



UNIVERSIDAD ANDINA DEL CUSCO

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y
CONTABLES**

ESCUELA PROFESIONAL DE ECONOMÍA



TESIS:

**IMPACTO SOCIOECONÓMICO-URBANO DEL FUNCIONAMIENTO DE
LA VÍA DE EVITAMIENTO EN EL DISTRITO DE URCOS, PERIODO
2016-2017**

Presentado Por:

Bach. KAREN ELIANA LEÓN RAMÍREZ

Bach. JACKELINE NELLY PACHECO DIAZ

Para Optar el Título Profesional de **Economista**

ASESORA:

DRA. SOLEDAD URRUTIA MELLADO

CUSCO – PERÚ

2020



DEDICATORIAS

El presente trabajo de investigación lo dedico principalmente a Dios, por ser mi inspirador y darme fuerza para continuar en este proceso de obtener uno de mis grandes anhelos.

A mis padres, por su amor, trabajo y sacrificio en todos estos años, gracias a ustedes he logrado llegar hasta aquí y convertirme en lo que soy.

A mis hermanos por estar siempre presentes acompañándome y por el apoyo moral, que me brindaron a lo largo de esta etapa de mi vida.

A mi pareja por estar siempre a mi lado y brindarme todo su apoyo incondicional para lograr este objetivo.

A mi asesora que nos han apoyado y han hecho que el trabajo se realice con éxito en especial a brindarnos sus conocimientos.

Karen Eliana León Ramírez

Esta tesis está dedicada a mis padres quienes con su amor, paciencia y esfuerzo me han permitido llegar a cumplir hoy un sueño más, gracias por inculcar en mí el ejemplo de esfuerzo y valentía de no temer las adversidades porque Dios está conmigo siempre.

A toda familia porque con sus oraciones, consejos y palabras de aliento hicieron de mí una mejor persona y de una u otra forma me acompañan en todos mis sueños y metas.

Finalmente quiero dedicar esta tesis a todas las personas que me brindaron su apoyo cuando más las necesito, por extender su mano en momentos difíciles y por el amor brindado cada día.

Jackeline Nelly Pacheco Díaz



AGRADECIMIENTOS

Gracias a mi familia por apoyarme en cada decisión y proyecto, gracias a Dios porque cada día me demuestra lo hermosa que es la vida y lo justa que pueda llegar a ser; gracias a Dios a mi familia y a mi asesora por permitirme cumplir con excelencia en el desarrollo de esta tesis. Gracias por creer en mi gracias a Dios por permitirme vivir y disfrutar de cada día.

No ha sido nada sencillo el camino hasta ahora, pero gracias al apoyo y aportes de mi asesora, al amor incondicional de mi familia, se ha notado menos lo complicado de lograr esta meta. Les agradezco y hago presente mi mas gran afecto hacia ustedes mi linda familia.

Karen Eliana León Ramírez

Agradezco a Dios por guiarme en mi camino y por permitirme concluir con mi objetivo.

A mis padres quienes son mi motor y mi mayor inspiración, que a través de su amor, paciencia, buenos valores, ayudan a trazar mi camino.

Y por supuesto a mi asesora, gracias por la paciencia, orientación y guiarme en el desarrollo de esta investigación.

Jackeline Nelly Pacheco Díaz



RESUMEN

La siguiente investigación tiene como problema principal averiguar cuál es el impacto económico, social y urbano que generó el funcionamiento de la Vía de Evitamiento en el distrito de Urcos para el periodo 2016- 2017, así como también su objetivo es determinar cuáles son los factores socioeconómicos y urbanos que influyeron en el funcionamiento de la vía de evitamiento en el distrito de Urcos, esto después de la construcción e inicio de funcionamiento en el año 2015, obra que debería contribuir al desarrollo de este distrito, así como a la mejora de la calidad de vida de la población de esta. La población que se utilizó para realizar las encuestas, es a los pobladores del distrito de Urcos. La Investigación es descriptiva y correlacional, y los resultados a los que se llegaron fue que, mediante el análisis multinomial, realizado en el programa estadístico SPSS, los factores que tienen un impacto luego del funcionamiento de la Vía de Evitamiento, son las condiciones de vida, los ingresos económicos y la funcionalidad urbana, descartando a la calidad de vida por no aportar gran influencia en el modelo según una significancia 0.05. En relación a la calidad de vida de los pobladores, podemos concluir que la vía de evitamiento no ayudó a reducir la condición de pobreza de las familias.

PALABRAS CLAVES: Condiciones de vida, ingresos económicos, funcionalidad Urbana, calidad de vida.



ABSTRACT

The next investigation has as main problem to find out what is the economic, social and urban impact that the operation of the Vía de Evitamiento in the district of Urcos generated for the period 2016-2017, as well as its objective is to determine what are the socioeconomic factors and urban areas that influenced the operation of the road to avoid in the district of Urcos, this after the construction and start of operation in 2015, work that should contribute to the development of this district, as well as to the improvement of quality of life of this population. The population that was used to conduct the surveys is the inhabitants of the district of Urcos.

The research is descriptive and correlational, and the results that were reached was that, through the multinomial analysis, carried out in the statistical program SPSS, the significant s that have an impact after the operation of the Vía de Evitamiento, are the conditions of life, the economic income and the Urban functionality, discarding the quality of life for not contributing great influence in the model according to a 0.05 significance. In relation to the quality of life of the inhabitants, we can conclude that the way of avoidance did not help to reduce the poverty condition of the families.

KEY WORDS: Living conditions, economic income, urban functionality, quality of life.



INDICE

DEDICATORIAS	ii
AGRADECIMIENTOS	iii
RESUMEN	iv
ABSTRACT.....	v
ÍNDICE DE TABLAS	9
GLOSARIO DE TÉRMINOS	12
PRESENTACIÓN.....	13
INTRODUCCIÓN	14
CAPITULO I.....	16
INTRODUCCIÓN	16
1.1 Planteamiento del problema	16
1.2 Formulación del Problema.....	20
1.2.1 Problema Central	20
1.2.2 Problemas Específicos	20
1.3 Objetivos de la investigación.....	21
1.3.1 Objetivo General.....	21
1.3.2 Objetivos Específicos	21
1.4 Justificación de la Investigación	22
1.4.1 Relevancia Social	22
1.4.2 Relevancia Metodológica	22
1.5 Delimitaciones de la Investigación	22
1.5.1 Delimitación temporal	22
1.5.2 Delimitación Espacial.....	23
1.5.3 Delimitación Conceptual	23
CAPITULO II	24
MARCO TEÓRICO.....	24
2.1 Antecedentes de la Investigación.....	24
2.1.1 Antecedentes Internacionales.....	24
2.1.2. Antecedentes Nacionales	28
2.1.3 Antecedentes Locales	32



2.2. Bases teóricas	34
2.3. Marco Conceptual	40
2.4. Formulación de hipótesis	43
2.4.1. Hipótesis General	43
2.4.2. Hipótesis Específicas	44
2.5. Categorías de estudio	44
CAPITULO III	52
MÉTODO DE INVESTIGACIÓN	52
3.1. Tipo de investigación	52
3.2. Enfoque de la investigación	52
3.3. Diseño de la investigación	52
3.4. Alcance de la investigación	53
3.5. Población y muestra de investigación	53
3.6. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	54
3.6.1. Técnicas	54
3.6.2. Instrumentos	54
3.7. Procesamiento de datos	55
ANÁLISIS SOCIOECONÓMICO-URBANO DEL DISTRITO DE URCOS, PROVINCIA Y DEPARTAMENTO DE CUSCO 2016-2019	56
4.1. Análisis ex ante de la zona de estudio: Distrito de Urcos.	56
4.1.1. Ubicación Geográfica	56
4.2. Características Socioeconómicas y Culturales	58
4.2.1. Demografía	58
4.2.3. Población Económicamente Activa	60
4.2.4. Tipo de documento que posee el poblador	61
4.2.6. Actividad Comercial	62
4.2.7. Turismo Y Cultura	62
4.2.8. Educación	64
4.2.9. Salud	67
4.2.10. Energía Eléctrica	70
4.2.11. Comunicaciones	70
4.2.12. Vivienda	71



4.2.13. Saneamiento Básico.....	72
4.3.1. FUNCIONALIDAD URBANA	72
4.3.1.1. Trama Urbana.....	72
4.3.1.2. El Transporte Y La Red Vial Nacional.....	73
4.3.1.3. Aforo Vehicular.....	74
CAPITULO V.....	75
ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS	75
5.1. Resultados de las encuestas	75
5.1.1. Datos Generales.....	75
5.1.2. Vía de Evitamiento	81
5.1.3. Condiciones de Vida de las Familias	89
5.1.4. Ingresos Económicos.....	95
5.1.5. Calidad de Vida.....	101
5.1.6. Independiente: Funcionalidad Urbana	108
5.2. Análisis de Regresión Multinomial Logística.....	114
5.2.1. Análisis del Modelo de Regresión Multinomial Logística.....	115
<i>Información de Ajuste del Modelo.....</i>	<i>118</i>
5.3. Análisis ex post del funcionamiento de la vía de evitamiento	119
5.3.1 <i>Condiciones de vida luego del funcionamiento de la vía de evitamiento</i>	<i>120</i>
5.3.1 <i>Calidad de vida luego del funcionamiento de la vía de evitamiento</i>	<i>121</i>
5.3.2 <i>Ingresos económicos luego del funcionamiento de la vía de evitamiento</i>	<i>122</i>
CAPITULO VI.....	125
DISCUSIÓN	125
6.1. Descripción de los hallazgos más relevantes y significativas	125
6.2. Limitaciones del estudio.....	126
6.3. Comparado crítico con la literatura	126
6.4. Implicancias del estudio	127
CONCLUSIONES	129
RECOMENDACIONES	130
BIBLIOGRAFÍA.....	131
ANEXOS	134
ANEXO 1: MATRIZ DE CONSISTENCIA.....	135



ANEXO 2: ENCUESTA	123
ANEXO 3: BASE DE DATOS DE SPS	127
ANEXO 4: ANÁLISIS MULTINOMIAL SPSS	128

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Operacionalización de s.....	49
Tabla 2. Población y muestra de la investigación.....	54
Tabla 3 <i>Datos generales del distrito de Urcos , 2016</i>	56
Tabla 4. Población Censada Del Distrito De Urcos Por Área Urbana y Rural.....	58
Tabla 5. Población del distrito de Urcos 1993-2018.....	59
Tabla 6 Población Económicamente Activa en el Distrito de Urcos, 2017.....	60
Tabla 7 Tipo de documento que posee el poblador.....	61
Tabla 8 Cantidad de personas que saben leer y escribir.....	65
Tabla 9., 2017.....	66
Tabla 10. Número de Alumnos por Zona en el Distrito de Urcos.....	67
Tabla 11. Indicadores De Salud- Distrito Urcos, 2012	69
Tabla 12 Tipo de Vivienda	72
Tabla 13 Tráfico Vehicular Urcos	74
Tabla 14. Edad de los Encuestados	76
Tabla 15. Sexo de los Encuestados.....	77
Tabla 16. Actividad a la que se Dedicar	78
Tabla 17. Estados Civil De Los Encuestados	80
Tabla 18. Percepción de la vía de Evitamiento.....	81
Tabla 19. Funcionamiento de la vía de Evitamiento.....	83
Tabla 20. Sector más Beneficiado	85
Tabla 21. Frecuencia De Uso De La Vía De Evitamiento	87
Tabla 22. Frecuencia De Uso De La Vía De Evitamiento	88
Tabla 23. Número De Miembros De Una Familia.....	90
Tabla 24. Servicios Básicos.....	91
Tabla 25. Transporte Usado Para Ir A Otros Lugares.....	93
Tabla 26. Calidad De Los Servicios De Transporte En La Actualidad	94
Tabla 27. Ingresos Antes del Funcionamiento De La Vía De Evitamiento.....	96
Tabla 28. Ingresos Antes del Funcionamiento De La Vía De Evitamiento.....	97
Tabla 29. Incremento De Ingresos Económicos (%)	98
Tabla 30. Nivel De Ingresos Actuales	100
Tabla 31. Tiempo De Traslado De Su Vivienda.....	101



Tabla 32. Aumento De Comercio.....	102
Tabla 33. Existen.....	102
Tabla 34. Accesibilidad A Los Servicios De Salud	103
Tabla 35. Mejoras En El Servicio De Salud	105
Tabla 36. Accesibilidad A La Educación	106
Tabla 37. Calidad De Los Servicios Básicos	107
Tabla 38. Estado Actual De La Vía De Evitamiento	108
Tabla 39. Señalización En La Vía De Evitamiento	109
Tabla 40. Barreras De Contención	111
Tabla 41. Circulación de Vehículos.....	112
Tabla 42. Contrastes de la razón de verosimilitud	116
Tabla 43. Resumen del procesamiento de los casos	117
Tabla 44. <i>Información de Ajuste del Modelo</i>	118
Tabla 45. Bondad de Ajuste	119
Tabla 46 Aforo Vehicular luego del funcionamiento de la vía	124

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Mapa Del Distrito De Urcos	57
Figura 2: Población Estimada del Distrito de Urcos, 1993-2020.....	59
Figura 3.....	61
Figura 4 Lengua Materna	64
Figura 5 Asiste a alguna Institución Educativa.....	65
Figura 6 Afiliación a algún tipo de seguro	69
Figura 7: Edad de los Encuestados	76
Figura 8: Sexo de los Encuestados	77
<i>Figura 9: Actividad A La Que Se Dedic</i>	79
Figura 10: Estado Civil de los Encuestados.....	80
Figura 11: Percepción de la Vía de Evitamiento	82
Figura 12: Funcionamiento de la vía de Evitamiento	84
Figura 13: Sector más Beneficiado.....	86
Figura 14: Frecuencia De Uso De La Vía De Evitamiento	87
Figura 15: Frecuencia De Uso De La Vía De Evitamiento	89
Figura 16: Número De Miembros De Una Familia	90
Figura 17: Servicios Básicos	92
<i>Figura 18: Transporte Usado Para Ir A Otros Lugares</i>	93
Figura 19: Calidad De Los Servicios De Transporte En La Actualidad	95
Figura 20: Ingresos Antes Del Funcionamiento De La Vía De Evitamiento	96
Figura 21: Funcionamiento De La Vía De Evitamiento Y Los Ingresos Económicos	98
Figura 22: Incremento De Ingresos Económicos(%).....	99
Figura 23: Nivel De Ingresos Actual	100



Figura 24: Tiempo De Traslado De Su Vivienda	101
Figura 25: Existen Formas De Comercio	103
Figura 26: Accesibilidad A Los Servicios De Salud.....	104
<i>Figura 27: Mejoras En El Servicio De Salud</i>	<i>105</i>
Figura 28: Accesibilidad A La Educación	106
Figura 29: Calidad De Los Servicios Básicos.....	108
Figura 30: Estado Actual De La Vía De Evitamiento	109
Figura 31: Señalización En La Vía De Evitamiento	110
Figura 32: Barreras De Contención	111
Figura 33: Circulación de Vehículos	114
Figura 34 Percepción del funcionamiento de la vía de evitamiento.....	120
Figura 35: Condiciones de Vida luego del funcionamiento de la vía.....	121
Figura 36: Calidad de Vida luego del funcionamiento de la vía	122
Figura 37: Ingresos Económicos	122
Figura 38: Funcionalidad Urbana	123
Figura 39 Aforo Vehicular luego del funcionamiento de la vía	124



GLOSARIO DE TÉRMINOS

INEI: Instituto Nacional de Estadística e Informática

BID: Banco Interamericano de Desarrollo

MINSA: Ministerio de Salud

DIRESA: Dirección Regional de Salud

MINEDU: Ministerio de Educación

ESCALE: Estadística de la Calidad Educativa

DRTC Cusco: Dirección de Transporte de Cusco

SIRTOC: Sistema de Información Regional para la Toma de Decisiones



PRESENTACIÓN

SEÑOR DECANO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES Y SEÑORES DOCENTES MIEMBROS DEL JURADO DE LA UNIVERSIDAD ANDINA DEL CUSCO.

En cumplimiento a lo dispuesto por la Universidad Andina del Cusco, es grato presentar el trabajo de tesis intitulado: “IMPACTO SOCIOECONÓMICO-URBANO DEL FUNCIONAMIENTO DE LA VÍA DE EVITAMIENTO EN EL DISTRITO DE URCOS, PERIODO 2016-2017”

El propósito de la presente tesis es determinar cuáles son los factores socioeconómicos y urbanos que influyeron en el funcionamiento de la vía de evitamiento en el distrito de Urcos, esto después de la construcción e inicio de funcionamiento en el año 2015. Generando así un impacto que puede ser negativo o positivo que será parte de conocer dentro de esta tesis presentada a continuación.

Lo que motivo la realización de esta presente tesis, es la necesidad de conocer y poder proponer como la construcción y de allí el funcionamiento de esta vía de evitamiento, impacto positiva y negativamente a la población del mencionado distrito.

Por ello se utilizará instrumentos y procedimientos que permitan validar y cuantificar los datos obtenidos a partir de las encuestas y algunas entrevistas que fueron realizadas por los tesistas.

Karen Eliana León Ramírez

Jackeline Nelly Pacheco Díaz



INTRODUCCIÓN

Nuestro país, en estos últimos años, ha ido registrando un crecimiento con respecto a la inversión pública, distribuida en obras públicas, en construcción de carreteras, caminos, etc., haciéndose sentir de esa manera el Estado. Por lo que, si hacemos un análisis previo, debemos deducir que para ejecutar una buena pre-inversión se debe primero realizar la planeación estratégica, colocando al proyecto de inversión sectorial dentro de los objetivos del espacio gubernamental y de esta manera establecer metas e indicadores para su ulterior seguimiento. Son estos indicadores que acordes a la sociedad, requieren efectuar un análisis minucioso de la propuesta y de sus opciones y así avanzar en las etapas de evaluación, hasta poder hacerlo factible. Esta idea se concretó en el distrito de Urcos, donde hace cuatro años se realizó esta obra, que como todo proyecto social incentivaría el desarrollo de este distrito con el objeto de incrementar su producción para que mejoren enormemente el desarrollo socioeconómico; ya que como podemos apreciar el transporte y sus obras complementarias (puentes y obras de arte), se convierte en elementos fundamentales para poder trasladar sus productos a los diferentes mercados de la ciudad y el país. La inversión se ha orientado a la construcción y mejoramiento de carreteras, caminos y puentes, para abaratar costos de transporte y dar mejores condiciones de vida a los usuarios. Por lo que en esta investigación presentada se quiere determinar cuáles son los factores socioeconómicos y urbanos que influyeron en el funcionamiento de la vía de evitamiento en el distrito de Urcos, esto después de la construcción e inicio de funcionamiento en el año 2015, obra que debería contribuir al desarrollo de este distrito, y a la mejoría de la calidad de vida de la población.



La investigación contiene 4 capítulos: en el capítulo I, se tiene al Marco Metodológico, donde se desarrolla la descripción del problema, los problemas, objetivos e hipótesis para nuestro trabajo de investigación, así también se tiene las delimitaciones, fuentes y justificación, en este capítulo también se encontrará la población y muestra, fundamental en determinar cómo se iban a delimitar la muestra para la obtención de datos que se describirá en el capítulo IV.

En el capítulo II, se tiene al Marco Referencial, Teórico y Conceptual, todo referido a nuestro tema de Impacto de los factores socioeconómicos- Urbano del Funcionamiento de la Vía de Evitamiento.

En el capítulo III denominado Análisis de la Situación Socioeconómico-Urbano del distrito de Urcos, Provincia de Quispicanchis, departamento de Cusco, se abordarán la descripción de los distintos factores económicos, sociales, culturales y la urbanidad actual del distrito de Urcos.

En el capítulo IV, luego de realizarse las encuestas se tendrán que analizar los resultados, para lo que este capítulo se divide en el análisis multinomial de los factores y el análisis descriptivo de datos.

Por último, en nuestro trabajo de investigación se tiene las conclusiones, bibliografía y anexos respectivos.



CAPITULO I

INTRODUCCIÓN

1.1 Planteamiento del problema

La construcción de vías se relaciona directamente con el aspecto económico, y el otro aspecto vendría a ser el social de la localidad en la que es erigida esta carretera. La mejora del transporte involucra muchos rasgos positivos, esto inmiscuido en la eficacia, en la transferencia y la recolocación de actividades, es este desarrollo el que tiene una relación de causa-efecto. Pese que no se encuentran cambios por sí mismas, generalmente contribuyen a las actividades productivas, y poseen efectos en la distribución de la población, contribuyendo a la facilidad del acceso, que puede generar cambios en otros aspectos. (Cahuaya & Chavez, 2016).

En el pasar de los años, se ha venido observando como las mejoras tecnológicas, así como mejoras dentro de la infraestructura vienen contribuyendo a un mayor desarrollo en el ámbito social, económico, urbano, etc. Por lo que, si nos referimos a infraestructura, debemos mencionar a las vías o medios de comunicación y transporte que son primordiales dentro del desarrollo de una población o país, debido a que permiten una interconexión directa o indirecta entres los congéneres, sociedad, empresa y Estado. Se debe considerar a medios de transportes, como la comunicación vía área, marítimo y fluvial, telefonía e internet, las carreteras o vías pavimentadas permiten a la población no sólo se conecte para fines sociales sino económicos en la comercialización de sus productos. A partir de esto, las vías de comunicación(carreteras) contienen factores que reconocen el desarrollo económico y social de la zona, su relación es dependiente, haciendo posible el desarrollo. No obstante no



provocarán por sí mismas la transformación territorial, provocando la generación de cambios en los patrones de distribución de la población, asimismo apoyan a las actividades productivas. (Ayala, 2017)

Dentro de un desarrollo económico regional, el tema controversial se tendría que tratar inicialmente como lo menciona Albuquerque (2004), en su documento: “La emergencia de iniciativa de desarrollo económico local no se explica únicamente como consecuencia del avance de los procesos de descentralización en marcha de los diferentes países de la región, sino como resultado de un conjunto más complejo de factores surgidos desde los propios territorios, con la movilización y actuación de agentes locales, públicos y privados”. Es así que, con la actuación de los agentes locales, nos referimos básicamente a la intervención de las municipalidades con proyectos de inversión pública que aportaran al desarrollo económico de las regiones. Podemos mencionar a Salguero (2006),” Auténticamente está señalado que las regiones que ganan en el desarrollo socio-económico tiene fundamentalmente dentro de su potencial tecno-económico, valores como la confianza en las instituciones y en general el clima organizacional y sociocultural.

De acuerdo a Obregón (2008), “Las carreteras se han convertido en una pieza clave en el desarrollo económico y social en el territorio de cualquier país. Por un lado, la red de transporte es la mayor decisión estructurante del territorio, pues el efecto de las carreteras desde el punto de vista de la ordenación del territorio determina el sentido del crecimiento fomentando el desarrollo demográfico y económico”.

Para muchos autores como Forkenbrock y Foster (1990), el progreso del transporte involucra a la eficacia, así como a la transferencia y sus efectos, por último, la relocalización



de actividades. Así también la Junta de Andalucía (2000), asevera que el incremento del empleo se relaciona con los cambios en la accesibilidad y en los desplazamientos por trabajo. Entonces debemos recalcar que dicha accesibilidad en un área dada, hace que el empleo se incremente, generando efectos positivos para la región. Por lo que un crecimiento económico influenciado por las carreteras beneficia a la población.

Ahora bien, la realidad del distrito de Urcos antes de la Vía de Evitamiento, es decir antes del año 2015, se puede considerar que se tenía escasez de recursos económicos y financieros, así como un débil desarrollo de sus fuerzas productivas, además a ello era difícil la transitabilidad de los vehículos, las personas y existía mucho desorden por lo que se evidenciaban la masividad de ambulantes ocupando los espacios públicos para el comercio, el objetivo entonces de esta construcción fue que se pueda redistribuir todo este espacio para generar un orden territorial a nivel distrital que pueda contribuir a un mayor desarrollo a nivel social y económico. Sin embargo, lo que el ciudadano entiende como conectividad vial, será aquella donde las carreteras están pavimentadas, y le permitirán desplazarse en menores tiempos y con una mayor calidad y seguridad, generando bienestar en él. En el distrito de Urcos específicamente en la zona urbana se venía aquejando muchos problemas, por ejemplo, la congestión vehicular y el riesgo de accidentalidad en la plaza. El flujo de taxis y combis que prestan servicio local más el flujo de vehículos interprovinciales hacia que la plaza del distrito y las calles que confluyen a esta se conviertan en un punto central de conflictos, donde se hacía presente riesgos de accidentes. Hecho que se puede constatar en el registro de la Policía Nacional del distrito, donde el número de accidentes al 2004 se ha incrementado, con



relación a los últimos años (Unidad Formuladora de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Cusco, 2015).

En los últimos años las autoridades junto a los pobladores del distrito han estado solicitando la construcción de una vía de Evitamiento, una vía alterna asfaltada de condiciones y características adecuadas, que regule el tránsito general y genere una transitabilidad eficiente y sirva de acceso principalmente a los vehículos pesados. Semitrailers, Trailers, camiones y ómnibus de 2E y 3E, así también sea para todos los demás vehículos que se dirigen de Cusco directamente a otros destinos alejados y viceversa. De esta manera se pueda descongestionar el flujo vehicular, de los que están de paso por el distrito y el deservicio local que se ubican sobre todo en plaza de armas (Unidad Formuladora de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Cusco, 2015).

Asimismo, se generaría una mayor seguridad a la población, debido a que el proyecto reduciría y evitaría el constante riesgo en que se encuentran los vecinos que cruzan todos los días esta vía. Ahora bien, en el caso materia de estudio la vía de evitamiento en el distrito construido en diciembre del 2014 hasta fines del año 2015, año en que empieza a funcionar y sin lugar a dudas ha generado impactos diversos en la población directa o indirectamente, como son el reordenamiento de la ciudad, disminución de la contaminación ambiental, menos congestión vehicular, la reducción de los accidentes de tránsitos, así como por otro lado la disminución del comercio hasta incluso para otros les generó el desempleo afectando negativamente; el presente estudio entonces buscará determinar los impactos sociales, económicos y urbanísticos que genera el funcionamiento de la vía de evitamiento en el distrito de Urcos.



1.2 Formulación del Problema

1.2.1 Problema Central

- ¿Cuál es el impacto económico, social y urbano que generó el funcionamiento de la Vía de Evitamiento en el distrito de Urcos para el periodo 2016- 2017?

1.2.2 Problemas Específicos

- ¿Cuáles son las condiciones sociales y económicas que permita el adecuado funcionamiento de la Vía de Evitamiento en el distrito de Urcos para el periodo 2016- 2017?
- ¿En qué medida contribuye el funcionamiento de la Vía de Evitamiento de Urcos sobre los ingresos económicos, en el distrito de Urcos para el periodo 2016-2017?
- ¿Cuáles son los cambios en la calidad de vida de la población a causa del funcionamiento de la Vía de Evitamiento en el distrito de Urcos para el periodo 2016-2017?
- ¿En qué medida la imagen y funcionalidad urbana se vieron afectadas con el funcionamiento de la Vía de Evitamiento en el distrito de Urcos para el periodo 2016-2017?



1.3 Objetivos de la investigación

1.3.1 Objetivo General

- Determinar el impacto económico, social y urbano que generó el funcionamiento - de la Vía de Evitamiento en el distrito de Urcos para el periodo 2016- 2017.

1.3.2 Objetivos Específicos

- Determinar las condiciones sociales y económicas que permiten el adecuado funcionamiento de la Vía de Evitamiento en el distrito de Urcos para el periodo 2016- 2017.
- Determinar en qué medida contribuye el funcionamiento de la Vía de Evitamiento de Urcos sobre los ingresos económicos en el distrito de Urcos.
- Establecer cuáles son los cambios productivos en la calidad de vida de la población a causa del funcionamiento de la Vía de Evitamiento en el distrito de Urcos para el periodo 2016-2017.
- Determinar en qué medida la imagen y funcionalidad urbana se vieron afectadas con el funcionamiento de la Vía de Evitamiento en el distrito de Urcos para el periodo 2016-2017.



1.4 Justificación de la Investigación

1.4.1 Relevancia Social

La importancia de nuestro proyecto de investigación es poder llegar a determinar el impacto social y económico acerca del funcionamiento de la Vía de Evitamiento de Urcos y su repercusión positiva o negativa en los pobladores del distrito de Urcos, que pueden estar siendo afectados directa e indirectamente con este proyecto.

