



UNIVERSIDAD ANDINA DEL CUSCO

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS,
ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES

ESCUELA PROFESIONAL DE ECONOMÍA



TESIS

IMPACTO DEL PROYECTO DEL AEROPUERTO DE CHINCHERO, EN EL BIENESTAR DE LA POBLACIÓN DE LA COMUNIDAD YANACONA EN EL DISTRITO DE CHINCHERO, PROVINCIA DE URUBAMBA, DEPARTAMENTO DEL CUSCO, 2013-2021

Presentado por:

Bach. Valeria del Carmen Mamani Quispe

Tesis para optar al título profesional de Economista

Asesora:

Dra. Benedicta Soledad Urrutia Mellado

CUSCO – PERÚ

2022



PRESENTACIÓN

Señor Decano de la Facultad de Ciencias Económicas, Administrativas y Contables de la Universidad Andina del Cusco, señores miembros del Jurado:

En cumplimiento al Reglamento de Grados y Títulos de la Facultad de Ciencias Económicas, Administrativas y Contables de la Universidad Andina del Cusco, presento el siguiente trabajo de investigación titulado: “IMPACTO DEL PROYECTO DEL AEROPUERTO DE CHINCHERO, EN EL BIENESTAR DE LA POBLACIÓN DE LA COMUNIDAD YANACONA EN EL DISTRITO DE CHINCHERO, PROVINCIA DE URUBAMBA, DEPARTAMENTO DEL CUSCO, 2013-2021” con la finalidad de optar el Título Profesional de Economista. Se realizó la presente investigación con el objetivo de dar a conocer el impacto que ha tenido el Proyecto del Aeropuerto de Chinchero en el bienestar de la población de la Comunidad Campesina de Yanacona a través de las variables estudiadas que son: el ingreso, los sectores productivos y acceso a servicios básicos, las cuales, considero que son de importancia para guiar a la población a un crecimiento y desarrollo económico en el corto y largo plazo.



AGRADECIMIENTOS

A Dios por guiarme en mi camino y estar siempre conmigo, brindándome la fortaleza necesaria para afrontar los retos de la vida.

A la Universidad Andina del Cusco, mi centro de estudios, y a los docentes de la Escuela Profesional de Economía, por guiarme en los primeros pasos de mi formación profesional, a través de sus enseñanzas.

A la Dra. Soledad Benedicta Urrutia Mellado por el apoyo y asesoramiento que me brindó durante la investigación.

A mi madre Dorotea Quispe por brindarme el apoyo emocional y sus sabios consejos durante todo el proceso de mi formación profesional, y a toda mi familia.

A la Municipalidad Distrital de Chinchero, a la Junta Directiva y a los pobladores de la Comunidad Campesina de Yanacona por brindarme información y las facilidades para poder realizar mi investigación en su localidad.

Finalmente, agradezco a todas aquellas personas que me dieron ánimos, me apoyaron y contribuyeron para finalizar mi trabajo de investigación.



DEDICATORIA

A Dios, por permitirme vivir cada día en compañía de mis seres queridos, por ser mi guía y fortaleza que me lleva por el sendero de la vida y me ayuda a descubrir nuevos destinos.

A mi familia que me apoya en cada aspecto de mi vida y, en especial, a mi madre, Dorotea Quispe, quien me enseñó que los sueños nunca terminan, que la voluntad es inquebrantable y que hay que luchar y dar lo mejor de nosotros para alcanzar nuestras metas.

A mi madrina Ysabel Masias y su familia, quienes me han apoyado y guiado durante toda mi formación profesional.

A mis docentes, que me apoyaron y me enseñaron sobre el maravilloso mundo de la economía y a mis amigos, que me dieron ánimos y me alentaban a culminar mi investigación.

Valeria del Carmen Mamani Quispe



Miembros del Jurado de Tesis:

Replicantes.

Dra. Jeny Lady Fuentes Gamboa

Mg. Rocio Paullo Tisoc (Secretaria)

Dictaminantes.

Mg. Ignacio ramiro Flórez Lucana (Presidente)

Dra. Margarita Miranda Acuña

Asesor (a).

Dra. Benedicta Soledad Urrutia Mellado



ÍNDICE

PRESENTACIÓN.....	II
AGRADECIMIENTOS.....	III
DEDICATORIA.....	IV
MIEMBROS DEL JURADO DE TESIS:.....	V
RESUMEN.....	1
ABSTRACT.....	3
CAPÍTULO I INTRODUCCIÓN.....	5
1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	7
1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	10
1.2.1 <i>Problema general</i>	10
1.2.2 <i>Problemas específicos</i>	10
1.3 JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.....	11
1.3.1 <i>Justificación social</i>	11
1.3.2 <i>Justificación practica</i>	11
1.3.3 <i>Justificación Teórica</i>	11
1.3.4 <i>Justificación metodológica</i>	12
1.3.5 <i>Viabilidad o factibilidad</i>	12
1.4 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	12
1.4.1 <i>Objetivo general</i>	12



1.4.2	<i>Objetivos específicos</i>	13
1.5	DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN	13
1.5.1	<i>Delimitación espacial</i>	13
1.5.2	<i>Delimitación temporal</i>	13
1.5.3	<i>Delimitación conceptual</i>	14
CAPÍTULO II		15
MARCO TEÓRICO		15
2.1	ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN	15
2.1.1	<i>Antecedentes Internacionales</i>	15
2.1.2	<i>Antecedentes nacionales</i>	21
2.1.3	<i>Antecedentes locales</i>	25
2.2	BASES LEGALES	28
2.3	BASES TEÓRICAS	28
2.3.1	<i>Teoría del Óptimo de Pareto sobre el Bienestar – Vilfredo Pareto</i>	28
2.3.2	<i>Teoría del estado de bienestar – John Maynard Keynes</i>	29
2.3.3	<i>Teoría del desenvolvimiento económico - Joseph Alois Schumpeter</i>	29
2.3.4	<i>Teoría de la economía dual – W. Arthur Lewis</i>	30
2.3.5	<i>Teoría económica de la familia – Gary Stanley Becker</i>	31
2.3.6	<i>Teoría de la dotación de infraestructura - Dieter Biehl</i>	31
2.3.7	<i>Teoría de la Dependencia - Raúl Prebisch</i>	33
2.3.8	<i>Teoría de la dotación de infraestructura y desarrollo regional- Albert O. Hirschman</i> 34	
2.4	MARCO CONCEPTUAL	36



2.4.1	<i>Calidad de vida</i>	36
2.4.2	<i>Proyecto de inversión pública</i>	37
2.4.3	<i>Ingreso</i>	38
2.4.4	<i>Sectores productivos</i>	38
2.4.5	<i>Servicios básicos</i>	39
2.4.6	<i>Bienestar</i>	39
2.4.7	<i>Bienestar social</i>	40
2.4.8	<i>Economía del bienestar</i>	40
2.4.9	<i>Bienestar económico</i>	41
2.4.10	<i>Desarrollo social</i>	41
2.4.11	<i>Desarrollo económico</i>	42
2.4.12	<i>Plan de desarrollo urbanístico</i>	43
2.4.13	<i>Asociación público–privada</i>	43
2.5	FORMULACIÓN DE HIPÓTESIS	43
2.5.1	<i>Hipótesis general</i>	43
2.5.2	<i>Hipótesis específicas</i>	44
2.6	VARIABLES DE ESTUDIO	44
2.6.1	<i>Variables</i>	44
2.6.2	<i>Operacionalización de las variables</i>	45
CAPÍTULO III		47
MÉTODO DE INVESTIGACIÓN		47
3.1	ENFOQUE DE INVESTIGACIÓN	47
3.2	DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	47



3.3	ALCANCE DE LA INVESTIGACIÓN.....	47
3.4	TIPO DE INVESTIGACIÓN.....	48
3.5	POBLACIÓN Y MUESTRA DE LA INVESTIGACIÓN	48
3.5.1	<i>Población</i>	48
3.5.2	<i>Muestra</i>	48
3.6	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS	50
3.6.1	<i>Técnicas</i>	50
3.6.2	<i>Instrumentos</i>	50
3.7	PROCESAMIENTO DE DATOS	50
 CAPÍTULO IV ANÁLISIS DEL ENTORNO ECONÓMICO, SOCIAL Y AMBIENTAL DE LA COMUNIDAD CAMPESINA DE YANACONA..... 52		
4.1	FACTORES GEOGRÁFICOS	52
4.1.1	<i>Ubicación geográfica</i>	52
4.1.2	<i>Flora</i>	56
4.1.3	<i>Fauna</i>	57
4.1.4	<i>Clima</i>	58
4.1.5	<i>Hidrografía</i>	58
4.2	FACTORES DEMOGRÁFICOS	59
4.2.1	<i>Población total</i>	59
4.2.2	<i>Distribución poblacional</i>	60
4.2.3	<i>Población por género</i>	61
4.2.4	<i>Evolución de la población por grupos de edad</i>	61
4.2.5	<i>Población empadronada en la Comunidad Yanacona</i>	62



4.3	FACTORES ECONÓMICOS	63
4.3.1	<i>Actividad agropecuaria</i>	64
4.3.2	<i>Actividad turística y manufactureras</i>	65
4.3.3	<i>Actividad comercial y servicios</i>	66
4.3.4	<i>Servicios financieros</i>	68
4.4	FACTORES SOCIALES	68
4.4.1	<i>Servicios de educación</i>	68
4.4.2	<i>Servicios de salud</i>	70
4.4.3	<i>Infraestructura de conectividad</i>	72
4.4.4	<i>Infraestructura aeroportuaria</i>	72
4.4.5	<i>Infraestructura de servicios básicos</i>	73
4.4.6	<i>Historia y tradiciones</i>	75
4.4.7	<i>Organización y Junta Directiva</i>	76
	CAPÍTULO V	78
	RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN	78
5.2.1.	<i>Edad de los pobladores de la Comunidad Yanacona</i>	79
5.2.2.	<i>Genero de los pobladores de la Comunidad Yanacona</i>	80
5.2.3.	<i>Estado civil de los pobladores de la Comunidad Yanacona</i>	81
5.3.1.	<i>Ingresos</i>	82
5.3.2.	<i>Sectores productivos</i>	90
5.3.3.	<i>Educación</i>	95
5.3.4.	<i>Salud</i>	100
5.3.5.	<i>Vivienda</i>	104



5.3.6. Saneamiento básico (agua, desagüe y luz)	108
5.4.1. Pobladores que conocen el Proyecto del Aeropuerto de Chinchero	110
5.4.2. Venta de terrenos de los pobladores.....	111
5.4.3. Inversiones realizadas por los pobladores	114
5.4.4. Percepción de los pobladores acerca del precio de sus terrenos vendidos	117
5.4.5. Bienestar económico de los pobladores	118
5.4.6. Calidad de vida de los pobladores.....	119
5.4.7. Bienestar Individual y familiar de los pobladores.....	120
5.5.1. Prueba de hipótesis general.....	122
5.5.2. Prueba de la hipótesis específica 1.....	124
5.5.3. Prueba de la hipótesis específica 2.....	126
5.5.4. Prueba de la hipótesis específica 3.....	128
CAPITULO VI.....	132
DISCUSIÓN	132
6.1. DESCRIPCIÓN DE LOS HALLAZGOS MÁS RELEVANTES Y SIGNIFICATIVOS	132
6.2. COMPARACIÓN CRITICA CON LA LITERATURA EXISTENTE	133
6.3. LIMITACIONES DEL ESTUDIO	136
CONCLUSIONES.....	138
RECOMENDACIONES	141
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	143
ANEXOS.....	150
1. MATRIZ DE CONSISTENCIA	150



2.	MATRIZ DEL INSTRUMENTO PARA LA RECOLECCIÓN DE DATOS	152
3.	ENCUESTA SOCIOECONÓMICA	154
3.	PROCEDIMIENTOS DE APLICACIÓN DE LAS PRUEBAS ESTADÍSTICAS DE LA INVESTIGACIÓN 160	
4.	IMÁGENES DEL TRABAJO DE CAMPO	164
5.	SOLICITUDES A LAS DIFERENTES INSTITUCIONES	166



ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Tipos de alianzas público privadas	18
Tabla 2 Operacionalización de Variables	45
Tabla 3 Ubicación política de la Comunidad Campesina de Yanacona	54
Tabla 4 Flora en la CC Yanacona	57
Tabla 5 Fauna en el distrito de Chinchero	57
Tabla 6 Fuentes de agua del distrito de Chinchero	59
Tabla 7 Empadronados en la Comunidad Campesina de Yanacona 2021	63
Tabla 8 Actividades Económicas en la Comunidad Campesina Yanacona.....	65
Tabla 9 Instituciones Educativas en la Comunidad Campesina de Yanacona 2021	69
Tabla 10 Fiabilidad del instrumento de investigación	79
Tabla 11 Grupos de edad en la C.C. Yanacona año 2021	79
Tabla 12 Género en la C.C. Yanacona año 2021	80
Tabla 13 Estado Civil de los Pobladores de la C.C. Yanacona encuestados año 2021	82
Tabla 14 Número de Encuestados que cuentan con un trabajo 2013 - 2021	83
Tabla 15 Número de integrantes de las familias que trabajan 2021	85
Tabla 16 Ingreso mensual de los Pobladores de la C.C. Yanacona encuestados.....	87
Tabla 17 Gasto mensual de los Pobladores de la C.C. Yanacona encuestados	88
Tabla 18 Suficiencia de ingresos de los Pobladores de la C.C. Yanacona encuestados 2021	90
Tabla 19 Número de Pobladores de la C.C. Yanacona encuestados por actividad económica ...	92
Tabla 20 Cambios en los Sectores Productivos según Pobladores encuestados 2021	93
Tabla 21 Generación de nuevas actividades económicas según pobladores encuestados 2021 ..	94
Tabla 22 Nivel de educación de los pobladores encuestados 2021	95



Tabla 23 Centro Educativo de nivel Primario en la Comunidad Campesina Yanacona.....	96
Tabla 24 Centro Educativo de nivel Secundario en la C.C. Yanacona.....	97
Tabla 25 Instituciones Educativas Publicas dentro de la C.C. de Yanacona 2021	98
Tabla 26 Asistencia de la población estudiantil a los Centros Educativos de la C.C. Yanacona	99
Tabla 27 Asistencia de los Comuneros al CLAS Chinchero	100
Tabla 28 Mejoras en la atención o infraestructura del CLAS Chinchero	101
Tabla 29 Afiliación de los pobladores encuestados a un Sistema de Salud 2021	102
Tabla 30 Participación de los Pobladores encuestados en Programas Sociales 2021	103
Tabla 31 Tenencia de la vivienda de los Pobladores encuestados 2021	105
Tabla 32 Personas que ocupan la vivienda del poblador encuestado 2021	106
Tabla 33 Material de la vivienda del Poblador encuestado 2021	107
Tabla 34 Permanencia del material de su vivienda del Poblador encuestado.....	108
Tabla 35 Servicios básicos (agua, desagüe y luz pública) en las viviendas del Poblador encuestado.....	109
Tabla 36 Pobladores encuestados que conocen el Proyecto del Aeropuerto de Chinchero.....	110
Tabla 37 Pobladores encuestados por venta de terrenos para el Proyecto.....	111
Tabla 38 Pobladores encuestados que vendieron sus terrenos a Terceros	112
Tabla 39 Poblador encuestado por entidad que le pago por la compra/venta de sus terrenos ...	114
Tabla 40 Inversión del dinero recibido por la compra/venta de sus terrenos	115
Tabla 41 Necesidades cubiertas de los pobladores encuestados.....	117
Tabla 42 Encuestado según su percepción del precio de la compra/venta de sus terrenos.....	118
Tabla 43 Bienestar económico de los pobladores encuestados.....	119
Tabla 44 Calidad de vida de los pobladores encuestados	120



Tabla 45 Bienestar individual y familiar de los pobladores encuestados	121
Tabla 46 Calidad de vida y bienestar individual y familiar de la población de la Comunidad Yanacona.....	123
Tabla 47 Prueba de hipótesis para dos proporciones en la calidad de vida, bienestar individual y familiar	123
Tabla 48 Ingreso mensual de los pobladores de la Comunidad Yanacona.....	125
Tabla 49 Prueba de hipótesis para dos proporciones del ingreso mensual	125
Tabla 50 Cambios en los Sectores Productivos de la Comunidad Campesina de Yanacona	127
Tabla 51 Actividades Económicas dentro de la Comunidad Campesina de Yanacona.....	127
Tabla 52 Prueba de hipótesis para dos proporciones en los sectores productivos.....	127
Tabla 53 Prueba de hipótesis para dos proporciones de las actividades económicas	128
Tabla 54 Educación: asistencia a los centros de estudio de la Comunidad de Yanacona.....	129
Tabla 55 Salud: Mejoras en el CLAS Chinchero 2013-2021	129
Tabla 56 Vivienda: Material de la Vivienda antes del Proyecto del Aeropuerto de Chinchero	130
Tabla 57 Saneamiento Básico: agua, luz y desagüe dentro de la vivienda.....	130
Tabla 58 Prueba de Hipótesis para dos proporciones de Servicios Básicos	130
Tabla 59 Comparación crítica con los antecedentes considerados	133
Tabla 60 Comparación crítica con las teorías	134
Tabla 61 Matriz de Consistencia.....	150



