

Teoría del Globalización

Según Potes, Albert. (2001):

La teoría de la globalización surge del mecanismo global que presenta una mayor integración con énfasis particular en la esfera de las transacciones económicas. En este sentido, esta perspectiva es parecida al enfoque de los sistemas mundiales. Sin embargo, una de las características fundamentales de la teoría de la globalización se centra y enfatiza en aspectos culturales y económicos, así como de comunicación a escala mundial. Esta escuela argumenta que los

²³ Ver Bodenheimer, Susan. (2000) *Dependency and Imperialism: The roots of Latin American underdevelopment*. (New York: NACLA), pp. 49-53; Chowdhury, Anwarul&Erdenebileg, Sandagdorj (2006). *Geography Against Development, A case for handlocked developing Countries*. (USA: United Nations Publications); Evans, Dave (2008). *Social Media Marketing: An Hour a Day*. (Indianapolis, USA: Wiley Publishing, Inc).

principales elementos modernos para interpretar los procesos de desarrollo son los vínculos culturales entre los países, además de los vínculos económicos, financieros y políticos. En esta Comunicación cultural, uno de los factores más importantes es la creciente flexibilidad de la tecnología para conectar a la gente alrededor del mundo.²⁴ Los principales supuestos que se extraen de la teoría de la globalización se resumen en tres puntos fundamentales. Primero, los factores culturales son los aspectos determinantes de las sociedades. Segundo, bajo las condiciones mundiales actuales no es importante utilizar a las naciones-estados como unidad de análisis, ya que la comunicación global y los vínculos internacionales están haciendo a esta categoría menos útil. (p.98)

A medida de los avances tecnológicos los sectores sociales podrán conectarse con otros grupos a nivel global. Esta situación incluye a los grupos dominantes y no dominantes de cada demarcación.

La teoría de la globalización coincide con algunos elementos de la teoría de la modernización. Un aspecto común en ambas teorías es que la dirección principal del desarrollo debería ser aquella que emprendan los Estados Unidos y Europa. Estas escuelas afirman que los principales patrones de comunicación y las herramientas para lograr mejores estándares de vida se originaron en las regiones desarrolladas. En este punto es importante destacar diferencias entre la perspectiva de la modernización y la de la globalización. La primera, sigue una posición más normativa, ya que trata de resolver el asunto del desarrollo; la segunda refuerza su carácter como una perspectiva “positiva” más que una posición normativa.²⁵

²⁴ Kaplan, B. (1993) *Social Change in the Capitalist World*. (Beverly Hills, California: SAGE).
Gough, I. (1992) *Economía Política del Estado del Bienestar*. (Madrid, España: Blume).

²⁵ Potes, Albert. (2001) *Labor, Class and the International System*. (New York: Aberdeen). Held, David. (1992) *Modelos de Democracia*. (Madrid, España: Alianza Editoria).

e) TEORÍA DE LOS IMPACTOS

2.3. Definición conceptual de términos

Según Franko, Peter. (2005):

Indicadores de impacto: Miden los cambios que se esperan lograr al final del proyecto, e incluso más allá de su finalización, y que son definidos en su propósito u objetivo general.

Indicadores de efecto: Miden los cambios que se producirán durante la ejecución del proyecto. Se asocian con sus resultados u objetivos específicos.

Indicadores de cumplimiento: Mide la ejecución de metas formuladas en las actividades del proyecto.

Evaluación de impacto: Indaga los cambios permanentes y mejoras de la calidad de vida producida por el proyecto, se enfoca en conocer la sostenibilidad de los cambios alcanzados y los efectos imprevistos (positivos o negativos) por el periodo de 5 años.

Indicador socioeconómico: mide la preferencia estadística, asociada al estado de una sociedad, resume un conjunto de parámetros o atributos de una sociedad.

Desarrollo económico por los resultados de cambios cualitativos en un sistema económico evidenciado por tasas de crecimiento que se han mantenido en el tiempo y que permiten mantener procesos de acumulación del capital.

Desarrollo social del capital humano y capital social. Implica una evolución positiva en las relaciones de los individuos, grupos e instituciones en una sociedad. Implica principalmente Desarrollo del Bienestar social.

Evaluación de proyectos es un proceso que determina el establecimiento de cambios generados por un proyecto a partir de la comparación entre el estado actual y el estado previsto en su planificación.

Proyecto de inversión surge de la necesidad de algunos individuos u organismos para incrementar las ventas de productos o servicios.

Existen variedad de herramientas como evaluación de proyectos, que permiten establecer sus ventajas y desventajas además de establecer si es rentable o si es factible. (p.373-401)

Capítulo III

Procedimiento metodológico

3.1. Tipificación de la Investigación

La presente Investigación de acuerdo a su finalidad se considera que es de tipo descriptivo, como afirma Salkind (1998), “se reseñan las características o rasgos de la situación o fenómeno objeto de estudio” (p.11).

Respecto a su alcance temporal es sincrónica, porque como señala Bernal (2010) “Permite buscar y conocer como es un fenómeno social en un momento determinado”.

Así mismo, la investigación que se presenta es de tipo longitudinal según Bernal (2010) “la investigación longitudinal compara datos obtenidos en diferentes oportunidades o momentos de una misma población, con el propósito de evaluar cambios”. (p. 119).

3.2. Diseño de la Investigación

Según Bernal (2010):

Diseño no experimental-Longitudinal (descriptivo): El diseño no experimental consiste en estudios que se realizan sin la manipulación deliberada de variables y en los que sólo se observan los fenómenos en su ambiente natural para después analizarlo; para estar más cerca de las variables formuladas hipotéticamente como “reales” y, en consecuencia, tenemos mayor validez externa (posibilidad de generalizar los resultados a otros individuos y situaciones comunes), con respecto a lo longitudinal se fundamentan en hipótesis de diferencia de grupos, correlacionales y causales. Estos diseños recolectan datos sobre categorías, sucesos, comunidades, contextos, variables, o sus relaciones, en dos o más momentos, para evaluar el cambio en éstas. Ya sea al tomar a una población (diseños de tendencia o trends), a una subpoblación (diseños de análisis evolutivo de un grupo o cohorte) o a

los mismos participantes (diseños panel). Tienen como objetivo indagar la incidencia de las modalidades o niveles de una o más variables en una población. El procedimiento consiste en ubicar en una o diversas variables a un grupo de personas u otros seres vivos, objetos, situaciones, contextos, fenómenos, comunidades; y así proporcionar su descripción.

Son, por tanto, estudios puramente descriptivos y cuando establecen hipótesis, éstas son también descriptivas (de pronóstico de una cifra o valores). (p.15-17)

3.3. Enfoque de la Investigación

Cualitativo: toma en cuenta el estudio de los métodos de recolección de datos descriptivo y de observaciones para estudiar de manera discursiva categorías conceptuales.

3.4. Método de la Investigación

Según Salkind (1998) establece:

Analítico: El Método analítico es aquel método de investigación que consiste en la desmembración de un todo, descomponiéndolo en sus partes o elementos para observar las causas, la naturaleza y los efectos. El análisis es la observación y examen de un hecho en particular. Es necesario conocer la naturaleza del fenómeno y objeto que se estudia para comprender su esencia. Este método nos permite conocer más del objeto de estudio, con lo cual se puede: explicar, hacer analogías, comprender mejor su comportamiento y establecer nuevas teorías.

Sintético: Es un proceso de razonamiento que tiende a reconstruir un todo, a partir de los elementos distinguidos por el análisis; se trata en consecuencia de hacer una explosión metódica y breve, en resumen. En otras palabras, debemos decir que la síntesis es un procedimiento mental que tiene como meta la comprensión cabal de la esencia de lo que ya conocemos en todas sus partes y particularidades.

Inductivo deductivo: Parte de fenómenos particulares para llegar a generalizaciones. Esto se refiere a pasar de los resultados obtenidos de

la observación y experimentación con elementos particulares a la formulación de hipótesis, principios y leyes de tipo general.

Sistemático: Es un proceso mediante el cual se relacionan hechos aparentemente aislados y se formula una teoría que unifica los diversos elementos. Consiste en la reunión racional de varios elementos dispersos en una nueva totalidad, este se presenta más en el planteamiento de la hipótesis. El investigador sintetiza las superaciones en la imaginación para establecer una explicación tentativa que someterá a prueba. También como pensamiento sistemático encontramos que es método que consiste en identificar algunas reglas, algunas series de patrones y sucesos para prepararnos de cara al futuro e influir en alguna medida. Está dirigido a modelar el objeto mediante la determinación de sus componentes, así como las relaciones entre ellos. Esas relaciones determinan por un lado la estructura del objeto y por otro su dinámica. (p.50-52)

3.5. Hipótesis

3.5.1. Hipótesis General

H.G: Los impactos socioeconómicos por la Construcción del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero, han permitido generar cambios en el Crecimiento demográfico, la dinámica comercial, servicios y el incremento de ingresos en el distrito de Chinchero.

3.5.2. Hipótesis Específicas

H.ESP.1:El Comportamiento dinámico del crecimiento demográfico, ha afectado en los impactos sociales en el Distrito de Chinchero por la nueva construcción del Aeropuerto Internacional de Chinchero.

H.ESP.2:El comportamiento dinámico del comercio, los servicios y los ingresos ha afectado en los impactos económicos en el Distrito de Chinchero por la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero-

3.5.3. Operacionalización de variables

Variable Dependiente

- Impactos del Nuevo Aeropuerto del Distrito de Chinchero

Variables Independientes

Se ha tomado en cuenta dos variables independientes, las mismas que son:

- Impactos Sociales
- Impactos Económicos

Impactos del distrito de Chinchero = f(sociales, económicos)

Sociales- (Dp, DCyS) Económicos- (DC, S ingresos)

OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

Variable Dependiente	Variable Independiente	Dimensiones	Indicadores
Impactos del Aeropuerto de Chinchero	IMPACTOS SOCIALES	Crecimiento Demográfico	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Población total ▪ Población Variable ▪ Población rural ▪ Proyecciones ▪ Ocupación de intervención del Plan Maestro
		Comercio y servicios	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nro. de casas construidas y características ▪ Comercio por mayor ▪ Comercio por menor ▪ Licencia de funcionamiento de actividad comercio y servicios
	Ingresos		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ingreso percapita ▪ Ingreso familiar ▪ Ingreso familiar ▪ Ingreso por venta

3.5.4. Instrumentos de recolección de datos

Para la recolección de datos se hizo uso de fuentes secundarias, documentos oficiales, bibliográficos, hemerograficas y de gestión que ofrecen información relacionado al tema, Las principales fuentes secundarias son los libros, revistas, artículos, tesis, fuentes documentales, (primarias y secundarias) Asimismo, Archivo digital: Análisis de documentos, revisión de fichas bibliográficas que tendrán como propósito analizar material impreso. Se hará uso en la elaboración del marco teórico del estudio.

Capitulo IV

El contexto del distrito y el nuevo aeropuerto internacional de chinchero

4.1. El nuevo aeropuerto internacional y su marco contextual

4.1.1. *Dinámica económica del distrito de Chinchero*

Según Pro-Inversión (2013):

Es de interés conocer las relaciones económicas que se establecen en el territorio, así como las características de la influencia que ejercen en el espacio económico distrital, que en el caso del turismo y la actividad artesanal trasciende hacia el espacio regional e internacional; y de igual manera en el caso de la actividad agropecuaria. Espacialmente, el área comprendida por las microcuencas Huaypo y Corimarca-Piuray constituye una de las áreas más dinámicas de la economía distrital. Estas áreas, también generan una dinámica bastante particular sobre la economía del distrito, ya sea por el tamaño de población que está involucrada con la actividad agropecuaria, como por el nivel de articulación que tiene con otros sectores de la economía. Además, el distrito de Chinchero constituye un medio de gran importancia en la medida que es allí el punto de tránsito de los flujos económicos orientados al mercado local. Regional y nacional; así como el inicio del proceso de comercialización de la producción agropecuaria.

Desde el punto de vista de accesibilidad, esta área se encuentra sobre la Carretera Cusco-Urubamba. Su accesibilidad en las actuales condiciones es adecuada, facilitando de esa manera los flujos económicos que tienen como origen destino al espacio económico de la ciudad; así como el de las ciudades de Cusco y Urubamba.

La gran importancia del medio lacustre y de los manantiales para atender el consumo de agua de la población y no solamente de Chinchero sino también la de la ciudad del Cusco. Por lo tanto estos cuerpos de agua significan la fuente constante de subsistencia para las familias del distrito. Su accesibilidad es buena por la Carretera

Chancadora - Cruzpata (en el caso de la laguna de Huaypo) y por la carretera Cusco Urubamba en el caso de la laguna de Piuray.

Otra área de importancia económica es el área rural donde se desarrolla la actividad agrícola. La superficie cultivada es importante por el volumen de su producción. Su articulación con la economía local es significativa por ser un medio de sustento y capitalización del segmento de agricultores de las Comunidades Campesinas y Sectores.

Un elemento fundamental de la economía espacial distrital es el sistema de ejes viales que articulan e integran el distrito. En ese sentido, Chinchero se encuentra vinculado con otros espacios extra - regionales a través de la Carretera Cusco-Urubamba.

Las formas de ocupación y poblamiento del territorio del distrito de Chinchero han estado determinados fundamentalmente por la presencia en su espacio del Parque Arqueológico, la carretera Cusco-Urubamba y las lagunas de Piuray y Huaypo y de esta manera ellos como ejes de desarrollo, organizan las relaciones sociales y económicas en el distrito y en la ciudad de Chinchero en particular, además de que han conseguido conformar una red o sistema de centros poblados (sectores) de diversa jerarquía, donde indudablemente destaca la presencia de la ciudad. El Distrito de Chinchero como espacio económico muestra una dinámica que se sustenta en primer lugar, en la distribución de su población, en su patrimonio histórico y arqueológico, en la producción que se genera en ella, en las potencialidades existentes en términos de recursos a ser aprovechados económicamente, y en las relaciones comerciales que se establecen a partir de sus excedentes productivos y los requerimientos que demandan tanto los agentes productivos como su población (flujos económicos). (p. 21-25)

Según Pro-Inversión (2013):

La localización del distrito de Chinchero y los Centros poblados rurales, la centralización de servicios y las relaciones económicas expresados en los intercambios comerciales han configurado a nivel del distrito 04 espacios o economías espaciales los mismos que trascienden del

espacio económico distrital hacia economías locales y regionales (ciudad del Cusco, Urubamba) y que corresponden a las siguientes:

Espacio Económico Urbano, corresponde al casco urbano actual que se desarrolla sobre el eje de la carretera a Cusco – Urubamba y sobre áreas que corresponden a las comunidades campesinas de Yanacona, Cuper y Ayllupongo. La actividad económica principal de este espacio lo constituye el comercio de bienes y servicios; además de ser el principal centro de abastecimiento del distrito.