1.4.2 Relevancia Metodológica

La investigación realizada contribuirá a generar resultados de como este impacto ha afectado a la población de estudio, permitiéndonos de esta manera lograr el objetivo, que se realizara mediante el uso de los instrumentos diversos para analizar a la “vía de evitamiento” y su repercusión, como “impacto social” e “impacto económico”. El instrumento a utilizar para recolectar información será las encuestas que serán analizados mediante los instrumentos de medición y su procesamiento (software SPSS).

1.5 Delimitaciones de la Investigación

1.5.1 Delimitación temporal

La investigación se enfoca para el año 2019, año donde se realizarán las encuestas a los pobladores del Distrito de Urcos.



1.5.2 Delimitación Espacial

El espacio geográfico dentro del cual se desarrollará la investigación, viene a ser el Distrito de Urcos, Departamento de Cusco.

1.5.3 Delimitación Conceptual

La delimitación conceptual se enfoca en los términos relacionados al impacto, a la vía de evitamiento y como este influye en distintos factores, que determinaremos más adelante cuales fueron los de mayor impacto.



CAPITULO II

MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes de la Investigación

2.1.1 Antecedentes Internacionales

- “IMPACTOS SOCIOECONÓMICOS Y AMBIENTALES DEL PROYECTO DE RIEGO Y DRENAJE DEL VALLE DEL ALTO CHICAMOCHA Y FIRAVITOBA, BOYACÁ(COLOMBIA)”, Bermudez & Páez (2010), , donde las conclusiones a las que arribaron son que con el inicio del proyecto de riego las condiciones de vida de los usuarios mejorarían; por lo que resulta necesario que Usochicamocha implemente operaciones orientadas a la conservación de los recursos naturales (agua, el aire y el suelo). La calidad de vida de los usuarios del Distrito de Riego del Alto Chicamocha tuvo un impacto favorable luego de la implementación del proyecto de riego, mejorando así la producción agraria y con ella se incrementaron los ingresos para los productores. Dentro de la localización del proyecto de riego se pudo identificar un aumento de la demanda del trabajo calificado tanto en las empresas agropecuarias, así como las constitutivas de las agro cadenas productivas hortícolas, tales como la agroindustria y la distribución de sus productos.
- “EVALUACIÓN DEL IMPACTO SOCIAL QUE HA TENIDO LA CONSTRUCCIÓN DE ALGUNOS CAMINOS RURALES EN MÉXICO”, Arroyo (2009). En su investigación tenía como objetivo principal evaluar el impacto que ha tenido la construcción de algunos caminos rurales en el nivel de bienestar de la población, con la intención de observar los resultados que han tenido estas acciones y alentar la inversión por parte de las



autoridades del sector en el área de los caminos rurales, principalmente el estudio se basa en los caminos Toliman- Mesa de Chagoya, Landa de Matamoros- Pacula y Camargo-Rio Blanco del Estado de Queretaro. Se llegaron a las siguientes conclusiones, la investigación llevo a determinar que los impactos que ha tenido la construcción de los caminos mencionados se han dado en el grado e índice de marginación, realizando estudios posteriores para que el impacto que el camino tiene sobre otros indicadores, como el acceso a servicios de salud, educación y empleo, el ingreso y el gasto de la población. También se considera un impacto positivo en la población mayormente marginada del país quienes se benefician con la construcción de estos caminos rurales. El monitoreo de esta infraestructura reconocerá una visión más clara y objetiva de todos los beneficios que genera a la población la construcción de la misma. Esperando que este permita visualizar algunos de los beneficios que la construcción y conservación de los caminos rurales y sus consecuencias en el mejoramiento de las condiciones de vida de la población incentivando la inversión.

- “IMPACTOS SOCIALES Y ECONÓMICOS DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE VIARIO: ESTUDIO COMPARATIVO DE DOS EJES, EL EIX TRANSVERSAL DE CATALUNYA Y LA CARRETERA MEX120 EN MÉXICO”, escrita por Obregón (2008), ante la Universidad Politécnica de Cataluña, donde se menciona que las carreteras se convierten en una pieza clave en el desarrollo económico y social en el territorio de cualquier país, se debe resaltar que la red de transporte es la mayor decisión estructurante del territorio, pues el efecto de las carreteras desde el punto de vista de la ordenación del territorio determina el sentido del crecimiento fomentando el desarrollo demográfico y económico. Donde se llegó a las siguientes conclusiones: El capital público



tiene efectos positivos en la construcción de las carreteras estudiadas, en ambos casos en zonas más bien deprimidas. Sin embargo, el EIX Transversal se ubica en una región rica de un país desarrollado junto a la carretera MEX120, siendo una de las regiones más pobres dentro de un país en vías de desarrollo. Para los efectos positivos, se debe considerar un aumento de la productividad, competitividad y del PIB, consiguiendo un mayor nivel de convergencia con el nivel de desarrollo medio del conjunto de su ámbito político-territorial superior, Catalunya para el EIX Transversal y los Estados de Querétaro de Arteaga y San Luis Potosí para la MEX120. Se llega también a la conclusión de que el EIX Transversal generó un desarrollo social y económico en el territorio, atrayendo población gracias al impulso de las actividades económicas, lo cual ha inducido a la generación de empleos, y esto a su vez, ha concedido mayor bienestar económico a los habitantes de la región. Se tiene también la conclusión de la mejora en la accesibilidad del ámbito territorial del Eje Transversal influenciada en la disminución de los costos de transporte favoreciendo esta vía con la instalación de nuevas empresas industriales. En este sentido, el estudio reveló que en el período de 1996 al 2002 se establecieron 126 nuevas industrias (pasando de los 2636 establecimientos a los 2762; un 5% más); en tanto que, Catalunya registró la pérdida del 1% de sus establecimientos durante el mismo período. Confirmando que la construcción de estas carreteras tiene una influencia directa en la elección del lugar de emplazamiento. Apreciándose dentro del área de estos municipios un mayor desarrollo también. En lo que respecta a la vivienda, este también tiene un crecimiento demográfico.

- “LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA CARRETERA Y SU IMPACTO EN EL CRECIMIENTO ECONÓMICO” de CEESP (2015); de la cual se puede extraer algunas conclusiones:



La infraestructura es indispensable en el desarrollo económico y social de un país, que permitirá elevar la competitividad en la economía de este, permitiendo el avance de las actividades productivas, así como sus condiciones básicas. La infraestructura básica y de los servicios, toma importancia en aquella economía que tiene distintas actividades como el comercio exterior, donde directamente permitirá reducir los costos de transporte y de transacción. Así entonces, la inversión en capital representa un impulso al crecimiento económico. La inversión en México tiene una participación 20% del PIB mientras que propiamente la inversión pública en construcción constituye 3.7% del PIB. Así también la inversión en infraestructura influye en la construcción que trae consigo un incremento del empleo por su necesidad de mayor mano de obra.

- “EFECTOS DE LA CONSTRUCCIÓN DE UNA AUTOPISTA SOBRE UNA POBLACIÓN DE AVUTARDAS: INFLUENCIA EN LA DISTRIBUCIÓN ESPACIAL Y EFECTOS EN LA ABUNDANCIA Y LA PRODUCTIVIDAD” de Torres (2010); en este trabajo de investigación se llega a las siguientes conclusiones:

Se tiene un efecto notable de la autopista que permite que, con su presencia, se tenga una reducción de la probabilidad de una distancia umbral que oscila entre los 400 y 750 m, en función de los requerimientos de la especie (reproductivos, alimentación y cuidado) en cada temporada. Se habla de la aplicación del diseño BDACI que es eficaz para mostrar o no un efecto negativo acumulativo de la construcción de la carretera en la abundancia, por lo que un descenso del 50% en una banda de 2 km en torno a la R2, genera menores efectos sobre la productividad. Para ningún análisis del caso se dieron efectos positivos. La carretera que se encuentra en la zona de impacto, permitió identificar dos procesos de extinción local de la especie, mientras que no fue detectado ningún caso en las zonas control. No parecen tener



un carácter inmediato los efectos donde en muchos casos tienen una respuesta progresiva.

De cualquier modo, no se registraron efectos positivos ni negativos.

2.1.2. Antecedentes Nacionales

- “ANÁLISIS DE IMPACTOS DE LA CONSTRUCCIÓN DE UNA CARRETERA EN UNA ZONA RURAL. EL CASO DEL DISTRITO DE ZUÑIGA EN CAÑETE”, Cahuaya & Chavez (2016), se llegaron a las siguientes conclusiones:

En el proyecto la implementación de una infraestructura vial, ha generado el impulso del turismo, debido a que permite un mayor acceso de los turistas a la zona logrando el aumento considerable del turismo en la población del 61%. Se puede decir que existen otros incrementos en la zona, así como el ingreso de turistas, alrededor de un 30-50%, también se da una mejoría en el comercio principalmente en hoteles, restaurantes y otros establecimientos públicos. Esto a su vez genera nuevas oportunidades de trabajo como casas de retiro y servicio de mototaxis. En relación a la calidad de vida de los pobladores, la carretera contribuyo a reducir la condición de pobreza extrema de las familias. No obstante, los ingresos económicos que se obtuvieron luego de construida la carretera no fueron lo suficientemente grandes como para disminuir de manera importante el índice de pobreza en Zúñiga.

En lo que respecta a la salud, el impacto fue positivo, ya que existe una mejora. Asi en números podemos mencionar que se redujo en un 69 % que mencionan una mejoría en la accesibilidad de estos servicios, así también, existe un 23% de la población que opina que la carretera no tuvo un impacto favorable en la accesibilidad a la salud.



- “IMPACTO AMBIENTAL EN EL PROCESO DE CONSTRUCCIÓN DE UNA CARRETERA AFIRMADA EN LA ZONA ALTO ANDINA DE LA REGIÓN PUNO” de Vasquez, (2015), donde menciona como objetivo de la investigación el evaluar el impacto ambiental de una carretera o eje vial en su proceso de construcción, a fin de determinar el nivel de compatibilidad ambiental de esa intervención en un contexto ambiental determinado. Mediante aplicación de la metodología planteada, realizar la identificación, cuantificación y análisis de la naturaleza y magnitud de los posibles impactos ambientales y sociales, que pueden resultar debido a la construcción del proyecto. Y finalmente evaluar la compatibilidad ambiental del proyecto en el entorno localizado. Llegándose a las siguientes conclusiones: se identificaron luego de la construcción de la carretera un total de 256 impactos, estos impactos se encuentran divididos en 4 tramos analizados por sus características medioambientales. Cada uno de ellos genera un determinado número de impactos debido a sus características de calidad del medio, ubicación y requerimientos en el proceso constructivo. Iniciando con el tramo 1 se tuvo 70 impactos en todos sus procesos, para el tramo 2 y tramo 3 se dieron un total de 62 y 72 impactos respectivamente, así en el tramo 3 se dio 52 impactos en sus diferentes procesos. La mayoría de los impactos valorizados individualmente en el proyecto, resultaron ser moderados. Sin embargo, en la valoración del proyecto por tramos de acuerdo a la jerarquización por importancia de los factores ambientales, la construcción de la carretera, según las reglas de decisión, se obtuvo Muy Significativo para el Tramos 3, Significativos para los Tramo 1 y 2, y finalmente Moderado para el Tramo 4.



- “REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA, TRAMO: PUENTE PALLAR- EL MOLINO; Y SU IMPACTO SOCIAL Y ECONÓMICO EN LA PROVINCIA DE SÁNCHEZ CARRIÓN 2013”, para Lecca (2014), donde menciona que la presente investigación fue realizada con el propósito de identificar el impacto que tiene la rehabilitación de la carretera Puente Pallar- El Molino en la provincia Sánchez Carrión, tanto en el aspecto social y económico, llegando a las siguientes conclusiones: Esta provincia, forma parte del eje de desarrollo de este corredor que permitirá la integración con ciudades de la sierra como Cajabamba, Santiago de Chuco, Pataz, Bolívar y también la integración a la selva norte del Perú, ofreciendo diversas potencialidades relacionadas a la actividad agropecuaria, minera y turismo. Luego de la construcción de la infraestructura vial, existe un compromiso y consciente de los beneficios que esta traerá para la zona. Se generaron diversas oportunidades para las pequeñas empresas y comercializadores. El Programa de Caminos Departamentales de Provías Descentralizado, tiene como objetivo, el promover, apoyar al incremento de la dotación en la infraestructura de transporte departamental y rural.
- “GASTO PÚBLICO EN CARRETERAS Y CRECIMIENTO ECONÓMICO INCLUSIVO CASO: PERÚ- CANTA, SALAS, LARAMATE 1990-2010”, elaborada por Jurado (2013), donde se menciona que existe entre el crecimiento económico y la inversión pública en infraestructura de transporte específicamente en carreteras logra una inclusión económica de los sectores de baja productividad, en la investigación se pretende analizar la influencia del gasto público de capital, en el crecimiento económico y en la inclusión económica en el Perú entre 1990-2010 casos: Laramate, Canta, Villacurí. Dentro de esta se usó técnicas cualitativas y cuantitativas, a nivel macro y micro. Se demostraron mediante



pruebas estadísticas que existe una correlación muy baja a nivel macro, entre su formación bruta de capital con el PBI, si hablamos ahora a nivel local, se evidenciaron a través de encuestas una relación directa entre la inversión en carreteras y el incremento de la producción. Además, se tiene que la infraestructura en carretera, proporciona una mayor facilidad del transporte de personas y con esto se obtiene un excedente de mercado en la producción con menores costos, pero en zonas de autoconsumo no es suficiente dentro de los productos considerados se encuentran las papas, ocas, quinua, queso, leche. Existe una influencia entre los agricultores lo que hizo que sus ingresos mejoraran y con esto su entusiasmo para cultivar, pero no fue suficiente para que la juventud se quedara, el número de migraciones se incrementó. Se dio un mayor impacto en las familias que no poseen terrenos cultivables, sin embargo, ellos viven del pastoreo, que hoy pueden distribuir sus productos para poder seguir manteniendo a sus familias. Se debe resaltar que la construcción de carreteras contribuye a mejorar en distintos sectores como la agricultura, ganadería, etc. En la investigación se llegaron a las conclusiones: A nivel macro no existe evidencia entre la inversión en carreteras, en nuestro país este patrón de crecimiento económico se da, además que la infraestructura actual de las carreteras contribuye a incentivar el centralismo y la desigualdad territorial, a nivel departamental la inversión contribuye a mejorar la accesibilidad entre los pueblos y la ciudad y la construcción de carreteras es un elemento clave del desarrollo económico regional caso de Salas, Laramate. que se da a nivel nacional.

- “ANÁLISIS DE IMPACTOS DEL DESARROLLO DE PROYECTOS URBANOS EN EL SISTEMA VIAL Y DE TRANSPORTE”, realizado por Sotelo (2010), donde llega a las siguientes conclusiones: Existen almacenes, conjuntos habitacionales , en zonas donde



el uso de suelos ha cambiado, se debe destacar que estas modifican el tránsito y producen impactos no positivos dentro de estas: La velocidad de tránsito en esta intersección es menor, el tiempo del traslado de las personas es mayor, el transporte público en si es deficiente y de baja calidad, además que el impacto ambiental generado por CO₂ se incrementó. Junto a estos proyectos urbanos (hipermercados, grandes almacenes y otros centros comerciales en el cono norte) se variaron los tiempos en horas pico incluso variaron. El cambio de suelo que se da en las vías, presenta generalmente congestionamientos, lo que implica tomar responsabilidad en este sistema vial. Por último, lo que más genero un impacto fue el cambio del uso del suelo, que se dan por congestión y contaminación ambiental, así como con la presencia de vehículos parados en una intersección semaforizada.

2.1.3 Antecedentes Locales

- “EVALUACIÓN DEL IMPACTO ECONÓMICO DEL PROGRAMA DE RIEGO TECNIFICADO EN LA COMUNIDAD CAMPESINA DE CCAPA DEL DISTRITO DE PILLPINTO PROVINCIA DE PARURO DE LA REGION CUSCO 2010-2013”, de (Lovon, 2013), se realizó con la finalidad de encontrar los impactos positivos o negativos que todo proyecto de riego puede generar. El Gobierno peruano, en su propósito de inclusión, está llevando a cabo varios programas que tienen como objetivo hacer frente a los desafíos del problema agropecuario y alimentario en las comunidades campesinas; en esta perspectiva el Gobierno Regional se propuso en el año 2010, la construcción del sistema de riego por aspersión en la Comunidad Campesina de Ccapa, Distrito de Pillpinto, provincia de Paruro, departamento del Cusco, obra priorizada por la escases de



agua para riego para sus terrenos de cultivo en época de secas, el sistema de riego beneficia a 43 familias. Con el incremento de la producción se deberán mejorar su nivel de vida, mayor consumo y además generar mayores excedentes de producción que abastecerán al mercado local y Regional. Por las razones anteriormente expuestas el objetivo es determinar el impacto económico generado por el Programa de Riego Tecnificado en la Comunidad Campesina de Ccapa, distrito de Pillpinto, provincia de Paruro de la Región Cusco 2010 -2013; objetivo que fue alcanzado aplicando el tipo de investigación descriptivo- evaluativo donde se manejó información de tipo cualitativo y cuantitativo; los que fueron obtenidos mediante una encuesta aplicada a las 43 familias beneficiadas. Por otro lado, el presente trabajo de investigación demuestra que el Programa de Riego Tecnificado ha generado un impacto económico positivo en las familias beneficiarias del área de estudio; donde un 67.44% de comuneros ampliaron entre 40 a 70% su frontera productiva; así mismo, se evidencia que un 60,47 mejoraron su situación económica y que el 48.84% de comuneros manifiestan que sus ingresos una vez incorporado el riego tecnificado se encuentra entre 11501 a 15000 nuevos soles.

- “MEJORAMIENTO DE LA TRANSITABILIDAD VEHICULAR DE LA CARRETERA CUSCO – CCORCCA”, elaborada por Chacon & Uscamayta (2014), en este trabajo de investigación se realizó el estudio de la vía vecinal que vincula el distrito de Cusco Y Ccorcca, con el objetivo de construir una vía pavimentada de 16 kilómetros. Dentro de este proyecto se realizó lo necesario para lograr un óptimo planeamiento de construcción, así como diseños que fueron desarrollados con herramientas actuales, así también estuvieron de acorde a manuales, normas técnicas y legales que se dan en Perú.



También se desarrolló dentro de este trabajo los diversos estudios de evaluación de la carretera, así como los distintos estudios que se tiene que dar, es en base a estos que se desarrolló la forma de la vía, que en este caso es geométrico. Se debe resaltar que el análisis de los diseños incluye también un estudio de impacto ambiental. Como conclusión, se puede determinar que se está frente a un estudio técnico detallado; el cual podrá utilizarse en la ejecución de cualquier proyecto que se tenga dentro de nuestra ciudad.

2.2. Bases teóricas

2.2.1. Teoría del Desarrollo Económico Local

En su investigación denominada “La Política de Desarrollo Económico Local”, Vásquez (2009), define al desarrollo económico local como un transcurso de incremento y modificaciones estructurales mediante la utilización del potencial de desarrollo existente en el territorio, el que va a conducir a enaltecer el desarrollo de una población de una localidad o una región. Cuando la comunidad local es capaz de liderar el proceso de cambio estructural, nos encontramos ante un proceso de desarrollo local endógeno. Este desarrollo, nos conduce a imaginar una partida donde las localidades y territorios tienen recursos diversos (económicos, humanos, institucionales y culturales) y economías de escala que en cada localidad o territorio se caracteriza, por ejemplo, a una determinada estructura productiva, un mercado de trabajo, una capacidad empresarial y tecnológica, una dotación de recursos naturales e infraestructuras, un sistema social y político, y una tradición y cultura, sobre los cuales se articulan los procesos de desarrollo



económico local. Por iniciativa propia una ciudad puede iniciar nuevos proyectos que le permitirán involucrarse en lo competitivo. La condición necesaria para que aumente el bienestar local es la existencia de un sistema productivo capaz de generar economías de escala mediante la utilización de los recursos disponibles y la introducción de innovaciones. Este desarrollo es un proceso de diversificación y enriquecimiento de las actividades económicas y sociales en un territorio de escala local a partir de la movilización y la coordinación de sus “recursos” materiales e inmateriales. Implica también un método para el desarrollo de los territorios locales.

En este sentido existe una crítica del funcionamiento económico, viéndolo de este modo uno de los métodos que moviliza el desarrollo local es la elaboración y puesta en marcha de proyectos gracias a un sistema formal de gestión y de toma de decisiones.¹

2.2.2. Evaluación de Proyectos Sociales

Para la evaluación de proyectos sociales, debemos destacar que estos proyectos tienen como característica la búsqueda de una mejor calidad de vida de una población, ya sea mejorando la infraestructura existente en la región (tales como el transporte o las comunicaciones), o por medio de proyectos que ayuden a al desarrollo social, mejorando la prestación de servicios básicos como la salud, el bienestar, etc. (Julio, 2012)

¹ El concepto Distrito Industrial forjado por el economista británico Marshall a fines del siglo XIX es considerado como base teórica para el Desarrollo Local.



Estos proyectos presentan flujos de caja atractivos para los inversionistas privados, teniéndose una situación que puede ser tan beneficiosa como perjudicial para los objetivos últimos del proyecto, ya que la intervención del sector privado puede significar aportes financieros, que van a liberar los recursos públicos para aliviar otro tipo de necesidades, pero también puede generar un conflicto de intereses entre el inversionista, que busca el mayor retorno posible de su inversión, y la comunidad que busca la solución de sus necesidades al menor precio posible.

2.2.3. Evaluación ex post de Proyectos de Inversión Pública

Para realizar una evaluación en general se debe tener en cuenta la recaudación y análisis sistemático de realidades con el propósito de mejorar el entendimiento del objetivo evaluado, así como tener la capacidad de emitir opiniones respecto al mismo. En el contexto anterior del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP), la evaluación ex post se define como una evaluación objetiva y sistemática sobre un proyecto cuya fase de inversión ha concluido o está en la fase de post inversión. (Ministerio de Economía y Finanzas(MEF), 2012)

La evaluación ya mencionada tiene como objetivos:

- Especificar a la eficiencia, pertinencia y la sostenibilidad bajo los objetivos específicos que se tienen en la inversión especificada.
- Retroalimentación a través de las lecciones y recomendaciones para mejorar la administración y desempeño de la inversión pública, para



el mismo proyecto evaluado, proyectos similares y políticas del sector.

- Transparencia del proceso y los resultados de la inversión pública.

Con la evaluación de los éxitos y fracasos, se obtiene valiosa información la cual puede retroalimentar y ayudar a mejorar la inversión pública. En tanto se disponga del mayor número de experiencias documentadas posibles, se contribuirá a optimizar el uso de recursos de inversión pública. La definición de transparencia de la evaluación ex post contribuye a la población y a los beneficiarios en particular, para que tengan un conocimiento claro sobre los procesos, los resultados y el impacto de la inversión pública. La información acerca de los resultados e impactos de la inversión pública debe de ser preparada para el público y las autoridades. Es importante señalar que la evaluación ex post no es sinónima de control o fiscalización; se trata de analizar los resultados de los PIP y obtener lecciones aprendidas para mejorar la calidad de la inversión pública, así como proveer de información a las autoridades y población. De acuerdo al Ministerio de Economía y Finanzas(2012), en su documento denominado “Pautas Generales para la Evaluación Ex Post de Proyectos de Inversión Pública”, menciona que se adoptan los cinco criterios de evaluación para realizar una evaluación ex post de PIP, que inicio en 1991 por el Comité de Asistencia para el Desarrollo (DAC), en la Organización para la Cooperación Económica y el Desarrollo (OECD), para evaluar el valor que tiene llevar a cabo un proyecto para desarrollo, desde un punto de vista amplio y en una forma integral. Los criterios han sido adaptados para su aplicación en el SNIP.

Siendo los siguientes:



- *Pertinencia.* - Representa el grado donde el objetivo del proyecto es consistente con las prioridades de desarrollo de la población y las políticas de la entidad ejecutora y el organismo financiador.
- *Eficacia.* - Se puede denominar el grado en el cual se logran las metas físicas y financieras de un proyecto. entonces es la verificación del cumplimiento de los objetivos de una intervención.
- *Eficiencia.* - viene a ser el análisis de los resultados con relación al costo; es decir, análisis de la transformación de los insumos en productos mediante la realización de determinadas actividades.
- *Impacto.* - Se puede identificar como la valoración socioeconómica global, incluyendo los efectos positivos y negativos, tanto aquellos que son deseados y estaban previstos, como los no previstos y no deseados.
- *Sostenibilidad.* - Es la valoración de la capacidad para mantener los impactos positivos del proyecto por un periodo largo.

2.2.4. Teoría de la Planificación Territorial

En el libro “Planificación Territorial, Desarrollo Sustentable Y Geo diversidad” de Márquez (2016), se menciona el inicio del Ordenamiento Territorial (OT), en el Perú y que empezó a consolidarse a partir de la creación del Ministerio del Ambiente y a través de la Dirección de Ordenamiento Territorial perteneciente al Viceministerio de Desarrollo Estratégico de los Recursos Naturales. Estos logros iniciales en relación de la planificación territorial se han realizado en la Amazonía peruana a diferentes escalas, promovidas por instituciones no gubernamentales e



instituciones subnacionales del Estado peruano con la cooperación de organismos internacionales que priorizaban la formulación de políticas de carácter territorial. Nace el interés de priorizar tales políticas en la Amazonía se fundamenta básicamente en la necesidad de controlar la presión que ejercen las actividades económicas sobre los recursos naturales de la selva, el crecimiento de las ciudades y lo que representa en la actualidad la Amazonía para mitigar los efectos del cambio climático. La experiencia de la amazonia peruana en torno a la planificación territorial no se ha terminado de promocionar adecuadamente a otros ámbitos del país, aunque se ha intentado, pero son relativamente escasas estas prácticas. El interés del Estado Peruano por introducir en la agenda política temas de OT ha seguido una línea de tiempo ascendente, pero en la mayoría de veces se ha visto entrampada e interrumpida por diversos intereses y conflictos particulares. Esto ha motivado la aparición de opiniones que cuestionan el papel principal del Estado por direccionar desde un único ente rector las políticas territoriales. La rectoría del OT debe tener y a su vez considerar aspectos importantes para analizar, diagnosticar, planificar y prever a futuro el territorio modelo al que aspira el Perú. La falta de consensos entre los actores comprometidos en la planificación territorial, ya sean públicos representados por los diferentes niveles de gobierno, la sociedad privada, las universidades y la sociedad civil ocasionan vacíos que se reflejan al momento de abordar políticas territoriales cuyo propósito es la integralidad de la gestión orientada a mejorar la calidad de vida de la población. Como es sabido, este denominado orden es una función pública y cooperación entre los distintos sectores, bajo esta premisa el papel que ha jugado el Estado peruano en esta materia ha sido



débil y de escasa claridad y omitiendo el marco de la Ley de Descentralización que exige articular a los sectores y sobre todo a la planificación “per se”. Por lo que “No es pues extensible un modelo de tratamiento del OT desde una perspectiva general o comparada en la región. La dimensión orgánica institucional del OT en el Ministerio del Ambiente Peruano, deberá cuidar, articular a su interior las múltiples dimensiones y articulaciones. En nuestro país no existe una cultura de planificación y las iniciativas habidas siempre se han planteado de forma vertical sin tomar en cuenta las diversas expresiones de las regiones, considerando que “el contenido y alcance de cada plan es fruto del consenso y la concertación de estos organismos, de manera que si no hay consenso no hay plan. Por lo dicho, la distribución de competencias acerca de ordenamiento territorial a los gobiernos subnacionales favorece un mayor compromiso de los actores estratégicos de las sociedades regionales y locales en el proceso y contribuiría en el empoderamiento de los planes.

2.3. Marco Conceptual

- Administración Pública

Entendida esta como aquella organización que el Estado utiliza para canalizar adecuadamente demandas sociales y satisfacerlas, a través de la transformación de recursos públicos en acciones modificadoras de la realidad, mediante la producción de bienes, servicios y regulaciones.