ÍNDICE DE GRÁFICOS

Figura 1 Procesamiento de datos	51
Figura 2 Localización del distrito de Chinchero a nivel departamental y provincial	53
Figura 3 Ubicación del distrito de Chinchero a nivel distrital	53
Figura 4 Ubicación política de la Comunidad Campesina de Yanacona.....	54
Figura 5 Ubicación de la C.C. Yanacona en el distrito de Chinchero	55
Figura 6 Ubicación de los sectores de la C.C. Yanacona e impacto del aeropuerto.....	56
Figura 7 Evolución de la población del distrito de Chinchero 2007-2021	60
Figura 8 Distribución de la población del distrito de Chinchero según Zona 2007-2021	60
Figura 9 Distribución de la población del distrito de Chinchero por género 2007-2021	61
Figura 10 Evolución de la población según grupo de edades 2007-2021	62
Figura 11 Distribución del Sistema Productivo del distrito de Chinchero 2021	64
Figura 12 Actividad comercial y de servicios en la CC Yanacona 2021	67
Figura 13 Nivel educativo alcanzado por la población del distrito de Chinchero 2021	70
Figura 14 Población con acceso a Servicios de Salud 2021	71
Figura 15 Evolución de la tasa de anemia 2011-2021	72
Figura 16 Población con acceso al servicio de agua 2021.....	73
Figura 17 Población con acceso al servicio de desagüe 2021	74
Figura 18 Población con acceso a energía eléctrica 2021	75
Figura 19 Organigrama de la CC Yanacona	76
Figura 20 Grupos de edad en la C.C. Yanacona año 2021	80
Figura 21 Género en la C.C. Yanacona año 2021	81
Figura 22 Estado Civil de los Pobladores de la C.C. Yanacona encuestados año 2021	82



Figura 23 Número de Encuestados que cuentan con un trabajo 2013 - 2021	84
Figura 24 Número de integrantes de las familias que trabajan 2021	85
Figura 25 Ingreso mensual de los Pobladores de la C.C. Yanacona encuestados	87
Figura 26 Gasto mensual de los Pobladores de la C.C. Yanacona encuestados	89
Figura 27 Suficiencia de ingresos de los Pobladores de la C.C. Yanacona encuestados 2021 ...	90
Figura 28 Número de Pobladores de la C.C. Yanacona encuestados por actividad económica..	92
Figura 29 Cambios en los Sectores Productivos según Pobladores encuestados 2021	94
Figura 30 Generación de nuevas actividades económicas según pobladores encuestados 2021.	95
Figura 31 Nivel de educación de los pobladores encuestados 2021	96
Figura 32 Centro Educativo de nivel Primario en la Comunidad Campesina Yanacona	97
Figura 33 Centro Educativo de nivel Secundario en la C.C. Yanacona	98
Figura 34 Asistencia de la población estudiantil a los Centros Educativos de la C.C. Yanacona	99
Figura 35 Asistencia de los Comuneros al CLAS Chinchero.....	100
Figura 36 Mejoras en la atención o infraestructura del CLAS Chinchero.....	102
Figura 37 Afiliación de los pobladores encuestados a un Sistema de Salud 2021	103
Figura 38 Participación de los Pobladores encuestados en Programas Sociales 2021	104
Figura 39 Tenencia de la vivienda de los Pobladores encuestados 2021	105
Figura 40 Personas que ocupan la vivienda del poblador encuestado 2021	106
Figura 41 Material de la vivienda del Poblador encuestado 2021	107
Figura 42 Permanencia del material de su vivienda del Poblador encuestado	108
Figura 43 Servicios básicos (agua, desagüe y luz pública) en las viviendas del Poblador encuestado.....	109
Figura 44 Pobladores encuestados que conocen el Proyecto del Aeropuerto de Chinchero	111



Figura 45	Pobladores encuestados por venta de terrenos para el Proyecto	112
Figura 46	Pobladores encuestados que vendieron sus terrenos a Terceros	113
Figura 47	Poblador encuestado por entidad que le pago por la compra/venta de sus terrenos .	114
Figura 48	Inversión del dinero recibido por la compra/venta de sus terrenos	116
Figura 49	Necesidades cubiertas de los pobladores encuestados	117
Figura 50	Encuestado según su percepción del precio de la compra/venta de sus terrenos	118
Figura 51	Bienestar Económico de los pobladores encuestados	119
Figura 52	Calidad de vida de los pobladores encuestados.....	120
Figura 53	Bienestar individual y familiar de los pobladores encuestados.....	121
Figura 54	Vaciado de datos recolectados mediante el instrumento de investigación.....	160
Figura 55	Resultados de las tablas descriptivas y gráficos	161
Figura 56	Procesamiento de las Pruebas de Hipótesis.....	163



ÍNDICE DE ECUACIONES

Ecuación 1 Capacidad de crecimiento de una región	32
Ecuación 2 Muestreo probabilístico para poblaciones finitas.....	49
Ecuación 3 Estadístico de contraste	162



RESUMEN

La investigación titulada: “IMPACTO DEL PROYECTO DEL AEROPUERTO DE CHINCHERO, EN EL BIENESTAR DE LA POBLACIÓN DE LA COMUNIDAD YANAONA EN EL DISTRITO DE CHINCHERO, PROVINCIA DE URUBAMBA, DEPARTAMENTO DEL CUSCO, 2013-2021” tuvo como objetivo principal determinar el impacto del Proyecto del Aeropuerto de Chinchero en el bienestar de la población de la Comunidad Yanaona en el distritito de Chinchero, provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013 – 2021, a través de dimensiones como la generación de ingresos, los sectores productivos y el acceso a servicios básicos antes y después de la primera y segunda compra-venta de los terrenos en los años 2013 y 2017 respectivamente.

Se realizó la investigación bajo una metodología de tipo descriptivo-explicativa con enfoque cuantitativo, de diseño longitudinal de tendencia y de alcance correlacional-longitudinal utilizando, como instrumento de investigación, el cuestionario estructurado de preguntas cerradas dicotómicas, preguntas cerradas de opción múltiple, preguntas abiertas y preguntas con rangos y escala Likert dirigido a una muestra de 200 pobladores, jefes de familia de la Comunidad Campesina de Yanaona.

Con base a los resultados de esta investigación, el 80% de los pobladores lograron mejorar su calidad de vida, el 94% logró mejorar su bienestar económico y el 71.5% lograron mejorar su bienestar individual y familiar. Se concluye que el Proyecto del aeropuerto de Chinchero influyó en el bienestar de la población de la Comunidad Yanaona en el distritito de Chinchero, provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013 – 2021; de acuerdo a la prueba de hipótesis para dos proporciones donde se obtuvo



un P valor de 0.000 menor que 0.05, rechazándose la hipótesis nula y aceptándose la hipótesis alterna.

PALABRAS CLAVE: Bienestar económico, bienestar social, aeropuerto de Chinchero, ingresos, sectores productivos, educación, salud, vivienda, servicios de agua, desagüe y luz, calidad de vida, desarrollo económico, infraestructura social, proyectos de inversión privada, comunidades, inversiones, negocio local, jefes de familia y desarrollo económico y crecimiento económico.



ABSTRACT

The research entitled: "IMPACT OF THE CHIN CHERO AIRPORT PROJECT, ON THE WELFARE OF THE POPULATION OF THE YANAICONA COMMUNITY IN THE DISTRICT OF CHINCHERO, PROVINCE OF URUBAMBA, DEPARTMENT OF CUSCO, 2013-2021" had as its main objective to determine the impact of the Project of the Chinchero Airport in the well-being of the population of the Yanacona Community in the Chinchero District, Urubamba province, Cusco department, 2013-2021 through variables such as income generation, productive sectors and access to basic services before and after the first and second purchase - sale of the land in 2013 and 2017, respectively.

The research was carried out under an explanatory descriptive methodology with a quantitative approach, a longitudinal trend design and a correlational - Longitudinal scope, using as a research instrument the structured questionnaire of closed dichotomous questions, closed multiple choice questions, open questions and questions with ranges and Likert scale addressed to a sample of 200 heads of families from the Yanacona Peasant Community.

Based on the results of this investigation, 80% of the residents managed to improve their quality of life, 94% managed to improve their economic well-being and 71.5% managed to improve their individual and family well-being, it is concluded that the Chinchero Airport Project determined the well-being of the population of the Yanacona Community in the Chinchero District, Urubamba province, Cusco department, 2013 - 2021 according to the hypothesis test for two proportions where a P value of 0.000 less than 0.05 was obtained, rejecting the null hypothesis and accepting the alternative hypothesis



KEYWORDS: Economic Welfare, Social Welfare, Chinchero Airport, Income, Productive Sectors, Education, Health, Housing, Water, sewage and electricity services, Quality of Life, Economic Development, Social Infrastructure, Private Investment Projects, Communities, Investments, Local Business, Heads of Households and Economic Development and Economic Growth.



CAPÍTULO I INTRODUCCIÓN

La presente investigación fue realizada en la Comunidad Campesina de Yanacona ubicado en el distrito de Chinchero, lugar en el que se viene realizando la construcción del Aeropuerto de Chinchero, el cual es un proyecto de infraestructura con alcance internacional que permitirá una mayor afluencia de turistas y, sobre todo, se tiene pensado dinamizar la economía local y regional.

A nivel nacional, se cuenta con once aeropuertos internacionales, entre los cuales, el aeropuerto Teniente FAP Alejandro Velasco Astete ubicado en la ciudad del Cusco carece de instalaciones para abastecer la demanda de pasajeros, por lo cual, debido a la necesidad de brindar una mejor atención a los usuarios, se planteó el proyecto para un nuevo aeropuerto en la zona de Chinchero que traería beneficios a la localidad y a la región sur del Perú. Por estas razones, se tiene como objetivo central determinar el impacto del Proyecto del aeropuerto de Chinchero en el bienestar de la población de la Comunidad Yanacona en el distrito de Chinchero, provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013 – 2021.

La investigación comprende VII capítulos, que detallo a continuación:

El Capítulo I presenta el planteamiento y la formulación del problema, los objetivos, la justificación y la delimitación de la investigación.

En el Capítulo II, el marco teórico, conceptual, antecedentes de la investigación, la formulación de hipótesis y la operacionalización de las variables de la presente investigación.



En el Capítulo III, se identifica el tipo, enfoque, diseño y alcance de la investigación, la población y la muestra, las técnicas e instrumentos de recolección de datos y el procesamiento de los mismos.

En el Capítulo IV, se expone el análisis del entorno geográfico, económico y social de la Comunidad Campesina de Yanacona, en el cual se ha realizado la investigación.

En el Capítulo V, se presenta el análisis e interpretación de los resultados obtenidos mediante la aplicación del instrumento de investigación a la muestra 200 (pobladores jefes de familia empadronados de la Comunidad Campesina de Yanacona).

En el Capítulo VI, se presentan las pruebas estadísticas de la investigación, las mismas que han permitido probar la hipótesis general y específicas.

En el Capítulo VII, se presenta la discusión que comprende tres partes: descripción de los hallazgos más relevantes, la comparación crítica, con la literatura existente y las limitaciones del estudio.

Finalmente, se presentan las conclusiones y recomendaciones a las que se ha llegado en la presente investigación.



1.1 Planteamiento del problema

El proceso de creación de dicho proyecto empezó el 11 de octubre de 2001 con la ley N° 27528, en la que se plantea los estudios definitivos para la construcción de un aeropuerto en la comunidad campesina de Yanacona, declarándose de necesidad y utilidad, así como de alta prioridad para el estado. El 2 de febrero de 2010, la Agencia de Promoción de la Inversión Privada – PROINVERSIÓN inicia la convocatoria para la concesión de la construcción y operación de este; seguidamente, en el año 2011, el Gobierno Regional del Cusco, mediante Resolución Ejecutiva Regional N°737-2013-GR CUSCO/PR, se resuelve la reubicación de viviendas afectadas para la liberación del área que será utilizado para su construcción, realizándose, así, el empadronamiento de los beneficiarios en Organismo de la Formalización de la Propiedad Informal - COFOPRI; y, mediante la Ley N° 29908 de expropiación de inmuebles, el 30 de agosto de 2013 se da la primera compra de los terrenos de la Comunidad Yanacona y Ayllopongo por un monto de S/. 8 928 804.25 seguido de un monto de S/. 14.64 millones para la adquisición de áreas de acceso, mientras que el 28 de diciembre de 2017 se da la segunda compra venta de terrenos para las áreas verdes por un monto de S/.118 millones.

Actualmente, el distrito de Chinchero está integrado por doce Comunidades Campesinas que son: Yanacona, Ccoricancha, Ayarmacca, Cooperativa Huaypo Grande, Cuper, Tauca, Umasbamba, Ocutuan, Pongobamba, Valle Chosica, Ccorimarca, Piuray y Ayllopongo; sin embargo, se pretende estudiar el caso de la Comunidad Campesina de Yanacona y los impactos que se presentan por efectos del proyecto del Aeropuerto de Chinchero. Partiendo del año 2013 en el que se realizó la primera venta de los terrenos por parte de los comuneros hacia el Gobierno Regional del Cusco, se pueden observar dos



horizontes de tiempo, antes y después del proyecto del aeropuerto de Chinchero, en los cuales se observó la dinámica de cambios en el bienestar socioeconómico de los comuneros.

Tomando en consideración los datos del INEI (2007), la población en el distrito de Chinchero fue de 9 422 habitantes, asimismo según el INEI (2017) la población de dicho distrito fue de 11 652 habitantes teniendo una tasa de crecimiento de 1.42 % anual, esto se debió al ingreso de personas foráneas a la localidad por la venta de terrenos en las comunidades aledañas a la zona del aeropuerto de Chinchero, creando un desordenado ordenamiento territorial y deficiencias en la planificación urbana. También se observó que la población adulta tuvo un etnocentrismo al intentar comprender los cambios provocados por la pérdida de identidad cultural en la población más joven, quienes estuvieron perdiendo sus costumbres, tradiciones y se adaptaron a un proceso de alienación de culturas foráneas.

Antes de la primera compra – venta de los terrenos para el Proyecto del Aeropuerto de Chinchero, el acceso a servicios de agua en la Comunidad Campesina de Yanacona era mediante el manante Huayna Korkor, del cual, mediante la técnica del bombeo de agua, los pobladores podían acceder a este recurso de una a dos veces por semana, teniendo un tiempo de duración de aproximadamente 2 a 4 horas, lo que refleja la falta de agua para consumo humano y para la actividad agropecuaria, por lo que según los datos del censo nacional de población y vivienda del 2007, solo el 25.80% de los comuneros contaban con acceso a una red pública de agua dentro o fuera de sus viviendas, mientras que el 74.20% contaban con acceso a un pozo, una acequia o manantial. Con respecto al sistema de desagüe, el 94.62% de la población de Yanacona no contaban con



acceso a una red pública de desagüe, por lo cual hacían uso de un pozo séptico, del campo o los pastizales.

Para el año 2007, según el INEI (2007), el 40.74% de los comuneros de Yanacona tenían estudios de nivel primario, el 33.8% contaban con nivel secundario y el 18.77% no contaban con ningún nivel. Además, en los centros educativos de nivel primario: 501314, 50605 y 50606 tenían a penas 80 matriculados en cada año lectivo, debido a que, en su mayoría, los alumnos asistían a la Institución Educativa Inka Tupac Yupanqui y Nuestra Señora de Fátima, localizados en el casco urbano del distrito de Chinchero.

Por otra parte, antes del Proyecto del Aeropuerto de Chinchero, según el censo de población y vivienda INEI (2007), el 58.49% de la población no se encontraba asegurado a un sistema de salud mientras que el 40.57% estaban afiliados al SIS por lo que los pobladores de la Comunidad Campesina de Yanacona asistían al Comité Local de Administración de Salud (CLAS) Chinchero, el cual pertenece a la Red Cusco Norte para poder atender sus enfermedades o consultas; sin embargo, debido al mal estado de la infraestructura y los inadecuados equipos médicos, los pacientes eran derivados al Hospital Antonio Lorena de la Ciudad del Cusco.