Espacio Económico Centro Histórico, que se desarrolla sobre la Comunidad Campesina de Cuper y contigua al Parque Arqueológico de Chinchero. Se sustenta básicamente en la comercialización de la artesanía textil vinculada a la actividad turística; teniendo en consideración que en este espacio se localizan el mayor número de centros artesanales.

Espacio Económico Agropecuario, Artesanal, que se desarrolla en el entorno inmediato de la laguna de Piuray. Se sustenta en las relaciones económicas vinculadas a la actividad agropecuaria y la producción artesanal.

Espacio Económico Agropecuario, que se desarrolla en el entorno de la laguna de Huaypo (que corresponde a la Cooperativa Agraria Huaypo) y las comunidades de RacchiAyllo y el sector de Huatata (comunidad de Yanacona). Se sustenta en las relaciones económicas vinculadas a la actividad agropecuaria.

En la economía distrital, el espacio Económico Urbano corresponde al espacio más dinámico. En este espacio distrital se localiza la capital del distrito, con una población urbana que constituye el 25% del total distrital. El aparato comercial de bienes y servicios del distrito se encuentra localizado en este espacio; donde destaca indudablemente la artesanía textil.

El Distrito de Chinchero se constituye en la principal área comercial de bienes y servicios, que se encuentra asociado a las actividades económicas de su entorno (agropecuaria, artesanal). Su articulación con la economía local es buena en el sentido que tal actividad comercializa

productos y servicios locales y principalmente ocupa mano de obra local; de otro lado, en su comercialización también se apertura un espacio alternativo para el empleo. (p.30-33)

I. Relaciones de Intercambio: Flujos Económicos

Según Pro-Inversión (2013):

Las economías identificadas al interior del distrito se proyectan hacia la ciudad del Cusco que se constituye en el principal mercado de sus excedentes productivos; pero al mismo tiempo el distrito es el destino de flujos de bienes y servicios, especialmente de los manufacturados. Consecuentemente las relaciones económicas que se establecen entre estas economías han configurado un espacio económico estrechamente vinculado a la capacidad productiva del distrito y a su patrimonio histórico.

La actividad comercial es una actividad muy vinculada con la ciudad del Cusco y Urubamba, lugares de donde provienen los principales bienes que se consume en Chinchero; siendo una actividad muy dinámica que se adapta rápidamente a los cambios coyunturales. El comercio es una demanda derivada de sectores como el agropecuario, servicios.

Los principales flujos que tienen origen en el espacio distrital son principalmente los productos agropecuarios, cuyos destinos son los mercados de Cusco y Urubamba.

Los flujos artesanales (textiles) tienen como destino el mercado regional, nacional e internacional. por su parte, los flujos económicos que tienen como destino el espacio económico del distrito, son productos manufacturados, especialmente en lo que se refiere a los abarrotes y prendas de vestir, y que provienen principalmente de Lima, Arequipa. Otra de las relaciones de intercambio de carácter comercial y de servicios, se dan principalmente a través de las denominadas ferias dominicales, que se realizan en las inmediaciones de la zona monumental de la ciudad.

Otra de las relaciones económicas con el distrito que hay que destacar, es la que se mantiene con la comunidad campesina Racchiayllo que si bien es cierto se encuentra en la jurisdicción de huayllabamba; mantiene una relación económica permanente con la ciudad de Chinchero que se constituye en su mercado de abastecimiento de bienes y servicios; así como en uno de los destinos de sus excedentes productivos.

La colorida feria artesanal de Chinchero se realiza en su plenitud los domingos en la plaza de armas delante de la iglesia colonial, desde tempranas horas de la mañana llegan vendedores principalmente de Chinchero, aunque también de los pueblos aledaños para expender sus productos artesanales. En ella se comercializan prendas en lana de oveja, llama y alpaca, así como artesanía de todo tipo e instrumentos musicales autóctonos. El mercado, como se denomina a esta feria, se realiza desde tiempos inmemorables, y es uno de los pocos donde aún se practica el primitivo sistema de compra y venta denominada trueque.

En la feria se intercambian productos típicos de la zona, por otros productos, utensilios y artículos de regiones vecinas. Los vendedores Chincherinos ofrecen principalmente papa, chuño, habas, olluco, chicha blanca, A la feria llegan comerciantes de distintos puntos de la región como es el caso de Urubamba trayendo hortalizas, De la provincia de Urubamba y La Convención, trayendo la hoja de coca, café, té, limones y todo tipo de frutas, el distrito de Maras provee de sal a Chinchero, de Yucay llega gente con nísperos, maíz, hojas de coca, col y rocotos, de Ayarmaka traen cebollas, tarhui, papas y ocas, de Huayllabamba el rocoto y limones; e incluso del Cusco llegan comerciantes llevando pan y productos de abarrotes para intercambiar por productos agrícolas. La mayor parte de compradores y vendedores son mujeres. Además, los comerciantes son mayormente los mismos productores, aunque no deja de advertirse la presencia de intermediarios de diferentes regiones como Cusco, Maras, Urubamba y Yucay. (p.40-43)

4.1.2. El Estado y los servicios a través de la inversión pública

Según Pro-Inversión (2013):

El rol que cumple la infraestructura y los servicios públicos es fundamental, frente a una dotación y combinación específica de factores productivos, la inversión pública permite de un lado el aprovechamiento sostenible de las economías externas positivas que reducen los costos de producción y aumentan los beneficios netos de las empresas; Asimismo permite el aprovechamiento sostenible de las economías de escala y/o de aglomeración que proporcionan los mercados comparativamente más grandes y competitivos. Bajo esta lógica, consideramos pertinente dimensionar de manera referencial, el potencial de infraestructura económica existente en el distrito de Chinchero, con la finalidad de estimar su dotación real y su importancia para el crecimiento económico del distrito, de la provincia y de la región Cusco. (p.40)

4.1.3. Infraestructura Aeroportuario

Según Pro-Inversión (2013):

El distrito de Chinchero tendrá pronto una infraestructura aeroportuaria que le permitirá tener una mejor conectividad y accesibilidad, su ubicación estratégica en el curso de la vía de acceso hacia el Valle Sagrado de los Inkas, es una característica inmejorable que le confiere importantes potencialidades para el desarrollo turístico.

La imposibilidad del Aeropuerto Alejandro Velasco Astete (AIVA) del Cusco, de incrementar su capacidad aeroportuaria en el corto, mediano o largo plazo; por haber sido rebasado por el crecimiento urbano, ha permitido que, el Estado peruano disponga recientemente la construcción del Aeropuerto Internacional de Chinchero (AICC)²⁶; que permitirá una mayor conectividad y una accesibilidad directa de los turistas nacionales y extranjeros hacia la localidad de Chinchero sin tener que pasar por Lima y Cusco, como sucede actualmente.

Otro aspecto que ha contribuido a que el Estado tome esta decisión de inversión es la enorme peligrosidad para las operaciones aéreas que tiene el Aeropuerto Internacional Velasco Astete. La administración

²⁶El aeropuerto internacional de Chinchero se ubicará a 29km de la ciudad del Cusco, en la Provincia de Urubamba, Distrito de Chinchero, Perú

Federal de los Estados Unidos (FAA) ha declarado al AIVA de alto riesgo para las operaciones aéreas comerciales por su ubicación entre cerros, que eleva el riesgo para los despegues y aterrizajes en este aeropuerto. En la actualidad, el flujo de turistas nacionales y extranjeros que llegan a la ciudad del Cusco, a través del aeropuerto Internacional Alejandro Velasco Astete (AIVA), es significativo.

El itinerario de viaje de los turistas privilegia actualmente a Machu Picchu, la ciudad imperial, y el Valle Sagrado, en detrimento de otras zonas turísticas del departamento como Chinchero, Tipón, Andahuaylillas, etc.

Sin embargo, una vez entre en operación el Aeropuerto Internacional de Chinchero (AICC); este itinerario se irá invirtiendo; privilegiando primero el distrito de Chinchero, con dirección al Valle Sagrado, Písaq, Ollantaytambo y Macchu Picchu; y posteriormente Cusco con lugar de cierre de la estadía, lo que significa la generación de un movimiento económico importante para Chinchero y las provincias de Calca y Urubamba.

Para hacer frente a este nuevo escenario turístico, el Distrito de Chinchero y la Provincia Urubamba, deben prepararse mejorando su infraestructura urbana y de servicios para los turistas nacionales y extranjeros que lleguen al lugar (restaurantes, hoteles, centros de esparcimiento, agencia de viajes, guías, etc.); a efecto de aprovechar las oportunidades de negocios que ofrece este nuevo escenario que será generado por la ejecución del proyecto del Aeropuerto Internacional de Chinchero, por parte de la empresa KunturWasi²⁷ (Concesionaria del Aeropuerto).

El grupo KunturWasi, asumirá la gerencia del AICC a través de la concesionaria Aeropuertos Andinos del Perú (AAP)- que tiene presencia en cinco terminales aéreas en la zona sur del país: Arequipa, Juliaca, Puerto Maldonado, Tacna y Ayacucho. El cofinanciamiento del Estado demandado por la empresa, a través del Pago Anual por Obras (PAO),

²⁷ El Consorcio KunturWasi, está integrado por la argentina Corporación América y el peruano Andino Inversión Holding, se hizo de la concesión del Aeropuerto de Chinchero en Cusco, fundamental obra de infraestructura que permitirá que la Ciudad Imperial afronte el fuerte incremento del tráfico de pasajeros que se espera en los próximos años.

es de US\$264,7 millones. Además, la empresa se ha comprometido a reintegrar al Estado el 100% del cofinanciamiento.

Se estima que el Aeropuerto Internacional de Chinchero (AICC) movilizará hasta 5.7 millones de pasajeros y un volumen importante de carga y descarga de mercadería, operará las 24 horas del día sin restricciones para aterrizajes y despegues. La inversión planeada por el concesionario para este proyecto asciende a US\$ 610.8 millones, de los cuales el cofinanciamiento del Estado asciende a US\$ 264 millones. (p.60-69)

4.1.4. Aeropuerto Internacional de Chinchero- Cusco (AICC)

Según Pro Inversión (2013):

El proyecto consiste en el diseño, construcción, financiamiento, mantención y operación de un aeropuerto de categoría internacional, en la modalidad de concesión, El costo total del proyecto asciende a US\$ 610.8 millones más IGV. El AICC se diseña para clave 4E y un nivel de servicio B de IATA, es decir brindará a los pasajeros un adecuado nivel de confort en un terminal de 40.000 m². El polígono del aeropuerto se localiza en el distrito de Chinchero, sin embargo, parte de la cabecera norte del AICC se localiza en el distrito de Huallabamba. El AICC se emplazará en terrenos de propiedad del Gobierno Regional de Cusco, que han pertenecido a las circunscripciones de las comunidades campesinas de Allyupongo, RacchiAyullo y Yanacona. El AICC tendrá conexión internacional directa desde las principales ciudades de América Latina

El proyecto incluye la construcción de una pista de 4,000 metros de largo y 45 metros de ancho, una plataforma de estacionamiento de aeronaves con capacidad para 15 aeronaves. El contrato de concesión establece como horizontes temporales para el desarrollo del AICC los siguientes:

Apertura: la infraestructura del aeropuerto tendrá una capacidad de procesamiento de 4.5 millones de pasajeros al año 2021, fecha en el AICC entrará en operación.

1ra. Ampliación: Permitirá incrementar la capacidad de procesamiento del AICC a 5 millones de pasajeros al año 2028.

2da. Ampliación: Permitirá incrementar la capacidad de procesamiento del AICC 5.7 millones de pasajeros al año 2042. (p.80-87)

4.2. El Distrito de Chinchero y su marco contextual

4.2.1 ***El contexto Global Según*** la Cámara Regional de Turismo del Cusco CARTUC (2013)

El Centro de conectividad aérea internacional y Servicios Complementarios. El nuevo Aeropuerto Internacional Chinchero Cusco AICC, es un medio de la conectividad departamental y nacional; por lo tanto los ámbitos de la conectividad en insinuación serán definidos en dependencia de los objetivos económicos y sociales esenciales de la zona Cusco y del País en el marco de las políticas desarrollo, crecimiento económico y en una política explícita de conectividad nacional. Por lo cual se entiende que la conectividad es una herramienta para enfrentar los problemas medulares de las estrategias de desarrollo, asociados a las demandas específicas de integrar social, económica y políticamente al distrito de Chinchero, la provincia de Urubamba, la región del Cusco y nacional a través de su inserción en macro regiones; proveyendo así, de manera adecuado y válido de infraestructura básicos. Entendemos que la conectividad emerge como objeto de estudio y de análisis según la teoría del desarrollo. Esta urgencia se produce en el contexto del debate sobre los factores que inciden sobre la inserción de las economías nacionales en la economía global. Así, el problema que ha aparecido en lista con los distintos soportes de la conectividad de los sistemas económicos y de los territorios que los contienen ha estado marcada por la globalización del capital mundial. Un país que explora figurar entre los destinos turísticos importantes a nivel de la esfera global no puede depender de un sólo aeropuerto internacional. Menos en un país en desarrollo como el Perú. “Necesitamos más terminales aéreas con tráfico internacional en provincias”, afirma. Con base en su experiencia como hotelero en España –donde San Agustín también tiene propiedades– García destaca que si las islas Canarias cuentan con tres aeropuertos pese a tener una población similar a la de Piura, es inconcebible que aquí no se trabaje una oferta equivalente. “Piura e Iquitos pueden convertirse en centros de conexión internacionales, „hubs”, para la zona norte de Sudamérica; mientras que Arequipa, Cusco y Tacna pueden ser los „hubs” para la zona sur, y así mejorar la conectividad con Chile, Argentina, Brasil y Bolivia”, comenta García. De momento, aquí, el aeropuerto con mayor presencia internacional es el Jorge Chávez, con 13 millones de

pasajeros nacionales y extranjeros recibidos durante el 2012. Los terminales aéreos con potencial para ser nuevos „hubs” regionales aún están lejos de esa cifra, por lo que a futuro todo dependerá de qué obras de ampliación y estrategias de crecimiento desarrollen sus concesionarios.