(Ministerio de Economía y Finanzas(MEF), 2012)



- **Calidad de vida**

El concepto de calidad de vida representa un término multidimensional de las políticas sociales que significa tener buenas condiciones de vida objetivas y un alto grado de bienestar, incluye la satisfacción colectiva de necesidades a través de políticas sociales en adición a la satisfacción individual de necesidades. (CEPAL, 2017)

- **Condiciones de vida de las familias**

Conjunto de circunstancias que determinan el estado social de las familias en la actualidad. (CEPAL, 2017)

- **Evaluación de impacto**

Este tipo de evaluación determina si un programa produce lo deseado en las personas, además que permite la estimación de estos beneficios y evaluar si son o no atribuibles a un programa. (Aedo, 2005).

- **Impacto social**

Se entiende como el hecho de analizar, monitorear los cambios que transcurren en comunidades o personas como resultado de un cambio generado no solo en agrupaciones humanas por parte de actividades que alteran los modos de vida, modos de trabajo. (Novella, 2017)

Impacto económico

Cuando se habla de un impacto económico se hablan acerca de los estudios de impacto económico sirven para medir la repercusión y los beneficios de inversiones en infraestructuras, organización de eventos. (PwC Estudios de Impacto Económico, s.f.)



- **Impacto ambiental**

Al referirnos a un impacto ambiental, debemos hablar acerca del efecto que produce la actividad humana sobre el medio ambiente. Entonces se puede definirlo como la "alteración del equilibrio que ha sido provocada directa o indirectamente por un proyecto o actividad en un área determinada". (Obregón, 2008)

- **Ingresos económicos**

Los ingresos económicos son el flujo de recursos que recibe un agente económico correspondiente a las remuneraciones por la Venta o arrendamiento de los Factores Productivos que posee. El ingreso puede ser pagado en Bienes y servicios o en Dinero. También se puede considerar ingreso todas Transferencias que reciben los agentes económicos tales como Subsidios, donaciones y otras. Por lo que viene en resumido a ser ese flujo de salarios, interés, dividendos y otros ingresos que recibe una persona o un país durante un periodo. (Samuelson, 2006)

- **Funcionalidad Urbana**

Proceso que se produce en la estructura urbana con su identidad propia, hay que analizar la actividad principal o actividades que cumple la ciudad, pero que por su magnitud o importancia se convierten en función o funcionalidad. (CEPAL, 2017)



- **Rehabilitación de carreteras**

Consiste en el proceso para reponer las características técnicas iniciales de construcción de una carretera. (Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Cusco, 2018)

- **Progreso Socio-económico**

Proceso mediante el cual los países pasan de un nivel económico y social atrasado a uno avanzado. Representando así mejores niveles ingresos mejoras en la calidad de vida para su población ya que estos mejoran día con día. Se miden en base a cambios cuantitativos y cualitativos. (Salas I Martin, 1996)

- **Vía de evitamiento**

Es una vía que se construye para evitar atravesar una urbana (Decreto Supremo N° 017-2007-MTC, Reglamento de Jerarquización Vial).

2.4. Formulación de hipótesis

2.4.1. Hipótesis General

El funcionamiento de la Vía de Evitamiento en el distrito de Urcos incide positivamente en el aspecto económico y calidad de vida de la población a la que sirve. Además, el funcionamiento de la Vía de Evitamiento genera nuevos puestos de trabajo, mejora la accesibilidad e incrementa la afluencia de turistas.



2.4.2. Hipótesis Específicas

- Las condiciones sociales y económicas han permitido un adecuado funcionamiento de la Vía de Evitamiento en el distrito de Urcos para el periodo 2016- 2017
- El funcionamiento de la Vía de Evitamiento de Urcos ha incrementado los ingresos económicos, en el distrito de Urcos en el periodo 2016-2017.
- El funcionamiento de la Vía de Evitamiento en el distrito de Urcos, han permitido mejorar la calidad de vida de la población.
- La imagen y funcionalidad urbana en el distrito de Urcos se vieron afectadas con el funcionamiento de la Vía de Evitamiento para el periodo 2016-2017.

2.5. Categorías de estudio

- Vía de Evitamiento
- Condiciones de vida de las familias
- Ingresos económicos
- Calidad de Vida
- Funcionalidad Urbana



a) Operacionalización de variables

Tabla 1

Operacionalización de variables

VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES
Condiciones de vida de las familias	Conjunto de circunstancias que determinan el estado social de las familias en la actualidad. (CEPAL, 2017)	Vienen a ser las situaciones en las que se encuentran actualmente las familias de un determinado lugar.	Social	<ul style="list-style-type: none"> - Ubicación - Clima - Demografía - Numero de Familia - Tasa de crecimiento distrital - Demanda Vehicular - Tasa de Mortalidad por accidentes de tránsito
Ingresos Económicos	Flujo de salarios, interés, dividendos y otros ingresos que recibe una persona o un país durante un periodo. (Samuelson, 2006)	Es la cantidad de dinero que pertenece a una persona.	Económica	<ul style="list-style-type: none"> - Ingresos económicos 2016 - Ingresos económicos 2017



Calidad de Vida	<p>El concepto de calidad de vida representa un término multidimensional de las políticas sociales que significa tener buenas condiciones de vida objetivas y un alto grado de bienestar, incluye la satisfacción colectiva de necesidades a través de políticas sociales en adicción a la satisfacción</p> <p>Viene a ser las buenas condiciones de vida objetivas y un alto grado de bienestar</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Vivienda - Nuevas formas de comercio - Aspecto Geométrico (Infraestructura y diseño) - Salud Incidencia de la Pobreza
	<p>Social Economica</p>	



individual de
necesidades.
(CEPAL, 2017)

Proceso
que se produce en
la estructura
urbana con su
identidad propia,
hay que analizar la
actividad principal
o actividades que
cumple la ciudad,
pero que por su
magnitud o
importancia se
convierten en
función o
funcionalidad.
(CEPAL, 2017)

**Funcionalidad
Urbana**

Imagen
Funcionalidad

- Demografía
- Demanda Vehicular
- Accesibilidad al territorio
- Calidad de la carretera
- Infraestructura vial



Vía de evitamiento del Distrito de Urcos	Es una vía que se construye para evitar atravesar una urbana (Decreto Supremo N° 017- 2007-MTC, Reglamento de Jerarquización Vial).	Es la carretera por donde transitaran distintas unidades vehiculares	Social Económica Urbana	Encuestas que se aplicaran para determinar si esta vía de Evitamiento está afectando positiva y negativamente en la población del distrito de Urcos
---	--	---	-------------------------------	---

Fuente: Elaboración Propia



CAPITULO III

MÉTODO DE INVESTIGACIÓN

3.1. Tipo de investigación

El presente trabajo de investigación es DESCRIPTIVA y CORRELACIONAL, con este tipo de investigación se busca especificar las características de diversos grupos. (Sampieri, 2014). Para nuestra investigación se busca describir los factores, así como determinar la correlación que existe entre estas s ya descritas anteriormente.

3.2. Enfoque de la investigación

La investigación tendrá un enfoque CUANTITATIVO, porque parte del estudio de métodos de recolección de datos de tipo descriptivo y de observaciones para descubrir de manera discursiva categorías conceptuales, a través del uso de programas estadísticos y econométricos que nos permitirán analizar el impacto socioeconómico de esta vía de evitamiento en los pobladores del distrito de Urcos. (Sampieri, 2016)

3.3. Diseño de la investigación

El presente trabajo de investigación tiene un diseño NO EXPERIMENTAL de tipo descriptivo, transeccional o transversal de nivel correlacional, en vista que se recolectarán los datos en un momento determinado. (Sampieri, 2016)

Su propósito es describir y analizar su relación e incidencia en un momento dado. Quiere decir, el impacto de la construcción de la vía de evitamiento en lo social y económico de los pobladores de Urcos



3.4. Alcance de la investigación

El alcance de la presente investigación es DESCRIPTIVO y CORRELACIONAL, es descriptivo porque se va a describir situaciones, eventos y hechos sobre la Vía Evitamiento de Urcos y los impactos sociales y económicos que esta puede generar en el distrito de Urcos; Ahora bien, también tiene es CORRELACIONAL porque este tipo de estudio tienen como propósito evaluar la relación que exista entre dos o más conceptos, esto es la correlación entre la independiente con la dependiente, vale decir entre la Construcción de la Vía de Evitamiento en Urcos y el Impacto Social y Económico en su población. (Sampieri, 2016)

3.5. Población y muestra de investigación

a) Población

La población está conformada por el total de pobladores mayores de 18 años, siendo 8250 personas.

b) Muestra

La determinación del tamaño de la muestra se realizó mediante la siguiente fórmula estadística.

Dónde:

$$n = \frac{N \times Z_a^2 \times p \times q}{d^2 \times (N - 1) + Z_a^2 \times p \times q}$$

$$n = \frac{8250 \times 1.96^2 \times 0.5 \times 0.5}{(0.10 \times 0.10) \times (8250 - 1) + 1.96^2 \times 0.5 \times 0.5}$$

$$n = 368$$



Tabla 2

Población y muestra de la investigación

	EN DONDE	CALCULO:
N	Población de muestra	8250
Z	Nivel de Confianza	1.96
p	Proporción de aciertos	0.5
q	Proporción de errores	0.5
e	Margen de error	0.05
n	Tamaño de la muestra	368

Fuente: Elaboración Propia

La muestra que se obtuvo para nuestra población, son 368 encuestados que viven dentro del Distrito de Urcos, a los cuales se les realizará la encuesta.

3.6. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Las técnicas e instrumentos que se utilizarán para la recolección y tratamiento de la información hacia la consecución de los objetivos del presente trabajo de investigación son los siguientes:

3.6.1. Técnicas

Las técnicas son la encuesta que se utilizará para recolectar datos.

3.6.2. Instrumentos

Los instrumentos que se utilizará son el cuestionario.



3.7. Procesamiento de datos

Para el análisis de datos, se realizará a través de tablas de frecuencia y porcentajes que nos permitirán a través de los resultados de las encuestas, determinar si existe impacto sobre los factores analizados en la investigación.



CAPITULO IV

ANÁLISIS SOCIOECONÓMICO-URBANO DEL DISTRITO DE URCOS, PROVINCIA Y DEPARTAMENTO DE CUSCO 2016-2019

4.1. Análisis ex ante de la zona de estudio: Distrito de Urcos.

Urcos es un distrito de la provincia de Quispicanchis del departamento de Cusco, es allí donde se ubica la construcción de la vía de evitamiento en mención, esta se encuentra ubicada en la parte occidental de la misma, el ámbito de estudio cuenta con una importante articulación vial por estar inmersa en los ejes Cusco – Arequipa, Cusco - Juliaca Puno Bolivia, Cusco – Madre de Dios; generándose un flujo comercial y de transporte constante que responde a la actividad social, cultural y económica principalmente que articula y dinamiza varias partes del país. (Dirección de transportes Cusco, 2014).

4.1.1. Ubicación Geográfica

Tabla 3

Datos generales del distrito de Urcos , 2017

Datos	Descripción
Provincia	Quispicanchis
Capital	Urcos
Altitud	3150 msnm
Población	10 614 personas
PBI per cápita	590.6

Fuente: INEI

Elaboración Propia



Figura 1: Mapa Del Distrito De Urcos

Fuente: Elaboración propia en base a Disponible en:
<http://webinei.inei.gob.pe:8080/SIRTOD1/inicio.html#app=db26&49c3-selectedIndex=1&93f0-selectedIndex=1>



4.2. Características Socioeconómicas y Culturales

4.2.1. Demografía

Con respecto a la población censada en el distrito se puede observar en la siguiente tabla, que se ha tenido un crecimiento negativo, con respecto a los años 1993 y 2007, en los primeros censos realizados, donde se tuvo 12 398 y 10 087 personas respectivamente, así también tenemos al del último censo donde fue de 10 614 personas para el año 2017.

Tabla 4

Población por censo del distrito de Urcos por Área Urbana y Rural

CENSO	POBLACIÓN		
	TOTAL	URBANA	RURAL
1940	11941	2096	9845
1961	10857	2733	8124
1972	11319	3074	8245
1981	8145	4458	3687
1993	12398	4854	7544
2007	10087	5766	4321
2017	10614	6969	3645

Población estimada en base a una tasa de crecimiento de 0.0146 por ciento.

Fuente: Elaboración propia en base a Disponible en: <http://webinei.inei.gob.pe:8080/SIRTOD1/inicio.html#app=db26&49c3-selectedIndex=1&93f0-selectedIndex=1>

En la siguiente tabla se puede observar de acuerdo a los dos censos (1993 y 2007), como la población del distrito ha ido disminuyendo, caso contrario ocurre con el año 2017, donde de acuerdo al censo realizado en ese año, la población para Urcos fue de 10 614 personas.



Tabla 5

Población del distrito de Urcos 1993-2020

AÑO	POBLACIÓN
1993	12398
2007	10087
2017	10614
2018	11785
2019	11984
2020	12152

* Población estimada en base a datos del Instituto Nacional de Estadística e Informática

Fuente: Elaboración propia en base a Disponible en:

<http://webinei.inei.gob.pe:8080/SIRTOD1/inicio.html#app=db26&49c3-selectedIndex=1&93f0-selectedIndex=1>

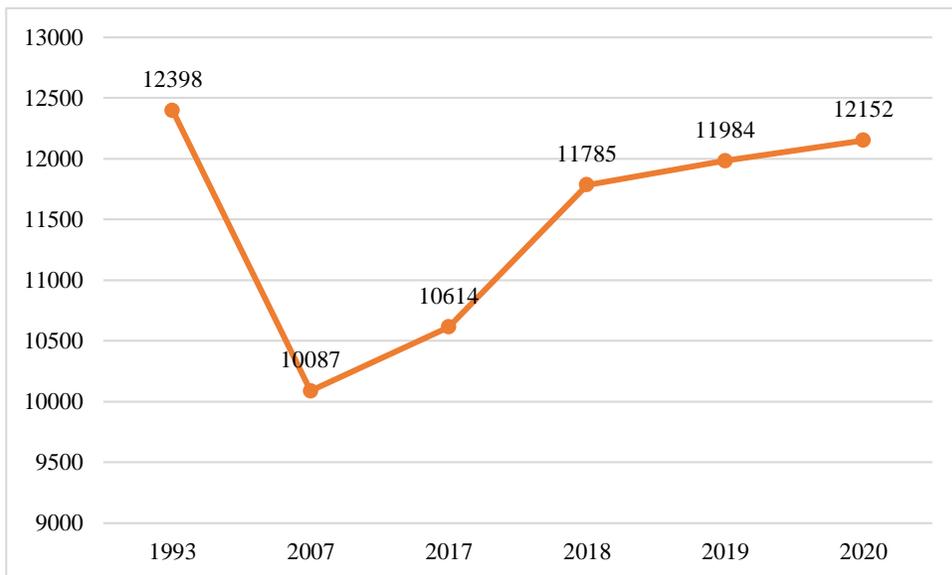


Figura 2: *Población Estimada del Distrito de Urcos, 1993-2020*

Fuente: Elaboración propia en base a Disponible en:

<http://webinei.inei.gob.pe:8080/SIRTOD1/inicio.html#app=db26&49c3-selectedIndex=1&93f0-selectedIndex=1>



En el gráfico presentado en la parte superior se observa como esta población se viene incrementando, esto debiéndose a varios factores económicos y sociales que hacen que esta población muestre una tasa de crecimiento positiva.

4.2.3. Población Económicamente Activa

Uno de los factores económicos dentro de una sociedad, viene a ser la Población Económicamente Activa (PEA), esta para el año 2017 en el Distrito de Urcos, fue de 74 por ciento para la PEA Ocupada, mientras que se tenía un 17 por ciento de un no PEA, que representa a esa población donde se encuentran los jóvenes que están estudiando, adultos mayores que ya no trabajan, esta misma información se encuentra en el gráfico mostrado en la parte inferior.

Tabla 6
Población Económicamente Activa en el Distrito de Urcos, 2017

CATEGORÍAS	FRECUENCIA	%
PEA Ocupada	7806	74%
PEADesocupada	1015	10%
No PEA	1793	17%
Total	10614	100%

Fuente: Censos Nacionales 2017: XII de Población y VII de Vivienda
Elaboración Propia

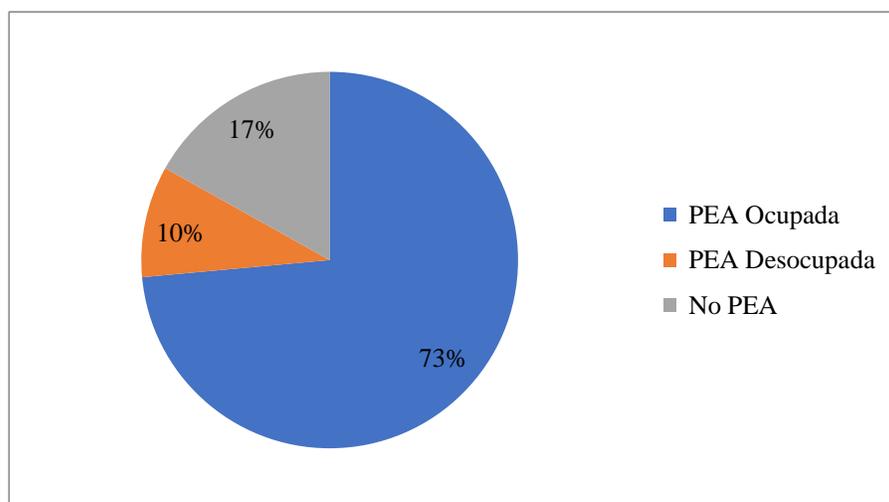


Figura 3

Población Económicamente Activa en el Distrito de Urcos

Fuente: Censos Nacionales 2017: XII de Población y VII de Vivienda

Elaboración Propia

4.2.4. Tipo de documento que posee el poblador

Para la tabla siguiente, se tiene que el 99 por ciento de la población de Urcos para el Censo del año 2017, cuenta con Documento Nacional de Identidad, mientras que el 0.10 por ciento cuenta solamente con partida de nacimiento, el 0.02 tiene carne de extranjería, por último, el 0.06 por ciento no tiene ningún documento para demostrar su identidad.

Tabla 7

Tipo de documento que posee el poblador

TIPO DE DOCUMENTO	N	%
DOCUMENTO NACIONAL DE IDENTIDAD	8250	99.82%
SOLO PARTIDA DE NACIMIENTO	8	0.10%



SOLO TIENE CARNE DE EXTRANJERIA	2	0.02%
NO TIENE DOCUMENTO ALGUNO	5	0.06%
TOTAL	8265	100%

Fuente: Censos Nacionales 2017: XII de Población y VII de Vivienda

Elaboración Propia

4.2.6. Actividad Comercial

Se puede especificar que existen distintas actividades dentro del mismo distrito, esta actividad comercial se centraliza más en el distrito, se demarca la existencia de mercados locales, circuitos comerciales y las ferias, como en muchos lugares sucede, el día domingo es un día donde el negocio se incrementa más, es aquí donde se comercian los productos de la agricultura, ganadería, prendas de vestir, alimentos transformados y otros. Se tiene a las empresas de transporte y servicio de taxi local entre centros poblados; le siguen los restaurantes y tiendas de abarrotes, hoteles, comercio ambulatorio en la plaza, peluquerías, boticas y otros talleres. Por lo que se tiene una conglomeración de actividades comerciales en el centro urbano del distrito, principalmente comercio ambulatorio, que deteriora el orden urbano, por lo que se hace necesario redistribuir e implementar espacios por medio de rutas alternas para los vehículos de paso, y así descongestionar y dar tranquilidad al centro urbano del distrito.

4.2.7. Turismo Y Cultura

Para este ítem, debemos recalcar que el distrito posee costumbres propias que se transmiten en culturas, el mismo distrito cuenta con tradiciones y costumbres que forman



parte de la vida de la población y que se han consolidado por el paso de los años hasta la actualidad.

Entre las festividades (religiosas y no religiosas que se celebran podemos mencionar:

- Qocha Raymi
- Mamacha Asunta
- Mamacha Inmaculada
- Virgen de Canincunca, etc.

Todas estas fiestas y en los días correspondientes se festejan con danzas típicas del distrito, procesiones y platos típicos como son: Puchero, Rocoto relleno, entre otros. Los habitantes en Urcos son en su mayoría católicos con gran influencia de misticismo religioso. Como principal atractivo turístico cuenta con la Laguna de Urcos, el Centro Cultural y Recreacional construido por la municipalidad, la Iglesia Santiago Apóstol y el Cristo Blanco. (Dirección de transportes Cusco, 2014)

Como parte de la cultura dentro del distrito de Urcos, debemos considerar a la lengua materna de los pobladores, por ende, de acuerdo a la figura siguiente el 59 por ciento habla quechua, mientras que el 41 por ciento de la población habla castellano, de acuerdo al Censo realizado en el 2017, en nuestro país, dentro de esta información también se puede apreciar que existe un mínimo porcentaje de personas que no escucha y no habla.

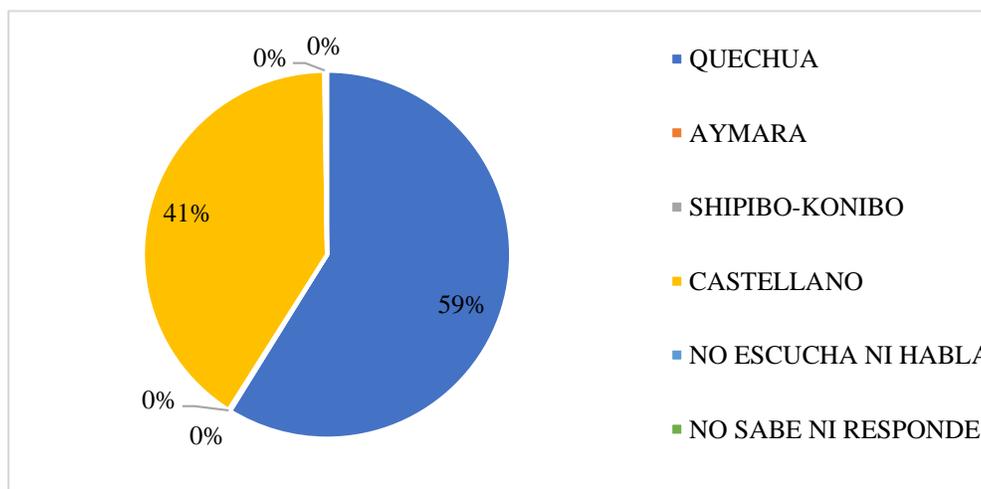


Figura 4
Lengua Materna

Fuente: Censos Nacionales 2017: XII de Población y VII de Vivienda

Elaboración Propia

4.2.8. Educación

Como primera tabla dentro de este ítem, queremos mostrar, la cantidad de población que asiste o no asiste a un colegio, por lo que de acuerdo a la figura siguiente, el 74 por ciento asiste actualmente a una institución educativa, puede ser esta de ámbito privado o público, así también, el 26 por ciento de la población no asiste a una institución educativa, de acuerdo al último censo realizado en nuestro país, haciendo ver que el sector educación en el distrito de Urcos se encuentra cubierto en más del 50 por ciento.

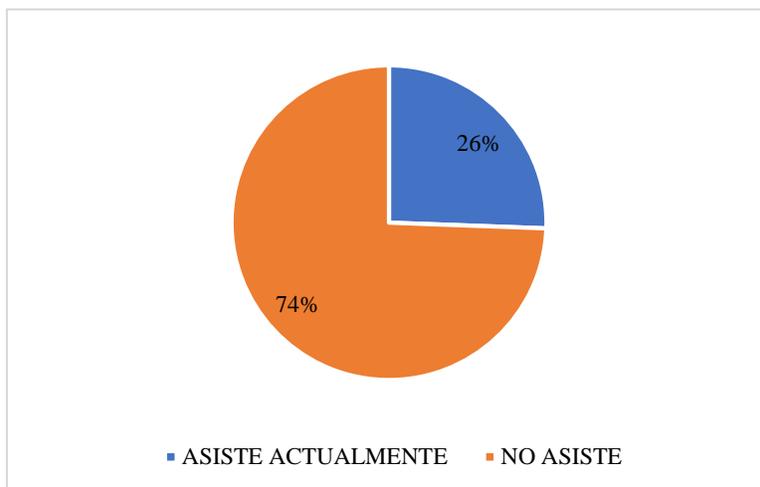


Figura 5
Asiste a alguna Institución Educativa

Fuente: Censos Nacionales 2017: XII de Población y VII de Vivienda

Elaboración Propia

Así también en la tabla siguiente, podemos observar que el 84 por ciento de la población para el año 2017, sabían leer y escribir, por otro lado, el 16 por ciento no sabe leer ni escribir, por lo que el nivel de analfabetismo es menor dentro del distrito de Urcos.

Tabla 8
Cantidad de personas que saben leer y escribir

ALFABETISMO	N	%
SABE LEER Y ESCRIBIR	8411	84%
NO SABE LEER Y ESCRIBIR	1647	16%
TOTAL	10058	100%

Fuente: Censos Nacionales 2017: XII de Población y VII de Vivienda

Elaboración Propia

En los últimos años en el distrito se ha ido mostrando un crecimiento notable en muchos servicios en lo que respecta a la educación, la institución encargada es la unidad de servicios Educativos Quispicanchis, USE Quispicanchis, integrada por el Consejo de Participación



Educativa y el Comité de coordinación Interna, entidad representativa del Ministerio de Educación en el ámbito Provincial y distrital.

Tabla 9

Cantidad de Centros Educativos, 2017

CENTROS EDUCATIVOS	Nº DE CENTROS	Nº DE AULAS	Nº DE DOCENTES	Nº DE ALUMNOS
Centros de educación inicial	31	54	44	797
Colegios primarios	18	110	112	2,001
Colegios secundarios	7	129	136	1,754
TOTAL	56	293	292	4552

Fuente: MINISTERIO DE EDUCACIÓN - Censo Escolar. Disponible en línea:

<http://escale.minedu.gob.pe/magnitudes;jsessionid=2ebf5be6dd485cf67a534d709ff6>

Con respecto a años anteriores se puede observar que con respecto a infraestructura esta ha ido creciendo, así se tiene para el año 2017, un total de 56 centros educativos distribuidos entre centros de educación inicial, primaria y secundaria, en aulas se tiene un total de 293 aulas, 3 por ciento más que el año anterior donde se tenían 278 aulas, los docentes también se han incrementado, por lo que respecta a alumnos esta cantidad a disminuido en 1. 3 por ciento, debido a que para el año 2016 se tenía 4675 alumnos, esto se debe muchas veces a la migración por parte de ellos a la ciudad, en búsqueda de nuevas oportunidades y alternativas para su mejor educación.

En la siguiente tabla se muestra que para inicial se tiene que el 61 por ciento de los niños se encuentran en la zona urbana, mientras que el 39 por ciento en zona rural, en lo que respecta al nivel primario el 57 por ciento es urbano, mientras que el 43 por ciento es rural, a



diferencia del nivel secundario, donde se tiene solamente el 25 por ciento en el sector rural, como se puede notar en la tabla siguiente:

Tabla 10

Número de Alumnos por Zona en el Distrito de Urcos, 2017

MATRICULA	TOTAL	URBANO	RURAL
INICIAL CICLO I (0-2 AÑOS) 1/	31	0%	1%
INICIAL CICLO II (3-5 AÑOS)	766	61%	39%
TOTAL INICIAL	797	58%	42%
PRIMARIA	2,001	57%	43%
SECUNDARIA	1,754	75%	25%
TOTAL BÁSICA REGULAR	4552	64%	36%

Fuente: MINISTERIO DE EDUCACIÓN - Censo Escolar. Disponible en línea:

<http://escale.minedu.gob.pe/magnitudes;jsessionid=2ebf5be6dd485cf67a534d709ff6>

4.2.9. Salud

En lo que respecta al servicio de Salud en el distrito, se tiene a los Comités Locales de Administración de Salud (CLAS) Urcos como el Centro de Salud, ambos se encargan de brindar los servicios en todo el distrito respecto a la Salud para cubrir necesidades de la población.