En cuanto a la Población Económicamente Activa (PEA) ocupada en la Comunidad Campesina de Yanacona para el año 2007 fue de 20.71% y la PEA desocupada del 79.29%, lo cual indica que, antes de la compra-venta de los terrenos para el Proyecto del Aeropuerto de Chinchero, los pobladores de dicha comunidad, según el INEI (2007), el 56.58% se dedicaban a la agricultura y ganadería, teniendo como principal cultivo a la papa seguido de las habas, la cebada, el olluco, entre otros; también criaban animales vacunos, ovinos, porcinos y animales de crianza menor para el autoconsumo y venta en el



mercado local como: Huancaro y Rosaspata; el 6.58% se dedicaban a la industria manufacturera y 6.58% a la construcción.

A partir de los datos, anteriormente presentados, se puede observar que, en el periodo anterior, no existía bienestar socioeconómico y socio urbano dentro de la Comunidad Campesina de Yanacona; por otra parte, se tienen los cambios del “después” que se analizarán en la presente tesis; teniendo en cuenta el anhelo de los pobladores de Chinchero, en mantener sus costumbres, tradiciones e ideologías, así como la intervención constante de la Municipalidad Distrital de Chinchero para favorecer el cierre de brechas y, principalmente, una adecuada planificación urbana de las zonas rurales, proyectos en beneficio de la salud, educación y saneamiento básico, así como apoyo en las diversas asociaciones o gremios de la zona.

1.2 Formulación del problema

1.2.1 Problema general

¿Cuál es el impacto del Proyecto del Aeropuerto de Chinchero en el bienestar de la población de la Comunidad Yanacona en el distritito de Chinchero, provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013 - 2021?

1.2.2 Problemas específicos

- ¿Cómo incide el Proyecto del Aeropuerto de Chinchero en los ingresos de la población de la Comunidad Yanacona en el distritito de Chinchero provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013 - 2021?
- ¿De qué manera el Proyecto del Aeropuerto de Chinchero determina la estructura de los sectores productivos de la población de la Comunidad Yanacona en el distritito de Chinchero provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013 - 2021?



- ¿Cómo el Proyecto del Aeropuerto de Chinchero incide en el acceso a servicios básicos de la población de la Comunidad Yanacona en el distritito de Chinchero provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013 - 2021?

1.3 Justificación de la investigación

1.3.1 Justificación social

La investigación beneficia a la población de la Comunidad Yanacona y a la región al conocer cuál es el impacto del Proyecto del Aeropuerto de Chinchero en el bienestar de la población de la Comunidad Campesina de Yanacona haciendo uso de indicadores económicos que permitan conocer el desarrollo socioeconómico que trajo consigo la primera compra de los terrenos en el año 2013 y la segunda compra para la ampliación en el año 2017. Además, trae beneficios a los pobladores de la Comunidad Campesina de Yanacona y al público en general, puesto que se analiza el dinamismo de la economía, a través del cambio que se presencié en los sectores productivos y en los ingresos percibidos, así como en un mejor acceso a servicios básicos como: salud, educación, agua, desagüe y electrificación.

1.3.2 Justificación practica

En la investigación se establece la relación entre las variables: bienestar socioeconómico (ingresos, sectores productivos y acceso a servicios básicos, empleo) y el Proyecto del Aeropuerto de Chinchero en su primera etapa.

1.3.3 Justificación Teórica

En la investigación, se aplicaron teorías económicas y bases filosóficas respecto al desarrollo socioeconómico con enfoque social; las cuales sirvieron de guía para poder entender el contexto situacional de la Comunidad Campesina de Yanacona y el impacto del



Proyecto del Aeropuerto de Chinchero, además, se pretende ampliar los conocimientos relacionados al desarrollo socioeconómico y el bienestar de la población aplicados a una realidad nacional.

1.3.4 Justificación metodológica

El presente trabajo se desarrolló bajo el método hipotético- deductivo con diseño longitudinal, que permite partir de la observación de la estructura geográfica, económica y social de la Comunidad Campesina de Yanacona haciendo uso del cuestionario estructurado para la recolección de datos de una muestra de 200 comuneros, jefes de familia, que representan a los 800 comuneros empadronados en dicha comunidad.

1.3.5 Viabilidad o factibilidad

La presente investigación es viable porque se cuenta con los recursos financieros, recursos humanos y materiales para todo el proceso de la investigación; además, se tiene acceso a la información secundaria y del apoyo de la junta directiva y de los comuneros en general para la recopilación de los datos que son necesarios para el desarrollo de este trabajo.

1.4 Objetivos de la investigación

1.4.1 Objetivo general

Determinar el impacto del Proyecto del Aeropuerto de Chinchero en el bienestar de la población de la Comunidad Yanacona en el distritito de Chinchero, provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013 – 2021.



1.4.2 Objetivos específicos

- Determinar los efectos del Proyecto del Aeropuerto de Chinchero, en los ingresos de la población de la Comunidad Yanacona en el distritito de Chinchero provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013 – 2021.
- Analizar cómo el Proyecto del Aeropuerto de Chinchero determina la estructura de los sectores productivos de la población de la Comunidad Yanacona en el distritito de Chinchero provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013 – 2021.
- Determinar cómo el Proyecto del Aeropuerto de Chinchero ha mejorado el acceso a servicios básicos de la población de la Comunidad Yanacona en el distritito de Chinchero provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013 – 2021.

1.5 Delimitación de la investigación

1.5.1 Delimitación espacial

La presente investigación comprende los territorios de la Comunidad Campesina de Yanacona, perteneciente al distrito de Chinchero en la provincia de Urubamba, departamento del Cusco que está constituida por seis sectores los cuales son: Humanes, Huatata, Chaquelcchocha (Nueva Yanacona), Q'uerapata, Olones y Nuevo Triunfo.

1.5.2 Delimitación temporal

Se consideró como periodo de investigación los años comprendidos, en el siguiente intervalo 2013-2021, debido a que uno de los hechos más importantes fue la primera compra de los terrenos para el aeropuerto de Chinchero en el año 2013, seguido de la segunda compra de los terrenos para la ampliación del proyecto en el año 2017. Es así, que, para establecer los verdaderos cambios ocurridos en la Comunidad Campesina de Yanacona, se analizó la situación del “antes” y “después” del año 2013.



1.5.3 Delimitación conceptual

La presente investigación corresponde al área rural, teniendo en cuenta las teorías relacionadas a las variables de investigación y los antecedentes internacionales, nacionales y locales que sirven como apoyo para el desarrollo del presente trabajo.



CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes de la investigación

2.1.1 Antecedentes Internacionales

2.1.1.1 Arroyo Crejo (2018) Análisis de inversiones aeroportuarias y portuarias en América Latina y el Caribe al horizonte 2040

La investigación se basó en el crecimiento del tráfico aéreo de pasajeros en la región de América Latina y el Caribe y las necesidades de inversiones aeroportuarias en nuestro continente. El sector aeroportuario se ha beneficiado con el alto desarrollo económico de los países de la región de América Latina y el Caribe, junto con una internacionalización de las economías y una creciente demanda turística inbound¹ principalmente en Norteamérica y Europa, lo cual ha generado la modernización de la infraestructura aeroportuaria y la reestructuración del sector de aerolíneas, que incluye la participación del sector privado, así como un aumento de la competencia a partir de una apertura progresiva del mercado.

En los últimos 10 años (2006-2015) la oferta aérea de pasajeros ha experimentado un crecimiento importante, con una tasa promedio de un 5,1% anual, siendo ALC el tercer mercado con mayor crecimiento a escala mundial, por volumen e importancia, Brasil, México, Colombia, Argentina, Chile, Perú, Centroamérica y Caribe son los mercados aéreos estructuradores del sistema de aviación. Además, existe una relación directa entre el nivel de impacto de la aviación en el PIB regional con el nivel de desarrollo económico de

¹ Inbound: Entrante



las economías, con lo que el futuro crecimiento económico previsto para la región tendrá como resultado un mayor impacto en la aviación, así como una mayor creación de empleo directo e indirecto.

En cuanto a las Asociaciones Público-Privadas (APP), estas son consideradas como una herramienta de los gobiernos para la entrada del sector privado en la construcción y gestión de activos, mejorando el nivel de servicio a los usuarios y rompiendo con las limitaciones financieras del sector público. Este modelo permite conseguir mejoras en la calidad de las infraestructuras aeroportuarias, en la gestión y en la operación de los activos mejorando el nivel de servicio a los usuarios, liberándose de las restricciones financieras del sector público y superando las limitaciones del sector público para implementar y gestionar grandes proyectos de infraestructura. La entrada exitosa del sector privado en el negocio aeroportuario permite optimizar los ingresos y alcanzar economías de escala a partir de la innovación, la promoción del consumo en los aeropuertos, nuevas líneas de negocio, la simple renegociación de contratos, las mejoras en los costos de operación o mantenimiento y la renegociación de contratos.

2.1.1.2 Fioravanti, y otros (2016), Banco Interamericano de Desarrollo. Temas actuales para América Latina y el Caribe, transporte aéreo: regulación y economía

Esta investigación tiene presente el crecimiento del sector aéreo en América Latina y el Caribe (ALC), puesto que varios países de la región han experimentado tasas de crecimiento en el volumen de pasajeros movilizadas de 20% y 30% anual; por otra parte, las proyecciones sugieren que la región crecerá a una tasa de 6 % anual en los próximos 20 años. Combinando estos factores con los procesos de liberalización del mercado y la



consolidación de aerolíneas, constituyen los principales motivos para impulsar y mejorar los entornos regulatorios vigentes.

En aeropuertos congestionados, las aerolíneas obtienen unos slots² para despegar o aterrizar por autorizaciones de los entes regulatorios, además, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) considera que la gestión de slots permite un uso coordinado y eficiente de la infraestructura aeroportuaria; también, las alianzas entre aerolíneas suelen ser uno de los mecanismos para reducir los costos de las operaciones aéreas y aumentar los beneficios a los clientes, mientras que, para los clientes, los beneficios se reflejan en los puntos acumulados por kilometraje, transferencias optimizadas o un mayor número de destinos y horarios de salida.

Se plantea la regulación económica de Infraestructura Aeroportuaria a través de las reglas asociadas al uso de la infraestructura aérea y sus activos, así como a través de contratos de concesión aeroportuaria. Por otra parte, se pone énfasis en la liberalización del mercado aéreo de ALC junto con la entrada de aerolíneas de bajo costo que provean servicios domésticos e intrarregionales mejorando su capacidad y utilizando financiamiento por medio de los distintos tipos de alianzas público privadas.

²BID. Temas Actuales para América Latina y el Caribe, Transporte aéreo: Regulación y Economía 2016. Slot: espacios en un horario determinado



Tabla 1

Tipos de alianzas público privadas

Tipo de Alianza	Descripción
Contratos de servicio	Tercerización de servicios de limpieza, mantenimiento, concesiones minoristas, estacionamientos. Contratos de 5-10 años
Aerolínea como desarrollador	La aerolínea es responsable del diseño, la construcción, financiación, operación y mantenimiento de un terminal para su uso dedicado. La aerolínea paga un arrendamiento para cubrir el servicio a la deuda
Desarrollo por un tercero	Similar al de aerolínea como desarrollador, pero liderado por un operador especializado
Concesión de largo plazo	Contratos de concesión de largo plazo con un privado, que abarcan: diseño, construcción, financiamiento, operación & mantenimiento
Concesión Múltiple de Aeropuertos	Contratos de concesión de largo plazo para dos o más aeropuertos
Aeropuertos 100% privados	Aeropuertos que son propiedad de un ente privado; frecuentemente regulados como bienes públicos

Nota: Tomado de Transporte aéreo: Temas actuales para América Latina y el Caribe: Regulación y economía. Banco Interamericano de Desarrollo. 2016

2.1.1.3 Fay , Morrison, Andres, & Lora (2015) La Realidad Macroeconómica, la Infraestructura para el Crecimiento

Esta investigación se basó en la infraestructura y sus diferentes dimensiones: transporte, energía, telecomunicaciones y los sistemas de abastecimiento de agua potable y saneamiento, mientras que, en el ámbito social: escuelas, hospitales y otros edificios, e instalaciones, para la prestación de los servicios sociales. La gestión de la infraestructura comprende las siguientes actividades: construcción, financiación, explotación/operación,



mantenimiento, regulación y control. Algunas áreas de la infraestructura, como la de transporte no ha mejorado en nada, sin embargo, a pesar de los progresos, existen brechas en cobertura y calidad con respecto a los países desarrollados en relación con países en desarrollo, como Corea o China, que hace unas pocas décadas contaban con servicios de infraestructura semejantes o inferiores a los latinoamericanos. La infraestructura es imprescindible para el crecimiento económico y la productividad, especialmente, en los países en desarrollo, la infraestructura contribuye a: ampliar los mercados, elevar la inversión privada y disminuir los costos de producción.

En la década de 1990, se creía que involucrar al sector privado sería decisivo para mejorar la infraestructura, dadas las limitaciones de recursos presupuestarios y de capacidad de gestión en el sector público. Si bien la región ha sido líder mundial en privatizaciones, el aumento de la inversión privada no ha compensado la reducción en la inversión pública, por lo que las debilidades de las instituciones y prácticas de negociación, contratación y regulación limitaron el alcance y los beneficios de las privatizaciones, generando una excesiva incertidumbre entre los inversionistas y contribuyeron al rechazo popular de las privatizaciones a comienzos de la década del 2000.

Para que los países latinoamericanos puedan recuperarse del atraso en infraestructura con respecto a los países en desarrollo de mayor crecimiento, es preciso que inviertan más y mejor, haciendo que los gobiernos cumplan el rol que les corresponde y que, además, puedan alentar al sector privado a participar.



2.1.1.4 Sánchez (2013) Atenco, a diez años del movimiento social por el Proyecto del Aeropuerto. Análisis Sociourbano y Político

Esta investigación tuvo como objetivo analizar los sucesos que desencadenó el movimiento social de Atenco durante el 2001 a 2011 y su difusión local, nacional e internacional; asimismo, conocer los cambios urbanos, sociales y políticos que ha experimentado dicho territorio ubicado en la región oriente del Estado de México y sus vínculos con los nuevos escenarios políticos y urbanos de la región, del estado y del país. En el año 2001, en Atenco, se generó un movimiento social en contra de la construcción del aeropuerto internacional de la Ciudad de México y buscaba la defensa de la posesión de la tierra en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.

Se analizó la transformación que experimentó Atenco en entre los años 2001-2011. En el ámbito educacional, se tiene en cuenta la apertura de 51 escuelas de diferente nivel; además, de una universidad con dos licenciaturas; en el ámbito demográfico, se observa un crecimiento poblacional de 60% tanto en sus zonas urbanas como en sus zonas comunales; en el ámbito urbano, los procesos de apropiación del suelo han dado lugar a un mercado inmobiliario legal e ilegal, principalmente, por los altos costos de urbanización y las dificultades de la población con menores ingresos, el 8.9% de las tierras corresponden a un suelo urbano, el 75%, para uso habitacional, el 10% para equipamiento, el 3% para bienes y servicios y el 7% para áreas viales.

Atenco enfrentó un desarrollo urbano poco ordenado, que se ha requerido una mayor dotación de servicios públicos (agua potable, energía eléctrica, desagüe, entre otros); por lo que este municipio se ha convertido en una extensión de la gran ciudad, por sus tradiciones, su organización, sus expresiones culturales, sus valores y las formas de



vida de sus pobladores, quienes reciben la influencia de la región y de una modernidad.

Los distintos actores se estructuran a partir de cierta identidad y de ciertos principios, con la condición sociocultural y las características de una zona que pertenece al Estado de México, además, se han visto presionados por el crecimiento demográfico natural y por la población migrante que busca nuevas alternativas.

2.1.2 Antecedentes nacionales

2.1.2.1 García Miranda & Mando Bellido (2018) Aeropuerto Internacional de Chinchero, una plataforma de desarrollo para la Macro Región Sur 2018-2022

El objetivo principal de esta investigación fue “realizar un estudio del Aeropuerto internacional de Chinchero para conocer cómo influirá en el desarrollo de la Macro Región Sur”, para lo cual se utilizó el método de investigación descriptivo que permitió el análisis de diversos factores como la evaluación económica o los aumentos en el PBI de la Macrorregión Sur, además, se realizó la medición de los ingresos y el volumen de las futuras exportaciones.