En cuanto a los aeropuertos del circuito sur, el más visitado por los viajeros extranjeros, las cosas están mucho más claras. Roger Valencia, Presidente de la Cámara Regional de Turismo del Cusco (CARTUC), comenta que su plan se concretará en dos etapas: la primera sería interregional, y la segunda convertiría a la Ciudad Imperial en un „hub” para mercados de medio radio. “Primero buscaremos vuelos directos con Salta [Argentina] y el norte de Chile, luego con las ciudades brasileñas de Portobello, Acre e Iguazú, y finalmente con Guayaquil [Ecuador], Cartagena [Colombia] y Panamá”, detalla Valencia. El líder gremial se apura en aclarar que el objetivo de los cusqueños no es competir con Lima, un „hub” que –dice– debería enfocarse en las conexiones de largo radio. “Así habrá mercado para todos”. (p.60-65)

Según CARTUC (2013):

En el Cusco deben hilar fino con el plan porque su aeropuerto está casi al tope de su capacidad, con 1,8 millones de pasajeros recibidos en el 2012 (casi un millón, extranjeros llegados desde Lima y ciudades de Chile).

En ese escenario surge el Nuevo AICC, que también es una respuesta a la progresiva globalización de la economía mundial, junto con la liberalización del tráfico aéreo, los modernos Sistemas Aeroportuarios están en evolución y han añadido a su papel básico de componentes de las redes de transporte aéreo, funciones ligadas con la estructura urbana territorial y con y con el desarrollo económico de su área de influencia.

En ese sentido, el Plan Maestro es una herramienta de planificación estrictamente aeroportuaria y no urbanística, que permite establecer las directrices de desarrollo futuro AICC. En él se plantean las actuaciones a realizar para:

Garantizar la funcionalidad e interdependencia de los diferentes subsistemas aeroportuarios que integran la zona de servicio del aeropuerto.

Conseguir el nivel de calidad de servicio estipulado en las zonas que los componen. (p.90-91)

Chincheró y su articulación a corredores económicos internacionales

Los corredores económicos

Según López J. (2010):

Los procesos de coordinación e integración latinoamericana se ha trabajado como Corredores de Integración, supone la existencia de Centros de Producción y un Centros de Consumo, Las evaluaciones técnicas posteriores del IRSA y los avances de integración indican que este enfoque resulta insuficiente, por lo que ha sido sustituido por el de Ejes de Integración y Desarrollo. Estos consideran el concurso de tres componentes: vialidad (carretera, ferroviaria o fluvial), líneas de transmisión de energía y telecomunicaciones con fibra óptica, convirtiendo a los ejes en promotores del desarrollo de las regiones que atraviesa.

El mismo documento de López toma citas de Cáceres Zapata en donde se manifiesta que “actualmente los corredores interoceánicos son concebidos como sistemas agregados de infraestructura de transporte y plataformas de logística (almacenes, centros de agregación de valor y de inspecciones, etc.), están diseñados como mecanismos de apoyo comercial e introducen el concepto de clúster empresarial, con la finalidad de asegurar la rentabilidad de cada proyecto, integran además servicios intermedios (seguros, recreativos, financieros, abastecimiento, etc.), que amplían el aspecto económico para luego abrirse a la transformación intermedia y final”. En la Metodología de Planificación Territorial Indicativa del IIRSA se introducen otros elementos como, el desarrollo sostenible de los corredores, mediante la integración física que se pudiese producir y sus efectos en los campos económico, social y ambiental. La propuesta es realizar la evaluación técnica, económica,

ambiental e institucional de un programa de inversiones, que contribuya a consolidar el potencial productivo y de generación de servicios de los Corredores. Al respecto; sin embargo es necesario tener presente que los corredores interoceánicos previstos en el marco de IIRSA, no solamente son ejes de integración física que integran con otros países y que presentan diversas condiciones para su desarrollo al interior del corredor, sino que involucran a departamentos del país o regiones, en este caso del área central del Perú, en los cuales también impactan, por lo que deben constituirse en “uno” de los instrumentos de desarrollo de los espacios donde se ubican; por lo tanto el concepto a utilizar es el de corredores económicos que en muchos casos articulan otros corredores económicos internos de las regiones a que pertenecen o generan nuevos corredores económicos. (p. 83-85)

El Desarrollo Regional y la Planificación Territorial

Según López J. (2010):

Para el desarrollo del país y de sus regiones, el tratamiento y prioridad de estos corredores son importantes, pero no suficientes. Los corredores son producto de la localización de la población en diversos territorios del país y su expresión territorial se da no solamente en corredores (viales o fluviales) que tienen ventajas sino, que la población también desarrolla unidades geoeconómicas que responden a territorios internos que están definidos por el aprovechamiento mayor o menor de los recursos naturales de su entorno, propiciando el desarrollo de actividades como la minería, la producción forestal, la pesca, las actividades agropecuarias, las mismas que se convierten en la plataforma primaria de sustento y de mercadeo de los centros poblados y la razón de ser de los sistemas de poblamiento en nuestro país. La concentración de mercados, servicios, empresas y equipamiento principal, se presentan prioritariamente en corredores económicos, ya sean terrestres o fluviales. Algunas ciudades se vienen desarrollando por su propia producción interna (servicios, industrias u otros). Los recursos naturales en nuestro caso todavía constituyen conjuntamente con los mercados y la tecnología el marco que define el potencial económico de una región o departamento y a la

vez se encuentran correlacionados con la calidad de sus suelos, el medio ambiente, la altitud, los recursos hídricos de fuentes superficiales o subterráneas, entre otros. Sin embargo, para una mejora en la producción y ser competitivos es necesario todo un proceso de transformación tanto a nivel de transformación del uso de los recursos naturales de manera sostenible, la generación y mejora de empresas y sobre todo la capacidad de los diversos agentes económicos. (p.98-99)

4.2.1. El Contexto Nacional

Chincheró y las dinámicas longitudinales y transversales del País

Dinámica y Procesos Territoriales

Según CARTUC (2013):

La compleja geografía del Perú presenta una diversidad de áreas con caracteres particulares en cuanto a factores físicos y distribución de los recursos naturales aprovechables por la población. Este es el caso de Chincheró que se ubica dentro de la clasificación de pisos ecológicos-Suni, como unidad geoeconómica es un valle interandino, no presenta conflictos ambientales; y el hábitat de fauna es fragmentado.

La alta diversidad que posee el Perú es la base material sobre la que se han generado espacios muy heterogéneos con características específicas. Dichos espacios pueden ser identificados a través del análisis de las dinámicas – longitudinales y transversales- que han experimentado y se dan actualmente en el territorio.

La ciudad de Chincheró se encuentra próxima a Corredores económicos Longitudinales y Transversales. El análisis de estas dinámicas hace posible identificar los impulsos de diferente naturaleza: física, social, económica; que han conducido a la formación de las estructuras espaciales presentes en el país.

En el caso de Chincheró al tener un centro de conectividad internacional – AICC, dentro un mundo globalizado, permitirá la inserción de las economías nacionales en dicho proceso. Esto se traducirá en nuevas exigencias para las políticas públicas en el área de infraestructura, para los efectos de asegurar una mejor conectividad dentro del territorio

nacional y de éste con su entorno y poder cumplir con los requisitos de esta inserción.

El Contexto Macro regional

Chincheró en la Macro Región Sur y la Macro Región Centro

A nivel macro regional, la articulación de Chincheró con la este espacio geográfico, se dará a través de la relación como centro logístico (entre otros aspectos, reemplazando al actual centro de carga aérea de Cusco) con los corredores económicos: Corredor Logístico 04: Nazca – Abancay – Cusco; Corredor Logístico 08: Cusco – Puerto Maldonado- Iñapari (Frontera con Brasil) y el Corredor Logístico 11: Cusco – Juliaca – Puno – Desaguadero (Frontera con Bolivia). Es importante mencionar que además de la oportunidad del AICC, en la actualidad Chincheró tiene un potencial turístico por lo que el Equipo Técnico, en el proceso de formulación del PDU-CH, pondrá especial énfasis en el marco conceptual y enfoque del plan, a efecto de compatibilizar y viabilizar aspectos que son fortalezas y potencialidades para el desarrollo local: ubicación en el Valle Sagrado de los Incas, riqueza cultural (Pre Inca, Inca y Colonial), potencial turístico (presencia de recursos: naturales, históricos, culturales- su población ha mantenido costumbres ancestrales -, urbanos- centro histórico de Chincheró, porque además de contar con un complejo arqueológico, la ciudad está construida sobre cimientos y muros incas -; y arquitectónicos), desarrollo de actividades agrícolas, ganaderas y artesanales. (p. 80-85)

4.2.2. El Contexto Regional

Configuración del Territorio Regional para el Desarrollo Económico

Según CARTUC (2013):

Nuestra Región Cusco, se encuentra al sudeste de Perú y al 2007 alberga a una población de 1, 171,403 habitantes. Es una región muy diversa, debido a su orografía, diferenciada por los distintos pisos ecológicos con altitudes que oscilan desde los 370 m.s.n.m hasta los 6,372 m.s.n.m. describiendo tres zonas diferenciadas y grandes unidades geoeconómicas:

La zona alto andina, ubicada entre los 3,500 y 6,372 metros de altitud, está definida en su *mayoría* por provincias altas (Canas, Espinar y Chumbivilcas) con algunos distritos de las provincias de Paruro, Acomayo Anta, Calca, Paucartambo, Quispicanchi y Urubamba, cuya vocación productiva principal es la minería, seguida por la crianza de animales mayores (ovinos, camélidos y vacunos), con actividades agrícolas vinculadas con la producción de haba, quinua, papa nativa, pastos y con un potencial desarrollo del turismo de aventura. Se observa una realidad inexorablemente de pobreza y exclusión vinculada a la ruralidad predominante.

La zona interandina, ubicada entre los 2500 y 3500 metros sobre el nivel del mar, representa el 23% del territorio y comprende las provincias de Cusco, Urubamba, Anta, Calca y Quispicanchi, y alberga la mayor población de la región (63%), representando la zona con mayor dinámica económica. En esta área territorial, se desarrolla la actividad turística y por un desarrollo de la actividad agraria (con productos andinos como el maíz, papa, hortalizas y otros granos), en menor medida se desarrolla la actividad industrial de la región.

La zona de valle amazónico; que constituye el 56% del territorio regional, entre los 370 y 2,500 metros de altitud, alberga al 18% de la población, con recursos naturales y energéticos abundantes.

Con vocación productiva de café, cacao, té, achiote y frutas tropicales; que determinan la potencialidad económica más importante de ésta zona.

Si bien es cierto, las cuencas se constituyen en espacios territoriales importantes alrededor de los ríos Vilcanota, Apurímac y Araza-Mapacho, desde siempre han servido como ejes de integración económica y sociocultural, en la actualidad, existe la necesidad de una articulación económica, social y política, que permita entendernos como un territorio andino-amazónico y espacio central de la cultura andina del mundo, entonces el Cusco Región Multicultural, debe ser concebida como un conjunto de sub territorios o sub regiones donde sus pobladores se

entienden, consensuan e interpretan el significado de ser Cusqueño en un mundo global. (p.91-94)

4.2.3. El Contexto Provincial

Chinchoero en la Provincia de Urubamba

Según CARTUC (2013):

El Acondicionamiento Territorial de la Provincia de Urubamba, es el marco referencial territorial del Plan de Desarrollo Urbano de Chinchoero (PDU-CH); y para tal efecto el Equipo Técnico de Plan considera el Plan de Acondicionamiento Territorial Provincial 1ra. Etapa, documento vigente que desarrolla un modelo de ordenamiento territorial que permita reforzar el posicionamiento del Valle Sagrado como destino turístico de calidad, logrando al mismo tiempo relaciones sostenibles de convivencia de los diferentes componentes que sobre él actúan, ordenando las actividades de impacto físico, el uso racional de los recursos naturales y la infraestructura requerida para mejorar la calidad de vida de la población.

La propuesta toma en cuenta el área de influencia indirecta para proponer intervenciones que favorezcan o minimicen los impactos positivos o negativos sobre la sostenibilidad de las propuestas de intervención directa.

La estrategia se sustenta en la construcción de capacidades de la sociedad civil y de los sectores públicos dotándolos de instrumentos para hacer posible la cogestión y sostenibilidad del Valle Sagrado, ámbito donde se localizan los distritos de Chinchoero y Huayllabamba. (p. 99-102)

Capítulo V

Trabajo de campo y proceso de contraste de hipótesis

5.1. Presentación, análisis e interpretación de los datos

En el anterior capítulo describió el proceso metodológico correspondiente para el estudio, en este capítulo observaremos resultados y análisis, de acuerdo a la revisión de documentos de gestión y estadísticas oficiales, así como los trabajos de campo que se desarrolló en el Distrito de Chinchero se determinó los siguientes comportamientos en las variables que contempla este trabajo

A continuación, se muestra las respectivas interpretaciones y análisis.

5.1.1. Resultados para la variable Población

De acuerdo con lo revisado y explorado en diferentes fuentes oficiales como: el PDU de Chinchero como también estadísticas oficiales del INEI podemos mencionar el siguiente en base a los objetivos propuestos en el presente trabajo.