El programa de salud local enfatiza las funciones y metas del centro de salud, según los lineamientos de política nacional, regional y local. El sector salud, tiene que afrontar una serie de problemas para brindar un servicio adecuado, uno de los principales, es la insuficiencia de personal para cubrir todas o casi todas las actividades inherentes a la salud, otro de los problemas es la baja cobertura en los programas de salud, ya sea por la falta de



difusión, educación sanitaria o la proyección comunitaria poco frecuente. (Dirección de transportes Cusco, 2014)

Dentro de las principales causas que determinan los problemas de salud en el distrito, están el bajo nivel socioeconómico, falta de conciencia de salud, patrones culturales, tráfico vehicular intenso, entre otros, y dentro de los problemas de Salud más frecuentes que se presentan están las infecciones respiratorias y gastrointestinales, desnutrición, traumatismos, envenenamientos y alcoholismo. (Dirección de transportes Cusco, 2014)

De acuerdo a la Dirección Regional de Salud (DIRESA)- Cusco, los indicadores de salud para el distrito de Urcos, en el año 2012, fueron los siguientes:

- a) Tasa de Natalidad (TN); es de 23,30 por cada mil habitantes, indicador que bajo, lo que demuestra la asistencia técnica y la orientación en lo que es planificación familiar.
- b) Tasa de Mortalidad General (TMG); es de 3,5 por mil siendo las primeras causas de mortalidad las enfermedades respiratorias, gastroenteritis, desnutrición y traumatismos diversos. Cabe resaltar que esta cifra se vio reducida en comparación con el resultado del censo del año 2007, donde fue 10.3 por mil personas.
- c) Tasa de Mortalidad Infantil (TMI); dentro de este índice están comprendidos los niños de 0 a 1 año, siendo la tasa promedio de 4,4 por mil. Las principales causas de mortalidad infantil son: las enfermedades del sistema respiratorio, gastrointestinales, desnutrición y traumatismos diversos.



Tabla 11

Indicadores De Salud- Distrito Urcos, 2012

INDICADOR	TN * 1000	TMG * 10.07	TMI * 1000
URCOS	23,3	3,5	4,4

Fuente: Estadísticas de DIRESA-2012. Disponible en Línea:

http://www.diresacusco.gob.pe/estaditica/modulo2/indicador_02/tasa_nata_morta_dpto.htm

En la siguiente figura, se tiene el tipo de afiliación de los pobladores del Distrito de Urcos para el año 2017, de acuerdo al último censo realizado, por lo que el 65 por ciento de la población indica que pertenecen al Seguro Integral de Salud (SIS), el 15 por ciento tiene un seguro dentro de ESSALUD, mientras que el 2 por ciento pertenece al Seguro de Fuerzas Armadas, por otro lado el 17 por ciento no tiene ningún seguro, aunque este represente una cifra pequeña, sigue representando ese porcentaje de la población que dentro de la sociedad podría tener complicaciones al momento de acceder al Servicios Básico, como es la salud.

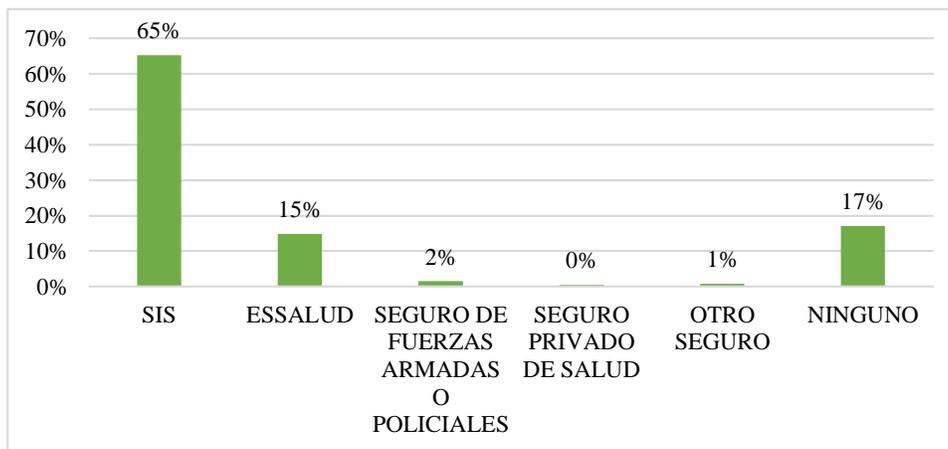


Figura 6
Afiliación a algún tipo de seguro

Fuente: Censos Nacionales 2017: XII de Población y VII de Vivienda

Elaboración Propia



4.2.10. Energía Eléctrica

La cobertura actual del servicio de energía eléctrica es casi del 90 por ciento y llega a cada vivienda a través de las redes domiciliarias y las de alumbrado público, que tienen en ambos casos tendidos aéreo, lo cual es un peligro. La mayoría de instalaciones domiciliarias en el ámbito urbano son de tipo monofásico, representando las instalaciones trifásicas aproximadamente el 5% del total, lo que significa una baja vocación industrial de la ciudad. (Dirección de transportes Cusco, 2014)

En cuanto a lo referido al alumbrado público, se aprecia que solo las vías de primer y segundo orden, así como la vía interprovincial cuentan con un servicio apropiado, mientras que en el resto de las vías y espacios públicos el servicio es deficiente en cuanto a iluminación y mantenimiento. (Dirección de transportes Cusco, 2014)

4.2.11. Comunicaciones

El principal medio con el que cuenta hoy el distrito es el teléfono que está instalado en varios hogares, así como teléfonos públicos en todo el centro urbano. Urcos cuenta con una central telefónica comunitaria que además brinda servicios de Fax. También encontramos los servicios de correo y telégrafos, y otro medio importante son las cabinas de internet que se encuentran al servicio de todos los habitantes. (Dirección de transportes Cusco, 2014)

La ciudad también cuenta con 03 estaciones radiales propias, una perteneciente a la municipalidad y los dos restantes pertenecen a dueños privados. Así mismo cuenta con una señal de televisión retransmitida por la antena que se encuentra en la parte más alta del cerro Huiracochan y cuenta con más 5 canales, brindando un eficiente servicio de retransmisión. (Dirección de transportes Cusco, 2014)



4.2.12. Vivienda

En la zona rural la infraestructura de vivienda se caracteriza por ser simple de material adobe y con techo de paja, en menor cantidad se usa calamina y teja. (Dirección de transportes Cusco, 2014)

Según el último catastro desarrollado en el distrito, en el ámbito urbano se mantiene la topología tradicional, pero que se viene perdiendo y transformando sobre todo en las nuevas construcciones que prevalece el uso de material noble y moderno. En términos porcentuales en el distrito prevalece el adobe como material constructivo con un 98% y de concreto el 2% restante. (Dirección de transportes Cusco, 2014)

Referente al techo o material de cubierta el 97% es de teja y el 3 % de calamina. El nivel predominante es de dos pisos con una altura promedio de 5 mts. Representando el 79.8%, mientras que el 19.8% equivale a las viviendas de un solo nivel y solo el 0.4% representa las viviendas de tres pisos. Cabe destacar también que la mayoría de las viviendas se encuentran en buen estado, 84,4%, mientras que el 10 % se encuentra en malas condiciones. (Dirección de transportes Cusco, 2014)

En la siguiente tabla, podemos observar que para el año 2017, de acuerdo al Censo realizado, el 97 por ciento de la población de Urcos tenía una casa independiente, mostrando así, que solamente un porcentaje menor de esta población vive en un edificio, en una quinta, o en una choza o cabaña.



Tabla 12
Tipo de Vivienda

TIPO DE VIVIENDA	N	%
CASA INDEPENDIENTE	10287	97%
DEPARTAMENTO EN EDIFICIO	11	0%
VIVIENDA EN QUINTA	83	1%
VIVIENDA EN CASA DE VECINDAD	214	2%
CHOZA O CABAÑA LOCAL NO DESTINADA PARA AMBIENTE HUMANA	9	0%
TOTAL	10614	100%

Fuente: Censos Nacionales 2017: XII de Población y VII de Vivienda

Elaboración Propia

4.2.13. Saneamiento Básico

El servicio de agua potable es irregular y no satisface efectivamente a la población. El sistema que captación y distribución es insuficiente siendo el abastecimiento de agua incompleta al día, es decir que no cubre las 24 horas. (Dirección de transportes Cusco, 2014)

El desagüe descarga las aguas servidas directamente en el río Vilcanota, a escasos metros de la población, sin ningún tratamiento, convirtiéndose en un foco infeccioso, haciéndose prioritario desarrollar un proyecto para el tratamiento de las aguas servidas y consolidación de las redes de desagüe. (Dirección de transportes Cusco, 2014)

4.3.1. FUNCIONALIDAD URBANA

4.3.1.1. Trama Urbana

El distrito a nivel global presenta un tramo muy regular, compacto y denso sin muchos espacios libres, con calles de escala peatonal, pero asfaltadas para los diversos carros que se tienen, manzanas de dimensiones regulares a excepción de las ubicadas en la



calle Cesar Vallejo a ambos lados que, que rompen con la topología por sus dimensiones y la continuidad de las calles.

En las zonas de expansión, la configuración del trazado es más bien lineal, demostrando la existencia de: limitaciones para su asentamiento y crecimiento como el río Vilcanota y las fuertes pendientes y elementos orientadores de crecimiento como la vía asfaltada de la Red Vial Nacional y el ferrocarril Cusco Arequipa, las manzanas muestran una mixtura de forma y tamaños. La parte central antigua de trazado cuadrangular está consolidada en su mayor parte, mostrando pocas áreas libres donde existen terrenos inhabitados mientras que la zona de expansión de trazado lineal está en proceso de consolidación con una configuración dispersa generando una trama abierta con una densidad de construcción baja.

4.3.1.2. El Transporte Y La Red Vial Nacional

La actividad de transporte ha generado una concentración de actividades en la plaza de armas transformándose en terminal improvisado del transporte de carga y pasajeros, además y como producto de esta actividad se ha detectado la proliferación del comercio ambulatorio y de actividades informales. Existen varias empresas de servicio de transporte de pasajeros interprovincial (Cusco Urcos), regional (Madre de Dios) y taxis que prestan servicio a los centros poblados cercanos. (Dirección de transportes Cusco, 2014)

Se encuentran también los camiones de transporte de carga y pasajeros, que llevan sus productos con destino al departamento de Madre de Dios. Todas estas empresas tienen como terminal la plaza de armas del distrito. En consecuencia, de todo lo descrito el centro urbano de la ciudad, que a la vez funciona como el paso obligado de los vehículos que



circulan por la Red Vial Nacional, se ha convertido en una estación temporal y permanente de todo tipo de vehículos, originándose de esta manera un tráfico excesivo y congestiónamiento que trae como consecuencia final la intransitabilidad de los vehículos y el riesgo constante en el que se encuentran los habitantes del distrito. (Dirección de transportes Cusco, 2014)

La Red Vial Nacional que traspasa por el distrito se vuelve intransitable en el tramo donde toma el nombre de Jirón Arica, pasando luego por la Plaza de Armas, y terminando en la Calle Kennedy y la Av. Mariano Santos. Según el estudio de tráfico el IMD por la plaza de armas sobrepasa los 2500, razón suficiente que genera congestiónamiento durante las 12 horas del día. (Dirección de transportes Cusco, 2014)

4.3.1.3. Aforo Vehicular

Respecto al tráfico vehicular se tiene que de acuerdo con el análisis realizado de este en el Perfil de la Vía de Evitamiento Urcos, se tiene que entre automóviles, camionetas pickup, camionetas rurales, microbús, ómnibus 2E, ómnibus 3E, camión 2E, camión 3E y el articulado se tiene un total de 1046 para el año 2010, y este número se fue incrementando hasta el año 2014, donde se llegó a un total de 1196 unidades vehiculares, como se observa en la siguiente tabla.

Tabla 13
Tráfico Vehicular Urcos

HORIZONTE DE EVALUACIÓN	AUTOMOVIL	CAMIONETA PICKUP	CAMIONETA RURAL	MICROBUS	OMNIBUS 2E	OMNIBUS 3E	CAMION 2E	CAMION 3E +	ARTICULADO	TOTAL
2010	129	187	60	150	74	41	233	67	105	1046
2011	136	190	61	152	76	42	244	70	110	1081
2012	144	193	62	154	78	43	255	73	115	1117
2013	152	196	63	156	80	44	267	76	120	1154
2014	161	199	64	160	82	45	279	80	126	1196

Fuente: Estudio de tráfico-Conteo vehicular/ Dirección de Transportes Cusco



CAPITULO V

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS

5.1. Resultados de las encuestas

Los datos obtenidos del análisis cuantitativo de las s, luego de haber realizado las encuestas en el distrito de Urcos, realizándose en la población seleccionada aleatoriamente, esta consta de 24 preguntas, aplicado a una muestra de 368 personas seleccionadas aleatoriamente dentro de la población del distrito de Urcos, la encuesta está organizada de la siguiente manera: datos generales, independiente y las s independientes, donde usando las medidas de tendencia central, moda, el porcentaje (%), se construyeron las siguientes tablas y gráficos las que se mostraran a continuación, donde se tienen los resultados obtenidos de las s ya mencionadas.

5.1.1. Datos Generales

En la encuesta realizada se puede observar, que para los datos generales donde se considerara edad, sexo, actividad que realiza y estado civil de los encuestados, se inicia esta parte con la edad, de donde se obtuvo que el 8 por ciento de los encuestados tienen de 20 a 30 años, el 46 por ciento, es de 31 a 40 años de edad, mientras que el 40 por ciento esta representado por las personas de 41 a 50 años , por último, el 5 por ciento era de 51 a 60 años de edad como se puede notar en la siguiente tabla y gráfico respectivo:



Tabla 14

Edad de los Encuestados

EDAD	FRECUENCIA	PORCENTAJE
De 20 a 30 años	30	8%
De 31 a 40 años	172	46%
De 41 a 50 años	148	40%
De 51 a 60 años	18	5%
Total	368	100%

Fuente: encuestas realizadas en el Distrito De Urcos

Elaboración propia

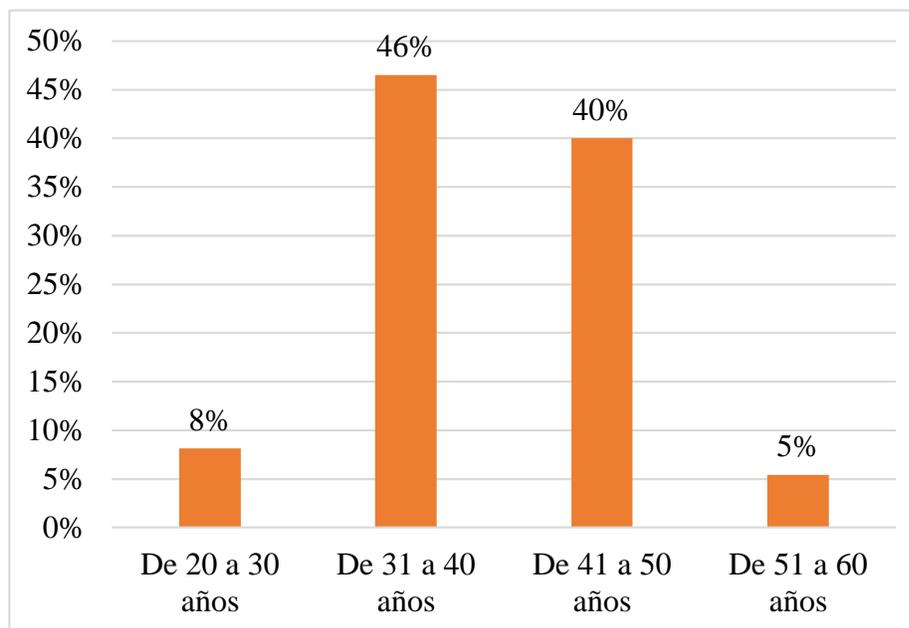


Figura 7: Edad de los Encuestados

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia

En la siguiente tabla, se puede observar que el 42 por ciento de los encuestados es del sexo masculino, mientras que el 58 por ciento de ellos, son mujeres, como se observa en la siguiente tabla:

Tabla 15

Sexo de los Encuestados

SEXO	FRECUENCIA	PORCENTAJE
MASCULINO	155	42%
FEMENINO	215	58%
TOTAL	368	100%

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia

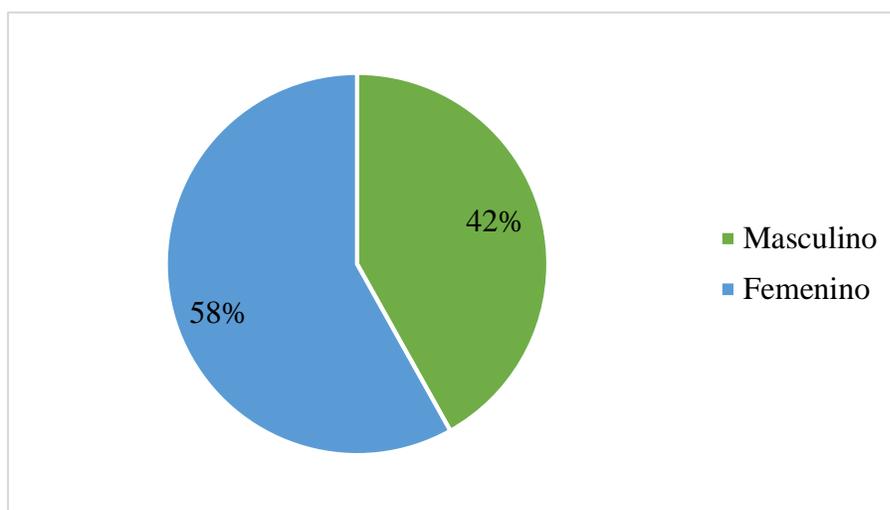


Figura 8: Sexo de los Encuestados

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia



Interpretación

Para la pregunta, dentro de datos generales, de la actividad que realizan los encuestados, como se observa en el siguiente gráfico, el 16 por ciento de los encuestados indicó que la actividad principal que realiza es la agricultura, el 22 por ciento es manifestó ser independiente, en este grupo se encuentran los profesionales de distintas carreras, una gran mayoría está dentro del grupo del sector comercio, siendo el 47 por ciento, por último se tiene al del sector transporte que representa el 14 por ciento del total, como se observa en la tabla:

Tabla 16

Actividad a la que se Dedic

ACTIVIDAD QUE REALIZA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
AGRICULTURA	59	16%
INDEPENDIENTE	82	22%
COMERCIO	174	47%
TRANSPORTES	50	14%
OTRO	3	1%
TOTAL	368	100%

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia

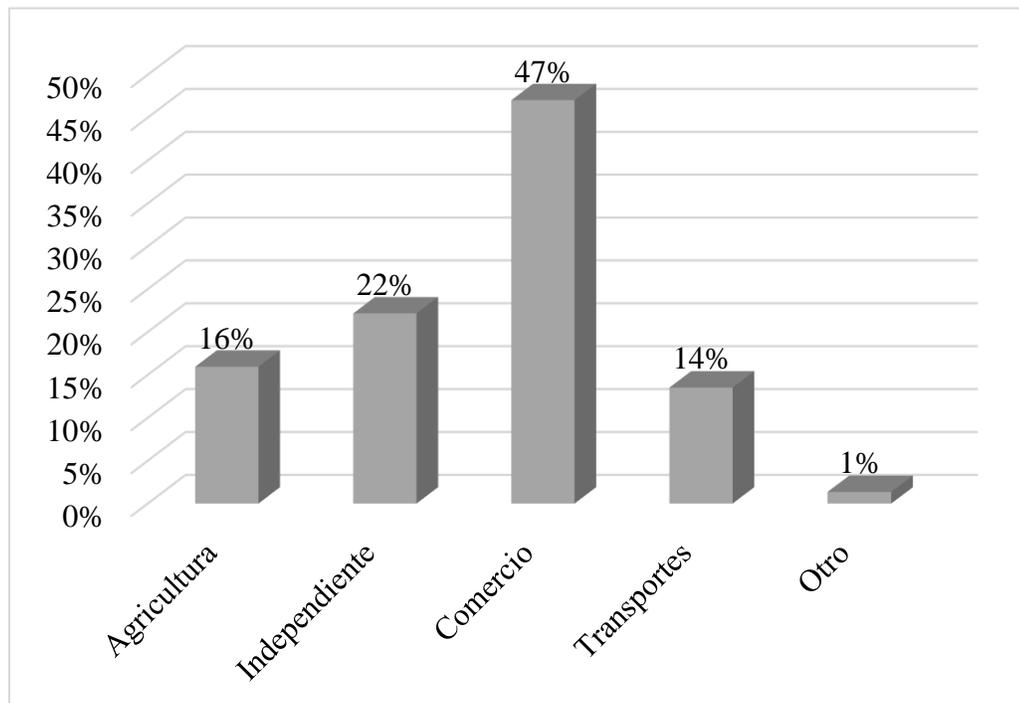


Figura 9: Actividad A La Que Se Dedic

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia

La siguiente tabla se refiere al estado civil de los encuestados, el 41 por ciento de los encuestados indicaron ser casados, mientras que el 34 por ciento manifestó ser convivientes, de este grupo de encuestados el 19 por ciento son solteros, como se muestra en la siguiente tabla:



Tabla 17

Estados Civil De Los Encuestados

ESTADO CIVIL	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SOLTERA	70	19%
CONVIVIENTE	127	34%
CASADO	153	41%
DIVORCIADO(A)/ VIUDA	18	5%
TOTAL	368	100%

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia

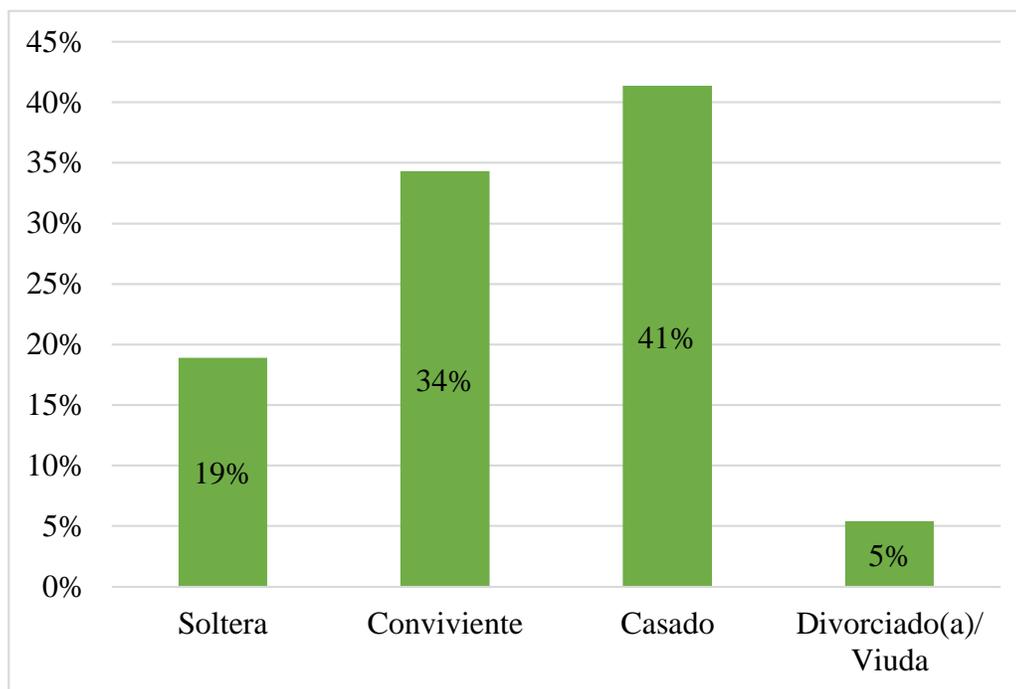


Figura 10: Estado Civil de los Encuestados

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia



5.1.2. Vía de Evitamiento

5.1.2.1. Percepción de la Vía de Evitamiento

Los encuestados manifestaron ante esta pregunta, que su percepción es muy buena en un 15 por ciento acerca de la construcción de esta vía de evitamiento, en un 53 por ciento, indicaron que tienen una percepción regular acerca de esta construcción, de ese total solo el 16 por ciento, indicó que no les parece buena esta construcción, como se muestra en la tabla y gráfico respectivamente.

Tabla18

Percepción de la vía de Evitamiento

PERCEPCIÓN ACERCA DE LA VÍA DE EVITAMIENTO	FRECUENCIA	PORCENTAJE
MUY BUENA	55	15%
BUENA	60	16%
REGULAR	195	53%
MALA	58	16%
TOTAL	368	100%

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia

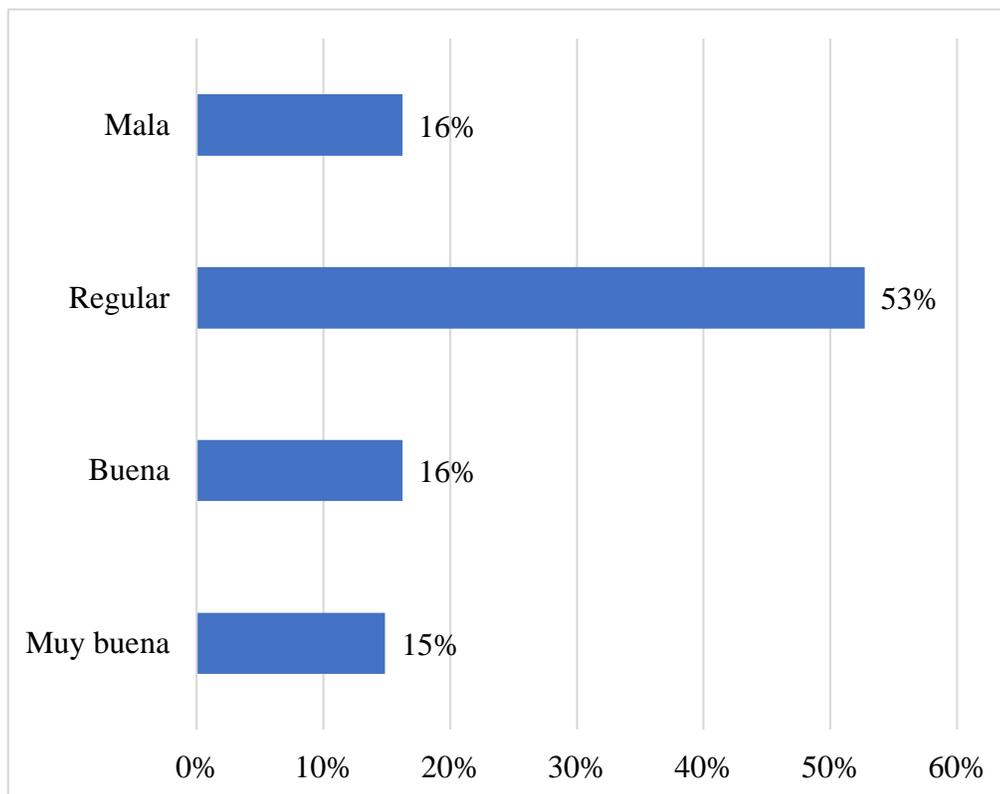


Figura 11: Percepción de la Vía de Evitamiento

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia

5.1.2.2. Funcionamiento de la Vía de Evitamiento

De acuerdo a las encuestas realizadas se observa, que la percepción de los encuestados, luego del funcionamiento de la vía de evitamiento, fue muy beneficioso en un 30 por ciento, existe un 29 por ciento que indican que fue poco beneficioso, mientras el grupo más optimista es el del 15 por ciento que le parece completamente beneficioso este proyecto y desde su funcionamiento ha visto solamente cosas positivas en su distrito, por último el 20 por ciento de estos encuestados menciona que fue nada beneficioso este



funcionamiento de la vía de evitamiento debido a que existen otras necesidades que se pudieron cubrir pero las autoridades están optando por estas construcciones, estas respuestas se pueden evidenciar en la siguiente tabla y gráfico respectivo:

Tabla 19

Funcionamiento de la vía de Evitamiento

FUNCIONAMIENTO DE LA VÍA DE EVITAMIENTO	FRECUENCIA	PORCENTAJE
NADA BENEFICIOSO	75	20%
POCO BENEFICIOSO	107	29%
MUY BENEFICIOSO	134	36%
COMPLETAMENTE BENEFICIOSO	52	15%
TOTAL	368	100%

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia

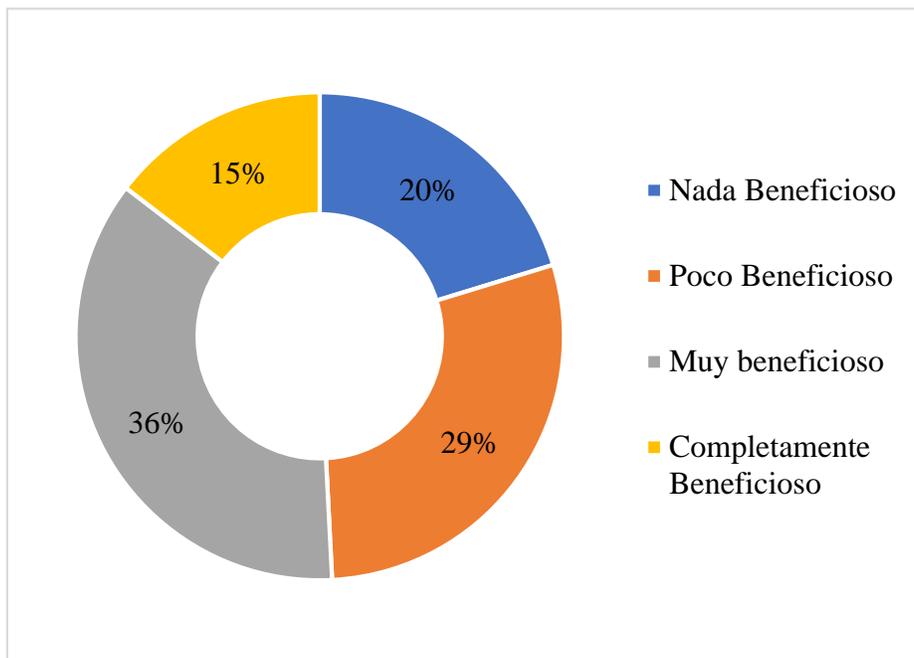


Figura 12: Funcionamiento de la vía de Evitamiento

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia

5.1.2.3. Sector más beneficiado luego del funcionamiento de la Vía de Evitamiento

De acuerdo a los resultados obtenidos, se puede determinar que de los encuestados el 28 por ciento de ellos dijeron que el sector más beneficiado luego de la construcción de la vía de evitamiento es el de sector transportes, el sector comercio junto con transportes representa el 24 por ciento, mientras que otros sectores representan el 26 por ciento, cabe resaltar que al encuestar a los comerciantes que se encuentran en las casetas de la vía de evitamiento, ellos mencionaron que el sector comercio se ha ido incrementado más, por lo que en nuestros resultados como se puede observar en la tabla el sector comercio representa el 17 por ciento.