Los resultados dieron a conocer que el aeropuerto internacional de Chinchero permitirá que la región del Cusco perciba alrededor de 3.7 millones de pasajeros, lo que generará otras inversiones públicas y privadas como: la construcción de hoteles, carreteras, centros de recreación, mejoras en la calidad de vida, entre otros, por lo que el ingreso anual del primer año de operación del periodo 2023 será de S/. 90,232. millones de soles según las cifras proyectas por el estudio de Pro Inversión. Con una inversión de \$665 millones, generará un efecto multiplicador en la economía regional, provocando un dinamismo



económico sin mencionar los 2500 puestos de trabajo, 1000 proyectados en la etapa de construcción y 1500 proyectados en la etapa operativa.

Dicho proyecto de inversión influyó en el sector de comunicaciones, que tendrá un ingreso total de 45.938 millones de soles, traduciéndose, así, un aumento de los beneficios económicos para el PBI de Cusco, porque tendrán un incremento del 2.45% adicional a su crecimiento promedio que sería el 0.15% otros sectores relacionados al turismo: transporte, alojamiento, comercio y servicios derivados de estos, han demostrado que son directamente proporcional, tienen un crecimiento promedio anual de 11% durante los periodos de 2005 al 2011 y posteriormente en un promedio de 4 %.

2.1.2.2 Díaz (2019) Percepción del impacto económico de un Aeropuerto en Chota 2018

Esta investigación tuvo como objetivo “determinar la percepción del impacto económico de un aeropuerto en Chota 2018”, para lo cual se determinaron indicadores económicos como: turismo, gastronomía, transporte, infraestructura, entre otros, usando el método de investigación deductivo partiendo de la muestra a la observación y dando contraste a la hipótesis. Los resultados, después de aplicar la encuesta, fueron favorables, pues, según la percepción de los pobladores de Chota, el 80% consideró que el aeropuerto generaría un alto nivel de desarrollo, un 4.67% regular y un 15.33% bajo nivel. Este impacto se vio reflejado en el 88% que consideran que, el transporte interprovincial con vuelos comerciales tendría efectos positivos en la salud, educación, infraestructura, gastronomía y turismo de Chota; además del 65.33% consideran que hay un mayor nivel de generación de trabajos dando una mayor satisfacción a los pobladores a cerca de las mejoras en su calidad de vida.



2.1.2.3 García Calderon (2012) Paúl Alonso García Calderón (2012). Impacto de la concesión del Aeropuerto Internacional CAP. FAP “Carlos Martinez de Pinillos” en el crecimiento económico y social de la provincia de Trujillo

El objetivo general de dicha investigación fue: “analizar el impacto de la concesión en el Aeropuerto Internacional CAP. FAP. Carlos Martines de Pinillos en el crecimiento económico y social de la provincia de Trujillos”, aplicó el método de investigación estadística, que permitió la recolección de datos cuantitativos, así como el método de investigación deductivo, para contrastar de hipótesis. Se aplicaron test de evaluación y encuestas que revelaron que dicho impacto resultó ser positivo en el crecimiento socioeconómico de la población de Trujillo, así como en las condiciones laborales de trabajadores internos, además se evidenció un incremento en el movimiento de operaciones, pasajeros y carga.

Debido a la concesión del Aeropuerto Internacional CAP. FAP. “Carlos Martinez de Pinillos”, el 56% de los pobladores trujillanos indicaron que hay mayor inversión, el 17% cree que benefició a otros usuarios, el 13% cree que hay inestabilidad laboral y el 10%, que aumentaron las tarifas; por otra parte, el 20% de la población, trabajan en el aeropuerto, el 21.67% en agroindustria, el 18.33% en construcción, el 16.67% en actividades comerciales y el 13% en actividades manufactureras.

Se concluyó que el aeropuerto sirve como medio de transporte aéreo y terrestre, sirviendo también como centro de actividad comercial e industrial. Definitivamente, hay una mejora en la infraestructura aeroportuaria (inversión en 5 años de concesión US \$ 12 millones estimado), así como también en la calidad de los servicios con la administración del operador privado en el Aeropuerto Internacional de Trujillo. Debido al incremento de



las prestaciones de servicios, es posible una reducción de costos que incide directamente en el usuario final; demostrando que la administración del operador privado ha generado resultados positivos para el bienestar y beneficio de los usuarios. En cuanto al aspecto laboral, el 37% de los trabajadores, han sido nombrados y el 63% los de contrato parcial.

2.1.2.4 Cruz A. R. (2016) Medición del impacto en la economía de la Inversión en Infraestructura Público-Privada en países en vías de desarrollo. Aplicación a la Economía Peruana

Según esta investigación, el estado peruano puede brindar un servicio público a través del sector privado, y aprovechar las ventajas competitivas que este posee. Esta relación contractual se conoce como Asociación Público Privada (APP) que constituye una posición intermedia entre el suministro de servicios públicos al cien por ciento por el Estado, y el suministro de los mismos al cien por ciento por el sector privado.

En cuanto a este tema, la normatividad peruana permite distinguir dos tipos de proyectos: las APP autosostenibles que son aquellas donde el Estado permite la participación del sector privado en el desarrollo de infraestructura, financiadas totalmente por este, y sin aportes dinerarios del Estado, y las APP cofinanciadas, en las cuales, la aplicación de tarifas son insuficientes para que los inversionistas privados recuperen sus costos de inversión, operación y mantenimiento, haciendo que el Estado participe con aportes dinerarios y complementen los flujos de dinero para que la participación privada pueda recuperar los costos antes indicados.

Se considera que las obras de infraestructura de los países son importantes para el desarrollo económico y social, porque a través de ellas, un país puede contar con mayor capacidad física para facilitar el desarrollo de sus actividades productivas. Así tenemos



que, con mejores carreteras, se podrá disminuir los costos logísticos y de transporte; con mejores puertos se podrá incrementar el comercio internacional; con mejores aeropuertos se podrá incrementar el flujo de turistas al país; con más centrales eléctricas se podrá mejorar el nivel de cobertura de servicio eléctrico a la población; con más colegios y hospitales se podrá mejorar la calidad de vida de las personas,; y en general, con las obras de infraestructura, el país podrá mejorar de manera importante la prestación del servicio público correspondiente.

En países en vías de desarrollo, las necesidades de inversión en infraestructura de servicio público son mucho mayores, ya que buscan satisfacer, primeramente, necesidades primarias como salud, educación y gasto social para salir de la pobreza, además, deben aumentar la productividad de la fuerza laboral y ejecutar inversiones en infraestructura física que aumenten la productividad de las empresas, como carreteras, puertos, aeropuertos, entre otros. Ante ello, tomando en cuenta que en los países en vías de desarrollo la brecha de infraestructura es bastante importante, y que el crecimiento de la economía exige mayor inversión en infraestructura para seguir atendiendo el crecimiento, el estado debe buscar alternativas creativas para poder desempeñar su rol facilitador de la inversión privada y brindar bienestar a través de un adecuado servicio público.

2.1.3 Antecedentes locales

2.1.3.1 Cruz P. M. (2017) El proyecto del Aeropuerto Internacional de Chinchero y sus impactos Socioculturales en el poblador de Chinchero, Cusco–2017

Esta investigación tuvo como objetivo “determinar los impactos socioculturales del Proyecto de construcción del Aeropuerto Internacional de Chinchero en el poblador de Chinchero, Cusco 2017”, tomando en consideración a los pobladores del distrito, quienes



se han visto beneficiados económicamente por la venta de sus terrenos, identificándose impactos socioculturales indirectos y producidos.

Se utilizó la metodología descriptivo –explicativo que ayudó a contrastar el grado de asociación entre las variables de investigación; además, para conocer dichos impactos se aplicó la encuesta como instrumento de recolección de datos obteniendo que el 63.4% de los encuestados son mujeres y el 36.6% son varones población, que en su mayoría tienen un rango de edad de 36 a 45 años, el 61.3% dejó la agricultura para dedicarse al turismo y al comercio como principal actividad económica, la compra y venta de terrenos aumento en un 50%, el 77.4% considera que la población ha crecido de manera acelerada y, en cuanto a la evidencia de conflictos sociales, el 28% considera que existen conflictos territoriales, el 19.4% considera que existen conflictos económicos y el 21.5% considera que existen conflictos políticos.

2.1.3.2 Tello Rodriguez & Rupa Yabarrena (2016) Aeropuerto de Chinchero una dinámica de cambio: caso comunidad de Yanacona - Chinchero - Urubamba–Cusco

La investigación se realizó durante los años 2014 y 2015 y respondió principalmente a ¿cuáles son los cambios ocasionados en la comunidad de Yanacona a partir de la expropiación de los terrenos para la construcción del Aeropuerto de Chinchero?, teniendo en cuenta el proceso de negociación de la venta de las tierras pertenecientes a la Comunidad Yanacona, así como la dinámica de cambio que se manifestó en las familias. Se aplicaron métodos encuestas y entrevistas semiestructuradas que permitieron la obtención de datos cuantitativos y cualitativos que fueron analizados mediante métodos estadísticos y descriptivos teniendo en cuenta los testimonios de la



población a cerca del proceso de negociación entre la comunidad y el gobierno regional y la concertación entre ambos sectores, concretándose en un acuerdo de negociación que satisface a ambos. La negociación ocasionó que los beneficiarios de la expropiación reciban sumas económicas considerables, logrando que se dinamice la satisfacción de las necesidades de las familias: vivienda, salud, educación y ocio, que potencializarían a la dedicación de nuevas actividades económicas, consecuentemente a cambios sustanciales.

2.1.3.3 Soto A. E. (2019) Análisis económico social de la Carretera Interoceánica del sur del Perú tramo tres en la ciudad de Puerto Maldonado y el Distrito las Piedras, 2011-2017

Esta investigación tuvo lugar en la ciudad de Puerto Maldonado y el distrito Las Piedras, con el objetivo de analizar la manera en que la presencia de la Carretera Interoceánica Sur del tramo tres, benefició el desarrollo socioeconómico, para lo cual se usó la prueba t student para casos relacionados, obteniendo un P valor = 0.021 y 0.037 que demuestra un incremento de las actividades económicas en la ciudad de Puerto Maldonado y el distrito Las Piedras, cabe mencionar que también se indica un crecimiento de 618% y 912% de las actividades económicas, un incremento del empleo de la población fue significativo con 19% para el 2017, y teniendo un P valor = 0.000 en ambos lugares y con una correlación de 0.982 y 0.991. Por otro lado, en el ingreso se tuvo una diferencia significativa después de la presencia de la Carretera Interoceánica en estos dos lugares, en el período 2011/2017 incrementó 12,3% para Puerto Maldonado y 74,7% en el distrito Las Piedras.

Se concluyó que gran parte de la población ha tenido incentivos al emprendimiento, pues han presenciado mayores beneficios con la presencia de la Carretera



Interoceánica, como en el costo y tiempo de transporte, diversificación de sus mercados, mejor equipamiento y mayores insumos, y por ende incremento de sus ingresos; además, se describe y analiza el cambio en la calidad de vida de los pobladores especialmente en el acceso a los diferentes servicios básicos y públicos, las mejoras de las viviendas, en el servicio de agua, en servicio de desagüe y en el servicio de electricidad

2.2 Bases legales

- Resolución Gerencial General Regional N°150 – 2013 – GR Cusco/GGR
- Ley que facilita la ejecución de obras públicas viales LEY N° 27628
- Resolución Gerencial General Regional N°737 – 2013 – GR Cusco/GGR
- Resolución Ministerial 362 – 2016 MTC/01
- Proceso de expropiación del predio de propiedad de la Comunidad Campesina de Yanacona autorizado por Ley N° 29908

2.3 Bases teóricas

2.3.1 Teoría del Óptimo de Pareto sobre el Bienestar – Vilfredo Pareto

Según Brue & Grant (2008), el bienestar máximo ocurre cuando ya no hay cambios que lleven a alguien a estar en mejor posición, al mismo tiempo que dejan a nadie en peor posición. Esto implica que la sociedad puede hacer un reordenamiento de la asignación de recursos o de la distribución de bienes y servicios, de tal manera que ayude a algunos sin perjudicar el bienestar de los demás. Lo óptimo en Pareto implica: una distribución óptima de los bienes entre los consumidores; una asignación técnica y óptima de los recursos; y por último, cantidades óptimas de producción. (pág. 397)

Según Nicholson & Snyder (2014), una asignación de recursos será eficiente en el sentido de Pareto cuando no es posible (mediante otras reasignaciones) hacer que una



persona esté en mejor situación sin provocar que otra quede en peor situación. Por tanto, la definición de Pareto identifica asignaciones específicas como “ineficientes” cuando es posible mejorarlas de forma inequívoca. (pág. 438)

2.3.2 Teoría del estado de bienestar – John Maynard Keynes

Según Guisao Álvarez (2013), Keynes basa su análisis en la progresiva eliminación del desempleo, ya que lo consideraba como uno de los mayores males para el crecimiento de una economía. Argumentaba que el papel del Estado era resolverlo y que debía proponer diferentes planes para impulsar la economía, planteaba tres actividades fundamentales que eran: incitar a los empresarios con bonos positivos para el desarrollo de su empresa, invertir en obras públicas que generen un impacto positivo e incursionar en el sector servicios; de esta manera, se aseguraba el desarrollo de una economía en la que, a mayor número de trabajadores empleados, habría mayor producción y mayor cantidad de ingresos; entre más dinero tenga un comprador, habrá mayor consumo y, si la oferta es constante, la inflación se mantendrá parcial, aumentando así los ingresos o producción nacional y cumpliendo con una economía sostenible. (págs. 128-139)

Según Silva (2006), “El estado debía proveer servicios sociales generalizados como la salud, educación y pensiones, además, debía tener como objetivo limitar situaciones de marginalidad y pobreza que ponían en riesgo la generación de valor económico”.

2.3.3 Teoría del desenvolvimiento económico - Joseph Alois Schumpeter

Según Almanza (2018), Schumpeter consideraba que el desarrollo económico era un fenómeno autónomo, totalmente extraño al crecimiento económico, por lo cual no podía analizarse en términos económicos. En una economía se presentan cambios espontáneos y



discontinuos que afectan el estado de equilibrio y lo desplazan conforme al impacto que generan, dichos cambios eran considerados como la introducción de la innovación (nuevas creaciones, cambios en los métodos de proporción de bienes, nuevos métodos de producción, la apertura a los mercados, nuevas organizaciones industriales, creación de nueva infraestructura, entre otros) los cuales daban camino a que los empresarios innovadores aprovechen las oportunidades y despierte el espíritu emprendedor de la población implicada. (pág. 79)

2.3.4 Teoría de la economía dual – W. Arthur Lewis

Según Garza (2007), Lewis analiza la coexistencia de dos sectores, el sector moderno capitalista que se relaciona a la industria, y el sector precapitalista tradicional que se asocia a la agricultura, ambos sectores interactúan entre sí en una sociedad tradicional heterogénea, en la cual, funcionan con diferentes reglas y objetivos. Teniendo en consideración este análisis, el objeto de estudio para este autor es el proceso de transformación estructural que hace evolucionar la economía hacia un sector moderno; de esta forma, se convierte en un proceso de eliminación de la economía dual por la expansión de la economía capitalista.

Este modelo sostiene que en el sector tradicional, la productividad per cápita de la agricultura es muy baja, debido a la escasez del factor tierra, y, dadas las condiciones de extensión de tierras, un aumento en el número de trabajadores no cambia el nivel de producción causando que los ingresos sean bajos; mientras que en el sector moderno, el progreso técnico genera una elevación del producto marginal del trabajo al interior del sector, trayendo consigo un aumento en la demanda de trabajo; además, el nivel de salario industrial es 30% superior en contraste con el salario agrícola, lo que provocaría la



migración de un determinado número de trabajadores agrícolas. Bajo estos supuestos, el sector capitalista tendría un crecimiento de manera regular, hasta que el proceso iguale los ingresos del trabajo en los dos sectores, y el producto marginal del capital en el sector tradicional se integre al sector capitalista; entonces el dualismo sería absorbido y se instauraría un crecimiento equilibrado.

2.3.5 Teoría económica de la familia – Gary Stanley Becker

Según Robert B. & Robert F. (2006), esta teoría sostiene la existencia de un “cabeza de familia” que cuide del bienestar de los miembros de la familia, además de dirigir y asignar los recursos la economía doméstica en forma de Óptimo de Pareto. Según Becker, los miembros de la familia tienen incentivos para actuar de manera que la función de utilidad de la cabeza de familia sea máxima y a su vez, las decisiones que se tomen serán en base a la función de utilidad colectiva de la familia. En esta interpretación, la categoría psico-sociológica de “desempeñar un papel” en la unidad familiar se convierte en una expresión de la especialización que sigue los principios económicos de coste y elección. (pág. 665)

2.3.6 Teoría de la dotación de infraestructura - Dieter Biehl

Según Casas L. E. (2006), existe un conjunto de recursos definidos por su inminente carácter público, los cuales son determinantes de los ingresos, la productividad y el empleo de una determinada región. En dicho grupo, se incluyen la dotación de infraestructura o capital público, la localización geográfica, la aglomeración y la estructura sectorial. Respecto a la infraestructura, se expone que un mejor equipamiento infraestructural incrementa la productividad de la inversión privada y, por lo tanto, redundando en un producto regional y un nivel de empleo más elevado.