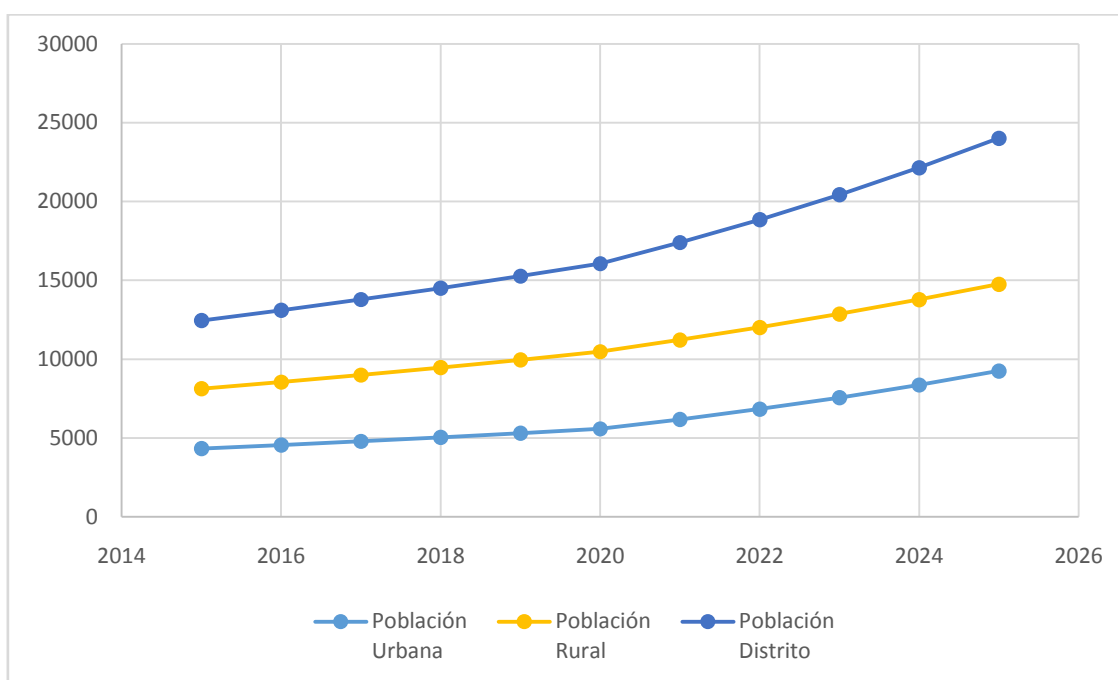
El comportamiento demográfico se explica fundamentalmente por la construcción de determinadas infraestructuras o en su defecto por la expansión de determinadas actividades económicas. En efecto la construcción de la carretera contribuyó a facilitar el acceso de la población (migrante) al área urbana de Chinchero y a los centros poblados localizados a lo largo de ella. Por otro lado se tiene la creciente expansión del turismo en la región Cusco, en particular en el valle sagrado de los inkas donde se localiza importante patrimonio histórico y monumental que ha determinado importantes flujos migratorios, del cual Chinchero no es ajeno; aunque no en las proporciones que se vienen dando en los centros urbanos localizados a lo largo del río Vilcanota.

Elementos que en alguna medida posibilitan generar dinámicas económicas y sociales que le permiten retener a su población, incluso ser receptor la población inmigrante, lo que incrementa a la población hecho que será mayor aún de consolidarse la construcción del Aeropuerto Internacional en este distrito.

La dinámica poblacional en la región y ciudad; se caracterizado por el crecimiento progresivo de la población urbana;

Así mismo, la reducción de la población rurales consecuencia de la poca capacidad productiva La emigración se genera por la distribución desigual de los recursos de desarrollo, la adopción de tecnologías inadecuadas y la falta de acceso a la tierra.

GRÁFICO 14: PROYECCIÓN DE LA POBLACIÓN URBANA, RURAL Y DISTRITAL 2014 - 2026



Fuente: Elaboración propia 2016.

Distribución de la Población.

Desde una mirada territorial, las características del proceso de ocupación de Chinchero se encuentran vinculada a las características económicas y sociales, por la dispersión de su población en el ámbito de la ciudad y sectores rurales

Como señalábamos anteriormente un aspecto importante en la distribución espacial de la población de la ciudad es el crecimiento de la misma (según la tendencia observada) por los flujos migratorios de las zonas rurales a la ciudad, a pesar de que la migración de otras zonas urbanas a la ciudad es de hecho las formas de movilidad espacial predominantes en la misma.

El proceso de estructura y ocupación urbana de la ciudad; se explica por su distribución espacial de la población. Lo que está vinculada actividades turísticas y comerciales; situación que se verá favorecida con inversiones vinculadas por la instalación del Aeropuerto Internacional y a los servicios logísticos relacionados a ella que se implementarán progresivamente.

Espacialmente en el distrito hay dos niveles de distribución de la población; la primera corresponde al ámbito de estudio del PDU y la segunda a nivel del distrito de Chinchero. Con referencia al primero podemos señalar que el 40.55% de la población está localizada en el Sector Urbano VI, que corresponde al área rural del ámbito de estudio y además cuenta con el 26.2% del total del área del ámbito de estudio y además cuenta con una densidad de 2.11 Hab/ha. También es importante la magnitud de población del Sector Urbano III que corresponde al casco urbano del ámbito de estudio y representa el 34.25% y en extensión solo el 3.54% (137.2 Ha) y en correspondencia con ello una densidad de 18.23 Hab./Ha.

Estimaciones del crecimiento poblacional.

Es de importancia conocer las proyecciones de la población, cuya información útil para la planificación urbana de las futuras necesidades básicas (salud, vivienda, educación, y servicios básicos; entre otras), así como la población visitante de la ciudad cuando ingrese en operación el Aeropuerto internacional.

Para estimar el crecimiento de la poblacional; se toma en cuenta las proyecciones realizadas por el estudio realizado por el Proyecto: “Mejoramiento y Ampliación de los sistemas de agua y alcantarillado en la Localidad de Chinchero - Distrito de Chinchero – Provincia de Urubamba”, en lo referente a la población flotante

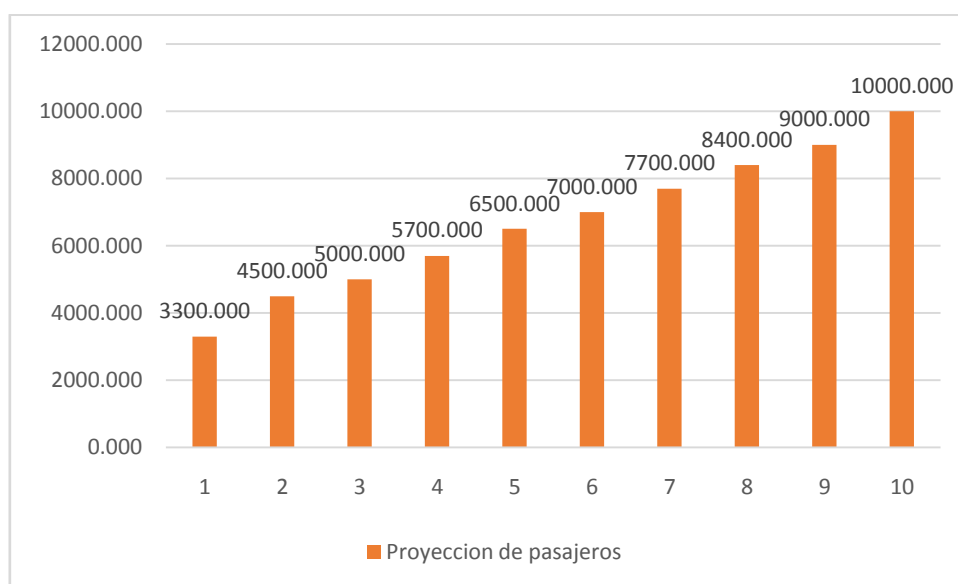
La población flotante de la ciudad de Chinchero, sumada a la población residente, constituye la “carga de población” que realmente soporta su territorio

La construcción del aeropuerto generará población flotante.

Al ser el Aeropuerto Internacional de Chinchero la única vía de conexión aérea para la ciudad de CUSCO, esta localidad será de paso obligatorio para todo el flujo de turistas que arriben a esta CUSCO, por lo que al menos un porcentaje de los mismos pernoctarán siquiera una noche en esta ciudad.

Al no contar con un estudio que permita determinar la cantidad el porcentaje de turistas que pernoctan en una ciudad de conexión, se tomó como base la proyección de pasajeros que utilizaran el terminal aéreo en sus 10 primeros años, este pronóstico fue estimado por el Consorcio Kuntur Wasi en su estudio de factibilidad y se presenta como se aprecia en el siguiente cuadro:

GRÁFICO 15: PROYECCIÓN DE PASAJEROS EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CHINCHERO



Fuente: Consorcio KunturWasi.

Asimismo, se determinó la proporción de pasajeros nacionales y extranjeros en base a la data histórica del Aeropuerto Internacional Velasco Astete del Cusco desde el año 1998, ello nos permitió determinar que del total de arribos, 99% corresponden a pasajeros nacionales y el 1% a extranjeros.

Se estableció la proporción de pasajeros nacionales y extranjeros que viajan a CUSCO con fines turísticos, ello en base a información estadística del MINCETUR, en ese sentido se pudo determinar que solo el 3.95% de los

pasajeros nacionales que van a CUSCO lo hacen por motivos turísticos, en tanto que el 100.00% de los pasajeros extranjeros son turistas.

Finalmente, dividiendo la cantidad proyectada anual de turistas entre los 365 días del año, se determinó la población flotante total. Cabe señalar que la población flotante recién se observará al tercer año del horizonte de evaluación del proyecto, ya que recién en este año entrará en funcionamiento el referido aeropuerto internacional.

Las proyecciones de la población del Chinchero; también se han estimado en tres escenarios, tal como se estimó para el nivel distrital. El primer escenario corresponde al crecimiento de la población; cuya TC es de 3.55% que es utilizada por la Unidad Formuladora de Proyectos de la Municipalidad Distrital de Chinchero y estimada por el método de saturación de áreas. El segundo escenario corresponde a una estimación del crecimiento poblacional según al periodo intercensal 1981-1993, cuya tasa de crecimiento fue del 5.22%.

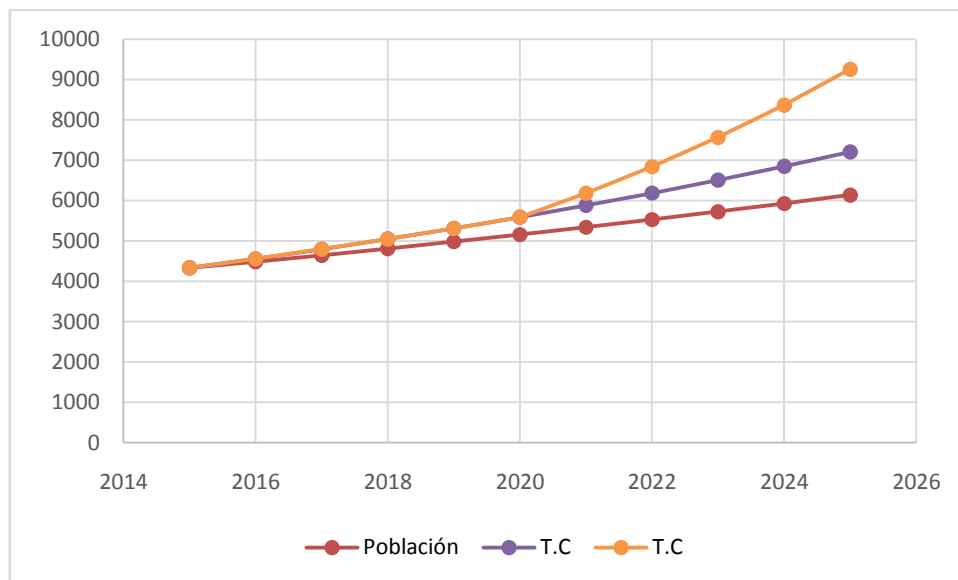
El tercer escenario corresponde a la estimación que toma en consideración la fase constructiva y de operación del aeropuerto Internacional. Partimos por señalar que en el distrito de Chinchero se ubicará el aeropuerto de acceso a la ciudad de Cusco; al Valle Sagrado de los Incas y a Machu Picchu; principales atractivos turísticos del país. Es decir que la localidad de Chinchero será un paso obligatorio tanto para ir como para regresar, por vía aérea de la ciudad de Cusco.

Teniendo consideraciones que no se encuentra antecedentes que permitan estimar la influencia de esta infraestructura durante su periodo constructivo y de operación; en la dinámica poblacional de la ciudad de Chinchero; se ha optado por recoger la estimación del incremento porcentual en la población calculada en el estudio Elaboración del Expediente Técnico del Proyecto: "Mejoramiento, ampliación de los sistemas de Agua Potable y Alcantarillado en la localidad de Chinchero, Distrito de Chinchero – Urubamba – Cusco"

En consecuencia, la estimación del tercer escenario toma en consideración 2 etapas; el periodo de construcción y el periodo de operación del aeropuerto. Para la primera asumimos la tasa de crecimiento del periodo intercensal 1981-1993 (5.22% y periodo en el cual se construyó la carretera Cusco-Chinchero-

Urubamba) y para la segunda de 10.63%, con la cual se obtuvieron los siguientes resultados:

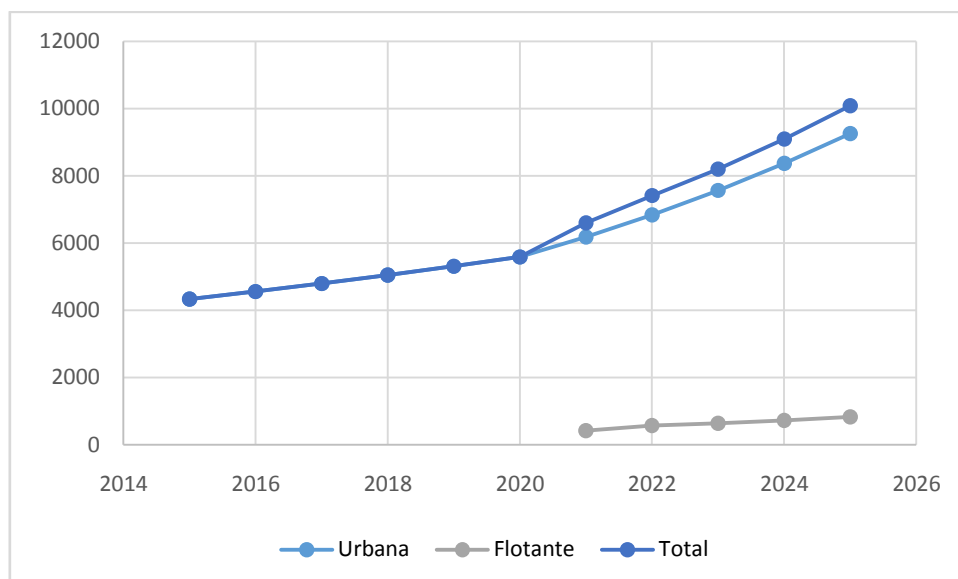
GRÁFICO 16: ESTIMACIONES DE CRECIMIENTO DE LA POBLACION URBANA DEL DISTRITO DE CHINCHERO 2015 - 2025



Fuente: Consorcio KunturWasi.