Tabla 20

Sector más Beneficiado

SECTOR BENEFICIADO	MÁS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SECTOR COMERCIO		64	17%
SECTOR AGRICULTURA		19	5%
SECTOR TRANSPORTES		102	28%
OTROS SECTORES		95	26%
SECTOR COMERCIO Y SECTOR TRANSPORTES		88	24%
TOTAL		368	100%

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia

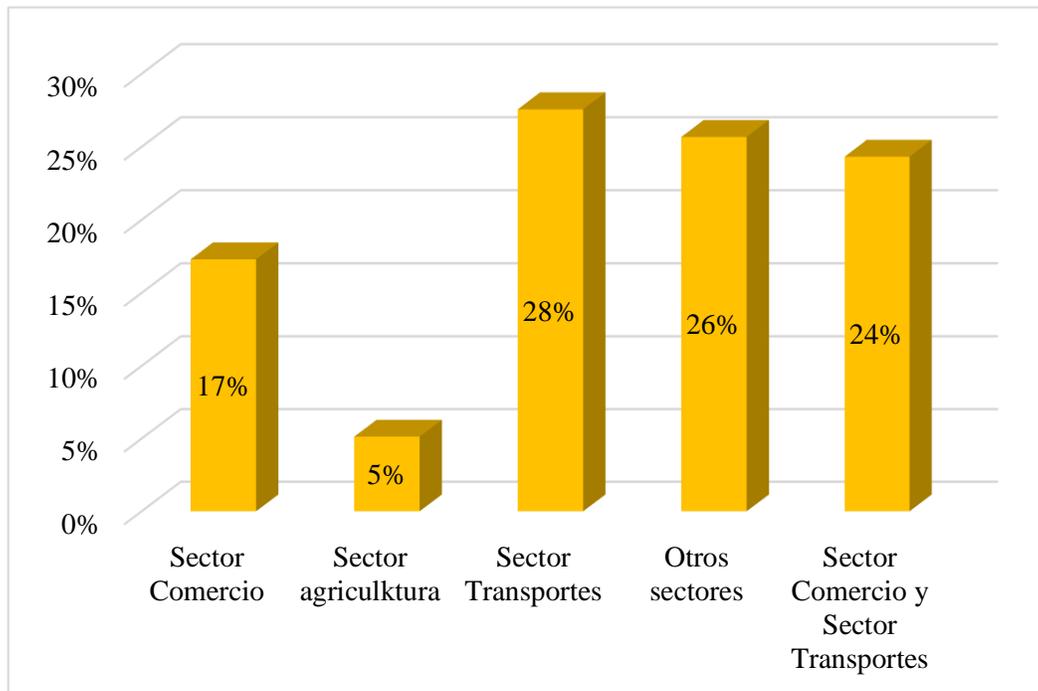


Figura 13: Sector más Beneficiado

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia

5.1.2.4. Frecuencia de uso de la Vía de Evitamiento

Ante la pregunta, si los encuestados utilizan frecuentemente esta vía de evitamiento, el 70 por ciento, indicó que no usa la vía de evitamiento, mientras que el 30 por ciento si la utiliza, se puede sustentar esta respuesta en que los habitantes del distrito de Urcos, no sienten muchas veces el beneficio de la construcción de esta vía de evitamiento, ya que muchos de ellos transitan dentro del distrito, considerándose entonces que esta vía de evitamiento será más utilizada por los autos, ómnibus que pasan por ahí. Como se puede observar en la tabla y gráfico que se muestran a continuación:

Tabla 21

Frecuencia De Uso De La Vía De Evitamiento

FRECUENCIA DE USO	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	112	30%
NO	256	70%
TOTAL	368	100%

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia

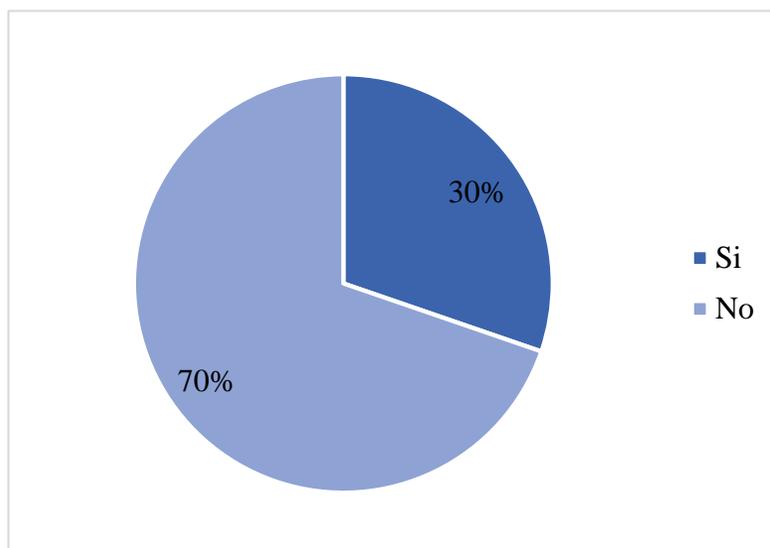


Figura 14: Frecuencia De Uso De La Vía De Evitamiento

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia



5.2.2.5. Frecuencia de uso de la población de la Vía de Evitamiento

Para esta pregunta, que se encuentra directamente relacionado con la pregunta anterior, donde si los mismo habitantes, no utilizan esta vía de evitamiento no tendrá una frecuencia de uso, por lo que el 37 por ciento de los encuestados, indicaron que casi nunca utilizan esta vía de evitamiento, mientras que el 33 por ciento mencionó que es con poca frecuencia que se utiliza esta vía de evitamiento, solo el 29 por ciento que está representado por algunos pobladores y comerciantes mencionaron que si usan esta vía de evitamiento con mucha frecuencia, como se nota en la siguiente tabla:

Tabla 22

Frecuencia De Uso De La Vía De Evitamiento

FRECUENCIA DE USO	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Con mucha frecuencia	106	29%
Poca frecuencia	121	33%
Casi nunca	138	37%
Nunca	3	1%
Total	368	100%

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia

En el siguiente gráfico, se puede notar que con un 33 por ciento los encuestados, indicaron que con poca frecuencia utilizan esta vía de evitamiento, como se puede notar en el siguiente gráfico.

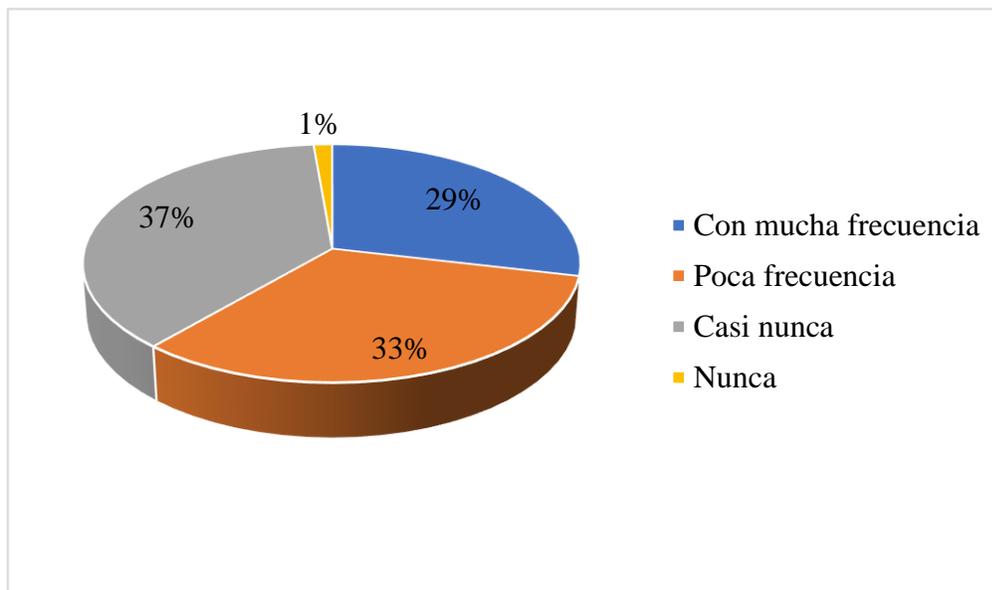


Figura 15: Frecuencia De Uso De La Vía De Evitamiento

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia

5.1.3. Condiciones de Vida de las Familias

5.1.3.1. Número de Miembros una familia

Para esta pregunta, que involucra el número de miembros de una familia, dentro de la muestra seleccionada, se encontró que el 53 por ciento de los encuestados, tienen en su familia de 2 a 4 miembros, mientras que el 43 por ciento indicó que su familia tiene de 5 a 7 miembros, por último, el 4 por ciento de los encuestados, dijeron que su familia está conformada por 8 a más miembros, como se observa a continuación:



Tabla 23

Número De Miembros De Una Familia

MIEMBROS DE LA FAMILIA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
De 2 a 4 miembros	196	53%
De 5 a 7 miembros	158	43%
De 8 a más miembros	14	4%
Total	368	100%

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia

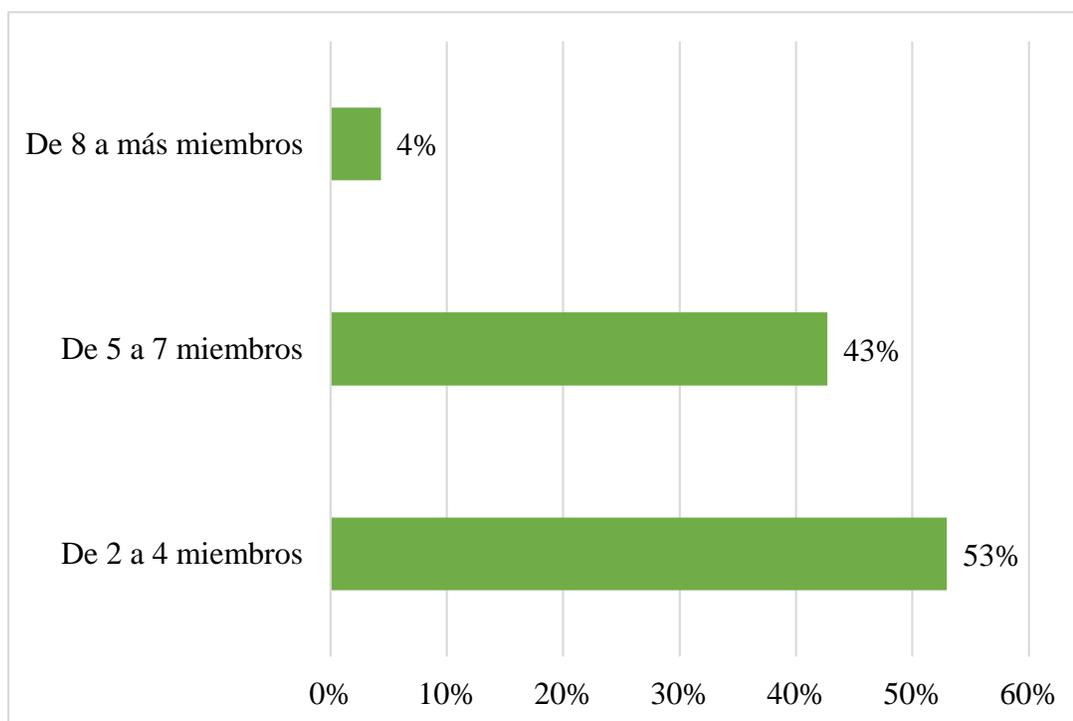


Figura 16: Número De Miembros De Una Familia

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia



5.2.3.2. Servicios Básicos actuales

Con respecto a los servicios básicos con los que se cuenta en el distrito de Urcos, identificamos que el 54 por ciento de los encuestados tiene los servicios básicos (red de agua, red de desagüe, electricidad, teléfono), mientras que el 43 por ciento, cuenta con red de agua, desagüe y electricidad, dando a entender que las condiciones de vida dentro del distrito son buenas, a excepción de un 1 por ciento que dijo solo tener red de desagüe, y otro 3 por ciento que no tiene ningún servicio, como se puede notar a continuación:

Tabla 24

Servicios Básicos

SERVICIOS BÁSICOS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
RED DE DESAGÜE	5	1%
RED DE AGUA, RED DE DESAGÜE, ELECTRICIDAD, TELÉFONO.	196	53%
RED DE AGUA, RED DE DESAGÜE, ELECTRICIDAD	159	43%
NO TIENE NINGÚN SERVICIO	8	3%
TOTAL	368	100%

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia

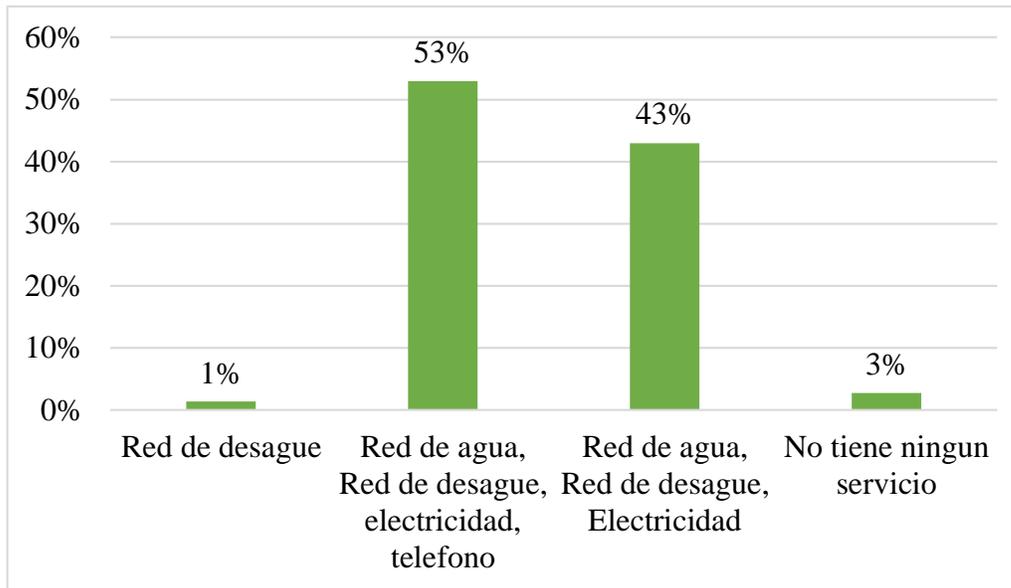


Figura 17: Servicios Básicos

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia

5.1.3.3. Transporte Usado para ir a otros lugares

Ante esta pregunta, los encuestados, mencionaron que el transporte que más utilizan para su transporte fuera del distrito de Urcos, es el carro pequeño, representado por el 50 por ciento, este muchas veces de uso particular, el 47 por ciento utiliza ómnibus, y el 3 por ciento se moviliza a pie, estos datos se pueden notar en la siguiente tabla y gráfico correspondiente.



Tabla 25

Transporte Usado Para Ir A Otros Lugares

TRANSPORTE USADO	FRECUENCIA	PORCENTAJE
CARRO PEQUEÑO	186	50%
ÓMNIBUS	174	47%
A PIE	8	3%
TOTAL	368	100%

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos
Elaboración Propia

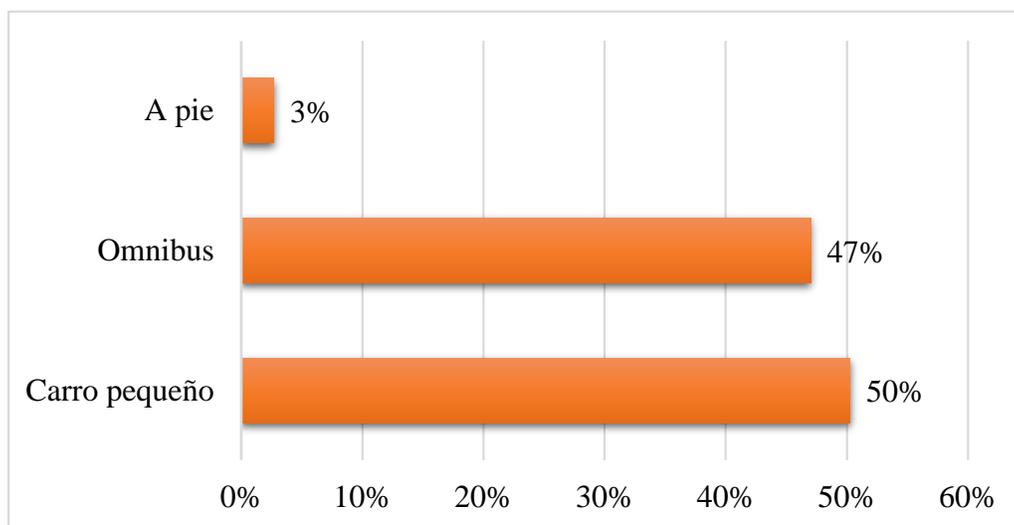


Figura 18: Transporte Usado Para Ir A Otros Lugares

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos
Elaboración Propia



5.1.3.4. Calidad de los servicios de transporte en la actualidad

Tabla 26

Calidad De Los Servicios De Transporte En La Actualidad

CALIDAD DE LOS SERVICIOS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
MUY BUENA	35	9%
BUENA	73	20%
REGULAR	252	68%
MALA	8	3%
TOTAL	368	100%

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia

La calidad de los servicios de transporte en la actualidad en el distrito de Urcos, de acuerdo a los encuestados, es regular en un 68 por ciento, y 20 por ciento indicó que es buena, debido a que vienen apareciendo nuevos autos y ómnibus que ya no generan contaminación, un 3 por ciento indicó que la calidad de estos servicios es mala, esta información se puede identificar en la tabla que se encuentra en la parte superior y el siguiente gráfico.

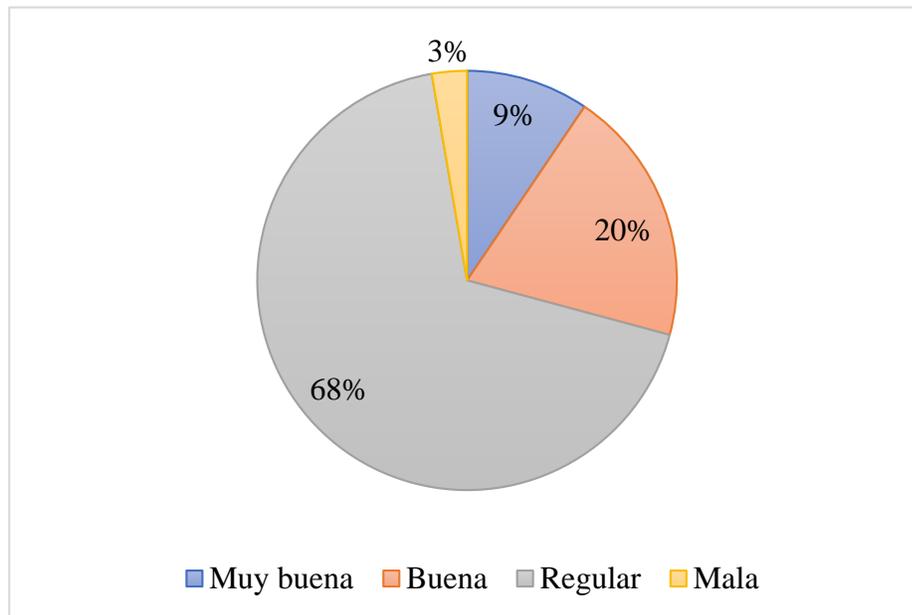


Figura 19: Calidad De Los Servicios De Transporte En La Actualidad

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia

5.1.4. Ingresos Económicos

5.1.4.1. Ingresos antes del Funcionamiento de la Vía de Evitamiento

Para la siguiente , denominada ingresos económicos, se hace como un estudio ex ante de cuanto eran los ingresos que tenían antes de la construcción de la vía de evitamiento, el 63 por ciento menciona que recibe ingresos de 1001 a 2000 soles, el 12 por ciento indicó de 2001 a 3000 soles, lo que nos puede llevar a inducir que la población de este distrito viene teniendo ingresos regulares y superiores al salario mínimo vital.

Tabla 27

Ingresos Antes del Funcionamiento De La Vía De Evitamiento

INGRESOS ANTES DE LA VÍA DE EVITAMIENTO	FRECUENCIA	PORCENTAJE
DE 500 A 1000 SOLES	85	23%
DE 1001 A 2000 SOLES	234	63%
DE 2001 A 3000 SOLES	46	12%
DE 3001 A MÁS SOLES	3	1%
TOTAL	368	100%

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos
Elaboración Propia

Con respecto se tiene que el 23 por ciento recibe ingresos de 500 a 1000 soles, y solo un 1 por ciento de 3001 a más soles, siendo este grupo el con más ingresos, como se puede observar en el gráfico respectivo.

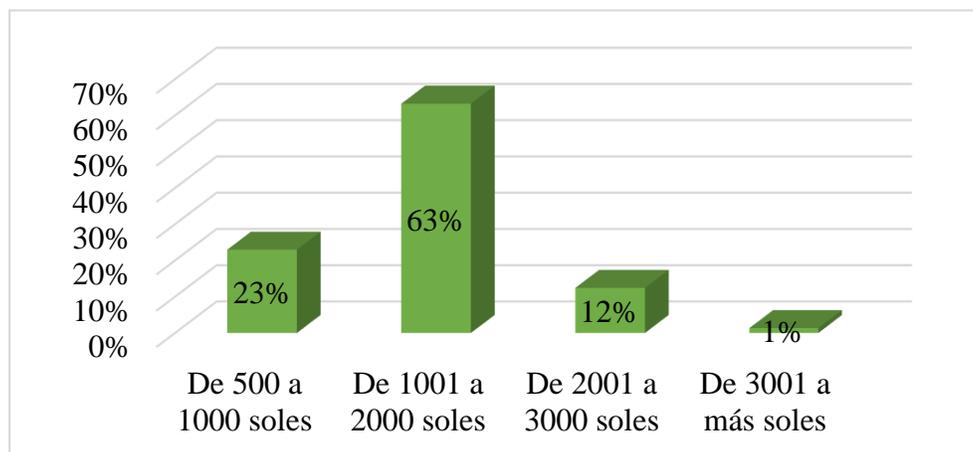


Figura 20: Ingresos Antes Del Funcionamiento De La Vía De Evitamiento

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos
Elaboración Propia



5.1.4.2. Funcionamiento de la vía de Evitamiento y los Ingresos Económicos

Con respecto a esta pregunta, se tiene que el hecho de que exista esta construcción, no ha hecho de que exista una relación directa para que los ingresos de los pobladores del distrito de Urcos se incrementen, por lo que el 84 por ciento de los encuestados dijo que no se incrementaron sus ingresos y solo el 16 por ciento indicó que sus ingresos tuvieron un incremento notable, esto sustentado en que la mayoría de estos encuestados se encuentran en la zona por donde ahora se encuentra la vía de evitamiento y no por la plaza, que era donde pasaba inicialmente, como podemos notar a continuación:

Tabla 28

Funcionamiento De La Vía De Evitamiento Y Los Ingresos Económicos

FUNCIONAMIENTO DE LA VÍA DE EVITAMIENTO	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	59	16%
NO	309	84%
TOTAL	368	100%

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia

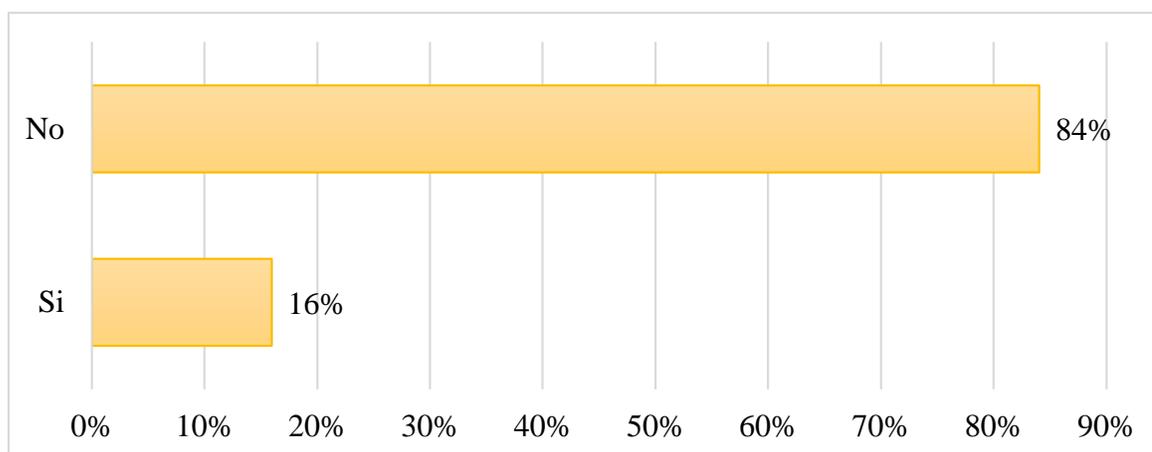


Figura 21: Funcionamiento De La Vía De Evitamiento Y Los Ingresos Económicos

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia

5.1.4.3. Porcentaje de Incremento de los Ingresos Económicos

Tabla 29

Incremento De Ingresos Económicos (%)

PORCENTAJE DE INGRESOS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
DISMINUYERON	60	16%
NO AUMENTARON	260	70%
MENOS DEL 25 POR CIENTO	30	8%
DE 26 A 50 POR CIENTO	10	3%
DE 51 A 75 POR CIENTO	8	3%
TOTAL	368	100%

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia

Con respecto a la evaluación que hacen los mismos pobladores para calcular si sus ingresos se incrementaron luego del funcionamiento de la vía de evitamiento, se puede

distinguir que el 70 por ciento de ellos, indicaron que sus ingresos no aumentaron, un 16 por ciento indica que incluso disminuyeron ya que ellos tenían negocios en la plaza de armas por donde antes pasaban los autos y buses, y ahora esta cantidad de buses disminuyó, existe aún el porcentaje de 3 por ciento que indica que hubo un incremento de 26 a 51 por ciento, como lo podemos notar gráficamente a continuación:

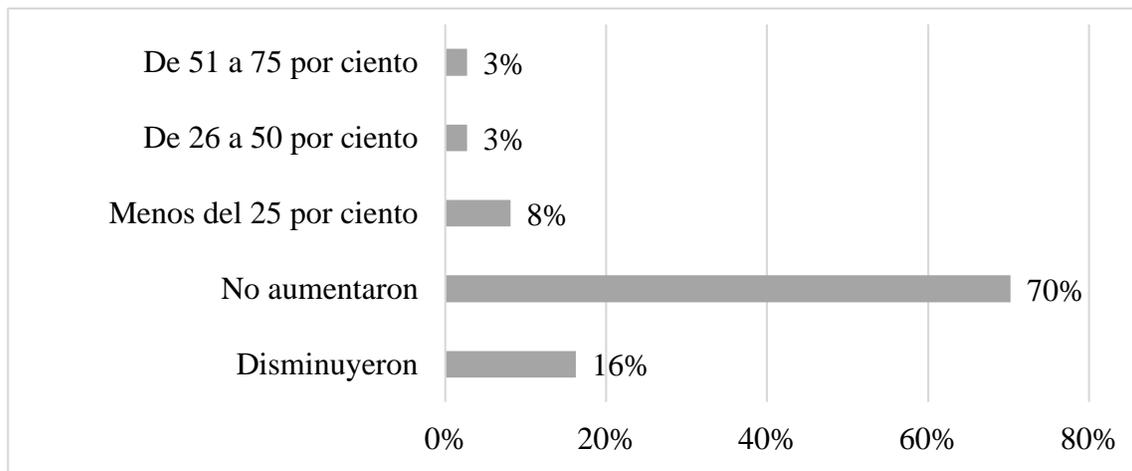


Figura 22: Incremento De Ingresos Económicos(%)

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia

5.1.4.4. Nivel de ingresos Actuales

Por último, para esta pregunta, se tiene que el nivel de ingresos actuales para los pobladores del distrito de Urcos, es de 1001 a 2000 soles representado por un 64 por ciento, concordando con la anterior pregunta, donde indican que no existió un aumento en los salarios, como se puede observar en la siguiente tabla y gráfico respectivo.