La relación funcional que Biehl expone se expresa:

Ecuación 1

Capacidad de crecimiento de una región

$$Y_p = f(I, D, A, S)$$

Donde:

Y_p = Ingreso Potencial

I = Infraestructura

D = Localización

A = Aglomeración

S = Estructura

Y_p representa la capacidad de crecimiento de una región, se dice que, si el potencial de desarrollo regional se mide en términos del ingreso potencial per cápita, el ingreso efectivo per cápita solo puede incrementarse a su nivel potencial, si los recursos públicos fijados a nivel regional se combinan con la cantidad óptima de factores de producción privados”. De hecho, dentro de estos recursos públicos se encuentra la infraestructura, a la cual le otorga el carácter de bien público con características de inmovilidad, indivisibilidad, insustituibilidad y polivalencia. Para Biehl, la infraestructura es un recurso que potencia la capacidad de crecimiento de las regiones y su carencia o insuficiencia constituyen verdaderos cuellos de botella para las economías regionales (pág. 211).



2.3.7 Teoría de la Dependencia - Raúl Prebisch

Según Garza (2007), debido a la preocupación de la Comisión Económica para América Latina- CEPAL por encaminar el desarrollo social y de la economía de América Latina, los investigadores, al mando de Prebisch, propusieron un modelo en el que el subdesarrollo es un fenómeno histórico y determinado por el desarrollo orgánico de la economía mundial; en otras palabras, es necesario subir la productividad e impulsar una adecuada legislación social que fortalezca las instituciones sindicales y eleve progresivamente el nivel de salario real; es así que se propone la industrialización por sustitución de importaciones por una política de desarrollo de las exportaciones; el estado como una idea-fuerza del desarrollo, la promoción de la clase empresarial y las políticas para estimular el ahorro interno y las inversiones dando paso al análisis de la economía estructuralista diferenciada por dos polos: centro y periferia. (pág. 49)

Según Vargas Hernández (2001), el enfoque anterior, plantea que la producción y la riqueza de determinados países estará condicionado por el desarrollo y/o condiciones de otros países, por lo que es necesario crear desarrollo dentro de un país, a través de acciones como:

- Controlar el tipo de cambio monetario, con más énfasis en las políticas fiscales, que en las políticas monetarias.
- Promover un papel gubernamental más eficiente en términos de desarrollo nacional.
- Crear una plataforma de inversión, dando prioridad al capital nacional.
- Permitir el ingreso de capital extranjero de acuerdo a las prioridades ya establecidas en los planes nacionales de desarrollo.



- Promover una demanda interna más eficiente en términos de mercados internos como base para la consolidación de la industrialización en Latinoamérica en particular y en naciones en desarrollo en general.
- Generar mayor demanda interna con el incremento de los sueldos y salarios de los trabajadores.
- Desarrollar un sistema de seguridad social más efectivo, por parte del gobierno, especialmente, para los sectores pobres, a fin de generar condiciones para que estos sectores puedan llegar a ser más competitivos.
- Desarrollar estrategias nacionales consistentes con el modelo de sustitución de importaciones, protegiendo la producción nacional al imponer cuotas y tarifas a los mercados externos (pág. 5).

2.3.8 Teoría de la dotación de infraestructura y desarrollo regional- Albert O. Hirschman

Según Casas L. E. (2006), denominamos teoría de la dotación o stock de infraestructura al conjunto de planteamientos que ponen de relieve el papel que juega la infraestructura o capital físico de carácter público en el crecimiento de las regiones, tanto por su carácter de capital productivo, como por su capacidad creadora de efectos externos. La TDI parte de dos hipótesis: 1) que hay factores o componentes que crean condiciones de crecimiento y generan una atmósfera de externalidades en una región; y 2) que el crecimiento puede ser inducido mediante la inversión para la creación o ampliación de estos factores o componentes. Esta teoría parte del concepto de capital social fijo propuesto por Hirschmann en los años cincuenta y consideraba que el capital social fijo comprende a todos aquellos servicios, sin los cuales ninguna de las actividades productivas primarias,



secundarias o terciarias podían funcionar, se incluían todos los servicios públicos: justicia, educación, salubridad pública, transporte, comunicaciones, suministro de energía y agua, así como capital fijo agrícola y sistemas de riego y drenaje.

En los países en desarrollo, la decisión de invertir en infraestructura pública en todo el territorio nacional era dada por razones políticas, por ello era necesario que se tomen en cuenta a todas las regiones, caso contrario, se podría generar un enorme riesgo político. (pág. 211).



2.4 Marco conceptual

2.4.1 Calidad de vida

Según World Health Organization (2012), la calidad de vida es definida como “la percepción que los individuos tienen de su posición en la vida en el contexto de la cultura y los sistemas de valores en que viven y en relación con sus metas, expectativas, estándares e inquietudes”. Es un amplio concepto de rango que incorpora, de manera compleja, la salud física, el estado psicológico, el nivel independencia, relaciones sociales, creencias personales y sus relaciones con las características más destacadas del ambiente.

Según la Organización para las Naciones Unidas (1961), el Comité de Expertos distinguió entre las expresiones "estándar", "norma" y "estándar de vida" y circunscribió su examen al concepto del "nivel de vida", que definió como las condiciones reales en que vive un pueblo. El Comité llegó a la conclusión de que el modo más satisfactorio de medir los niveles de vida en la orden internacional sería proceder a la medición de aspectos o partes claramente delimitados de las condiciones generales de vida que pudieran representarse cuantitativamente y que reflejasen objetivos generalmente aceptados de la política social y económica en el orden internacional. Esferas separadas tales como la salud, la nutrición, la vivienda, las condiciones de empleo y la educación se consideraron como "componentes" del nivel de vida, y se propuso expresar estos componentes por medio de medidas o "indicadores" estadísticos concretos, teniendo en cuenta la disponibilidad y comparabilidad internacional de los datos.

Según Urzúa M. & Caqueo Urizar (2012), el nivel de calidad de vida, percibido por un individuo, estaría fuertemente modulado por los procesos cognitivos relacionados con la evaluación que la persona realiza acerca de sus condiciones objetivas de vida como



del grado de satisfacción de cada una de ellas. Este proceso trata de identificar las áreas relevantes que lo componen, determinar los estándares en cada área e integrar los juicios separados de cada factor en una evaluación global de calidad de vida. Bajo esta mirada, se considera a esta variable como multidimensional, ya que puede incorporar distintas dimensiones para llegar a una sola evaluación. Campbell explica que las personas juzgan su situación objetiva con respecto a los estándares de comparación basados en aspiraciones, expectativas, sentimientos, necesidades personales y valores. Este resultado vendría a ser la base para una evaluación permanente y cambiante, pues estos estándares serían cambiantes en el tiempo, otorgando así a la calidad de vida un carácter dinámico. Este proceso permitiría que un individuo pueda comparar su situación actual con la de otro individuo y a su vez usar medidas de tiempo (antes–ahora–después) para comparar su calidad de vida en diferentes momentos de su vida (pág. 65).

2.4.2 Proyecto de inversión pública

Según el MIM, Mejorando la Inversión Municipal Perú (2012), un proyecto es toda intervención limitada en el tiempo que utiliza total o parcialmente recursos públicos, con el fin de crear, ampliar, mejorar, modernizar o recuperar la capacidad productora de bienes o servicios; cuyos beneficios se generen durante la vida útil del proyecto y estos sean independientes de los de otros proyectos.

Es el principal instrumento de inversión pública que se define como "acciones temporales, orientadas a desarrollar las capacidades del Estado para producir beneficios tangibles e intangibles en la sociedad". Es una herramienta que utiliza el Estado para que sus inversiones produzcan cambios para mejorar la calidad de vida de la población, a través de la generación, ampliación e incremento de la cantidad y/o calidad de los servicios



públicos que brinda. El objetivo es dar solución a un problema identificado en un sector específico (desnutrición, bajo nivel educativo, escasa producción de energía, falta de mantenimiento de las carreteras u otros) y en una zona geográfica determinada. Las municipalidades regionales y distritales, como organismos del Estado, deben realizar sus inversiones aplicando los lineamientos del PIP. Por tanto, los PIP deben orientarse a la consecución de los resultados previstos en el Plan Concertado de Desarrollo Local (PDLC) de cada municipalidad, los mismos que pueden ser revisados y reajustados en el proceso del presupuesto participativo que se realiza anualmente.

2.4.3 Ingreso

Según Gil (2015), se entiende por ingresos a todas las ganancias que se suman al conjunto total del presupuesto de una entidad, ya sea pública o privada, individual o grupal. En términos generales, los ingresos son los elementos, tanto monetarios como no monetarios, que se acumulan y que generan, como consecuencia, un círculo de consumo-ganancia.

2.4.4 Sectores productivos

Según el Instituto Peruano de Economía (2013), en la economía existen distintos sectores productivos que conforman las divisiones de la actividad económica. Estas divisiones están relacionadas con el tipo de proceso de producción que desarrollan: el sector primario está conformado por actividades económicas relacionadas con la extracción y transformación de recursos naturales en productos primarios; o productos utilizados como materia prima en otros procesos productivos. Como ejemplo, podemos mencionar cultivos, cría y cuidado de ganado, pesca y extracción de recursos forestales.



El sector secundario está ligado a las actividades artesanales y a la industria manufacturera. A través de estas actividades, los productos del sector primario se transforman en nuevos productos. Asimismo, también está relacionada con la industria de bienes de producción, los bienes de consumo y la prestación de servicios a la comunidad. Las maquinarias, las materias primas artificiales, la producción de papel y cartón, construcciones, distribución de agua, entre otros, son un claro ejemplo de este sector.

Finalmente, el sector terciario es el que se dedica a ofrecer servicios a la sociedad y a las empresas. Dentro de este grupo se identifica el comercio más pequeño hasta las altas finanzas. En tal sentido, su labor consiste en proporcionar a la población de todos los bienes y productos generados en las dos anteriores etapas. Como ejemplo, podemos mencionar al comercio minorista y mayorista, actividades bancarias, asistencia de salud, educación y cultura, etc.

2.4.5 Servicios básicos

Según el INEI (2013), el acceso a servicios básicos es la disposición y el acceso a agua, electricidad y servicio de alcantarillado para eliminación de excretas, se asocia a mejores condiciones de vida para la población; y por ende también niñas y niños.

2.4.6 Bienestar

Según Brue & Grant (2008), el bienestar es el sentir de una persona al ver satisfechas todas sus necesidades en materia fisiológica y psicológica en el presente, así como fomentar expectativas que apoyen el proyecto de vida. Los anhelos a futuro, y la posibilidad de poderlo realizar en el inmediato, corto y mediano plazo son de vital importancia en dicho sentir.



2.4.7 Bienestar social

Para Inglehant (2000), el bienestar social se entiende como “el conjunto de factores que contribuyen a la calidad de vida de la persona, lo que hacen que su existencia posea todos los elementos que engendran tranquilidad y satisfacción humana. El bienestar social es una condición que no es directamente observable, sino que se basa en juicios tal como se entienden y se pueden comparar a través del tiempo o el espacio. El bienestar, como concepto abstracto, tiene una importante carga de subjetividad propia del individuo, aunque también aparece correlacionado con algunos factores económicos objetivos”.

Para Fortún (2019), el bienestar social es la satisfacción conjunta de una serie de factores, que responden a la calidad de vida de los seres humanos en sociedad, por lo que se expresa en varios aspectos de la vida y la convivencia social. Dichos aspectos son recogidos a lo largo de su vida y son evaluados para conocer el nivel de satisfacción de las necesidades sociales; por tanto, el bienestar social se expresa, a través de los niveles de salud, educación, vivienda, bienes de consumo, desarrollo urbano, seguridad y todos los aspectos relacionados al medio ambiente.

2.4.8 Economía del bienestar

Según Just, Huelth, & Schmitz (2004), la economía del bienestar es una subdisciplina que consiste en la cuantificación y medición de los beneficios y costos de las diferentes alternativas en la asignación de recursos escasos y en la investigación sobre los fundamentos estructurales de la política económica y social. Por lo tanto, el propósito de la disciplina ha sido el definir y aplicar criterios para juzgar y medir el bienestar tomando en cuenta que la acción X afecta a algunos mejorándolos y a otros perjudicándolos. La



medición de un efecto neto obliga a “sumar mejorías en el bienestar con reducciones en el bienestar”

Según Morales F. C. (2020), la economía del bienestar, como parte de la economía normativa, es aquella que analiza la forma óptima de organizar la economía para, elegir un sistema económico que promueva el desarrollo social y humano, con el objetivo que doten de capacidad de medir si las propuestas económicas aplicadas mejoran el bienestar de la población.

2.4.9 Bienestar económico

Según Pedrosa (2017), se entiende como la situación de riqueza que parte de una relación directa entre las variables de producción, empleo y distribución de la renta. Esto, dentro de un contexto determinado. Visto de otro modo, el bienestar económico surge cuando se maximiza el bienestar social, a través del crecimiento económico. Así, la mayoría de las personas del país cuentan con un empleo, hasta alcanzarse el desempleo estructural (aproximadamente entre el 4% y 5%). Además, existe una distribución de la renta efectiva, es decir, apenas hay desigualdad económica y todos los ciudadanos acceden a las mismas oportunidades.

2.4.10 Desarrollo social

Según el Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública (2006), es un proceso que, en el transcurso del tiempo, conduce a mejorar las condiciones de vida de toda la población en diversos ámbitos como: salud, educación, nutrición, vivienda, vulnerabilidad, seguridad social, empleo y salarios que ayuda a la reducción de la pobreza y la desigualdad en el ingreso. En este proceso, es decisivo el papel del Estado como promotor y coordinador del mismo, con la activa participación de actores sociales, públicos y privados.



Para el Banco Mundial (2019), el desarrollo social se centra en la necesidad de "poner en primer lugar a las personas" en los procesos de desarrollo. Promueve la inclusión social de los pobres y vulnerables empoderando a las personas, creando sociedades cohesivas y resilientes, y mejorando la accesibilidad y la rendición de cuentas de las instituciones a los ciudadanos. Los esfuerzos en materia de desarrollo social, al involucrar a los Gobiernos, las comunidades, la sociedad civil, el sector privado y los grupos marginados (incluidos los pueblos indígenas y las personas con discapacidad), transforman la compleja relación entre las sociedades y los Estados en acciones concretas. Los datos empíricos y la experiencia operacional muestran que el desarrollo social promueve el crecimiento económico y conduce a mejores intervenciones y a una mayor calidad de vida.

2.4.11 Desarrollo económico

Según Roldán (2018), el desarrollo económico parte de la capacidad de un país para generar riqueza, además de las mejoras en la calidad de vida de los habitantes; es decir, el desarrollo económico está relacionado a la capacidad productiva de una nación y al bienestar de los ciudadanos.

Por otra parte, el Banco Mundial (1991) define que el desarrollo económico es el mejoramiento sostenible del nivel de vida, el cual comprende consumo material, educación, salud y protección del medio ambiente. En un sentido más amplio, la definición completa comprende también otros importantes aspectos, principalmente la mayor igualdad de oportunidades, la libertad política y las libertades civiles. Por lo tanto, el objetivo general del desarrollo es proporcionar más derechos económicos, políticos y civiles a todos los seres humanos, sin distinción de sexo, grupo étnico, religión, raza región o país.



2.4.12 Plan de desarrollo urbanístico

Según el Proyecto de Ley N°4022 (2018), el plan de desarrollo urbano es el instrumento técnico-normativo que orienta el desarrollo y la gestión urbana de:

- Centros poblados conformados por áreas conurbadas y/o aglomeraciones. Este instrumento técnico-normativo ordena el desarrollo urbano de los centros poblados ubicados en un territorio, cuyas relaciones forman o tienden a formar una unidad de continuidad física, social y económica, estableciendo lineamientos de desarrollo urbano, de promoción de inversiones urbanas, en la zona conurbada, y un marco para la gestión conjunta y coordinada con la participación de los gobiernos municipales en donde se localicen centros poblados respectivos.
- Los centros poblados urbanos, en concordancia al Plan de Acondicionamiento Territorial, establecen los lineamientos de promoción de la inversión urbana, pública y privada.