Otro aspecto importante a señalar es la presencia de la población flotante que asumimos será la población que pernoctará en la ciudad de Chinchero una vez ingrese a la fase de operación, como se ve en el siguiente cuadro:

GRÁFICO 17: POBLACION URBANA Y POBLACION FLOTANTE 2014 - 2026



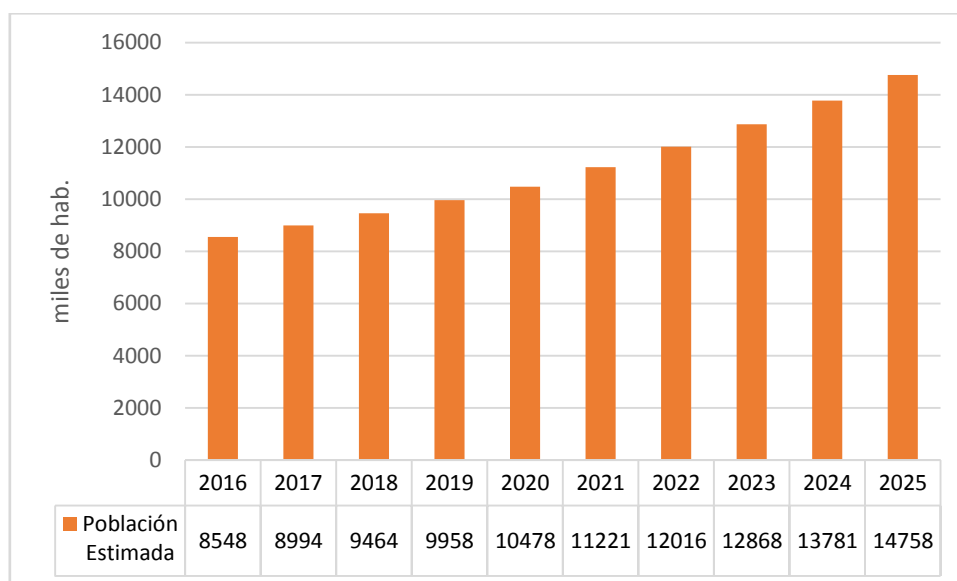
Fuente: Consorcio KunturWasi

Para el caso de la población rural asumimos su estimación, igualmente en dos periodos o etapas; para el primero asumimos la tasa de crecimiento del periodo

1981-1993; mientras que para el segundo (periodo de operación del aeropuerto) agregamos a la tasa de crecimiento actual del distrito (3.55%) la mitad de los puntos porcentuales que se asumen como incremento de la población del área urbana ($3.55+3.54=7.09$); consecuentemente la población rural estimada es la siguiente:

Los siguientes supuestos: distrito se ha asumido los mismos criterios conforme se muestra en el siguiente cuadro:

GRÁFICO 18: ESTIMACIONES DE CRECIMIENTO DE LA POBLACION RURAL DEL DISTRITO DE CHINCHERO: 2016-2025

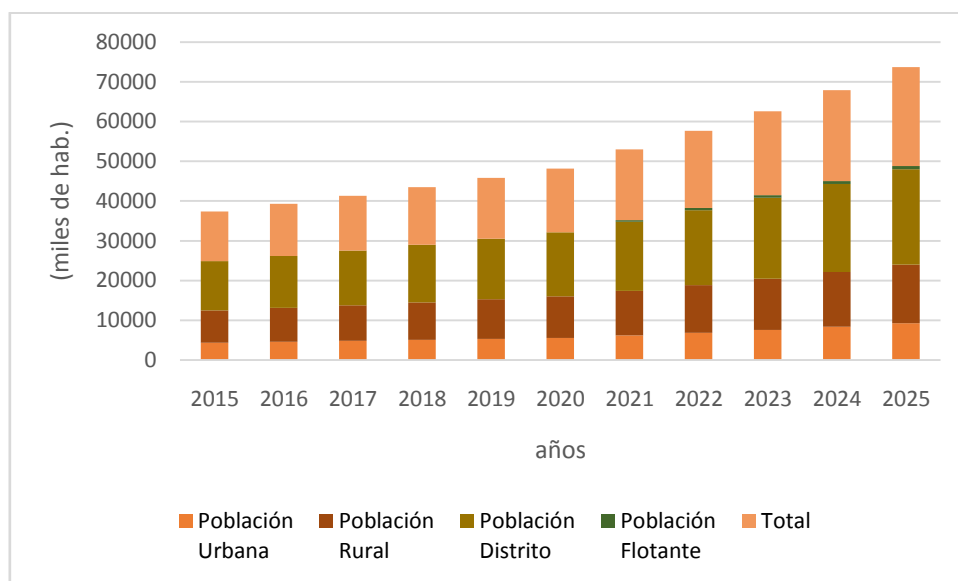


Elaboración propia 2016.

La población urbana se incrementará significativamente como resultado de la localización del aeropuerto y las implicancias que se deriven de ella en el comportamiento demográfico. El área denominada actualmente como rural será objeto de una ocupación importante cuyo territorio muestra una aptitud con fines residenciales.

La población distrital estimada es la siguiente:

GRÁFICO 19: ESTIMACIONES DE CRECIMIENTO DE LA POBLACION
DISTRITO DE CHINCHERO: 2016-2025

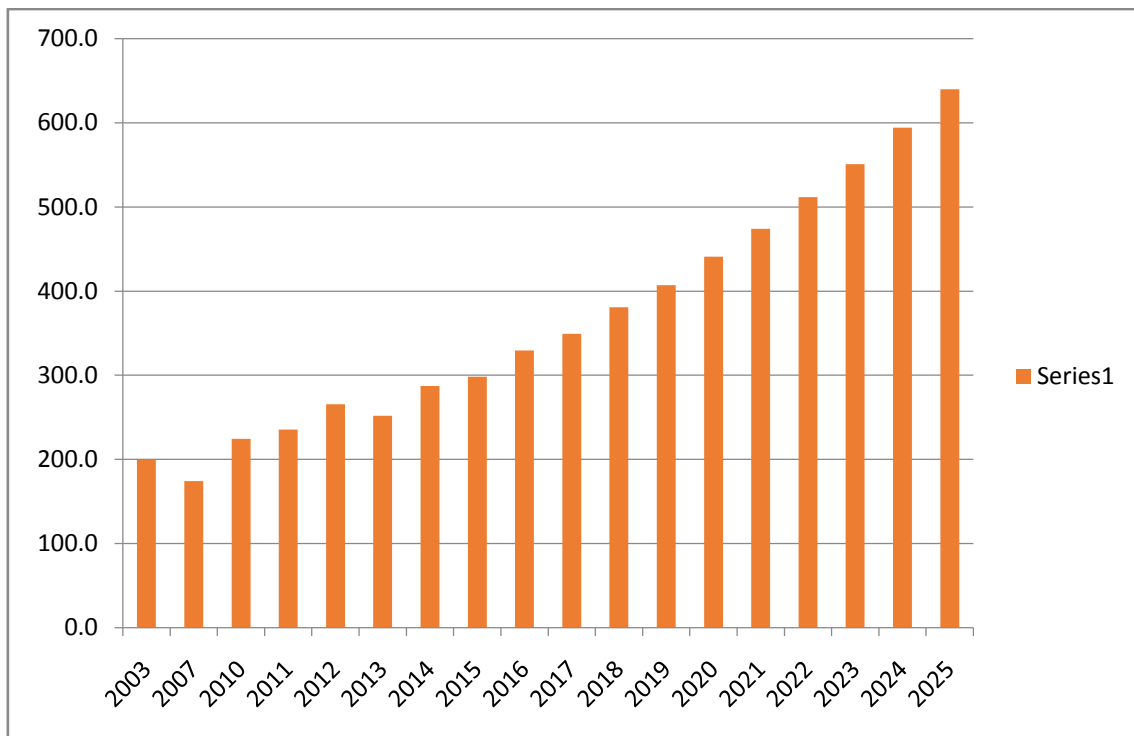


Fuente: Consorcio KunturWasi

5.1.2. Resultados para la variable Ingreso

Según el Censo de Población y Vivienda 2007 y datos la Encuesta Nacional de Hogares (ENAH) se pudo recabar información sobre el nivel de ingresos per cápita familiar del distrito de Chinchero, Este importante dato sirve para observar la cantidad de dinero que recibe una persona o familia para subsistir.

GRÁFICO 20: INGRESO FAMILIAR PER CÁPITA DEL DISTRITO DE CHINCHERO 2003 - 2015

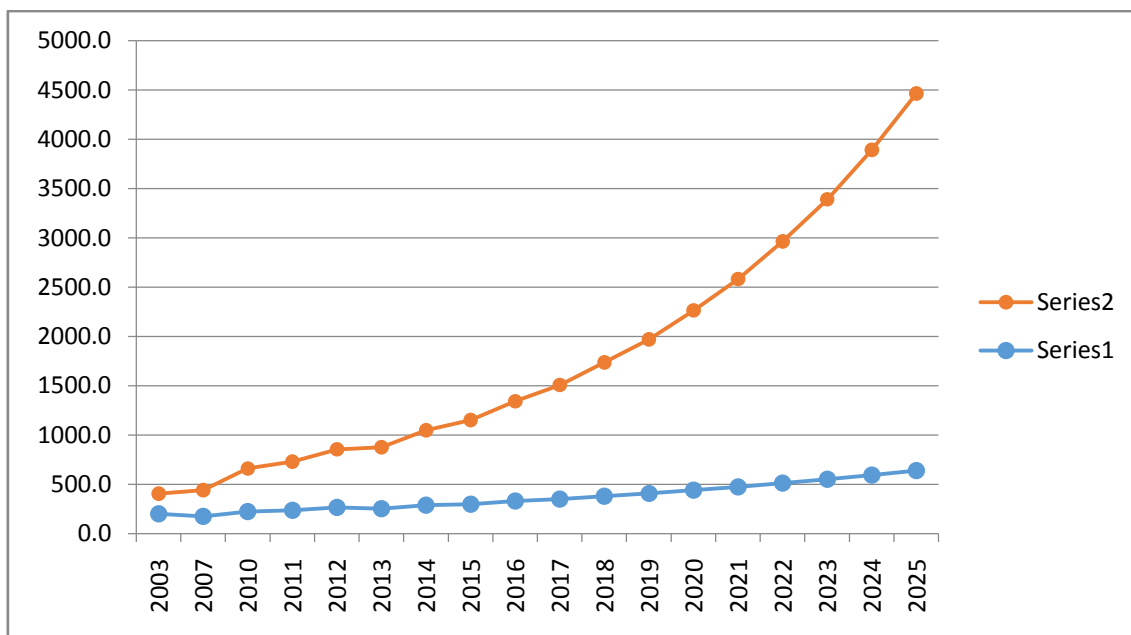


*Fuente: INEI. Censo de Población y Vivienda 2007. ENAHO y ENAPRES.
Elaboración Propia.*

Como se observa el gráfico podemos mencionar que los ingresos de la población de Chinchero evolucionaron desde 2007 donde el ingreso per cápita familiar fue de 174,3 (S/.) mensuales, hasta 2012 estos datos son oficiales para posteriores años como 2013 a 2015 se proyectaron para evaluar su comportamiento.

Es necesario mencionar que el ingreso per cápita de la Provincia de Urubamba en donde está ubicado el Distrito de Chinchero muestra un Ingreso familiar per cápita de promedio de 398 (S/.) a diferencia de Chinchero que muestra como promedio 219 (S/.), clara muestra que existencia de pobreza como ya se evaluó anteriormente.

GRÁFICO 21: INGRESO FAMILIAR PER CÁPITA DE LA PROV. URUBAMBA Y DIST. CHINCHERO 2003 - 2015



*Fuente: ENAHO y ENAPRES.
Elaboración Propia.*

Por otro lado las proyecciones muestran ligeras variaciones en el distrito de Chichero muy a pesar del impacto que tuvo el anuncio de la nueva construcción del AIC. En la compra de terrenos, entendemos esto ya que dichas estadísticas tal vez no consideraron este fenómeno.

Sin embargo existe impactos de venta de terrenos para el futuro aeropuerto lo cual causa un impacto en sus ingresos.

Según PROINVERSIÓN (2014):

Estos impactos descansan principalmente en la gran expectativa que ha generado en la población de Chichero la ejecución de este proyecto de importancia nacional, alguno de los cuales corresponden a:

Incremento en el Valor del suelo.- En agosto del 2012 el Gobierno declaró de necesidad pública la expropiación de inmuebles para la ejecución del proyecto del Aeropuerto internacional de Chichero – AICC, como consecuencia de este hecho los precios de los terrenos en Chichero se elevaron ese año sustancialmente de US\$50 el metro cuadrado a US\$ 100 el metro cuadrado (100%).

En la actualidad estando el proyecto del AICC concesionado por PROINVERSION, se han generado fuertes expectativas en los agentes económicos del distrito, que se han traducido en una fuerte tendencia al incremento del precio del suelo; por lo que muchos inversionistas de la zona están procurando comprar suelo en Chinchero para distintos fines (vivienda, negocios, comercio, etc.).

Venta de Terrenos. - En Chinchero, 3 comunidades campesinas vendieron al Gobierno Regional de Cusco, los predios agrícolas ubicados dentro del polígono identificado para la construcción del Aeropuerto Internacional de Chinchero (AICC).

Este hecho generó expectativas de ganancias entre las comunidades campesinas de la zona, que estimuladas por el deseo de obtener beneficios económicos estuvieron buscando, vender sus predios, con acciones de sensibilización a la población debido a que resulta por demás inconveniente que esta tendencia hacia la urbanización del distrito se consolide en el corto o mediano plazo.