Tabla 30

Nivel De Ingresos Actuales

INGRESOS ACTUALES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
DE 500 A 1000 SOLES	105	28%
DE 1001 A 2000 SOLES	236	64%
DE 2001 A 3000 SOLES	27	8%
TOTAL	368	100%

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia

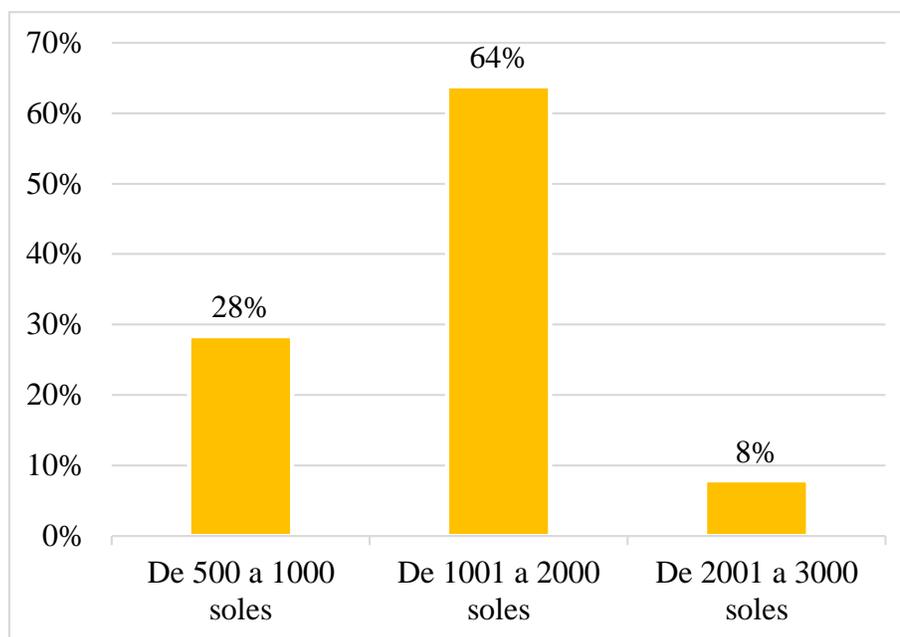


Figura 23: Nivel De Ingresos Actual

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia

5.1.5. Calidad de Vida

5.1.5.1. Tiempo de traslado de su vivienda

Tabla 31

Tiempo De Traslado De Su Vivienda

TIEMPO DE TRASLADO	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	105	28%
NO	263	72%
TOTAL	368	100%

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia

Para la calidad de vida, donde la pregunta, involucra si el tiempo de traslado de su vivienda disminuyó luego del funcionamiento de esta vía, los encuestados respondieron negativamente en un 72 por ciento, mientras que el 28 por ciento indicó que, si disminuyó este tiempo de traslado, como se puede observar en el gráfico siguiente:

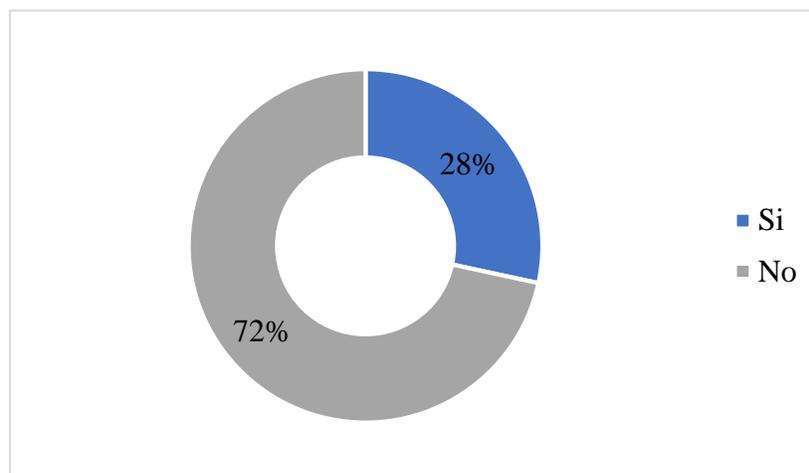


Figura 24: Tiempo De Traslado De Su Vivienda

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia



5.1.5.2. Aumento del comercio desde el Funcionamiento de la Vía de

Evitamiento

Tabla 32

Aumento De Comercio

AUMENTO DE COMERCIO	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	150	41%
NO	218	59%
TOTAL	368	100%

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia

Para esta pregunta, se tiene que los encuestados respondieron a la pregunta de que, si aumento el comercio después del funcionamiento de la vía de evitamiento, el 59 por ciento respondió que no aumento, esto debido a que sus negocios se encontraban en la misma plaza de armas, existe el 41 por ciento que traslado su negocio al nuevo terminal, considerando que el comercio si mostró un aumento, como se puede observar a continuación:

5.1.5.3. Existen nuevas formas de comercio

Tabla 33

Existen Nuevas Formas De Comercio

NUEVAS FORMAS DE COMERCIO	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	166	45%
NO	202	55%
TOTAL	368	100%

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia

Con respecto a si se dieron nuevas formas de comercio, los encuestados respondieron que no se dieron nuevas formas de comercio (55 por ciento), mientras que el 45 por ciento explicó que si se generó esta nueva forma de comercio, como veremos a continuación:

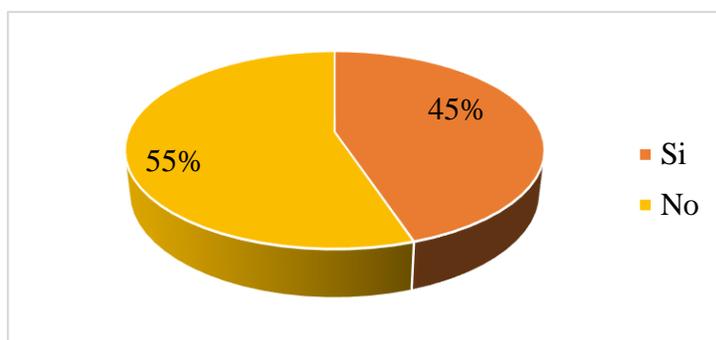


Figura 25: Existen Formas De Comercio

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia

5.1.5.4. Accesibilidad a los servicios de Salud

Tabla 34

Accesibilidad A Los Servicios De Salud

SERVICIOS DE SALUD	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI MEJORÓ	42	11%
NO MEJORÓ	84	23%
EMPEORÓ	39	11%
SE MANTIENE IGUAL	203	55%
TOTAL	368	100%

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia



Para la accesibilidad a los servicios de salud, el 55 por ciento de los encuestados dijeron que se mantiene igual, el 11 por ciento dijo que se empeoro, mientras existe un 23 por ciento que menciona que no mejoro en lo absoluto luego del funcionamiento de la vía de evitamiento, en el gráfico que aparece en la parte superior se puede observar que un 11 por ciento también menciona que si mejoro esta accesibilidad a los servicios de educación.

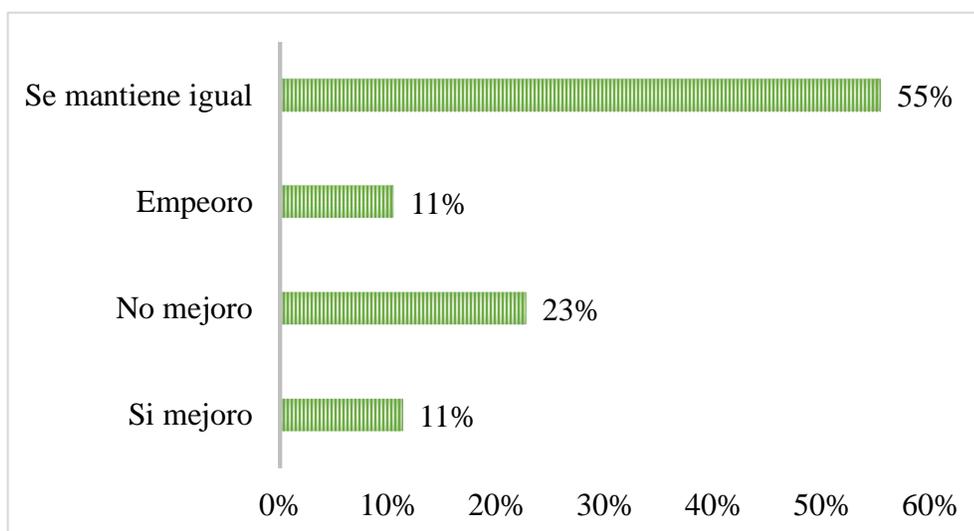


Figura 26: Accesibilidad A Los Servicios De Salud

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia



5.1.5.5. Mejoras en la Accesibilidad a los servicios de Salud

Tabla 35

Mejoras En El Servicio De Salud

SERVICIOS DE SALUD	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI MEJORO	10	3%
NO MEJORO	67	18%
EMPEORO	62	17%
SE MANTIENE IGUAL	229	62%
TOTAL	368	100%

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos
Elaboración Propia

Con respecto a si se presentaron mejoras en el servicio de salud en el distrito de Urcos, el 62 por ciento de los encuestados, mencionó que se mantienen igual estos servicios, mientras que el 17 por ciento asegura que estos servicios empeoraron a diferencia de antes del funcionamiento de la vía de evitamiento, estos datos se pueden registrar en la tabla mostrada en la parte superior, así como en el gráfico siguiente:

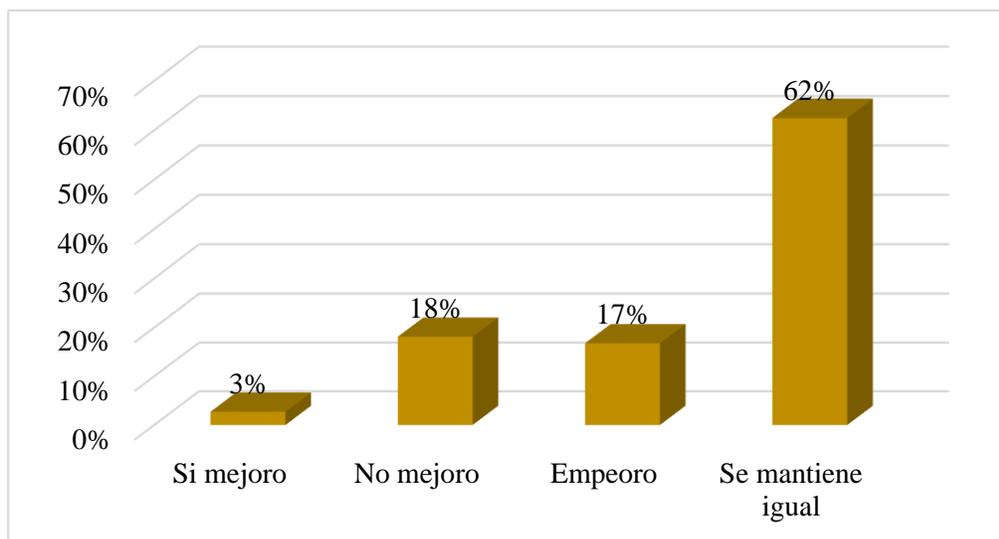


Figura 27: Mejoras En El Servicio De Salud

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos
Elaboración Propia



5.1.5.6. Accesibilidad a los servicios de Salud

Tabla 36

Accesibilidad A La Educación

SERVICIO DE EDUCACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI MEJORO	25	7%
NO MEJORO	63	17%
EMPEORO	82	22%
SE MANTIENE IGUAL	198	54%
TOTAL	368	100%

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia

Al referirnos a la accesibilidad a la educación se tiene que el 54 por ciento de los encuestados, dijo que estos servicios se mantienen igual, que el funcionamiento de esta vía de evitamiento no contribuyeron para nada en este desarrollo, por otro lado el 22 por ciento indicó que estos empeoraron, debido a que se están cubriendo otras necesidades y no las principales, como veremos a continuación en la siguiente gráfica:

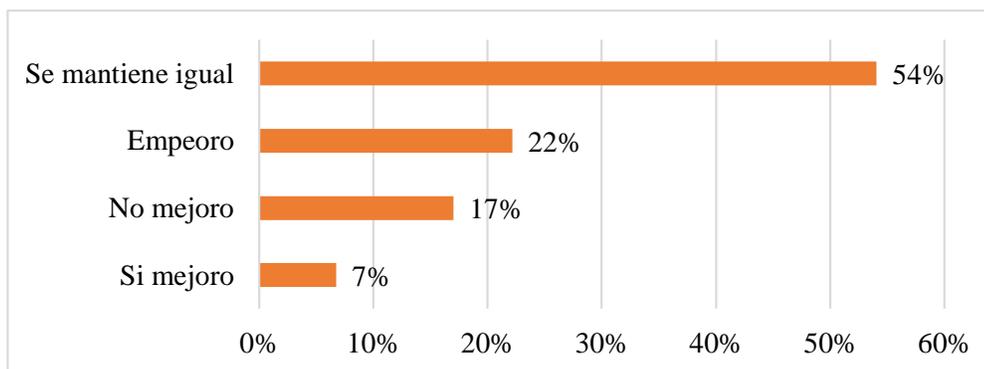


Figura 28: Accesibilidad A La Educación

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia



5.1.5.7. Calidad de los Servicios Básicos luego del funcionamiento de la Vía de Evitamiento

Ante esta pregunta de cómo los encuestados evalúan los servicios básicos, refiriéndonos al servicio de agua, luz, teléfono y desagüe, después del funcionamiento de la vía de evitamiento, el 62 por ciento de los encuestados dijeron que son regulares, mientras que el 23 por ciento menciona que si mejoraron debido a que con mucho de los ingresos que se tiene se pudo acceder a ellos, por último existe el 15 por ciento que indica que esta calidad es mala y que siguen siendo necesidades que la municipalidad no viene solucionando, estos datos quedan registrado en la siguiente tabla y gráfico respectivo:

Tabla 37

Calidad De Los Servicios Básicos

CALIDAD DE SERVICIOS BÁSICOS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
BUENA	85	23%
REGULAR	231	62%
MALA	52	15%
TOTAL	368	100%

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia

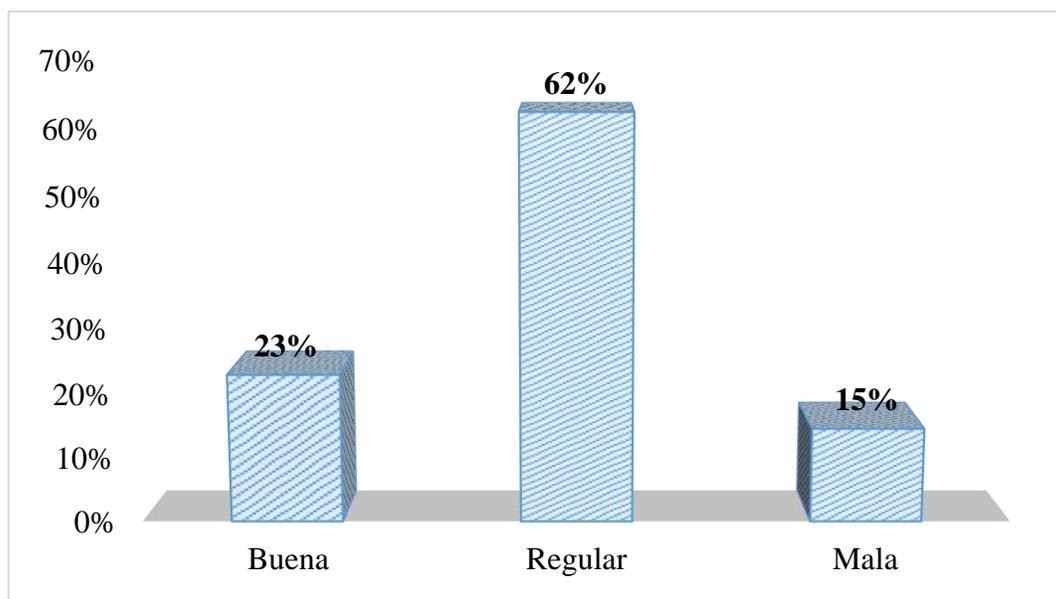


Figura 29: Calidad De Los Servicios Básicos

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos
Elaboración Propia

5.1.6. Independiente: Funcionalidad Urbana

5.1.6.1. Estado Actual De La Vía De Evitamiento

Tabla 38

Estado Actual De La Vía De Evitamiento

ESTADO ACTUAL	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Muy buena	50	14%
Buena	117	32%
Regular	166	45%
Mala	35	10%
Total	368	100%

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos
Elaboración Propia

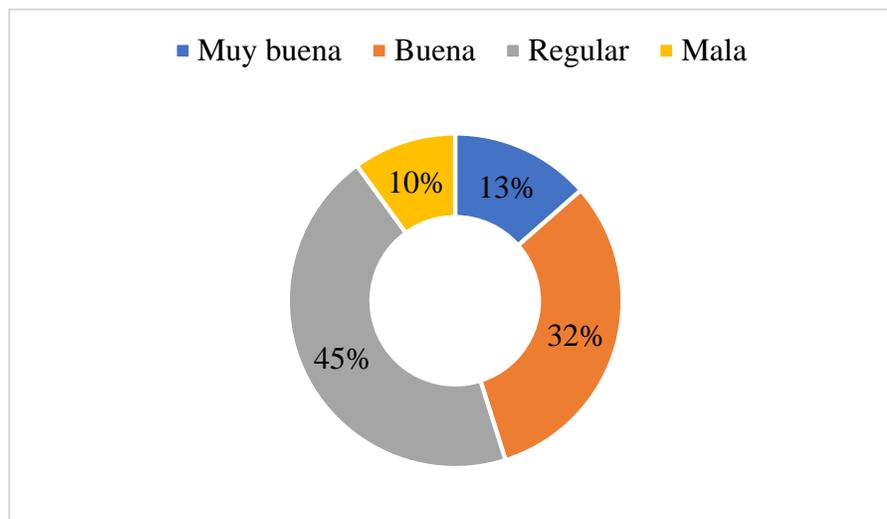


Figura 30: Estado Actual De La Vía De Evitamiento

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia

En este gráfico se analizar la funcionalidad urbana, esta que permitirá determinar cómo se está estructurando la vía de evitamiento, a lo que los encuestados, calificaron que al pasar ya estos 3 años luego de la construcción de esta vía de evitamiento, se encuentra en un estado muy bueno (13 por ciento), el 32 por ciento explico que es buena, mientras que el 45 por ciento menciona que se encuentra en un estado regular, como se observa en el gráfico presentado en la parte superior.

5.1.6.2. Señalización En La Vía De Evitamiento

Tabla 39

Señalización En La Vía De Evitamiento

SEÑALIZACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	76	21%
NO	292	79%



TOTAL	368	100%
-------	-----	------

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia

Con respecto a la señalización de la vía de evitamiento, es una de las deficiencias que los encuestados encontraron, debido a que el 79 por ciento de ellos respondió que no existe señalización en la vía de evitamiento, mientras que el 21 por ciento dijo que si, como veremos a continuación:

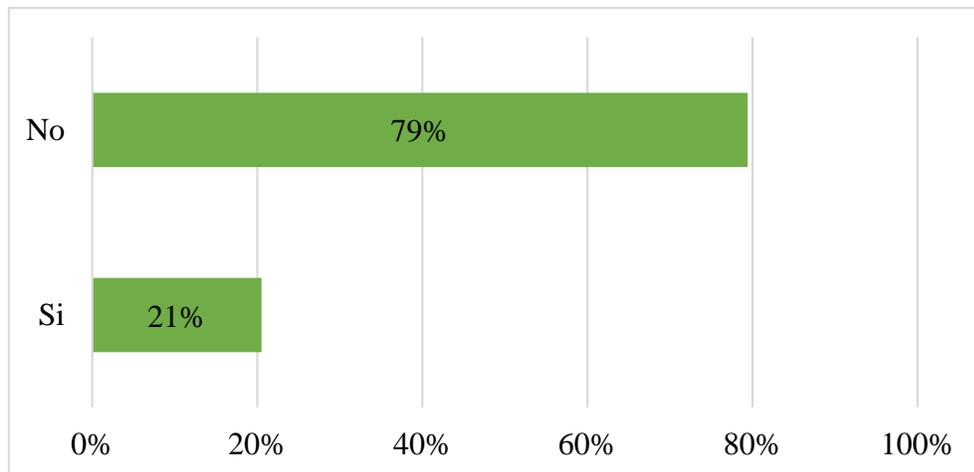


Figura 31: Señalización En La Vía De Evitamiento

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia

5.1.6.3. Existencia de Suficientes Barreras de Contención De La Vía De

Evitamiento

Tabla 40

Barreras De Contención

BARRERAS DE CONTENCIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	126	34%
NO	242	66%
TOTAL	368	100%

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia

Para esta última pregunta observó que tampoco existe barreras de contención, las que permitirán evitar accidentes de tránsito a raíz de la cantidad de autos y ómnibus que pasan a través de esta vía de evitamiento, el 66 por ciento de los encuestados mencionó que no existen están barreras de contención, como se observa continuación:

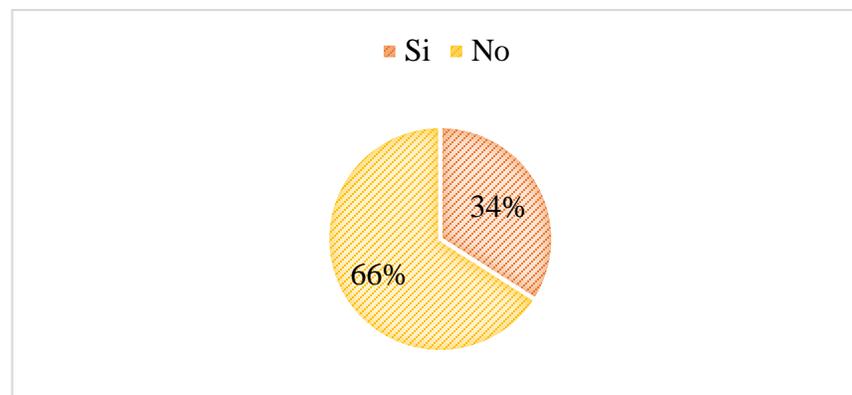


Figura 32: Barreras De Contención

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia



5.1.6.3. Circulación de Vehículos luego del Funcionamiento de la Vía de

Evitamiento

Ante esta pregunta, de si se redujo la circulación de vehículos luego del funcionamiento de la Vía de Evitamiento, el 61 por ciento de los encuestados respondió que no se redujo esta circulación, ya que los autos, camiones y camionetas siguen circulando en horas de la noche y cuando la policía no los logra ver, caso contrario existe un 39 por ciento que considera que está circulación de vehículo si se redujo, no en su totalidad pero si existe un notable descenso, como se puede observar en la tabla siguiente y gráfico respectivamente:

Tabla 41

Circulación de Vehículos

CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	145	39%
NO	223	61%
TOTAL	368	100%

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos



DIMENSIONES	INDICADORES
<i>Vía de evitamiento</i>	Ubicación
	Clima
	Demografía
	<i>Condiciones de vida de las familias</i>
	Número de familia
	Tasa de crecimiento distrital
	Demanda vehicular
<i>Vía de evitamiento</i>	Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito
	<i>Ingresos económicos</i>
	Ingresos económicos 2016
<i>Vía de evitamiento</i>	Ingresos económicos 2017
	Ingresos económicos 2018
	Vivienda
	<i>Calidad de vida</i>
<i>Vía de evitamiento</i>	Nuevas formas de comercio
	Salud
	Incidencia de la pobreza
	<i>Funcionalidad urbana</i>
<i>Vía de evitamiento</i>	Aspecto geométrico (Infraestructura y diseño)
	Demanda vehicular
	Accesibilidad al territorio
<i>Vía de evitamiento</i>	Calidad de la carretera

Elaboración Propia

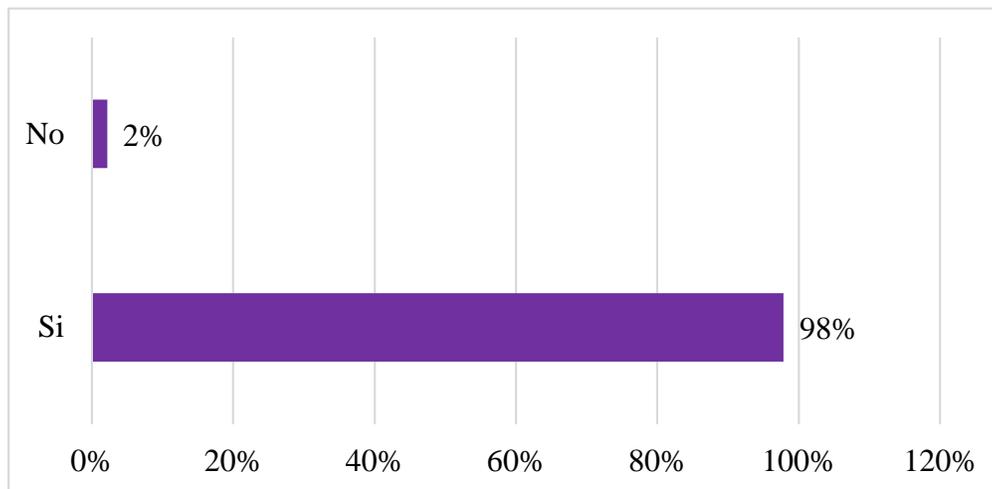


Figura 33: Circulación de Vehículos

Fuente: Encuestas Realizadas En El Distrito De Urcos

Elaboración Propia

5.2. Análisis de Regresión Multinomial Logística

Para este análisis debemos mencionar a la regresión logística multinomial como aquella utilizada en modelos de tipo nominal con más de dos categorías (politómica) y es una extensión multivariante de la regresión logística binaria clásica. (Pando, 2004)

El uso de modelos de regresión logística multinomial, ya implementados en paquetes estadístico como SPSS, debido a la mejor interpretación de los resultados que proporciona. (Pando, 2004)

De acuerdo a Cordoba (2008), donde se considera a una aleatoria dependiente Y categórica nominal politómica con soporte $(Y)=\{1,2,3\}$ y con probabilidades $p_1=p(Y=1)$, $p_2=p(Y=2)$ y $p_3=p(Y=3)=1-p_1-p_2$. Supongamos que queremos analizar el efecto que ejercen dos variables explicativas continuas X_1, X_2 sobre las probabilidades p_1 y p_2 que caracterizan a la Y . Podemos redefinir a la Y mediante un vector (Y_1, Y_2) construido de la siguiente forma:



$$(Y_1, Y_2) = \begin{cases} (1, 0), & \text{si } Y = 1 \\ (0, 1), & \text{si } Y = 2 \\ (0, 0), & \text{si } Y = 3 \end{cases}$$

Las variables Y_1 e Y_2 tienen una distribución de Bernoulli con $E(Y_1)=p_1$ y $E(Y_2)=p_2$, al igual que la dependiente en una regresión logística binaria clásica. Obviamente estas dos variables no son independientes ya que $Cov(Y_1, Y_2)=-p_1p_2$.