2.4.13 Asociación público–privada

Según el Decreto Legislativo N° 1012 (2008), son medios de participación en inversiones privadas en los que se incorporan experiencia, conocimientos, equipos, tecnología y se reparten riesgos y recursos, preferentemente privados, con el objeto de crear, desarrollar, mejorar, operar o mantener infraestructura pública o proveer servicios públicos.

2.5 Formulación de hipótesis

2.5.1 Hipótesis general

El Proyecto del Aeropuerto de Chinchero determinó el bienestar de la población de la Comunidad Yanacóna en el distritito de Chinchero, provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013 – 2021.



2.5.2 Hipótesis específicas

- El Proyecto del Aeropuerto de Chinchero generó ingresos en la población de la comunidad Yanacona en el distritito de Chinchero provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013 – 2021.
- El Proyecto del Aeropuerto de Chinchero determinó la estructura de los Sectores Productivos de la población de la Comunidad Yanacona en el distritito de Chinchero provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013–2021.
- El Proyecto del Aeropuerto de Chinchero mejoró el acceso a Servicios Básicos de la población de la Comunidad Yanacona en el distritito de Chinchero provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013–2021.

2.6 Variables de estudio

2.6.1 Variables

Como variable independiente se tiene el Proyecto del Aeropuerto de Chinchero y como variable dependiente tenemos el bienestar de los pobladores de la comunidad Campesina de Yanacona, dimensionado en los ingresos, sectores productivos y el acceso a servicios básicos.



2.6.2 Operacionalización de las variables

Tabla 2

Operacionalización de Variables

	Definición Conceptual		Definición Operacional		Indicadores	
VI: Proyecto del Aeropuerto de Chinchero	Según el Ministerio de Economía y Finanzas (2020) es toda intervención limitada en el tiempo que utiliza total o parcialmente recursos públicos, con el fin de crear, ampliar, mejorar, modernizar o recuperar la capacidad productora de bienes o servicios; cuyos beneficios se generen durante la vida útil del proyecto.		El Proyecto del Aeropuerto de Chinchero es una intervención Público Privada con el fin de mejorar los servicios de Transporte Aero en la Ciudad del Cusco.		*Monto de dinero por los terrenos (2013/2017) *Número de Familias afectadas *M2 destinados a la construcción	
	Definición Conceptual	Definición Operacional	Dimensiones	Definición Conceptual	Definición Operacional	Indicadores
VD: Bienestar de la población de la C.C. Yanacona	Según Brue & Grant (2008), el bienestar es el sentir de una persona al ver satisfechas todas sus necesidades en materia fisiológica y psicológica en el presente, así como fomentar expectativas que apoyen el proyecto de vida.	El bienestar en la C. C. Yanacona es la percepción que los pobladores puedan tener sobre sus condiciones de vida (ingresos, trabajo y servicios básicos) en contraste con sus expectativas de vida.	Ingresos	Según Gil (2015), son todas las ganancias que se suman al conjunto total del presupuesto de una entidad, ya sea pública o privada, individual o grupal.	Es la cantidad monetaria que una persona recibe en retribución a la actividad económica que realiza, así como por el uso de sus tierras.	*Número de familias beneficiadas por el dinero recibido * Ingresos percibidos por la venta de terrenos *Ingresos percibidos por el trabajo
			Sectores Productivos	Según el (Instituto Peruano de Economía (2013), son las divisiones que conforman la	Son las actividades económicas que realizan los pobladores de la Comunidad	*Porcentaje de familias dedicadas al sector primario *Porcentaje de familias dedicadas al sector secundario



	actividad económica, los cuales están divididos en: sector primario, sector secundario y sector terciario.	Campesina de Yanacona.	*Porcentaje de familias dedicadas al sector terciario *Porcentaje de los pobladores con empleo
Servicios Básicos (educación, salud, acceso a agua, desagüe, luz, vivienda)	Según el INEI, (2013), es la disposición y acceso a los servicios como agua, electricidad y alcantarillado, se encuentra asociado con mejores condiciones de vida de la población.	Es el acceso que tienen a servicios básicos como son agua, desagüe, luz, salud, educación y vivienda dentro de la Comunidad Campesina de Yanacona.	* Porcentaje de familias con acceso a servicios de agua potable y desagüe. *Porcentaje de familias con acceso a servicios de salud *Porcentaje de familias con acceso a servicios de educación

Nota: Elaboración Propia



CAPÍTULO III

MÉTODO DE INVESTIGACIÓN

3.1 Enfoque de investigación

La presente investigación es de enfoque cuantitativo, porque pretende describir, analizar e interpretar la información recopilada mediante la aplicación del cuestionario estructurado, que contiene preguntas cerradas dicotómicas, preguntas con escalas Likert y preguntas con rangos que permiten una adecuada medición de las variables de investigación: ingresos percibidos, sectores productivos y acceso a servicios básicos para probar la hipótesis general y específicas del trabajo de investigación.

3.2 Diseño de la investigación

El diseño de investigación es no experimental porque no se manipulan las variables objeto de investigación, por lo que el diseño se basa en el longitudinal de tendencia, ya que se recabará y analizará los datos según los hechos o fenómenos ocurridos por el Proyecto del Aeropuerto de Chinchero durante el periodo “antes” y “después” de la compra-venta de los terrenos en el año 2013.

3.3 Alcance de la investigación

El alcance de la presente investigación es correlacional-longitudinal debido a que se determina el impacto del Proyecto del Aeropuerto de Chinchero en el bienestar socioeconómico de la Comunidad Campesina de Yanacona, a través de las dimensiones como: ingresos percibidos, cambio en los sectores productivos y acceso a los servicios básicos (agua, desagüe, educación, salud y vivienda) y también se



especificara la situación del “antes” y “después” de la primera compra-venta de los terrenos en el año 2013 y 2017.

3.4 Tipo de investigación

La presente investigación es de tipo descriptivo explicativo, debido a que tiene como propósito, determinar la relación existente entre la variable independiente: Proyecto del Aeropuerto de Chinchero y la variable dependiente: bienestar de la población de la Comunidad Campesina de Yanacona, a través de los ingresos, sectores productivos y el acceso a servicios básicos, mostrando un periodo de estudio del “antes” y “después” del Proyecto del Aeropuerto de Chinchero, tomando como año base el 2013, año en el que se dio la primera compra/venta de los terrenos para la construcción de dicho proyecto.

3.5 Población y muestra de la investigación

3.5.1 Población

Para esta investigación se tomó en consideración una población de 800 comuneros (líderes o jefes de familia) empadronados dentro de la Comunidad Campesina de Yanacona, datos que se obtuvieron del padrón general actualizado al 2021 y que fue proporcionado por el presidente comunal Rene Huamán Quispe y su junta directiva.

3.5.2 Muestra

En la presente investigación se utilizó el muestreo probabilístico para poblaciones finitas debido a que se conoce el tamaño de la población empadronada de la Comunidad Campesina de Yanacona que consta de 800 comuneros, dato con el cual se procede a aplicar la siguiente formula:



Ecuación 2

Muestreo probabilístico para poblaciones finitas

$$n = \frac{N * Z_{\alpha}^2 * P * Q}{E^2 * (N - 1) + Z_{\alpha}^2 * P * Q}$$

Donde:

- Tamaño de la población (N)800
- Nivel de confianza.....94%
- Parámetro estadístico..... 1.88143
- Error de estimación máximo aceptado (E).....0.06
- Proporción esperada (P).....0.5
- Proporción de fracaso (Q).....0.5
- Muestra óptima (n)..... 200

$$n = \frac{800 * 1.88143^2 * 0.5 * 0.5}{0.06^2(800 - 1) + 1,88143^2 * 0.5 * 0.5}$$

$$n = \frac{707.955769}{3.761344711}$$

$$n = 188.218795$$

El tamaño de la muestra óptima es de 188 pobladores, sin embargo, se consideró una muestra de 200 pobladores jefes de familia empadronados en la Comunidad Campesina de Yanacona debido a que no todos los comuneros fueron afectados por el proyecto del Aeropuerto de Chinchero.



3.6 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

3.6.1 Técnicas

En la presente investigación se utilizó la encuesta como método de recopilación de datos acerca de las variables de investigación, así como la entrevista para recopilar testimonios de la junta directiva comunal y población en general.

También se utilizó la observación directa de los fenómenos transcurridos durante el 2013 al 2021 después de la primera y segunda venta de los terrenos para el proyecto del aeropuerto de Chinchero.

Además, se realizó el análisis de documentos como proyectos de inversión pública, documentos de gestión municipal, tesis de grado, bases de datos y el padrón del año 2011 y del año 2021 de la Comunidad Campesina de Yanacona.

3.6.2 Instrumentos

El instrumento empleado para la recolección de datos fue el cuestionario estructurado de preguntas cerradas dicotómicas, preguntas cerradas de opción múltiple, preguntas abiertas y preguntas con rangos y escala Likert que permitieron un mejor manejo de las variables y brindar mayor comodidad al momento de recopilar la información de la muestra seleccionada.

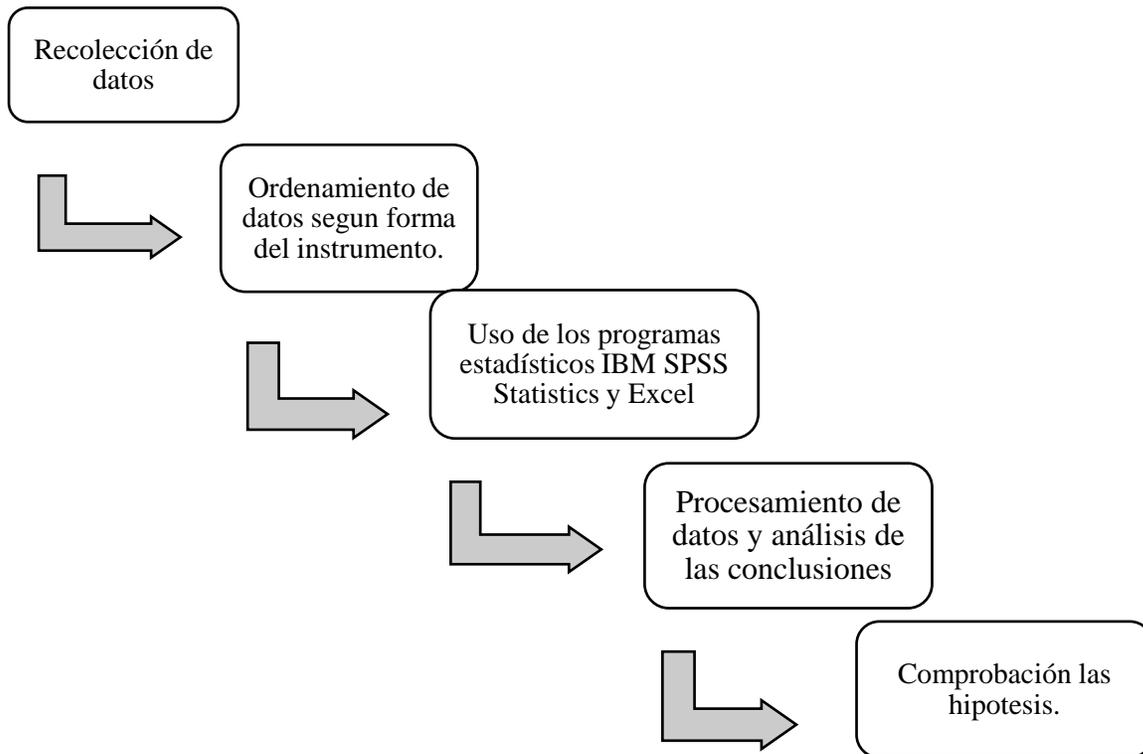
3.7 Procesamiento de datos

Para procesar la información obtenida al aplicar el instrumento de investigación se usó el programa estadístico IBM SPSS Statistic y Microsoft Excel, los cuales permiten analizar de manera ordenada y sistemática cada variable de estudio y de esta forma llegar a las conclusiones del trabajo de investigación realizado.



Figura 1

Procesamiento de datos



Nota: Elaboración propia

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS DEL ENTORNO ECONÓMICO, SOCIAL Y AMBIENTAL DE LA COMUNIDAD CAMPESINA DE YANAONA

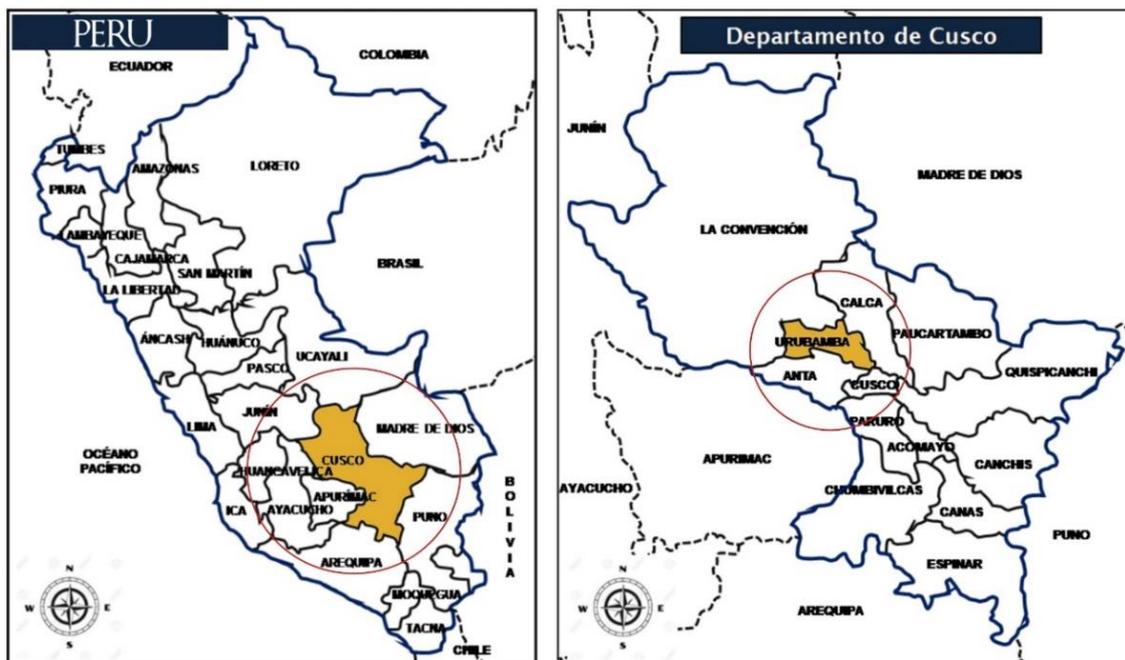
4.1 Factores geográficos

4.1.1 Ubicación geográfica

El distrito de Chinchero fue creado por Decreto de Ley N°59, el 9 de setiembre de 1905 y elevado a la categoría de pueblo por Decreto de Ley N° 12301 el 3 de mayo de 1955. Forma parte de los 7 distritos en la provincia de Urubamba, departamento del Cusco; se encuentra ubicado a 29 km al noreste de la ciudad del Cusco y 30 km al extremo este de la ciudad de Urubamba. El centro urbano de Chinchero, capital del distrito del mismo nombre, se encuentra a una altitud de 3,762 m.s.n.m., entre las coordenadas latitud $13^{\circ} 24' 30''$ y longitud $72^{\circ} 04' 15''$ (Municipalidad Distrital de Chinchero, 2016).

Figura 2

Localización del distrito de Chinchero a nivel departamental y provincial



Nota: Elaboración Propia

Figura 3

Ubicación del distrito de Chinchero a nivel distrital



Nota: Elaboración Propia

La comunidad campesina de Yanacona se encuentra ubicada al sur del distrito de Chinchero y al norte de la provincia de Urubamba en la región del Cusco. Tiene una extensión total de 1064.69 hectáreas, sin considerar los terrenos que fueron entregados para la construcción del Aeropuerto de Chinchero. Dicha área está constituida por los terrenos comunales y terrenos de los empadronados con título de propiedad comunal adquirido mediante la reforma agraria e inscrito en los registros públicos de Urubamba.

Esta comunidad comprende 6 sectores: Olones, Chaquelcocha (también llamado Nueva Yanacona), Q´uerapata, Huatata, Humanes y Nuevo Triunfo.