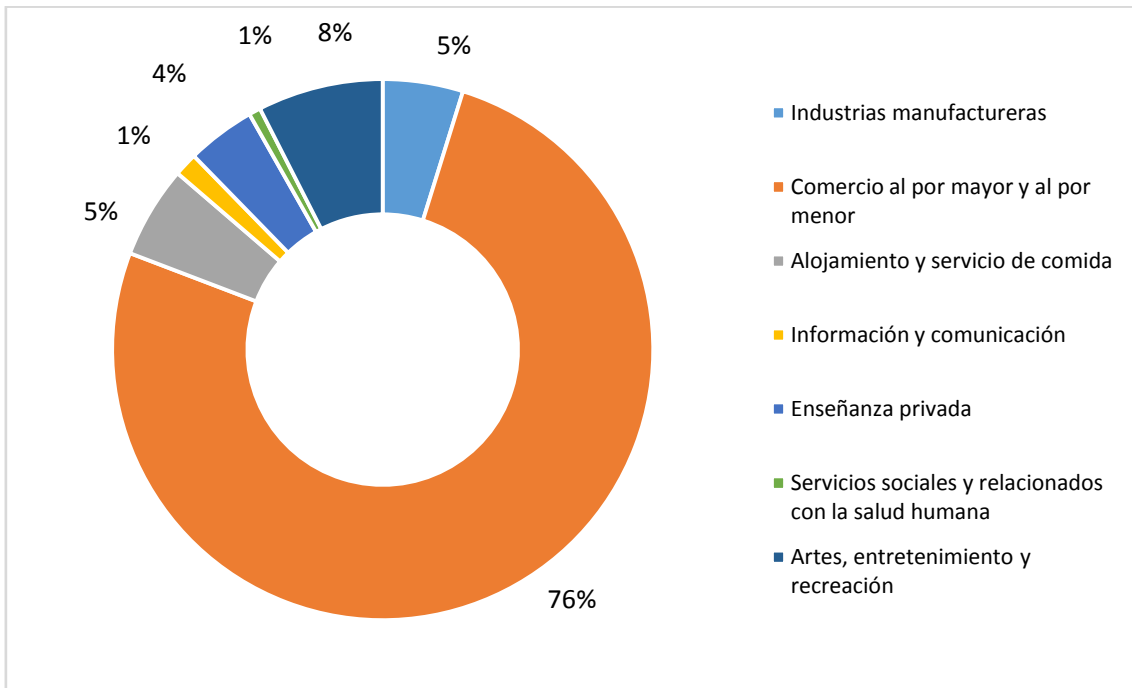
Estas expectativas de ganancias de las comunidades y de los agentes económicos en Chinchero ya se han traducido en algunos hechos concretos, como la venta de terrenos en la comunidad de Piuray para la construcción de hoteles, o la fuerte expectativa que existe actualmente en los terrenos de la comunidad de Yanacona para el desarrollo urbanístico y/o inmobiliario de la zona. (p. 70-76)

5.1.3. Resultados para la variable Comercio y servicios

Según PROINVERSIÓN (2014):

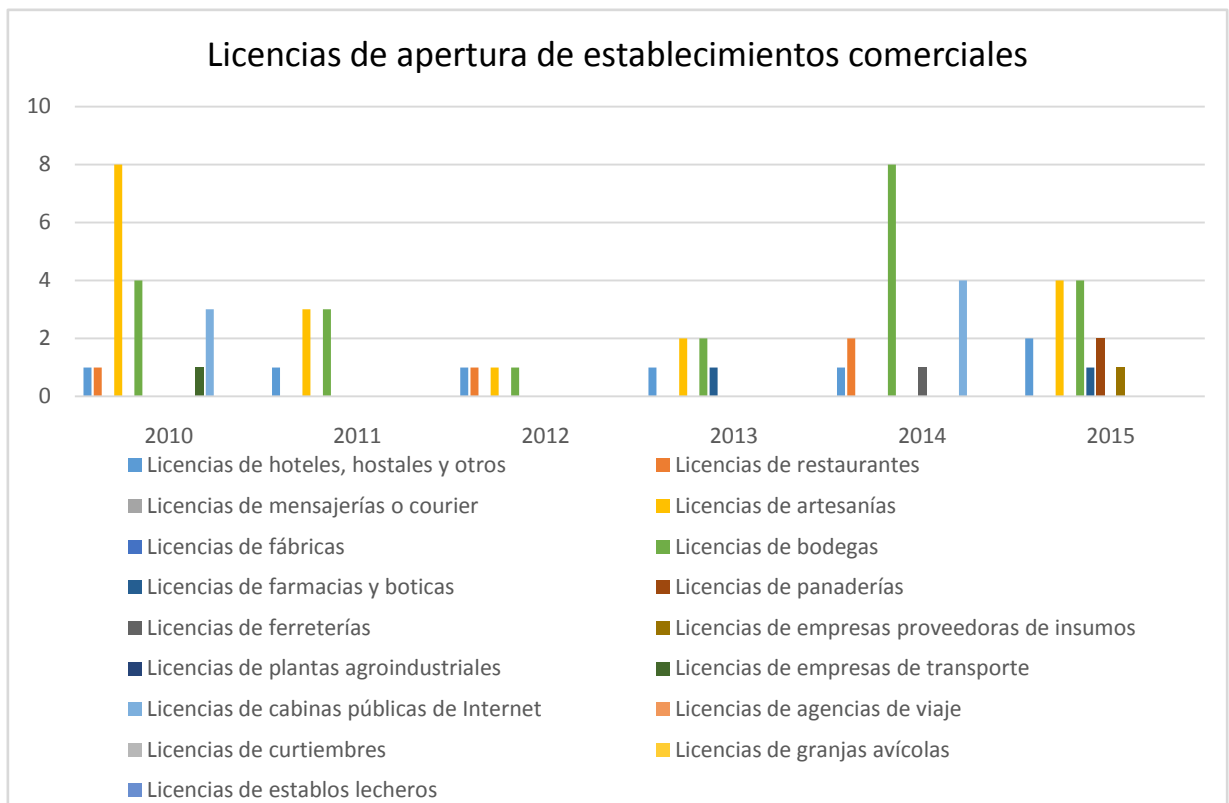
Las características económicas y demográficas que experimenta la ciudad es producto de procesos interrelacionados que se vienen dando en los últimos años; por un lado el proceso de urbanización (con muchos problemas derivados de la forma como se ocupa el suelo: ocupación de vías fundamentalmente), y, por otro lado la influencia de la actividad comercial y de servicios.

GRÁFICO 22: ESTABLECIMIENTOS ECONÓMICOS SEGÚN ACTIVIDADES ECONÓMICAS 2008

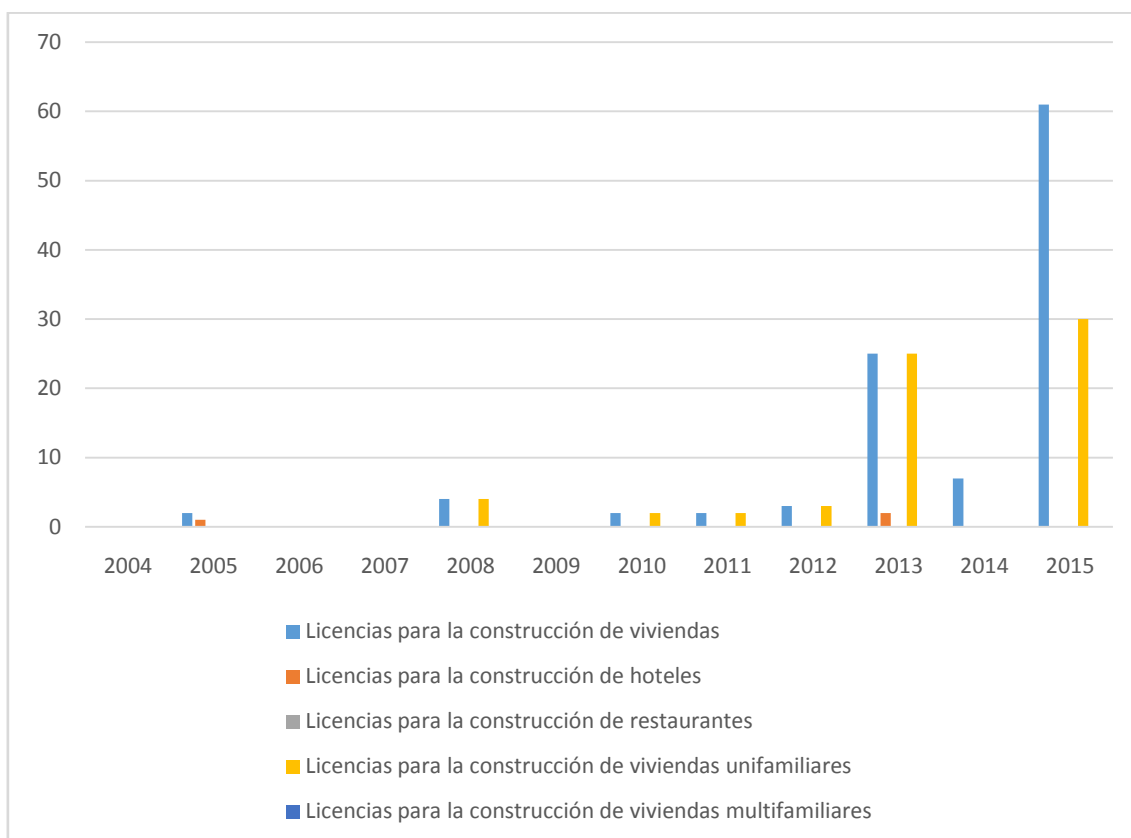


Fuente: Municipalidad Distrital de Chinchero.
Elaboración Propia 2016.

Licencias de apertura de establecimiento comercial

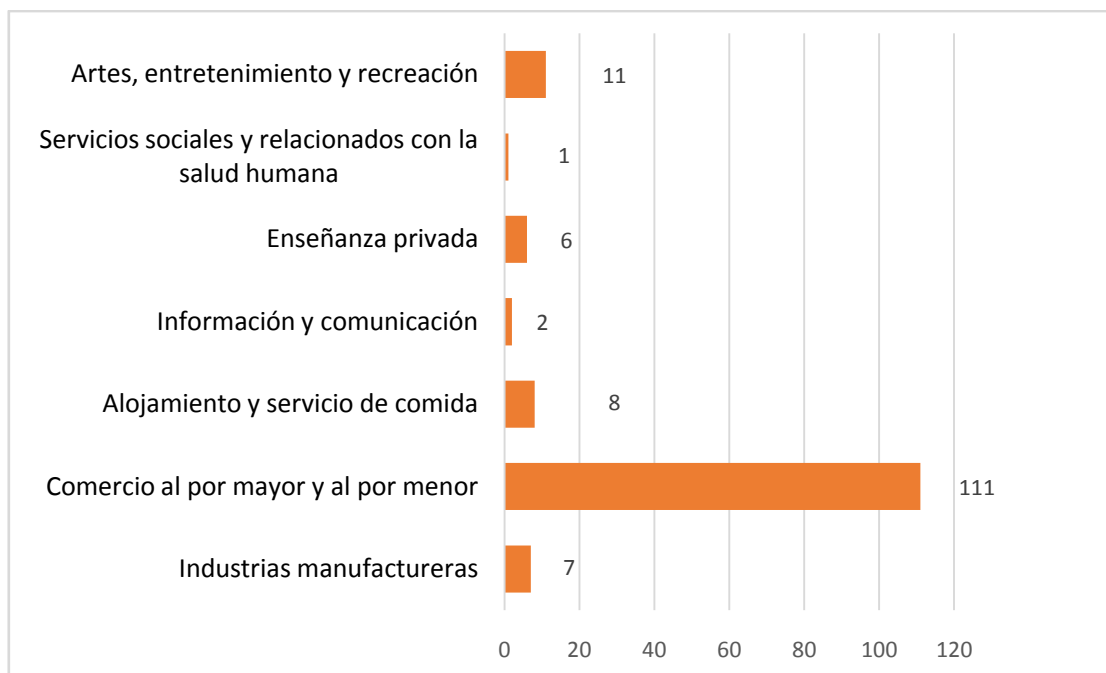


Licencias de construcción de viviendas y servicios



La relación urbano - economía es influenciada por la actividad turística y artesanal que generará una economía urbana relacionado a los mercados locales, nacionales e internacionales, generando empleo, dinamizando la economía familiar en bienes y servicios., lo que incide en el desarrollo de la economía de Chinchero y por consiguiente en el incremento de la oferta y demanda.

GRÁFICO 23: NÚMERO DE ESTABLECIMIENTOS ECONÓMICOS SEGÚN ACTIVIDADES ECONÓMICAS 2008

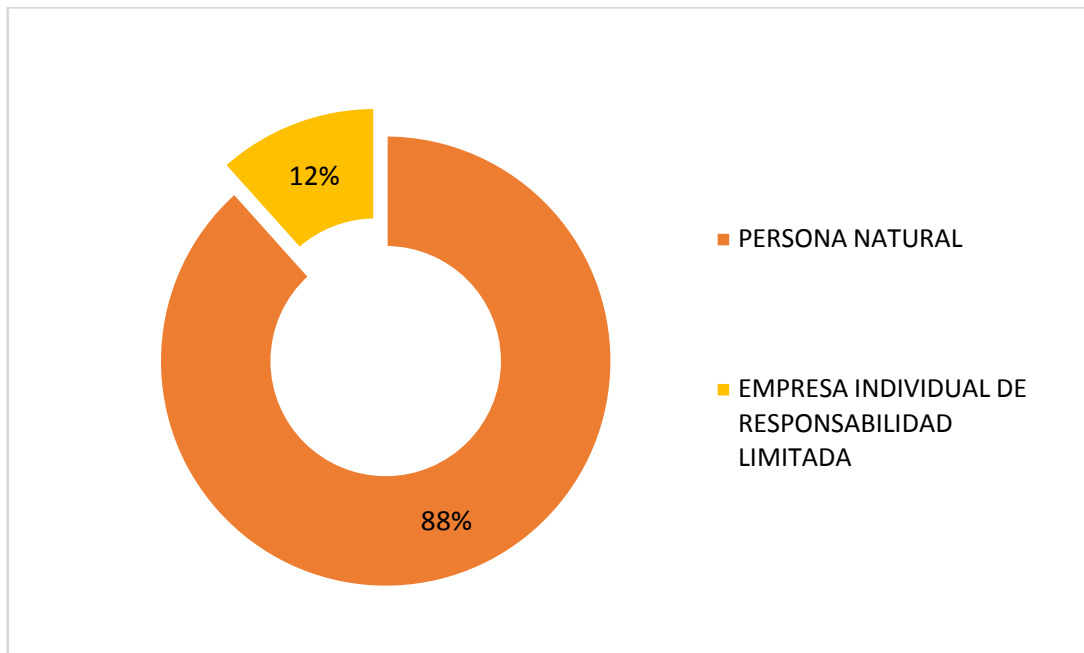


*Fuente: Municipalidad Distrital de Chinchero.
Elaboración Propia.*

Según el INEI, (2009)

El sector comercio y servicios en el distrito de Chinchero absorbe al 28.3% de la PEA ocupada del distrito. En términos de valor, estas actividades representan aproximadamente el 36% del valor de producción total del distrito en el año 2008, de acuerdo a las estimaciones realizadas. Aproximadamente el 88% de los establecimientos económicos son conducidos por personas naturales. Además, se observa que la organización jurídica de los establecimientos está representada por las Empresas Individuales de Responsabilidad Limitada (EIRL) que representan el 12 %.