Formulamos el modelo multivariante definido por las siguientes ecuaciones:

$$p_1(X_1, X_2) = p_1 = E(Y_1) = \frac{\exp(Z_1)}{1 + \exp(Z_1) + \exp(Z_2)}$$
$$p_2(X_1, X_2) = p_2 = E(Y_2) = \frac{\exp(Z_2)}{1 + \exp(Z_1) + \exp(Z_2)}$$

donde $Z_1 = \beta_{01} + \beta_{11} \cdot X_1 + \beta_{21} \cdot X_2$ y $Z_2 = \beta_{02} + \beta_{12} \cdot X_1 + \beta_{22} \cdot X_2$, siendo β_{01} , β_{11} , β_{21} , β_{02} , β_{12} , β_{22} , parámetros que deseamos estimar. (Pando, 2004)

5.2.1. Análisis del Modelo de Regresión Multinomial Logística

Dentro de este análisis se considera cuales son Condiciones de vida de las familias, Ingresos Económicos, Calidad de Vida y la Funcionalidad Urbana. Para esto se hizo el análisis de la totalidad de los datos, con el objetivo de identificar quienes repercutían más desde el funcionamiento de la vía de evitamiento en el distrito de Urcos. Para lo que luego de insertar los datos en el programa estadístico SPSS, y realizar el análisis de regresión multinomial. De acuerdo a los análisis observados, se determina que estas variables si tienen un



impacto en el funcionamiento de la vía de evitamiento, la última y más importante prueba que se debe analizar en este análisis multinomial, es este de contrastes de la razón de verosimilitud, donde se detalla cada ítem y cuál sería el valor de cada parámetro, por lo que se observa que las condiciones de vida, ingresos económicos y funcionalidad urbana si explican a la Vía de evitamiento, debido a que su nivel de significancia es menor a 0.05,. Caso contrario se observa para el caso de calidad de vida, la cual presenta un nivel de significancia mayor a 0.05, esta no contribuye al modelo. (Daza, 2016)

Tabla 42

Contrastes de la razón de verosimilitud

EFECTO	CRITERIO DE AJUSTE DEL MODELO -2 LOG VEROSIMILITUD DEL MODELO REDUCIDO	CONTRASTES DE LA RAZÓN DE VEROSIMILITUD		
		CHI-CUADRADO	GL	SIG.
INTERSECCIÓN	1,933E2	,000	0	.
CONDICIONES DE VIDA	227,577	34,322	6	,000
INGRESOS ECONÓMICOS	2,153E2	22,085	6	,001
CALIDAD DE VIDA	1,973E2	4,043	3	,257
FUNCIONALIDAD URBANA	2,318E2	38,564	3	,000

Fuente: Resultados obtenidos en el programa SPSS, para determinar el impacto socioeconómico-urbano del funcionamiento de la vía de evitamiento en el distrito de Urcos.



Tabla 43

Resumen del procesamiento de los casos

	ALTERNATIVAS	N	PORCENTAJE
VÍA DE EVITAMIENTO	Nada Beneficioso	119	32.3%
	Poco Beneficioso	87	23.6%
	Muy beneficioso	147	39.9%
	Completamente Beneficioso	15	4.1%
CONDICIONES DE VIDA	Buena	45	12.2%
	Regular	316	85.9%
	Mala	7	1.9%
INGRESOS ECONÓMICOS	De 500 a 1000 soles	85	23.1%
	De 1001 a 2000 soles	245	66.6%
	De 2001 a 3000 soles	38	10.3%
CALIDAD DE VIDA	Si mejoro	76	20.7%
	No mejoro	292	79.3%
FUNCIONALIDAD URBANA	Si	159	43.2%
	No	209	56.8%

Fuente: Resultados obtenidos en el programa SPSS, para determinar el impacto socioeconómico-urbano del funcionamiento de la vía de evitamiento en el distrito de Urcos.

Interpretación

En la tabla mostrada en la parte superior, se observa el resumen del procesamiento de los casos observados, donde se realiza ya el análisis ex post de este análisis de impacto de la vía de evitamiento, donde como se da el resumen de las encuestas realizadas en el distrito de Urcos, para conocer si el funcionamiento de la Vía de Evitamiento, ha tenido algún impacto en los factores presentados.



En la siguiente tabla mostramos los resultados obtenidos del análisis realizado en el SPSS, de la prueba de la razón de verosimilitud, que viene a ser una muestra de una aleatoria, caracterizada por unos parámetros, y dada una muestra poblacional, se consideran estimadores Máximo-Verosímiles de los parámetros de una población determinada, aquellos valores de los parámetros que generarían con mayor probabilidad la muestra observada. Es decir, los estimadores Máximo-Verosímiles son aquellos valores para los cuales la función de densidad conjunta (o función de verosimilitud) alcanza un máximo. (Medina, 2003).

Tabla 44

Información de Ajuste del Modelo

MODELO	CRITERIO DE AJUSTE DEL MODELO	CONTRASTES DE LA RAZÓN DE VEROSIMILITUD		
	-2 LOG VEROSIMILITUD	CHI-CUADRADO	GL	SIG.
Sólo la intersección	308.414			
Final	193.255	115.159	18	.000

Fuente: Resultados obtenidos en el programa SPSS, para determinar el impacto socioeconómico-urbano del funcionamiento de la vía de evitamiento en el distrito de Urcos.

En la tabla anterior el modelo tiene una significancia menor a 0.05 lo que lleva a determinar que, con respecto a la información de ajuste del modelo, las condiciones de vida, los ingresos económicos, calidad de vida y funcionalidad urbana, son factores que si se entienden dentro del modelo.



5.2.2. Bondad de Ajuste

La tabla de bondad de ajuste, presenta dos estadísticos con distribuciones chi-cuadrado, que determinan si las s se ajustan al modelo, además de identificar si existe similitud entre los datos esperado y los datos reales. Se utilizará al coeficiente de correlación de Pearson, que se definen como la diferencia entre el valor observado de la respuesta y el estimado, dividido por la estimación de la desviación típica, ya que la esperanza es nula. (Medina, 2003)

En la tabla siguiente se observa que se tiene un nivel de significancia menor a 0.05, por lo que se puede decir que las s se ajustan y contribuyen al modelo.

Tabla 45

Bondad de Ajuste

	CHI- CUADRADO	GL	SIG.
Pearson	163.692	39	.000
Desviación	129.457	39	.000

Fuente: Resultados obtenidos en el programa SPSS, para determinar el impacto socioeconómico-urbano del funcionamiento de la vía de evitamiento en el distrito de Urcos.

5.3. Análisis ex post del funcionamiento de la vía de evitamiento

Debemos considerar un análisis ex post para este luego de la ejecución de la obra, debido a que existen factores que mejoraron.

Para empezar, con respecto a la vía de evitamiento, y de acuerdo al siguiente gráfico se tiene que el 40 por ciento de los encuestados aseguraron que este funcionamiento fue muy

beneficioso, debido a que se solucionaron problemas de tránsito así como de funcionalidad urbana, porque se estaba afectando lugares como la plaza de armas que se estaba convirtiendo en terminal.

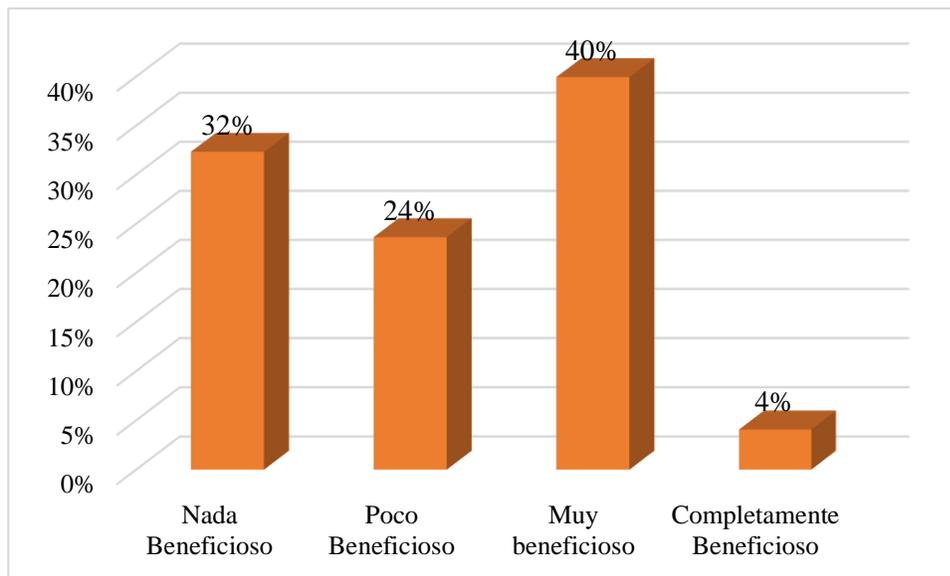


Figura 34
Percepción del funcionamiento de la vía de evitamiento

Fuente: Resultados obtenidos en el programa SPSS, para determinar el impacto socioeconómico-urbano del funcionamiento de la vía de evitamiento en el distrito de Urcos.

Elaboración Propia

5.3.1 Condiciones de vida luego del funcionamiento de la vía de evitamiento

Con respecto a los *factores sociales*, se tiene a las condiciones de vida y calidad de vida, donde se destaca que el 86 por ciento de los encuestados dijeron que se tiene una condición de vida regular, como consecuencia de que sus servicios básicos y calidad de los servicios de transportes siguen siendo regulares, a pesar del funcionamiento de esta vía de evitamiento, de igual forma el funcionamiento de esta vía no tuvo un impacto positivo en

la calidad de vida, ya que esta no mejoró, así lo asegura el 79 por ciento de los encuestados.

Asi también se puede observar en los gráficos respectivos:

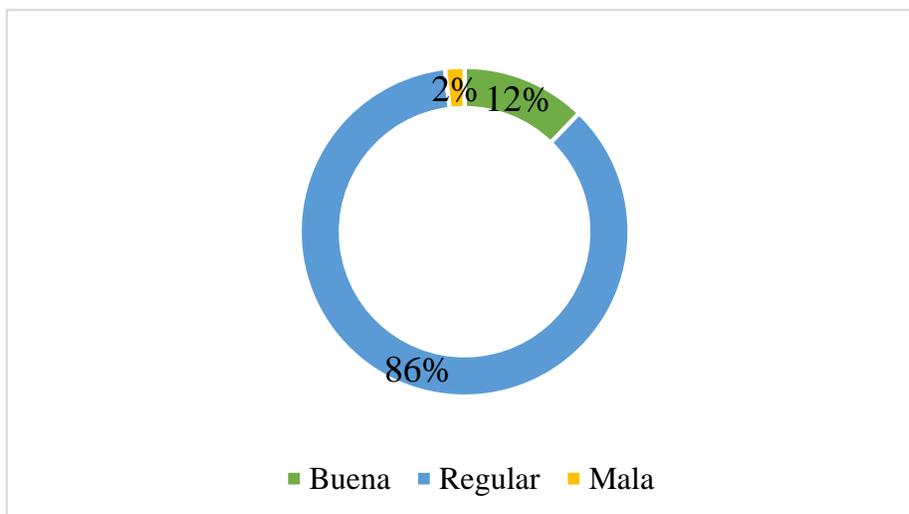


Figura 35: Condiciones de Vida luego del funcionamiento de la vía

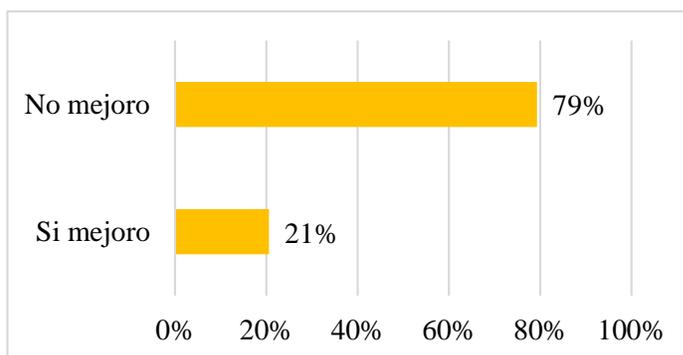
Fuente: Resultados obtenidos en el programa SPSS, para determinar el impacto socioeconómico-urbano del funcionamiento de la vía de evitamiento en el distrito de Urcos.

Elaboración Propia

5.3.1 Calidad de vida luego del funcionamiento de la vía de evitamiento

Con respecto a la calidad de vida se tiene que el 79 por ciento de la población indico que no existe una mejora de esta calidad de vida, mientras que el 21 por ciento indica que, si existe una mejora, debido a que su percepción tuvo una mejora con respecto a su acceso a

los



servicios básicos.



Figura 36: Calidad de Vida luego del funcionamiento de la vía

Fuente: Resultados obtenidos en el programa SPSS, para determinar el impacto socioeconómico urbano del funcionamiento de la vía de evitamiento en el distrito de Urcos.

Elaboración Propia

5.3.2 Ingresos económicos luego del funcionamiento de la vía de evitamiento

Para el lado de los *factores económicos*, el indicador preponderante fueron los ingresos y si estos se han incrementado o no, se observa que la población antes del funcionamiento de la vía tenía un ingreso regular de 1001 a 2000 soles, y de la misma forma luego de este funcionamiento se sigue teniendo (67 por ciento de los encuestados afirman esta preposición), por lo que su impacto es bueno, ya que no redujo ingresos a los pobladores del distrito de Urcos.

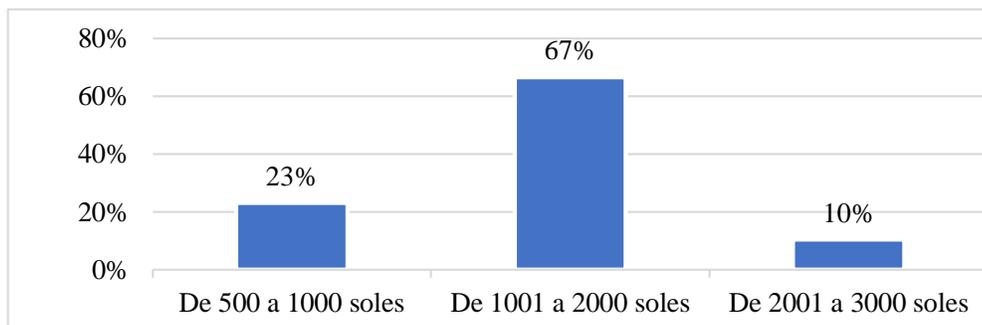


Figura 37: Ingresos Económicos

Fuente: Resultados obtenidos en el programa SPSS, para determinar el impacto socioeconómico-urbano del funcionamiento de la vía de evitamiento en el distrito de Urcos.

Elaboración Propia

5.3.3 Funcionalidad urbana luego del funcionamiento de la vía de evitamiento

Por último se tiene a la funcionalidad urbana esta se refiere más a si la vía de evitamiento cuenta con suficiente señalización, así como barreras de señalización y su circulación en la plaza que afectaba la funcionalidad y el uso que se le estaba dando a esta, a lo que la población respondió en un 57 por ciento que no existe los suficientes indicadores de funcionalidad, debido a que la Municipalidad debe seguir implementando más mejoras, existe un 43 por ciento significativo que afirma que luego del funcionamiento de la vía se dio una adecuada funcionalidad urbana, como se muestra en el gráfico siguiente:

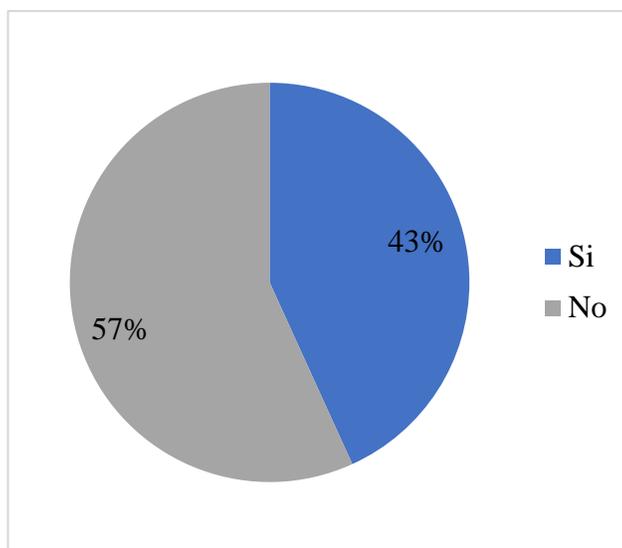


Figura 38: Funcionalidad Urbana

Fuente: Resultados obtenidos en el programa SPSS, para determinar el impacto socioeconómico-urbano del funcionamiento de la vía de evitamiento en el distrito de Urcos.

Elaboración Propia



5.3.3 Funcionalidad urbana luego del funcionamiento de la vía de evitamiento

- Aforo vehicular luego del funcionamiento de la vía de evitamiento

Con respecto al aforo vehicular luego del funcionamiento de la vía, se tiene que entre todas las unidades vehiculares, se tiene que para el año 2016 se tuvo un total de 1279 unidades, y esta se vino incrementando hasta el año 2019, donde se tiene 1416 unidades, dándonos a entender que la situación con respecto al aforo, tuvo un incremento con respecto al aforo, no existiendo consecuencias negativas sino positivas.

Tabla 46

Aforo Vehicular luego del funcionamiento de la vía

AÑO	AUTOMOVIL	CAMIONETA PICKUP	CAMIONETA RURAL	MICROBUS	OMNIBUS 2E	OMNIBUS 3E	CAMION 2E	CAMION 3E +	ARTICULADO	TOTAL
2016	180	205	66	164	86	47	305	88	138	1279
2017	190	208	67	166	88	48	319	92	144	1322
2018	201	211	68	170	90	49	334	96	151	1370
2019	212	214	69	172	92	50	349	100	158	1416

Fuente: Estudio de tráfico-Conteo vehicular/ Dirección de Transportes Cusco

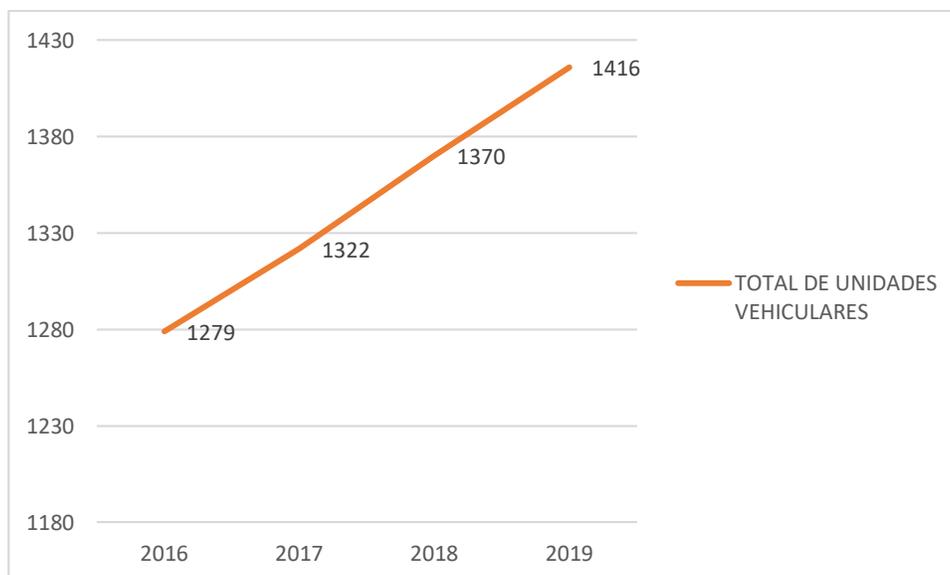


Figura 39

Aforo Vehicular luego del funcionamiento de la vía

Fuente: Estudio de tráfico-Conteo vehicular/ Dirección de Transportes Cusco



CAPITULO VI

DISCUSIÓN

6.1. Descripción de los hallazgos más relevantes y significativas

Para la descripción de los hallazgos, se tiene al modelo resuelto de análisis de regresión multinomial logística, se concluyó que las s significativas y que tienen un impacto luego del funcionamiento de la Vía de Evitamiento, son las condiciones de vida, los ingresos económicos y la funcionalidad Urbana, descartando a la calidad de vida por no aportar gran influencia en el modelo según una significancia 0.05. En relación a la calidad de vida de los pobladores, podemos concluir que la vía de evitamiento no ayudó a reducir la condición de pobreza de las familias

De acuerdo al análisis descriptivo que se realizó a los encuestados se observa que el 36 por ciento de los encuestados le parece muy beneficioso el funcionamiento de la vía de Evitamiento, esto debido a que la funcionalidad Urbana de la plaza de armas se estaba viendo afectada por la transitabilidad de los vehículos. También se puede obtener de las encuestas que el 28 por ciento opina que el sector más beneficiado, es el sector Transportes seguido del sector comercio, resulta un poco contradictorio, debido a que luego del funcionamiento de la vía de evitamiento el sector comercio que se desarrollaba en la plaza de armas de Urcos, se vió afectado por que el terminal nuevo era donde paraban ahora los buses.



6.2. Limitaciones del estudio

Dentro de las limitaciones de estudio, se tiene que no se encontraron muchos antecedentes locales acerca del tema de impacto social, económico en la construcción de carreteras en la ciudad del Cusco, por lo que fue una limitante para desarrollar la investigación.

6.3. Comparado crítico con la literatura

De acuerdo al análisis realizado, se tiene que de acuerdo al objetivo 1, de determinar las condiciones sociales y económicas que permiten el adecuado funcionamiento de la Vía de Evitamiento en el distrito de Urcos para el periodo 2016- 2017, se puede entender que si existe un impacto de las condiciones sociales en el funcionamiento de esta vía, esto corroborado con Bermudez & Páez (2010), que en su investigación arribo que con el establecimiento del proyecto de riego se mejoraron las condiciones de vida de los usuarios; sin embargo se hace necesario que Usochicamocha gestione y apoye la implementación de acciones orientadas a la conservación de los recursos naturales, como son el agua, el aire y el suelo. El mejoramiento de la calidad de vida de los usuarios del Distrito de Riego del Alto Chicamocha es un impacto favorable consecuente de la implementación del proyecto de riego, ya que con este se mejoró la producción agraria y con ella se incrementaron los ingresos para los productores. En la zona de localización del proyecto de riego se ha notado un incremento de la demanda del trabajo calificado tanto en las agro empresas como en las actividades constitutivas de las agro cadenas productivas hortícolas, tales como la agroindustria y la comercialización de sus productos.

Al respecto del objetivo 2, de Determinar en qué medida contribuye el funcionamiento de la Vía de Evitamiento de Urcos sobre los ingresos económicos en el distrito de Urcos para



el periodo 2016-2017, se halló un impacto positivo o significativo, Lecca (2014), menciona que luego de la ejecución de la infraestructura vial, se encuentra altamente comprometida y consciente de los beneficios que esta traerá para la zona. Se generaron diversas oportunidades para las pequeñas empresas y comercializadores de la Provincia de Sánchez Carrión, así también para el objetivo 3, se tiene una contradicción ya que de acuerdo a los resultados esta calidad de vida no se vio afectada, es indiferente para los pobladores de este distrito, lo que no ocurre de acuerdo a Arroyo (2009), en su investigación menciona que como pudieran ser el acceso a servicios de salud, educación y empleo, el ingreso y el gasto de la población. Estos son sólo algunos indicadores del impacto favorable que ha tenido la construcción de caminos rurales para parte de la población mayormente marginada del país. Es indiscutible que el monitoreo de este tipo de infraestructura permitirá tener una visión más clara y objetiva de todos los beneficios que genera a la población la construcción de la misma.

6.4. Implicancias del estudio

La construcción de esta vía de evitamiento si tuvo un impacto económico, social y urbano en el distrito de Urcos, esto se puede corroborar con lo que menciona, Bermudez & Páez (2010), el establecimiento del proyecto de construcción mejoraron las condiciones de vida de los usuarios; sin embargo se hace necesario que Usochicamocha gestione y apoye la implementación de acciones orientadas a la conservación de los recursos naturales, como son el agua, el aire y el suelo. El mejoramiento de la calidad de vida de los usuarios del Distrito de Riego del Alto Chicamocha es un impacto favorable consecuente de la implementación del proyecto en mención, ya que con este se mejoró la producción agraria



y con ella se incrementaron los ingresos para los productores. En la zona de localización del proyecto se ha notado un incremento de la demanda del trabajo calificado tanto en las agro empresas como en las actividades constitutivas de las agro cadenas productivas hortícolas, tales como la agroindustria y la comercialización de sus productos.



CONCLUSIONES

- De las encuestas se observa que el 36 por ciento de los encuestados le parece muy beneficioso el funcionamiento de la vía de Evitamiento, esto debido a que la funcionalidad Urbana de la plaza de armas se estaba viendo afectada por la transitabilidad de los vehículos.
- Se puede obtener de las encuestas que el 28 por ciento opina que el sector más beneficiado, es el sector Transportes seguido del sector comercio, resulta un poco contradictorio, debido a que luego del funcionamiento de la vía de evitamiento el sector comercio que se desarrollaba en la plaza de armas de Urcos, se vio afectado por que el terminal nuevo era donde paraban ahora los buses.
- El 37 por ciento de los encuestados indicó, que casi nunca utiliza la vía de evitamiento, mientras que solamente el 29 por ciento respondió que usa con mucha frecuencia la vía de evitamiento.
- Se concluyó mediante este análisis que las s significativas y que tienen un impacto luego del funcionamiento de la Vía de Evitamiento, son las condiciones de vida, los ingresos económicos y la funcionalidad Urbana, descartando a la calidad de vida por no aportar gran influencia en el modelo según una significancia 0.05. En relación a la calidad de vida de los pobladores, podemos concluir que la vía de evitamiento no ayudó a reducir la condición de pobreza de las familias.



RECOMENDACIONES

- Se requiere desarrollar mejores políticas públicas dentro del Distrito de Urcos, para generar mayor satisfacción entre la población, debido a que de los estudios realizados y los resultados obtenidos en el presente trabajo se puede concluir que en términos generales el implementar una infraestructura vial contribuye positivamente en la economía de una región impulsada por el comercio y turismo.
- Por otro lado, si bien la construcción de la carretera aporta de manera positiva a la economía del lugar, también origina mayor transporte de vehículos y por ende se incrementa el tráfico, lo cual puede ocasionar molestias. También es de vital importancia verificar el diseño de la carretera para lograr que esta sea segura, y si esta de acorde a lo que establece la norma.
- Se recomienda además que la Dirección de Transportes – Cusco, tenga en cuenta realizar las reparaciones del caso y el mantenimiento debido. Por otro lado, ya que la vía es una de las únicas que permiten el acceso a la zona y a los distritos aledaños, se debe considerar esto para cuando se realicen actividades que cierren el paso de la circulación por la vía, como en el caso de las carreras de automóviles.



BIBLIOGRAFÍA

- Aedo, C. (2005). Evaluación de Impacto. *CEPAL*, 70.
- Ayala, S. (20 de octubre de 2017). *gestiopolis*. Obtenido de www.gestiopolis.com/creditos-financieros/
- Cahuaya, E., & Chavez, A. (15 de Junio de 2016). Analisis de Impactos de la Construcción de una carretera en una zona rural: El caso del distrito de Zuñiga en Cañete. *Analisis de Impactos de la Construcción de una carretera en una zona rural: El caso del distrito de Zuñiga en Cañete*. Lima, Lima, Perú: PUCP.
- CEPAL. (27 de setiembre de 2017). www.cepal.org. Obtenido de https://www.cepal.org/celade/agenda/2/10592/envejecimientorp1_ppt.pdf
- Chacon, T., & Uscamayta, H. (2014). Mejoramiento de la transitabilidad vehicular de la carretera Cusco - Ccorcca (Tesis de pregrado). Cusco, Perú: UNSAAC.
- Cordoba, M. (2008). *Estadística Aplicada*. Lima: Moshera S.R.L.
- Daza, J. (2016). *SPSS Statistics*. Lima: Grupo Editorial Megabyte.
- Dirección de transportes Cusco. (2014). ESTUDIO DE PREINVERSION A NIVEL DE PERFIL "CONSTRUCCIÓN DE LA VIA DE EVITAMIENTO DE URCOS". Perú, Cusco: UF.
- Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Cusco. (2 de mayo de 2018). *DRTTCC*. Obtenido de <http://www.drtccusco.gob.pe/>
- Gujarati, D. (2009). *Econometria*. México: McGrawHill.