Figura 4

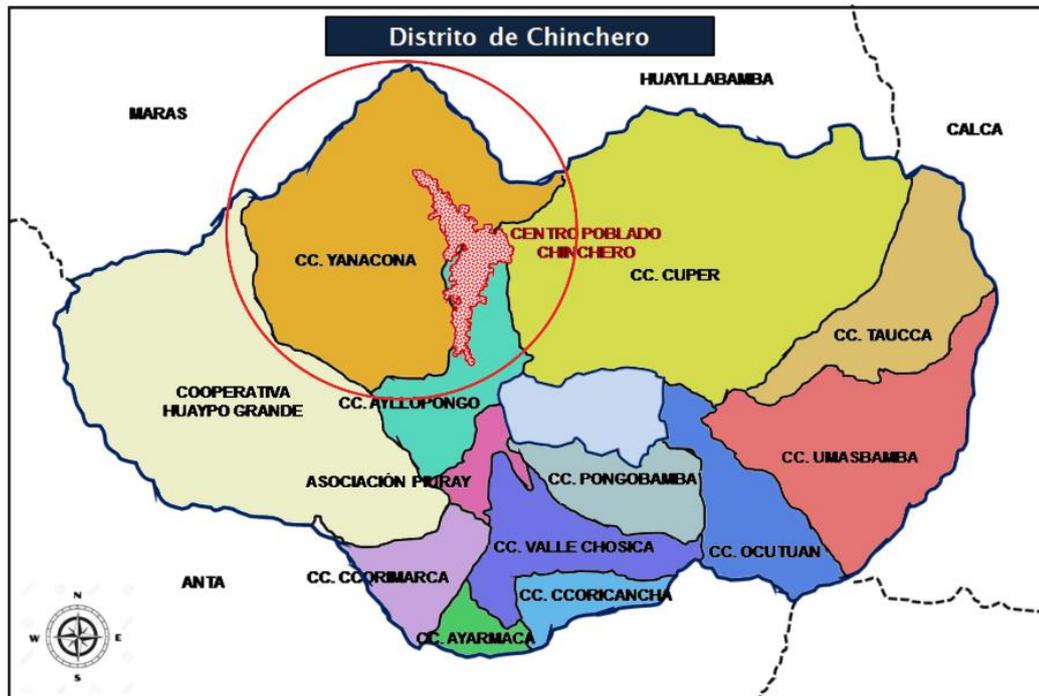
Ubicación política de la Comunidad Campesina de Yanacona

UBICACIÓN POLÍTICA	
Región	Cusco
Provincia	Urubamba
Distrito	Chincheró
Localidad	C.C. Yanacona

Nota: Elaboración Propia

Figura 5

Ubicación de la C.C. Yanacona en el distrito de Chincheró



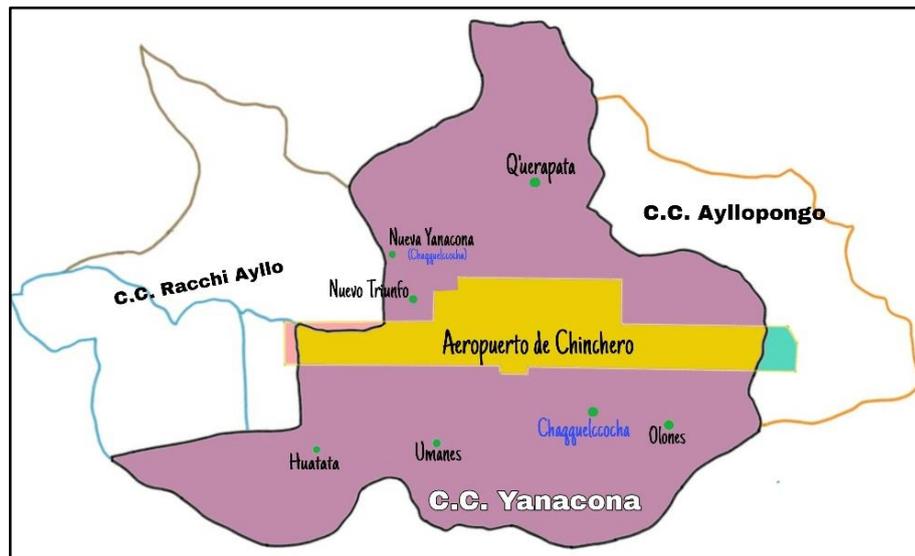
Nota: Elaboración Propia

Conforme a la **Figura 5**, las áreas afectadas por el Proyecto del Aeropuerto de Chinchero son: C.C. Yanacona con 330.52 ha que equivalen al 92.6% de la superficie total adquirida, C.C. Ayllopongo con 14.85 ha que equivalen al 4.20% de la superficie total adquirida y C.C. Racchi con 11.51 ha que equivalen al 4.20% de la superficie total

adquirida; entre los cuales se repartieron los 75 Millones de dólares otorgados por las zonas afectadas (PROINVERSION , 2013).

Figura 6

Ubicación de los sectores de la C.C. Yanacona e impacto del aeropuerto



Nota: Elaboración Propia.

4.1.2 Flora

Según la Municipalidad Distrital de Chinchero (2016), en el distrito destacan los árboles nativos como la Queuña, Quishuar, Sauce y Chachacomo, y plantas exóticas como el Eucalipto y el Pino, las cuales forman parte de la belleza paisajística, además existen numerosas hierbas silvestres con propiedades medicinales y una diversidad de fauna silvestre que se congrega, con mayor frecuencia, alrededor de las lagunas de Piuray y Huaypo, y en las diferentes lagunillas del distrito.

En la Comunidad Campesina de Yanacona la flora comprende:



Tabla 4

Flora en la CC Yanacona

Pastos Naturales	Ichu (<i>Festuca estipa</i>), Chilliwa (<i>Festuca dolichopyla</i>), Iruichu (<i>Festuca orthopyla</i>), Sikua ichu (<i>Stipa ichu</i>), Cebadilla, K'achu, Oqhos
Pastos Cultivados	Avena, Cebada
Árboles y Arbustos	Eucalipto, Chachacomo, Queuña y Kiswar
Plantas Medicinales	Ortiga, Opuntia, Keto keto, Panty, Chirichiri, Muña

Nota: Tomado del Plan de Desarrollo Comunal de Yanacona al 2030. Municipalidad Distrital de Chinchero. 2019

4.1.3 Fauna

En cuanto a la fauna, dentro del distrito de Chinchero, se encuentran las especies explicadas en la **Tabla 5**, de las cuales, los animales domésticos son los predominantes en la Comunidad Campesina de Yanacona.

Tabla 5

Fauna en el distrito de Chinchero

Animales salvajes	zorro y zorrillo
Animales domésticos	ovinos, bovinos, cerdos, cuyes, gallinas y perros
Anfibios	sapo espinoso
Aves	pato jergón, garza buyera, bandurria andina, halcón, perdiguero, águila, paloma doméstica, pata amarilla, gaviota andina, colibrí, pato colorado, golondrina andina, chihuaco.

Nota: Tomado del Plan de Desarrollo Local Chinchero al 2021. Municipalidad Distrital de Chinchero. 2016



4.1.4 Clima

Según la (Municipalidad Distrital de Chinchero, 2016), el clima del Distrito de Chinchero y sus Comunidades Campesinas es semiseco, por encima de los 3,200 m.s.n.m., con una precipitación promedio de 750 mm/año; con valores máximos en los meses de diciembre a marzo, es decir, en el verano austral, cuando el aire húmedo proveniente de la Amazonía, ingresa al altiplano y se descarga en forma de lluvias convectivas.

4.1.5 Hidrografía

El distrito de Chinchero se ubica en la cabecera de la cuenca del río Urubamba, identificándose dos microcuencas de drenaje: microcuenca de la laguna Huaypo- Yanacona y Microcuenca Piuray - Corimarca.

- ✓ Quebradas: Marcuyohuayjo, Sayocachi, Huaynanca, Quehwarhuayco, Sayac Qagahuayco, Cusihuayco, Cedrohuayjo y el río Ccorimarca.
- ✓ Lagunas mayores: Huaypo, Piuray y Qoricocha
- ✓ Lagunas menores: Uchuychaparcocha, Cusicocha, Paclacocha, Punculayccochoa, Yanacuna, Corimarca, Villa Mercedes, Ccacllaracay, Chaquelccochoa, Llaullikasa, Tangabamba, Los Andenes, Muyuri, Tirodrillaniyoc, Humanes, Huatata, Querapata, Cruz Orjo, Chocpa, Quillahuamanpata, Chequeroco, Coyocuper, Lihuarcocha y Chinchac

Según la Municipalidad Distrital de Chinchero (2016) estas lagunas y quebradas hacen un total de 6.82 km², cuya recarga es por circulación superficial en época de lluvias o por acuíferos. De las fuentes de agua mencionadas, el manante Huayna Korkor es el que abastece de agua a los pobladores de la Comunidad Campesina de Yanacona. Los pobladores sacan el agua mediante el bombeo y lo distribuyen a toda la Comunidad con una frecuencia de 5 a 7 veces por semana.



Tabla 6

Fuentes de agua del distrito de Chinchero

LAGUNA	CUOTA msnm	AREA km2	PROFUNDIDAD m	Uso actual
Piuray	3,132	3.04	12	Fuente de agua de Cusco
Qoricocha	4,140	1.39	12	Recarga
Huaypo	3,528	3.53	8	Agrícola

Nota: Tomado del Plan de Desarrollo Local Chinchero al 2021. Municipalidad Distrital de Chinchero. 2016

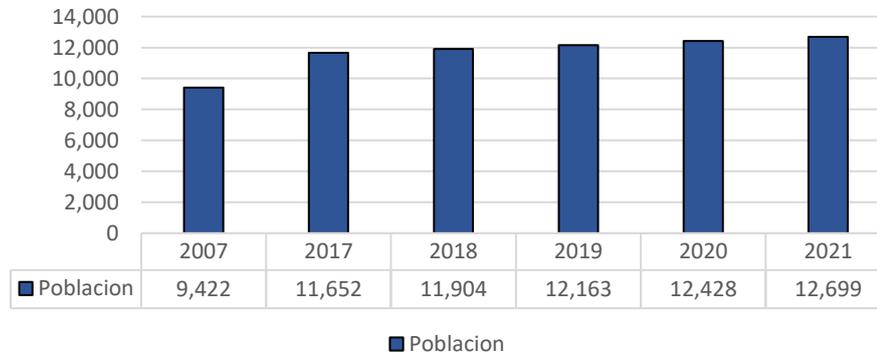
4.2 Factores demográficos

4.2.1 Población total

Según los resultados de la Encuesta Nacional de Familias realizada por el INEI durante los años 2007 y 2017 la población total fue de 9,422 y 11,652 respectivamente. Estos datos fueron utilizados en el **Figura 7** para calcular y mostrar las proyecciones para la población del distrito de Chinchero en los últimos 4 años, que tuvo como resultado: 11,904 habitantes durante el año 2018; 12,163 habitantes para el año 2019, 12,428 habitantes para el año 2020 y de 12,699 habitantes para el año 2021. Sin embargo, aún no se tienen datos de los efectos de la pandemia del COVID 19 en la población total, lo cual afectaría las estimaciones de las proyecciones de la población en estos últimos dos años.

Figura 7

Evolución de la población del distrito de Chinchero 2007-2021



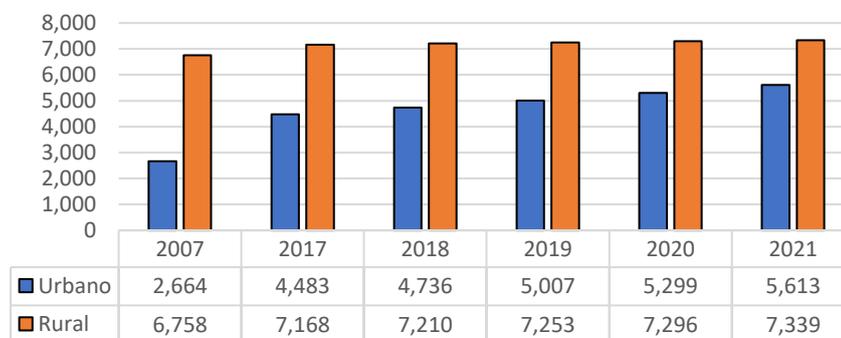
Nota: Elaboración propia con información del Censo Nacional de Población y Vivienda 2007-2017, INEI

4.2.2 Distribución poblacional

Debido a un crecimiento poblacional desordenado en el distrito de Chinchero, para el año 2021, la población que habita en la zona urbana llegó a ser de 5613 habitantes, mientras que, en las zonas rurales, llegó a ser de 7,339 habitantes, datos que se ven explicados en la **Figura 8**.

Figura 8

Distribución de la población del distrito de Chinchero según Zona 2007-2021



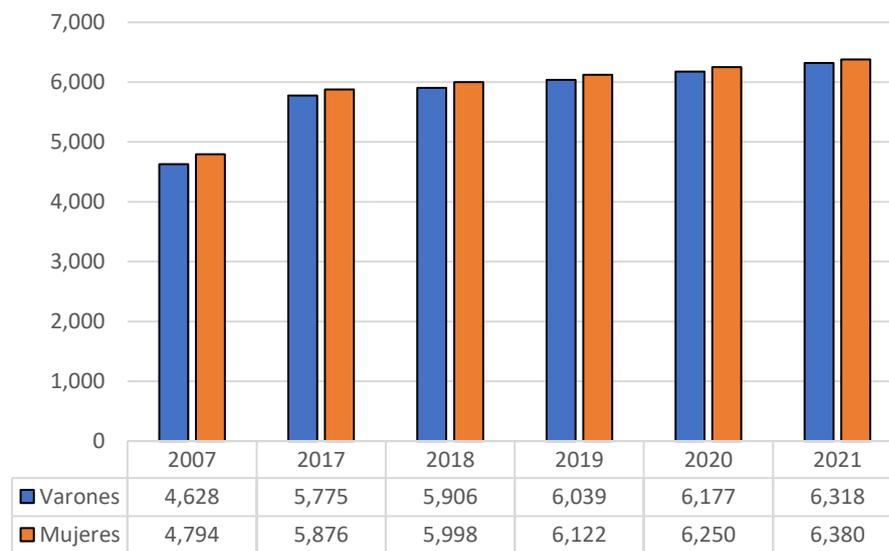
Nota: Elaboración propia con información del Censo Nacional de Población y Vivienda 2007-2017, INEI

4.2.3 Población por género

De acuerdo a la **Figura 9**, la población por grupos de género en el distrito de Chinchero para el año 2021 es de 6,380 mujeres y 6,318 varones lo que indica que la composición de la población por género se mantiene constante y equilibrada.

Figura 9

Distribución de la población del distrito de Chinchero por género 2007-2021



Nota: Elaboración propia con información del Censo Nacional de Población y Vivienda 2007-2017, INEI

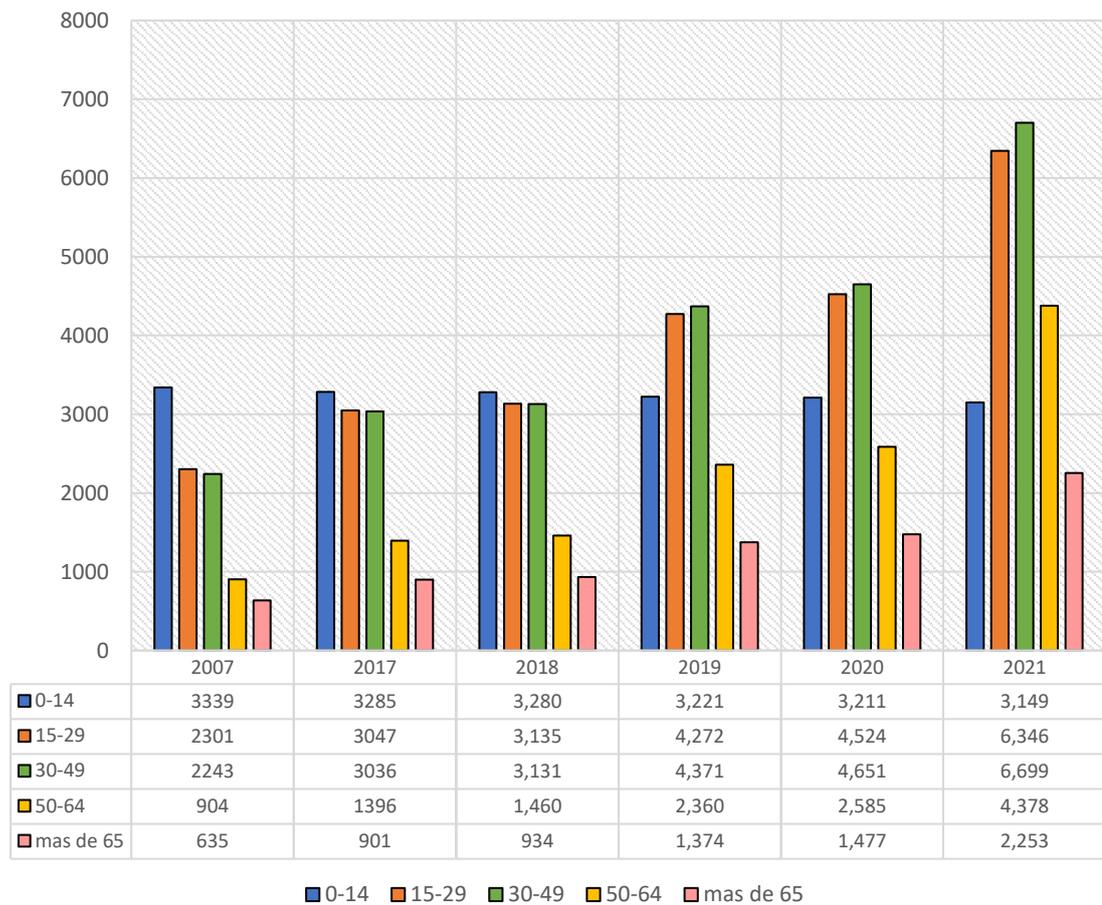
4.2.4 Evolución de la población por grupos de edad

En la **Figura 10**, se observa la evolución de la población según grupo de edades teniendo, para el año 2021, una población predominante de 30 a 49 años (6,699 personas) así como la población con rango de edad de 15 a 29 años (6,349). Por otra parte, se ve una disminución de la población de más de 65 años, lo cual nos indica que la esperanza de vida llega hasta los 65 años, así como el decrecimiento de la población de 0 a 14 años que se puede deber a un adecuado control natal. Estos indicadores

muestran una modificación en la pirámide poblacional, con una reducción de la población joven y un incremento de la población adulta.