GRÁFICO 24: ESTABLECIMIENTOS ECONÓMICOS SEGÚN ORG. JURÍDICA 2008



*Fuente: Municipalidad Distrital de Chinchero.
Elaboración Propia 2016.*

El comercio de bienes y servicios del distrito de Chinchero involucra a la micro y pequeñas empresas y un importante sector de la población urbana, y dentro de los aspectos que caracterizan el comercio minorista, con bajos niveles de productividad e ingresos; que absorbe mano de obra muy reducida entre 2 o 3 personas por unidad económica.

Esta actividad se concentra en la Calle Manco II y Av. Mateo Pumacahua donde se observa mayor dinamismo con actividades comerciales y servicios, en formatos comerciales diversos. Servicios diversos y al expendio de bebidas, alimentos, y similares, como pequeñas tiendas de abarrotes y bodegas que constituyen aproximadamente el 80% del total. (p. 99-115)

Es necesario resaltar que el auge de nuevos comercios y servicios por las expectativas de la nueva construcción del AICC es un fenómeno en crecimiento, muchas personas han estado dejando de lado sus actividades agrícolas y pecuarias para implementar pequeños emprendimientos. Muchos de estos negocios en un futuro serán absorbidos por los capitales y grandes empresas que se establecerán, para lo cual es necesario capacitar y dar a conocer las ventajas y desventajas de este mego proyecto.

5.1.4. Discusión de resultados

En esta sección contrastamos los resultados obtenidos en la presente investigación con las hipótesis propuestas en la misma.

Respecto a la hipótesis general formulada mencionamos que:

Está claro que la nueva construcción del nuevo aeropuerto internacional está causando y causara aún más impactos en el distrito de Chinchero.

Según lo analizado e investigado los cambios están ocurriendo ya ahora, por ejemplo, el Flujo de Inversión privada por la presencia del Aeropuerto, está generando oportunidades y empleo.

Se prevé que en términos monetarios se producirán alrededor de 6 mil millones de nuevo soles.

Pasemos a revisar nuestras hipótesis específicas:

En cuanto a la primera hipótesis específica podemos afirmar que, la dinámica del crecimiento poblacional del distrito, y la ciudad; se caracteriza por ser más representativa la poblacional urbana del distrito de Chinchero, entre el año 1981 y el año 2015 prácticamente se ha duplicado incrementándose en 58.7%.; habiendo pasado de 13.76% a 36.6%, que se manifiesta por su proceso de urbanización.

El crecimiento poblacional y su distribución espacial del distrito de Chinchero se ha dado en el tiempo; con la construcción de la vía asfaltada Cusco - Urubamba, y evidentemente por la localización del monumento histórico en ella; que fueron factores atractivos a la población; lo que aún más se incrementarán en los próximos años cuando se ponga en funcionamiento el Aeropuerto Internacional, que por ahora genera expectativas y que como espacio económico contará con las mejores condiciones que articule más al mercado internacional y los mercados regionales.

Desde el ámbito territorial, las características propias del proceso de ocupación se relacionan a las particularidades socioeconómicas, que posibilita la dispersión poblacional en la ciudad y de los sectores comunales.

El proceso de estructuración y ocupación territorial urbana a futuro se verá favorecida con el incremento de las inversiones vinculadas a la instalación del Aeropuerto Internacional y a los servicios logísticos relacionados directa e indirectamente a ella que se implementarán próximamente.

Será relevante para el distrito de Chinchero contar con la oferta de mano de obra calificada que deberá estar disponible para las operaciones de la plataforma Logística y actividad industrial. Se estima que la población de la ciudad al final del horizonte del plan será aproximadamente de 21,114 habitantes.

La población flotante del distrito de Chinchero, sumada a la población residente estimada, constituye la “carga de población” que realmente debe soportar el territorio. El análisis de la población flotante está en correspondencia con la proyección de pasajeros que deben arribar al Aeropuerto Internacional. Se estableció la proporción de pasajeros nacionales y extranjeros que viajan a CUSCO con fines turísticos, ello en base a información estadística del MINCETUR, en ese sentido se pudo determinar que solo el 3.95% de los pasajeros nacionales que van a CUSCO lo hacen por motivos turísticos, en tanto que el 100.00% de los pasajeros extranjeros son turistas.

Finalmente, dividiendo la cantidad proyectada anual de turistas entre los 365 días del año, se determinó la población flotante total. Cabe señalar que la población flotante recién se observará al tercer año del horizonte de evaluación del proyecto, ya que recién en este año entrará en funcionamiento el referido aeropuerto internacional.

En conjunto esta población estará llegando a aproximadamente 830 pasajeros el año 2025.

Según el CNPV 2007, “la población en edad de trabajar o la fuerza laboral del distrito de Chinchero, asciende a 8,302 habitantes, que representa el 85% de la población distrital”. El 37.34% representa a la población económicamente activa y la no PEA (62.66%). En concordancia a ello, la agricultura (41.87%), es la actividad económica principal desempeñado por la población en el distrito de Chinchero; asimismo, las actividades económicas del comercio y los servicios vinculados a la actividad turística. Estas características se corresponden con su estructura productiva de la economía urbana.

Según el Mapa de Pobreza elaborado por FONCODES al año 2007 se advierte que la población se encuentra en el estrato de muy pobres. Debido a que el 24% de viviendas aún no cuentan con servicios de agua potable, el 58% sin el servicio de desagüe y el 13% sin el servicio de energía eléctrica, asimismo, la tasa de desnutrición de la población llega al 43%.

El Estado ha implementado programas de inclusión programas asistencias de inclusión social como son: Pensión 65; el Programa Juntos y el Programa del Vaso de Leche. Estos programas asistenciales mitigan la vulnerabilidad efectos indeseables del capital humano del distrito.

En cuanto a la segunda hipótesis específica acerca del comercio y servicio del distrito de Chinchero, es importante mencionar que, la estructura económica del distrito está configurada principalmente en la actividad agropecuaria. Con respecto a la producción agrícola, la representatividad del distrito constituye el 29.2% del total producido en la provincia de Urubamba. Especialmente de la producción de los cultivos tradicionales como la papa (76.1% de la producción agrícola total, en 2,188 Ha), cebada avena, haba, trigo, arveja. Esto según el CENAGRO.

Respecto a la relevancia de la actividad pecuaria del distrito de Chinchero, al año 2014 representa (36.6%) del PBI a nivel del subsector pecuario en la provincia de Urubamba; asimismo, en el citado año creció a 13 millones 602 mil nuevos soles.

Según el informe del Gobierno Regional de Cusco, la superficie agrícola de Chinchero se estima en 4,053 hectáreas, lo que representa aproximadamente el 42.9% de la superficie total del distrito y el 30.6% de la provincia de Urubamba. Asimismo, el 99.7% se utiliza en cultivos temporales y solamente el 0.3% en cultivos permanentes. Caracterizado por el uso de tecnología predominantemente tradicional en el territorio.

La estructura económica productiva del distrito de Chinchero descansa sobre actividades del comercio y servicios que (absorbe el 28.3% de la PEA del distrito). Asimismo, la actividad comercial se desarrolla tanto a nivel formal e informal.

La actividad comercial y servicios es disperso y con diferentes niveles de concentración en ciudad de chinchero (espacios comerciales). El espacio o corredor comercial es está en la Av. Mateo Pumacahua y Calle Manco II; por la mayor cantidad de establecimientos establecidos en esta zona.

La informalidad es característica de la economía de la ciudad, y se manifiesta por la congestión de espacios urbanos, la usurpación de los derechos de terceros, ocupación ilegal de espacios públicos, el desorden e inseguridad, etc.

La manufactura artesanal de Chinchero está centrada mayormente en la confección de textiles, elaborado predominantemente por mujeres de las comunidades campesinas (de los sectores de Tauca, Ccorcor, Umasbamba, Q'era pata, Corimarca, Ocutuan), cuya venta lo realizan en las mismas comunidades, o en los centros artesanales del área urbana de la ciudad de Chinchero también son comercializados en los distritos del Valle Sagrado.

La incidencia del turismo en la economía campesina de Chinchero es mínima, por la carencia de infraestructura y servicios turísticos que se adecuen al desarrollo de esta actividad y al rol preponderante que tienen en la economía local, los intermediarios turísticos son provenientes del Cusco y de otras regiones del departamento. Lo similar ocurre en el distrito de Huayllabamba, donde se ubica la comunidad de Racchi Aylo.

Los intermediarios turísticos, desempeñan un papel de agentes articuladores entre los Centros artesanales, las agencias de turismo y las comunidades campesinas, de éste modo incorporan a las comunidades campesinas en los circuitos turísticos organizados desde la ciudad imperial del Cusco; sin embargo están condicionadas al cobro de comisiones para acceder a turistas en los centros artesanales, etc., donde los campesinos obtiene en bajos beneficios económicos por la venta de sus productos textiles.

Las limitaciones de las condiciones acceso a la infraestructura vial (mal estado de vías); es un factor que afecta negativamente al desarrollo de las actividades económicas del comercio de la ciudad de Chinchero; asimismo, la falta de infraestructura comercial, de transporte y conflictos en la ocupación del territorio urbano.

La ubicación estratégica de la ciudad de Chinchero por su proximidad al aeropuerto internacional de Chinchero promueve una plaza óptima para la inversión pública y privada vinculada al desarrollo turístico, comercial y logístico. Asimismo, por su accesibilidad se encuentra integrada y articulada a la macro región y particularmente a los principales circuitos turísticos de la región Cusco.

El rol del gobierno municipal es planificar las acciones administrativas que de ella se derivan las limitaciones de participación de las Comunidades Campesinas quienes son los propietarios de los suelos hoy urbanos y aquellos potencialmente urbanos.

El proceso de expansión y crecimiento de la ciudad de Chinchero estará estrechamente vinculado al proceso de construcción y operaciones del aeropuerto Internacional y al proceso de globalización y que experimentará procesos de cambios económicos, sociales, espaciales y ambientales. Los cambios se incrementarán de la población urbana mayor a la rural; Así mismo, una estructura urbana está directamente vinculada a la economía urbana por la mayor demanda del suelo urbano (crecimiento de la ciudad), lo que incide en la mayor demanda de servicios básicos, accesibilidad y vivienda; y cuya atención a mejorar, corresponde regular por parte de la Municipalidad.

En cuanto a la tercera hipótesis específica sobre los ingresos, se observó que la venta de terrenos para la construcción del aeropuerto influyó significativamente en los niveles de ingresos de la población, esto porque al haberse declarado de necesidad pública la expropiación de inmuebles para la implementación del proyecto del Aeropuerto internacional de Chinchero – AICC, en agosto del 2012 por el Gobierno Nacional, disposición que incremento los precios de los terrenos en el distrito de Chinchero habiéndose elevado ese año de US\$50 hasta el US\$ 100 el metro cuadrado. Generando fuertes expectativas en los agentes económicos por lo que muchos inversionistas de la zona están comprando suelo en el distrito de Chinchero para distintos fines (vivienda, negocios, comercio, y turismo etc.). Estas expectativas de ganancias de las comunidades y de los agentes económicos del distrito de Chinchero se traducen en hechos concretos, como la venta de terrenos en las comunidades de Piuray y Yanacona y otros como la construcción de hoteles, el desarrollo urbanístico y/o inmobiliario de la zona.

La construcción del nuevo aeropuerto traerá consigo una infinidad de cambios y beneficio por lo que será necesario acondicionar el territorio por parte del Municipio, brindado no solo por el buen clima para las inversiones sino también las condiciones necesarias para su realización, pero también existen oportunidades a ser aprovechadas de mejor manera con una planificación urbana respectiva a la zona.

Se han identificado las limitaciones existentes y las tendencias proyectadas que han permitido establecer las potencialidades económicas que conllevan a conjunto de requerimientos de la ciudad para configurar una ciudad económicamente y físico ambientalmente sostenible en el tiempo, para lo cual serán necesario estos aspectos:

- Suelo urbano (destinado para infraestructura logística y comercial, vinculada al aeropuerto internacional a funcionar en los próximos años)
- Mejorar capacidades operativas y financiera de la Municipalidad Distrital de Chinchero.
- Mejoramiento del sistema de agua y desagüe y el tratamiento de residuos sólidos.
- Formalización de la actividad económica en la ciudad.
- Gestión del Desarrollo Económico local de parte de la Municipalidad Distrital de Chinchero.
- Entre otros.

CONCLUSIONES

Primero: Se concluye de acuerdo a la hipótesis general que el desarrollo del distrito Chinchero si muestra cambios significativos por el Proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero, durante el proceso de la investigación he observado de que si bien hay una gran expectativa en términos económicos que están promoviendo el desarrollo gradual pero aún lento que influirá en la estructura urbana, y la configuración urbana del Distrito; y a su vez en la relación de la ciudad con la zona rural, sin preocupación de actores importantes como él; Gobierno Regional, Municipalidad Provincial de Urubamba y Municipalidad Distrital de Chinchero.