- Julio, S. (2012). *Evaluación de Proyectos Sociales*. España: MC GRAW HIL.
- Lecca, C. R. (2014). REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA, TRAMO: PUENTE PALLAR- EL MOLINO; Y SU IMPACTO SOCIAL Y ECONÓMICO EN LA PROVINCIA DE SÁNCHEZ CARRIÓN 2013 (Tesis de grado). Trujillo, Perú: Universidad Nacional de Trujillo.
- Lovon, G. (2013). EVALUACIÓN DEL IMPACTO ECONÓMICO DEL PROGRAMA DE RIEGO TECNIFICADO EN LA COMUNIDAD CAMPESINA DE CCAPA DEL DISTRITO DE PILLPINTO PROVINCIA DE PARURO DE LA REGION CUSCO 2010-2013 (Tesis de pregrado). Cusco, Perú: Universidad Andina del Cusco.
- Medina, E. (Diciembre de 2003). *Modelos de Elección Discreta*. Obtenido de [www.eva.medinaam.es: http://www.uam.es/personal_pdi/economicas/eva/pdf/logit.pdf](http://www.uam.es/personal_pdi/economicas/eva/pdf/logit.pdf)
- Ministerio de Economía y Finanzas(MEF). (2012). *Pautas Generales para la Evaluación Ex Post de Proyectos de Inversión Pública*. Lima: Agencia de Cooperación Internacional del Japón - JICA.
- Novella, M. (2017). *Estudio de Impacto Social, La invisibilidad de las comunidades de Inhassoro (Mozambique), antes, despues y durante el proceso de las empresas extractivas*. Africa: Ingenieria Sin Fronteras.
- Obregón, S. (2008). *Impactos sociales y economicos de la infraestructuras de transporte viario: estudio comparativo de dos ejes, el EIX Transversal de Catalunya y la carretera MEX120 en Mexico*. Barcelona: UPC.



- Pando, V. (2004). Regresión Logística Multinomial. *Researchgate*, 323-330.
- PwC Estudios de Impacto Económico. (s.f.). *pwc.es*. Obtenido de <https://www.pwc.es/es/sector-publico/assets/brochure-estudios-impacto-economico.pdf>
- Salas I Martin, M. (1996). *ANALISIS ECONOMICO*,. Mexico: Parkin Michae.
- Salguero, J. (2006). Enfoques sobre algunas teorías referentes al desarrollo regional . *Conferencia Estatutaria para posesionarse como miembro numero de la Sociedad Geografica de Colombia* (pág. 20). Bogota: SGCACG.
- Sampieri, H. (2014). *Metodologia de la Investigación* . España: Mc Graw Hill.
- Sampieri, H. (2016). *Metodologia de la Investigación*. México: McGrawHill.
- Samuelson, N. (2006). *Economia*. España: McGrawHill.
- Sotelo, J. (2010). Analisis de impactos del desarrollo de proyectos urbanos en el sistema vial y de transporte (tesis de maestria). Lima, Perú: Universidad Nacional de Ingenieria .



ANEXOS



ANEXO 1: MATRIZ DE CONSISTENCIA

TÍTULO: “IMPACTO SOCIOECONOMICO-URBANO DEL FUNCIONAMIENTO DE LA VÍA DE EVITAMIENTO EN EL DISTRITO DE URCOS, PERIODO 2016-2017”.

PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	S Y DIMENSIONES	METODOLOGÍA
<p>¿Cuáles son las características sociales y económicas que permita el adecuado funcionamiento de la Vía de Evitamiento en el distrito de Urcos para el periodo 2016- 2017?</p> <p>ESPECIFICOS</p> <p>- ¿Cuáles son las condiciones sociales y económicas que permita el adecuado funcionamiento de la Vía de Evitamiento en el distrito de Urcos para el periodo 2016- 2017?</p>	<p>GENERAL</p> <p>Determinar el impacto económico, social y urbano que generó el funcionamiento de la Vía de Evitamiento en el distrito de Urcos para el periodo 2016-2017.</p> <p>ESPECÍFICOS</p> <p>- Determinar las condiciones sociales y económicas que permiten el adecuado funcionamiento de la Vía de Evitamiento en el distrito de Urcos para el periodo 2016- 2017</p>	<p>GENERAL</p> <p>El funcionamiento de la Vía de Evitamiento en el distrito de Urcos incide positivamente en el aspecto económico y calidad de vida de la población a la que sirve. Además, el funcionamiento de la Vía de Evitamiento genera nuevos puestos de trabajo, mejora la accesibilidad e incrementa la afluencia de turistas.</p> <p>ESPECÍFICOS</p> <p>- Las condiciones sociales y económicas han permitido un adecuado funcionamiento de la Vía de Evitamiento en el distrito de Urcos para el periodo 2016- 2017</p>	<p>Independiente:</p> <p>Vía de Evitamiento</p> <p>S</p> <p>DEPENDIENTES</p> <p>de estudio</p> <p>1: Condiciones sociales y económicas</p> <p>de estudio</p> <p>2: Ingresos económicos</p>	<p>DISEÑO:</p> <p>Transversal.</p> <p>POBLACIÓN Y MUESTRA</p> <p>Población:</p> <p>10 087</p> <p>Muestra:</p> <p>370</p> <p>TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS</p> <p>Técnica. Instrumento</p> <p>Análisis de expediente técnico: Ficha de análisis de expediente técnico.</p> <p>Encuestas: Cuestionario</p> <p>Entrevista: Guía de entrevista</p> <p>Revisión documentaria: ficha de análisis documentaria.</p>



<p>- ¿En qué medida contribuye el funcionamiento de la Vía de Evitamiento de Urcos sobre los ingresos económicos, productividad, en el distrito de Urcos para el periodo 2016-2017?</p> <p>- ¿Cuáles son los cambios productivos en la calidad de vida de la población a causa del funcionamiento de la Vía de Evitamiento en el distrito de Urcos para el periodo 2016-2017?</p>	<p>- Determinar en qué medida contribuye el funcionamiento de la Vía de Evitamiento de Urcos sobre los ingresos económicos, productividad, en el distrito de Urcos para el periodo 2016-2017</p> <p>- Establecer cuáles son los cambios productivos en la calidad de vida de la población a causa del funcionamiento de la Vía de Evitamiento en el distrito de Urcos para el periodo 2016-2017.</p>	<p>- El funcionamiento de la Vía de Evitamiento de Urcos ha incrementado los ingresos económicos, productividad, en el distrito de Urcos en el periodo 2016-2017.</p> <p>- El funcionamiento de la Vía de Evitamiento en el distrito de Urcos, han permitido mejorar la calidad de vida de la población.</p>	<p>de estudio</p> <p>3:</p> <p>Calidad de vida</p>	<p>ANÁLISIS DE DATOS.</p> <p>- SPSS</p> <p>- EVIEWS</p>
---	--	--	--	--



ANEXO 2: ENCUESTA

**UNIVERSIDAD ANDINA DEL CUSCO
CARRERA PROFESIONAL DE ECONOMIA
DE INVESTIGACIÓN: “IMPACTO SOCIOECONÓMICO -URBANO DEL
FUNCIONAMIENTO DE LA VÍA DE EVITAMIENTO EN EL DISTRITO DE URCOS,
PERIODO 2016-2017”.**

DATOS GENERALES

EDAD:

S D: M F

- De 20 a 30 años
- De 31 a 40 años
- De 41 a 50 años
- De 51 a 60 años

ACTIVIDAD QUE REALIZA:

- | | | | |
|--------------------------|---------------|--------------------------|-------------|
| <input type="checkbox"/> | Agricultura | <input type="checkbox"/> | Transportes |
| <input type="checkbox"/> | Independiente | <input type="checkbox"/> | |
| <input type="checkbox"/> | Comercio | | |

ESTADO CIVIL:

Soltera(o) Conviviente Casado Divorciado(a)/Viuda

INDEPENDIENTE: VÍA DE EVITAMIENTO

1.- ¿Cuál es su percepción acerca de la vía de evitamiento construida actualmente en el distrito de Urcos?

- Muy buena
- Buena
- Regular
- Mala

2.- ¿Considera usted que el funcionamiento de la vía de evitamiento fue beneficioso para el desarrollo del distrito de Urcos?

- Nada beneficioso
- Poco beneficioso
- Muy beneficioso
- Completamente beneficioso

3.- ¿Usa usted frecuentemente la vía de evitamiento?

Si No

4.- ¿ Con que frecuencia usa usted la via de evitamiento?

- Con mucha frecuencia
- Poca frecuencia
- Casi nunca
- Nunca



5.- ¿Cuál es el sector más beneficiado, según su opinión con el funcionamiento de la Vía de Evitamiento?

- Sector Comercio Otros sectores.....
- Sector Agricultura
- Sector transportes

DEPENDIENTE: CONDICIONES DE VIDA DE LAS FAMILIAS

6.- ¿Cuántos miembros conforman su familia?

- De 2 a 4 miembros
- De 5 a 7 miembros
- De 8 a más miembros
- Mala

7.- ¿Cuáles son los servicios básicos con los que cuenta actualmente?

RED DE AGUA		RED DE DESAGUE		ELECTRICIDAD		TELEFONO	
S	N	S	N	SI	NO	S	N
I	O	I	O			I	O
Otros servicios							

8.- ¿Cómo se transporta de su vivienda hacia otros lugares fuera del Distrito de Urcos?

- a) Carro pequeño (taxi)
- b) Camión
- c) Combi
- d) A pie

9.- ¿Cuál es la calidad de los servicios de transportes con los que cuenta actualmente?

- Muy buena
- Buena
- Regular
- Mala

DEPENDIENTE: INGRESOS ECONÓMICOS

10.- ¿Considera que con el funcionamiento de la vía de evitamiento sus ingresos económicos se incrementaron?

- Si No

11.- ¿Cuál es su nivel de ingresos actual?

- De 500 a 1000 soles
- De 1001 a 2000 soles
- De 2001 a 3000 soles
-



De 3001 a más soles

12.- ¿Considera usted que sus ingresos económicos se incrementaron después del funcionamiento de la vía de Evitamiento?

Si No

DEPENDIENTE: CALIDAD DE VIDA

13.- ¿Considera que se disminuyó el tiempo de traslado de su vivienda hacia otros lugares fuera del distrito de Urcos desde el funcionamiento de la vía de evitamiento en el distrito de Urcos?

Si No

14.- ¿Considera que aumentó el comercio desde el funcionamiento de la vía de evitamiento en el distrito de Urcos?

Si No

15.- ¿Existen nuevas formas de comercio desde el funcionamiento de la vía de evitamiento en el distrito de Urcos?

Si No

16.- ¿Considera usted que hubo mejora en la accesibilidad a los servicios de salud?

Si mejoro
 No mejoro
 Empeoro
 Se mantiene igual

17.- ¿Considera que mejoró la atención en los servicios de salud?

Si mejoro
 No mejoro
 Empeoro
 Se mantiene igual

18.- ¿Considera usted que mejoro la accesibilidad al servicio de educación con el funcionamiento de la Vía de Evitamiento de Urcos?

Si mejoro
 No mejoro
 Empeoro
 Se mantiene igual

19.- ¿Cómo evalúa la calidad de los servicios básicos con los que cuenta (agua, luz, teléfono, desagüe) después del funcionamiento de la vía de evitamiento en el distrito de Urcos?

Muy buena



- Buena
- Regular
- Mala

DEPENDIENTE: FUNCIONALIDAD URBANA

20.- ¿Como considera el estado actual de la vía de evitamiento en el distrito de Urcos?

- Muy buena
- Buena
- Regular
- Mala

21.- ¿Considera usted que existe suficiente señalización en la vía de evitamiento en el distrito de Urcos?

- Si No

22.- ¿Considera usted que existen suficientes barreras de contención a lo largo de la vía de evitamiento en el distrito de Urcos?

- Si No

23.- ¿Considera que luego del funcionamiento de la vía de evitamiento en el distrito de Urcos, la circulación de vehículos por la plaza disminuyo?

- Si No



ANEXO 3: BASE DE DATOS DE SPS

BASE DE DATOS VIA DE EVITAMIENTO.sav [Conjunto_de_datos1] - SPSS Statistics Editor de datos

Archivo Edición Ver Datos Transformar Analizar Gráficos Utilidades Complementos Ventana Ayuda

1 : EDAD 4,0 Visible: 33 de 33 variables

	EDAD	SEXO	ACTIVIDADRE ALIZADA	ESTADOCIVIL	VIVEPERCEPC IÓN	VIVEFUNCION AMIENTO	VIVEBENEFICI ADO	VIVEUSO	VIVEFRECUEN CIAUSO	VDCVFIEMB ROS	VDCVFSERVI CIOS	VDCVFTTRANS PORTADESUC ASA	VDCVFCALID AD	VDEINGRESO S	VDEIFUNCION AMIENTO	VDEIPORCENT AJEINGRESOS	VDACTUALIN GRESOS
1	De 51 a 60 ...	Masculino	Transportes	Divorciado(...	Muy buena	Completa...	Sector Tran...	Si	Con mucha ...	De 2 a 4 mie...	Red de agu...	Carro peque...	Buena	De 2001 a 3...	Si	Menos del 2...	De 2001 a 3...
2	De 20 a 30 ...	Masculino	Independiente	Soltera	Buena	Nada Benefi...	Sector Tran...	Si	Poca frecue...	De 5 a 7 mie...	Red de agu...	Carro peque...	Mala	De 500 a 10...	No	No aumenta...	De 500 a 10...
3	De 41 a 50 ...	Femenino	Comercio	Conviviente	Regular	Poco Benefi...	Sector Tran...	No	Poca frecue...	De 5 a 7 mie...	Red de agu...	Omnibus	Regular	De 1001 a 2...	No	Disminuyeron	De 1001 a 2...
4	De 31 a 40 ...	Masculino	Independiente	Casado	Muy buena	Completa...	Sector Tran...	Si	Con mucha ...	De 5 a 7 mie...	Red de agu...	Omnibus	Muy buena	De 1001 a 2...	Si	No aumenta...	De 1001 a 2...
5	De 20 a 30 ...	Masculino	Independiente	Soltera	Muy buena	Completa...	Sector Tran...	Si	Con mucha ...	De 2 a 4 mie...	Red de agu...	Carro peque...	Muy buena	De 500 a 10...	No	No aumenta...	De 500 a 10...
6	De 51 a 60 ...	Masculino	Transportes	Divorciado(...	Mala	Nada Benefi...	Sector Tran...	Si	Con mucha ...	De 5 a 7 mie...	Red de agu...	Carro peque...	Muy buena	De 1001 a 2...	No	Disminuyeron	De 500 a 10...
7	De 31 a 40 ...	Masculino	Comercio	Casado	Buena	Muy benefic...	Otros secto...	Si	Con mucha ...	De 8 a más ...	Red de agu...	Omnibus	Buena	De 500 a 10...	Si	Menos del 2...	De 1001 a 2...
8	De 31 a 40 ...	Femenino	Comercio	Casado	Regular	Poco Benefi...	Otros secto...	No	Poca frecue...	De 5 a 7 mie...	Red de agu...	Omnibus	Regular	De 500 a 10...	No	No aumenta...	De 500 a 10...
9	De 31 a 40 ...	Femenino	Comercio	Casado	Mala	Nada Benefi...	Otros secto...	No	Nunca	De 2 a 4 mie...	No tiene nin...	Carro peque...	Regular	De 500 a 10...	No	Disminuyeron	De 500 a 10...
10	De 41 a 50 ...	Masculino	Transportes	Conviviente	Buena	Muy benefic...	Otros secto...	Si	Con mucha ...	De 2 a 4 mie...	Red de agu...	Omnibus	Buena	De 1001 a 2...	No	No aumenta...	De 1001 a 2...
11	De 31 a 40 ...	Masculino	Transportes	Casado	Buena	Muy benefic...	Otros secto...	No	Con mucha ...	De 2 a 4 mie...	Red de agu...	Carro peque...	Buena	De 500 a 10...	Si	De 26 a 50 ...	De 1001 a 2...
12	De 41 a 50 ...	Femenino	Comercio	Conviviente	Muy buena	Muy benefic...	Sector Com...	Si	Con mucha ...	De 2 a 4 mie...	Red de agu...	Carro peque...	Buena	De 500 a 10...	No	Disminuyeron	De 500 a 10...
13	De 31 a 40 ...	Masculino	Comercio	Conviviente	Buena	Muy benefic...	Sector Com...	No	Casi nunca	De 2 a 4 mie...	Red de agu...	Carro peque...	Buena	De 500 a 10...	No	Disminuyeron	De 500 a 10...
14	De 31 a 40 ...	Masculino	Independiente	Casado	Muy buena	Muy benefic...	Sector Com...	Si	Con mucha ...	De 5 a 7 mie...	Red de agu...	Omnibus	Muy buena	De 500 a 10...	Si	No aumenta...	De 500 a 10...
15	De 51 a 60 ...	Femenino	Comercio	Casado	Regular	Muy benefic...	Sector Com...	Si	Con mucha ...	De 2 a 4 mie...	Red de agu...	A pie	Buena	De 500 a 10...	Si	De 51 a 75 ...	De 500 a 10...
16	De 31 a 40 ...	Masculino	Transportes	Conviviente	Buena	Muy benefic...	Sector Com...	Si	Con mucha ...	De 2 a 4 mie...	No tiene nin...	Carro peque...	Buena	De 500 a 10...	Si	De 51 a 75 ...	De 500 a 10...
17	De 31 a 40 ...	Masculino	Independiente	Soltera	Muy buena	Muy benefic...	Sector Com...	No	Poca frecue...	De 5 a 7 mie...	Red de agu...	Carro peque...	Regular	De 500 a 10...	No	Disminuyeron	De 500 a 10...
18	De 20 a 30 ...	Femenino	Transportes	Soltera	Muy buena	Muy benefic...	Sector Com...	Si	Con mucha ...	De 8 a más ...	Red de agu...	Carro peque...	Regular	De 500 a 10...	No	De 26 a 50 ...	De 500 a 10...
19	De 41 a 50 ...	Masculino	Transportes	Casado	Regular	Muy benefic...	Sector Com...	No	Poca frecue...	De 5 a 7 mie...	Red de agu...	Carro peque...	Regular	De 1001 a 2...	No	No aumenta...	De 1001 a 2...
20	De 31 a 40 ...	Femenino	Independiente	Conviviente	Regular	Poco Benefi...	Sector Com...	No	Casi nunca	De 5 a 7 mie...	Red de agu...	Omnibus	Regular	De 1001 a 2...	No	No aumenta...	De 1001 a 2...
21	De 41 a 50 ...	Femenino	Comercio	Casado	Regular	Poco Benefi...	Sector Com...	No	Casi nunca	De 2 a 4 mie...	Red de agu...	Carro peque...	Regular	De 1001 a 2...	No	No aumenta...	De 1001 a 2...
22	De 31 a 40 ...	Masculino	Comercio	Soltera	Buena	Poco Benefi...	Sector Com...	No	Poca frecue...	De 5 a 7 mie...	Red de agu...	Omnibus	Regular	De 1001 a 2...	No	No aumenta...	De 1001 a 2...
23	De 41 a 50 ...	Femenino	Agricultura	Conviviente	Buena	Poco Benefi...	Sector Com...	No	Poca frecue...	De 5 a 7 mie...	Red de des...	Carro peque...	Regular	De 1001 a 2...	No	No aumenta...	De 1001 a 2...
24	De 41 a 50 ...	Femenino	Independiente	Divorciado(...	Buena	Nada Benefi...	Sector Com...	No	Con mucha ...	De 2 a 4 mie...	Red de agu...	Omnibus	Regular	De 1001 a 2...	No	No aumenta...	De 1001 a 2...
25	De 31 a 40 ...	Femenino	Comercio	Casado	Regular	Poco Benefi...	Sector Com...	No	Poca frecue...	De 5 a 7 mie...	Red de agu...	Carro peque...	Regular	De 1001 a 2...	No	No aumenta...	De 1001 a 2...
26	De 41 a 50 ...	Femenino	Otro	Casado	Regular	Muy benefic...	Sector Com...	No	Poca frecue...	De 5 a 7 mie...	Red de agu...	Carro peque...	Regular	De 1001 a 2...	No	No aumenta...	De 1001 a 2...
27	De 41 a 50 ...	Masculino	Transportes	Conviviente	Regular	Muy benefic...	Otros secto...	Si	Poca frecue...	De 5 a 7 mie...	Red de agu...	Carro peque...	Regular	De 1001 a 2...	No	No aumenta...	De 1001 a 2...
28	De 41 a 50 ...	Masculino	Transportes	Conviviente	Regular	Muy benefic...	Otros secto...	Si	Poca frecue...	De 5 a 7 mie...	Red de agu...	Carro peque...	Regular	De 1001 a 2...	No	No aumenta...	De 1001 a 2...
29	De 51 a 60 ...	Femenino	Comercio	Conviviente	Mala	Nada Benefi...	Otros secto...	No	Casi nunca	De 2 a 4 mie...	Red de agu...	Carro peque...	Buena	De 2001 a 3...	No	No aumenta...	De 1001 a 2...

Vista de datos Vista de variables

SPSS Statistics El procesador está listo



ANEXO 4: ANÁLISIS MULTINOMIAL SPSS

Resumen del procesamiento de los casos

			N	Porcentaje marginal
O	VIADDEEVITAMIEN	Nada Beneficioso	119	32,3%
		Poco Beneficioso	87	23,6%
		Muy beneficioso	147	39,9%
		Completamente Beneficioso	15	4,1%
DA	CONDICIONESDEVI	Buena	45	12,2%
		Regular	316	85,9%
		Mala	7	1,9%
ICOS	INGRESOSECONOM	De 500 a 1000 soles	85	23,1%
		De 1001 a 2000 soles	245	66,6%
		De 2001 a 3000 soles	38	10,3%
	CALIDADDEVIDA	Si mejor	76	20,7%
		No mejor	292	79,3%
RBANA	FUNCIONALIDADU	Si	159	43,2%
		No	209	56,8%
	Válidos		368	100,0%
	Perdidos		0	
	Total		368	
	Subpoblación		20 ^a	

a. La dependiente sólo tiene un valor observado en 8 (40.0%) subpoblaciones.



Información del ajuste del modelo

Modelo	Criterio de ajuste del modelo	Contrastes de la razón de verosimilitud		
	-2 log verosimilitud	Chi-cuadrado	gl	Sig.
Sólo la intersección	30 8,414			
Final	19 3,255	11 5,159	18	,00 0

Bondad de ajuste

	Chi-cuadrado	gl	Sig.
on	163,692	39	,00 0
ación	129,457	39	,00 0



**Pseudo R-
cuadrado**

Cox y	,26
Snell	9
Nagel	,29
kerke	5
McFa	,13
dden	0



Contrastes de la razón de verosimilitud

Efecto	Cri- terio de ajuste del modelo	Contrastes de la razón de verosimilitud		
	-2 log verosimilitud del modelo reducido	Chi- cuadrado	gl	Sig.
Intersección	1,9 33E2	,00 0	0	.
VIDA CONDICIONESDE	227 ,577	34, 322	6	,00 0
MICOS INGRESOSECONO	2,1 53E2	22, 085	6	,00 1
CALIDADDEVIDA	1,9 73E2	4,0 43	3	,25 7
URBANA FUNCIONALIDAD	2,3 18E2	38, 564	3	,00 0

El estadístico de chi-cuadrado es la diferencia en las -2 log verosimilitudes entre el modelo final y el modelo reducido. El modelo reducido se forma omitiendo un efecto del modelo final. La hipótesis nula es que todos los parámetros de ese efecto son 0.

a. Este modelo reducido es equivalente al modelo final ya que la omisión del efecto no incrementa los grados de libertad.

b. Se han encontrado singularidades inesperadas en la matriz Hessiana. Esto indica que se deberán excluir algunas s predictoras o que se deberán fusionar algunas categorías.



Estimaciones de los parámetros

VIAD E EVITAMIENTO ^a	B	Er ror típ.	W ald	gl	Si g.	Exp(B)	Intervalo de confianza al 95% para Exp(B)	
							Límite inferior	Límite superior
Nada Intersección	28	47	,0	1	,9			
Beneficioso	,844	1,589	04		51			
[CONDICIONES DEVIDA=2.00]	-	39	,0	1	,9	1,321 E-7	,000	. ^b
[CONDICIONES DEVIDA=3.00]	-	39	,0	1	,9	4,892 E-7	,000	. ^b
[CONDICIONES DEVIDA=4.00]	0 ^c	.	.	0	.	.	.	.
[INGRESO SECO NOMICOS=1.00]	-	24	,0	1	,9	4,153 E-6	8,217E -219	2,099E 207
[INGRESO SECO NOMICOS=2.00]	-	24	,0	1	,9	3,596 E-6	7,120E -219	1,816E 207
[INGRESO SECO NOMICOS=3.00]	0 ^c	.	.	0	.	.	.	.



	[CALIDADDEVIDA=1.00]	-	1,	,6	1	,4	,405	,042	3,941
	[CALIDADDEVIDA=2.00]	0 ^c	.	.	0	.	.	.	.
	[FUNCIONALIDADURBANA=1.00]	12	13	,0	1	,9	27052	2,754E	2,658E
	[FUNCIONALIDADURBANA=2.00]	0 ^c	.	.	0	.	.	.	.
Poco Beneficioso	Intersección	14	72	,0	1	,9			
	[CONDICIONESDEVIDA=2.00]	-	67	,0	1	,9	,192	,000	. ^b
	[CONDICIONESDEVIDA=3.00]	-	67	,0	1	1,	,700	,000	. ^b
	[CONDICIONESDEVIDA=4.00]	0 ^c	.	.	0	.	.	.	.
	[INGRESOSECONOMICOS=1.00]	-	24	,0	1	,9	3,795	7,507E	1,918E
	[INGRESOSECONOMICOS=2.00]	-	24	,0	1	,9	4,116	8,147E	2,079E



	[INGRESOSECO NOMICOS=3.00]	0 ^c	.	.	0	.	.	.	.
	[CALIDADDEVI DA=1.00]	-	1,	1,	1	,2	,259	,026	2,613
	[CALIDADDEVI DA=2.00]	1,353	180	314		52			
	[FUNCIONALID ADURBANA=1.00]	0 ^c	.	.	0	.	.	.	.
	[FUNCIONALID ADURBANA=2.00]	13	13	,0	1	,9	59926	6,099E	5,888E
	[CONDICIONES DEVIDA=2.00]	,303	6,269	10		22	5,223	-111	121
	[CONDICIONES DEVIDA=3.00]	0 ^c	.	.	0	.	.	.	.
	[CONDICIONES DEVIDA=4.00]								
Muy beneficioso	Intersección	13	24	,0	1	,9			
	[CONDICIONES DEVIDA=2.00]	,607	9,886	03		57			
	[CONDICIONES DEVIDA=3.00]	-	,8	18	1	,0	,031	,006	,150
	[CONDICIONES DEVIDA=4.00]	3,478	05	,677		00			
	[INGRESOSECO NOMICOS=1.00]	-	,0	.	1	.	,667	,667	,667
	[INGRESOSECO NOMICOS=1.00]	,405	00						
	[INGRESOSECO NOMICOS=1.00]	0 ^c	.	.	0	.	.	.	.
	[INGRESOSECO NOMICOS=1.00]	-	24	,0	1	,9	4,570	9,038E	2,311E
	[INGRESOSECO NOMICOS=1.00]	12,296	9,887	02		61	E-6	-219	207



[INGRESOSECO NOMICOS=2.00]	-	24	,0	1	,9	1,208	2,390E	6,102E
	11,324	9,886	02		64	E-5	-218	207
[INGRESOSECO NOMICOS=3.00]	0 ^c	.	.	0	.	.	.	.
[CALIDADDEVI DA=1.00]	-	1,	,2	1	,5	,544	,057	5,161
	,609	148	81		96			
[CALIDADDEVI DA=2.00]	0 ^c	.	.	0	.	.	.	.
[FUNCIONALID ADURBANA=1.00]	13	13	,0	1	,9	11249	1,145E	1,105E
	,933	6,269	10		19	28,531	-110	122
[FUNCIONALID ADURBANA=2.00]	0 ^c	.	.	0	.	.	.	.

a. La categoría de referencia es: Completamente Beneficioso.