Segundo: La economía urbana se explica por el crecimiento del tamaño de la población, y la reducción de la pobreza generada por mejores condiciones para aprovechar las oportunidades de desarrollo para generar de mayores ingresos; la consolidación de las políticas sociales de fortalecimiento de capacidades.

Se advierte un importante crecimiento de la población y junto a los flujos migratorios (derivados de la construcción y operaciones del aeropuerto) influenciaran en la estructura urbana con el incremento de la demanda de suelo urbano, servicios básicos de agua, desagüe, electrificación e infraestructura urbana; viendo el crecimiento urbano- rural.

Tercero: La economía urbana seguirá descansada actividad comercial y turística (artesanía textil); que involucra a un sector de la población de la ciudad que ha encontrado en estas actividades una alternativa de empleo.

La actividad comercial y de servicios, exigen políticas y medidas exigen al gobierno municipal políticas y medidas para evitar la informalidad particularmente de las MYPES o personas naturales,

Las vías públicas como espacios de transacciones comerciales de bienes y servicios; contribuirán al deterioro de las condiciones ambientales del Distrito y, , generando conflictos sobre el uso del suelo urbano.

Continúa la pérdida de la capacidad productiva y competitiva de la actividad agropecuaria por factores vinculados a los precios, mercado y calidad.

Cuarto: Continúa la venta de terrenos en el área rural y con ello la mejora sustancial de sus ingresos económicos, la otra fuente importante de sus ingresos provienen del turismo pero estos beneficios no siempre retornan al desarrollo las comunidades rurales del distrito de Chinchero.

Aún no se observa variaciones considerables en los ingresos de la población en las comunidades aledañas esto debido a que la venta de terrenos para el (AICC), solo implicó la participación de tres comunidades

Concluir que si queremos un desarrollo fructífero en el Distrito de Chichero y el Valle Sagrado y en la región del Cusco se tiene que realizar trabajos y compromisos de parte del estado políticas públicas de Desarrollo y que estas laboren articuladamente con las instituciones del estado tales Ministerio de Cultura, Ministerio del Ambiente, Ministerio de transportes y comunicaciones, Ministerio de Turismo y Ministerio de Trabajo. Para tener un desarrollo estable y que sea sostenible con el tiempo por el mencionado El Nuevo aeropuerto Internacional de Chinchero. Sea un eje de desarrollo para el País.

RECOMENDACIONES

PRIMERO

En relación a nuestra primera conclusión recomiendo que para futuras investigaciones interesadas en este tema y para observar a detalle el comportamiento del desarrollo del distrito de Chinchero, además de las variables estudiadas en este trabajo se tomen en consideración otras tales como; ambientales, institucionales, gobernanza, Culturales entre otras.

También es importante hacer una evaluación de los impactos de este proyecto no solo en su pre- ejecución sino también, en su fase de operación y funcionamiento para saber verdaderamente cómo influye un nuevo aeropuerto en el desarrollo de un distrito y una región.

SEGUNDO

De acuerdo a nuestra segunda conclusión se recomienda al gobierno local a fin de estabilizar la pirámide poblacional establezcan normas o edictos para el ordenamiento y planificación urbana- rural como eje importante del crecimiento ordenado, articulado y moderno de la ciudad en donde la adecuada provisión de servicios contribuye a un desarrollo ordenado y sostenible de la población del distrito de Chichero.

TERCERO

En cuanto a tercera conclusión se recomienda que, la actividad comercial y de servicios, es necesario implementar políticas y medidas de ordenamiento urbano lo cual desarrollara formalmente y se articularan competitivamente, además esto ofrecerá oportunidades de inversión y empleo a la población.

Con adecuadas políticas de promoción y un renovado flujo de inversiones privadas como consecuencia de la construcción del (AICC); se mejoraran, e incrementaran infraestructuras logísticas, de soporte comercial y de servicios para el comercio exterior, la producción y transformación.

Por otro lado es sabido que el turismo será un fuente importante de ingresos para el distrito de Chinchero, para lo cual este sector debería estar

debidamente planificado, organizado e insertado con circuitos turísticos regionales y macro regionales y proporcionar servicios de calidad que elevaran la condición del Distrito de Chinchero como destino turístico cultural y turismo rural comunitario.

CUARTO

Finalmente puedo recomendar que en el escenario de la cuarta conclusión, se espera que el funcionamiento del Aeropuerto, dinamicé actividades como, el turismo, comercio y servicios se prevé que contribuyan a la rentabilidad y su capacidad de acumulación de ingresos; así como a, favorecer la disminución gradual de la informalidad en las Pymes. Y dinamizar la economía en las comunidades del Distrito de Chinchero.

Bibliografía

ARANGO, A. et al. (2011). Caracterización del Sistema Territorial y el Impacto de Grandes Infraestructuras Caso: Construcción Aeropuerto Internacional en Chinchero – Cusco. *Revista Geográfica de América Central*.

ASUAD, N. (2014). La Ciudad de México, su región y la Construcción y Operación del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México. Universidad Nacional Autónoma de México.

BARRANTES, R. (2010). Desarrollo de Infraestructuras de Aeropuertos en el Perú. Círculo de Derecho Administrativo – PUCP.

BUENO, J. (2014). Análisis prospectivo de los aeropuertos en México. Universidad Nacional Autónoma de México.

CANZIANI, J. (2014) ¿Aeropuerto en Chinchero? Un grave impacto cultural y ambiental. Lima-Perú. Revista Agraria

CENTRO DE ESTUDIOS Y EXPERIMENTACIÓN DE OBRAS PÚBLICAS. (2010) “Evaluación socioeconómica de la ampliación del Aeropuerto de Málaga”. España.

FERNÁNDEZ, J. et al. “Evolución e impacto Socio-económico del aeropuerto de Vitoria-Gasteiz”. Instituto de Economía Pública. Universidad del País Vasco-EuskalHerriko Unibertsitatea. España.

GONZALES, E. (2012). El Nuevo Aeropuerto del CUSCO es un proyecto de Desarrollo Regional. Pontificia Universidad Católica del Perú.

GUTIÉRREZ, L. (2012). “La importancia de la infraestructura física en el crecimiento económico de los municipios de la frontera norte”. México.

GARCÍA MIRANDA, Anthony y MANDO Bellido, Carlos. (2018)“AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CHINCHERO, UNA PLATAFORMA DE DESARROLLO PARA LA MACRO REGIÓN SUR 2018-2022”. Tesis, UCSM-Arequipa.

GARCIA, Pablo. (2018) EN NOMBRE DEL TURISTA PAISAJE, PATRIMONIO Y CAMBIO SOCIAL EN CHICHERO. Instituto de Estudios Peruanos.

GINÉS DE RUS, et al. (2010). En su investigación denominada, “Evaluación socioeconómica de la ampliación del Aeropuerto de Málaga”, Organización de Aviación Civil Internacional.

LIPOVICH, G. (2010). En su artículo de investigación denominado, “Los que no quieren más aeropuerto y las consecuencias no deseadas en la relación aeropuerto-ciudad”, Universidad de Buenos Aires

MORENO, E. “Un estudio social, urbano y ambiental de los municipios de Texcoco y Atenco. El caso del proyecto del aeropuerto internacional en el estado de México”.

MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE CHINCHERO. (2015). Plan de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Chinchero. Provincia de Urbamba – Distrito de Chinchero.

NOVOA, S. (2003). “Aeropuerto Internacional del CUSCO” Chinchero – Urubamba. Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC). Lima.

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (2013). Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos. Montreal Canadá, III-ed.

REYES, G. (2009) “Teorías de desarrollo económico y social: articulación con el planteamiento de desarrollo humano”. Colombia. Universidad de Nariño. Pág. 117 – 142.

RENDEIRO, R. y CEJAS, M. (1996). “Análisis económico de la red de aeropuertos Españoles”. España.

PROINVERSIÓN (2013), “Estudio de Pre inversión a nivel de perfil, Contratación de un Consultor Integral para el Concurso de Proyectos Integrales para la entrega en concesión al sector privado del Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (AICC)” Lima.

PROINVERSIÓN Comité de Pre inversión en proyectos de infraestructura vial, infraestructura ferroviaria e infraestructura aeroportuaria - pro integración (2014). “CONTRATO DE CONCESIÓN DEL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CHINCHERO –Cusco”, Lima.

CAMALA VALENZUELA, Ronald. *"Informe anual del componente histórico."*
En: Informe Final del Proyecto Sistema Vial del Chinchaysuyu. Caminos secundarios Chinchero-Yucay. Proyecto QhapaqÑan. 2008

GLAVE, Luis Miguel. REMY, Maria Isabel *Estructura agraria y vida rural en una región andina. Ollantaytambo entre los siglos XVI y XIX. Cusco. CERA "Bartolomé de las Casas". 1981*

GUEVARA GIL, Jorge A. Propiedad agraria y derecho colonial. Los documentos de la hacienda Santotis. Cuzco. (1543-1822). Lima. Pontificia Universidad Católica. 1993.

NOBLE COOK, David. *Tasa de la Visita General de Francisco de Toledo.* Lima Universidad Mayor de San Marcos. 1975.

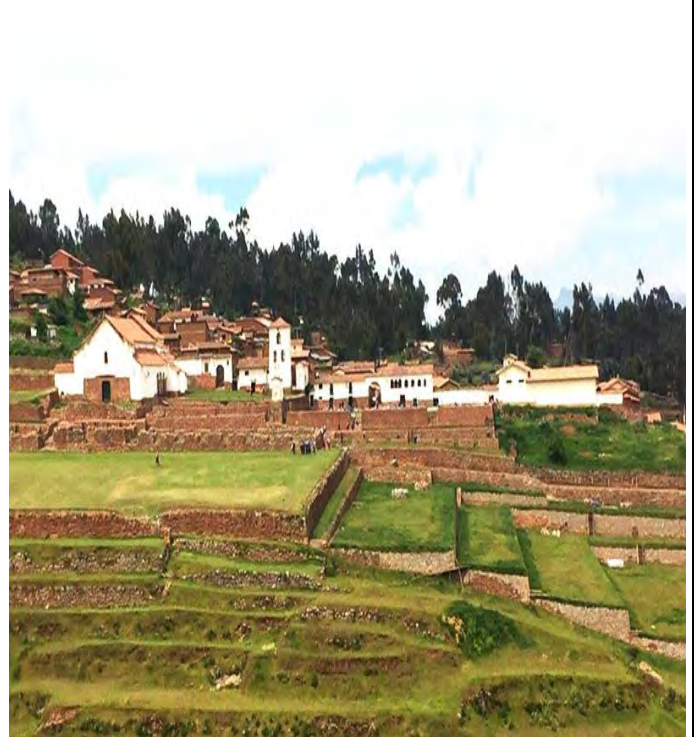
SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro. *Historia de los Incas (Segunda parte de la Historia General Llamada Indica)* Madrid. Biblioteca de Autores Españoles. Tomo 135. 1965.

REMY SIMATOVIC, María Isabel. *"Historia Agraria Cuzqueña, balances y perspectivas."*En: Perú: El problema agraria en debate. SEPIA III. 1990

VILLANUEVA URTEGA, Horacio. *Cuzco 1689. Documentos. Economía y sociedad en el sur andino. Cusco. CERA "Bartolomé de las Casas". 1982.*

ANEXOS

REGISTRÓ FOTOGRÁFICO DEL DISTRITO DE CHINCHERO



Patrimonio Arqueológico e Histórico del distrito de Chinchero



Comercio y servicios en el Distrito de Chinchero las famosas casas artesanales



Tierras donde se construirá el Aeropuerto de Chinchero



Empezó la remoción de tierras en el distrito de Chinchero año 2019



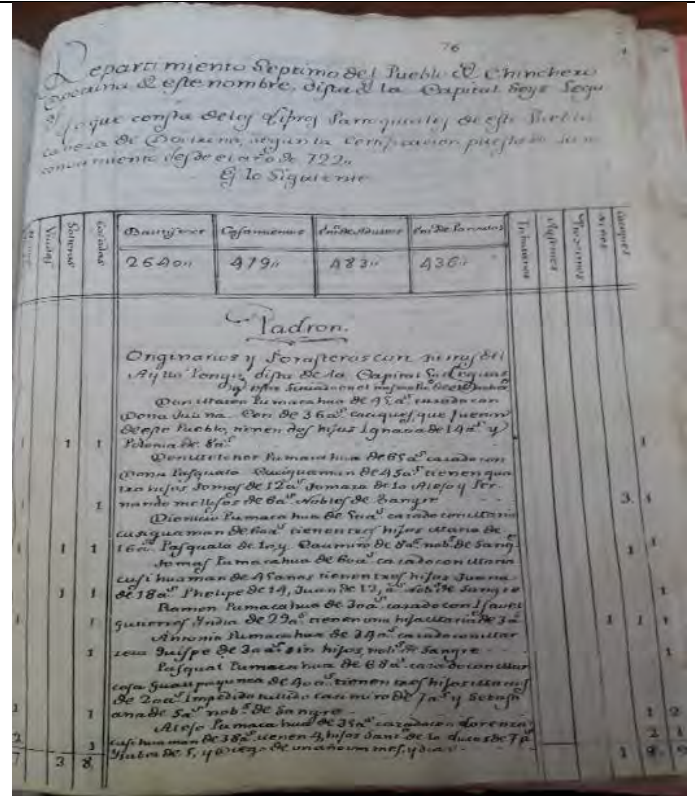
Distrito de Chinchero- Comunidad Campesina de Querapata



Visibles Construcciones, crecimiento poblacional en desorden sin autorizaciones



Plano de levantamiento Aero topográfico de la zona de ubicación del aeropuerto internacional / PLAN COPESCO Dic. 1979/ Archivo Central de la DDC-C.



Documentación histórica / Archivo regional del Cusco- libro de actas Chinchero años 1772-1975



Folclor y arte en el Distrito de Chinchero



Producción de artesanía, mujeres artesanas



Tradición y Cultura del Distrito de Chinchero



Plaza mayor del distrito de Chinchero y las ferias artesanales