Figura 10

Evolución de la población según grupo de edades 2007-2021



Nota: Elaboración propia con información del Censo Nacional de Población y Vivienda 2007-2017, INEI

4.2.5 Población empadronada en la Comunidad Yanacona

Para el año 2021, se registró en la Comunidad Campesina de Yanacona un total de 800 Comuneros Empadronados pertenecientes a los diferentes sectores, siendo Q'uerapata el sector con más empadronados (234), seguido por Humanes con 150 empadronados, Olones con 138 empadronados, Huatata con 122 empadronados, Nuevo Triunfo con 81 empadronados y Chaquelccocho con 59 empadronados.



Tabla 7

Empadronados en la Comunidad Campesina de Yanacona 2021

Sectores	Comuneros Empadronados
Huatata	125
Nuevo Triunfo	82
Olonos	140
Q'uerapata	234
Humanes	159
Chaqquelccocha	60
Total	800

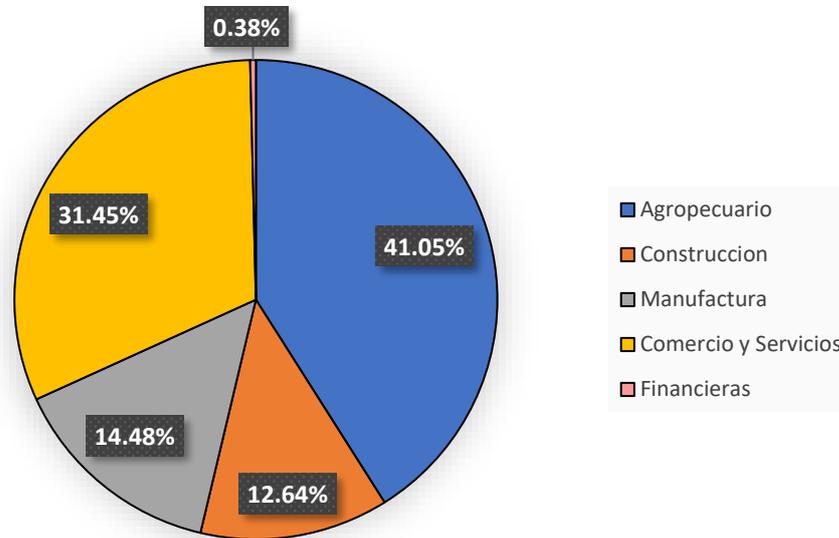
Nota: Elaboración propia con información del Padrón General de la Comunidad Yanacona. 2021

4.3 Factores económicos

La estructura económica para el Distrito de Chinchero en el año 2021 está compuesta en su mayoría por 41.05% del sector agricultura, un 31.45% del sector de comercio y servicios, seguidamente un 14.48% del sector de manufacturas y un 12.64% del sector construcción, se puede observar que el 0.38% lo conforman las Financieras, que se han aperturado en el distrito a lo largo de estos tres últimos años.

Figura 11

Distribución del Sistema Productivo del distrito de Chinchero 2021



Nota: Elaboración propia con información del Censo Nacional de Población y Vivienda 2007-2017, INEI

4.3.1 Actividad agropecuaria

La actividad agropecuaria dentro del distrito de Chinchero es considerada de mayor importancia dado que se dedican a la producción de cultivos tradicionales como la papa, cebada, avena, haba, tarwi, olluco, oca, entre otros, de los cuales, un 80% de la producción es dedicado al autoconsumo y 20% a la comercialización (Municipalidad Distrital de Chinchero, 2016).

Más específicamente, en la Comunidad de Yanacona las actividades en las que más se desenvuelven la población en general es la agricultura, la ganadería; sin embargo, debido a la construcción del Aeropuerto Internacional del Chinchero, en su etapa de removimiento de tierras, la población también ha optado por la apertura de negocios locales, así como ser empleado dentro de dicha obra.



Tabla 8

Actividades Económicas en la Comunidad Campesina Yanacona

ACTIVIDAD	Variedades	Medios	Destino de la Producción
Agricultura	Papa nativa y Papas comerciales	Arado andino, lampas, cegadoras y otros	Autoconsumo y Abastecimiento del mercado local y regional
Ganadería	Ovinos, Bovinos, cerdos, aves de corral y cuyes	Crianza extensiva	Autoconsumo y venta en el mercado local y Regional
Comercio	Abarrotes, ferretería, restaurantes, entre otros.	Puestos de negocio en sus casas o para el aeropuerto.	Abastecimiento del mercado local y Autoconsumo

Nota: Adaptado del Plan de Desarrollo Comunal de Yanacona al 2030, Municipalidad Distrital de Chinchero, 2021

4.3.2 Actividad turística y manufactureras

El Potencial Turístico el Distrito de Chinchero es el Parque Arqueológico de Chinchero, el cual incluye una visita a la parroquia de Monserrat y la casa del Cacique Mateo Pumacahua; las Cataratas de Poc Poc, los recursos paisajísticos de la laguna de Piuray y los caminos Incas del gran Qhapac Ñan. Es importante mencionar a los agentes turísticos intermediarios que han asumido la función de incorporar a las comunidades campesinas en los circuitos turísticos previo pago de comisiones a eventos turísticos de menor importancia, como almuerzos, visitas a los centros poblados rurales, ferias comunales, etc., donde los agricultores obtienen un limitado beneficio económico por la venta de comida, productos agrícolas, lana y artesanías a los turistas,



nacionales y/o extranjeros, principalmente textiles (Municipalidad Distrital de Chinchero, 2016).

La actividad turística se complementa con todas las actividades económicas que se desarrollan en el distrito, sin embargo, mayormente viene relacionado con la actividad manufacturera, debido a su mercado local artesanal, los centros textiles y locales comerciales alrededor de los centros turísticos.

Por otra parte, la actividad manufacturera dentro del Distrito, está representada principalmente por la confección de textiles propios, lo cual se puede traducir en la creación de valor económico a partir del valor cultural y las tradiciones, con la capacidad de generar empleo en segmentos tradicionalmente excluidos (Municipalidad Distrital de Chinchero, 2016).

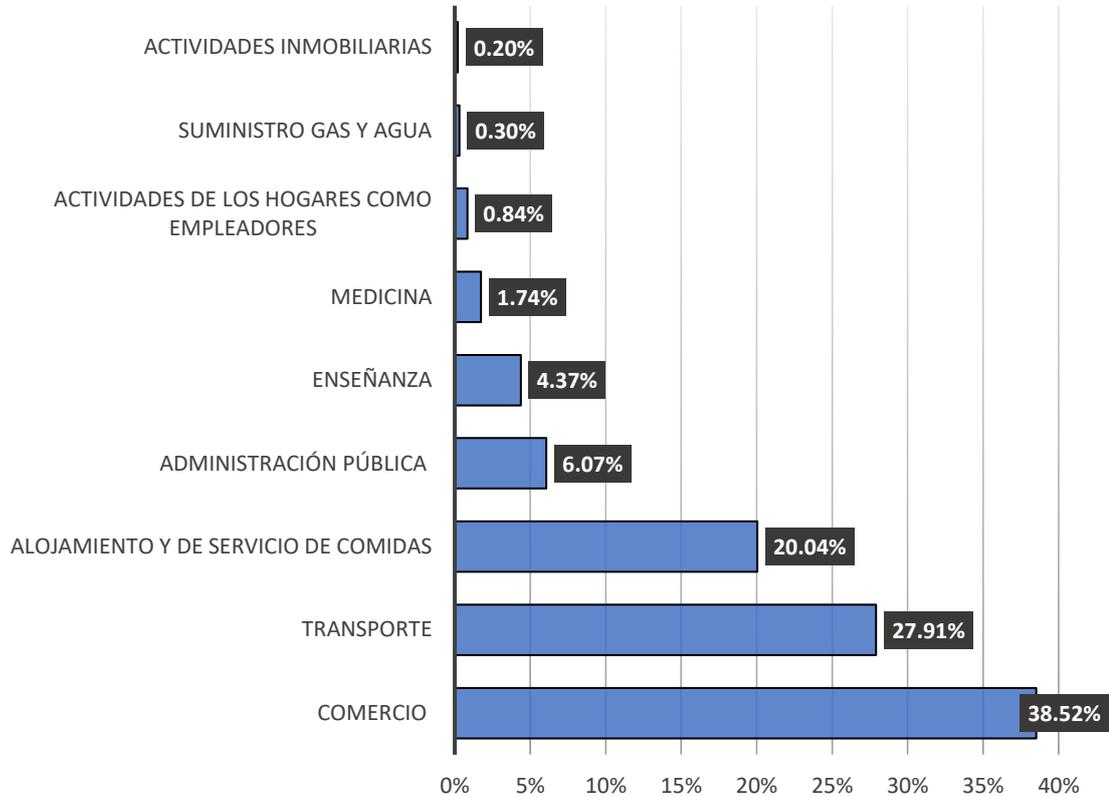
Debido al régimen de cuarentena aplicado en el año 2020 a causa de la pandemia del COVID 19, se ha visto una reducción del Turismo a nivel nacional, y recién en este 2021, se han impuesto las medidas de sanidad necesarias para seguir con el turismo dentro del Distrito, por lo cual el sector más afectado ha sido el sector turismo y con ello actividades económicas como la manufactura que dependía de dicha actividad.

4.3.3 Actividad comercial y servicios

En la **Figura 12**, se muestra que para el 2021, la actividad comercial y de servicios conforma un 31.45% de la estructura económica del distrito. Sin embargo, se subdivide en diferentes categorías, las cuales son mostradas en el siguiente gráfico:

Figura 12

Actividad comercial y de servicios en la CC Yanacona 2021



Nota: Elaboración propia con información del Censo Nacional de Población y Vivienda 2007-2017, INEI

Las actividades de comercio y servicio que más destacan son: el comercio al por mayor y menor con 38.52%; servicio de transportes con 27.91%, actividades de alojamiento y servicio de comidas con 20.04%, Servicios de administración pública con 6.07% y servicios de enseñanza con un 4.37%, entre otras actividades como los servicios de medicina, actividades de los hogares como empleadores, suministro de gas y agua y actividades inmobiliarias que suman un total de 3.08%.

La actividad comercial se desarrolla en dos niveles: comercio formal y el comercio informal en los espacios comerciales o corredores comerciales existentes en la ciudad. Un porcentaje del comercio informal, principalmente la compra y venta de



productos en la vía pública genera conflictos de uso del suelo y áreas ambientalmente críticas (Municipalidad Distrital de Chinchero, 2016).

4.3.4 Servicios financieros

En el año 2021, se puede observar un incremento de las actividades financieras y seguros en el Distrito de Chinchero, llegando a un 0.38% que representa a 19 entidades financieras en el Distrito.

De acuerdo a la información del INEI, para el año 2012, en el distrito de Chinchero, existían 2,441 productores agropecuarios. Solo el 11.8% de dichos productores (289) contaban con procesos de gestión de créditos en el sistema financiero, de los cuales el 43.2% contaban con créditos de las Cajas de Ahorro y Crédito, un 25.6% de la Banca Múltiple, un 8.7% de Cooperativas, un 7.2% de Cajas Rurales, y el 15.22% restante de otras entidades financieras (Municipalidad Distrital de Chinchero, 2016).

4.4 Factores sociales

4.4.1 Servicios de educación

En la Comunidad Campesina de Yanacona existen un total de 7 Instituciones Educativas Publicas, 3 pertenecen a la educación inicial – Jardín, 3 a la educación primaria y 1 a la educación secundaria, además en el Distrito de Chinchero se encuentra el Colegio de nivel Primario Virgen de Fátima y a nivel secundario Inca Tupac Yupanqui, así como el Instituto Técnico Productivo.

Además, en las escuelas del área rural, los niños pertenecientes a distintos grados de educación asisten a las mismas clases y tienen a un mismo y único maestro (educación unidocente multigrado), debido a la falta de estudiantes. Por otro lado, un servicio que empieza a tomar relevancia debido a la presencia del Aeropuerto, es el CETPRO, que está orientado a desarrollar competencias técnico productivas en las



especialidades de computación e informática, carpintería, mecánica y confecciones (Municipalidad Distrital de Chinchero, 2016).

En la **Tabla 9** se puede apreciar que en la comunidad campesina de Yanacona se tienen 91 alumnos matriculados en iniciales- jardín, 136 matriculados en el nivel primario y 53 matriculados en el nivel secundario con un total de 25 profesores que atienden en los diferentes establecimientos.

Tabla 9

Instituciones Educativas en la Comunidad Campesina de Yanacona 2021

Nombre de IE	Nivel	Dirección de IE	Alumnos	Docentes
1003	Inicial - Jardín	Humanes	21	2
1193	Inicial - Jardín	Q'uerapata	28	2
1191	Inicial - Jardín	Huatata	15	1
50605	Primaria	Humanes	32	3
50606	Primaria	Olonos	19	1
501314	Primaria	Huatata	27	2
50605	Secundaria	Humanes	53	8

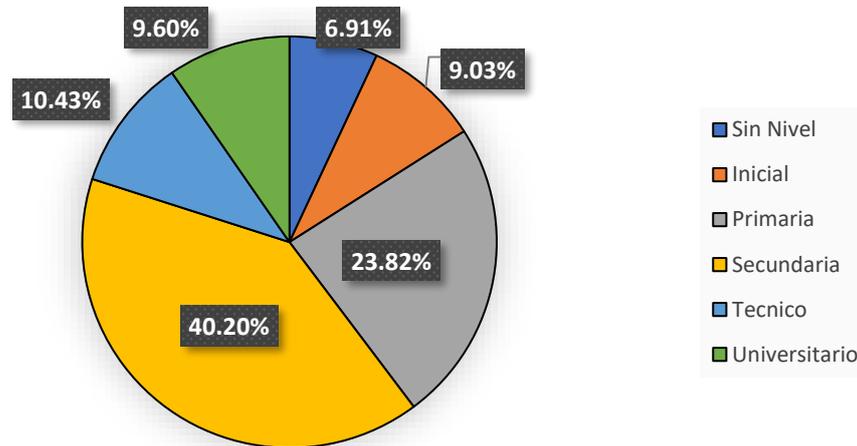
Nota: Elaboración propia con información de Estadística de Calidad Educativa 2021, MINEDU

Con respecto al nivel de educación de los pobladores en el Distrito de Chinchero, se puede observar en la **Figura 13**, que para el año 2021, un 23.82 % y un 40.20% completo su nivel de formación en educación primaria y secundaria respectivamente, en tanto el nivel de educación técnico y universitario se vio en incremento llegando a un 10.43% y un 9.60%, también la disminución de la población sin educación alguna, que para este año llegó a 6.91%, lo que demuestra que las personas respetan la educación básica patrocinada por el gobierno y que tras acabar

buscan continuar sus estudios en los institutos tecnológicos, o en las universidades públicas o privadas.

Figura 13

Nivel educativo alcanzado por la población del distrito de Chinchero 2021



Nota: Elaboración propia con información de Estadística de Calidad Educativa 2021, MINEDU

4.4.2 Servicios de salud

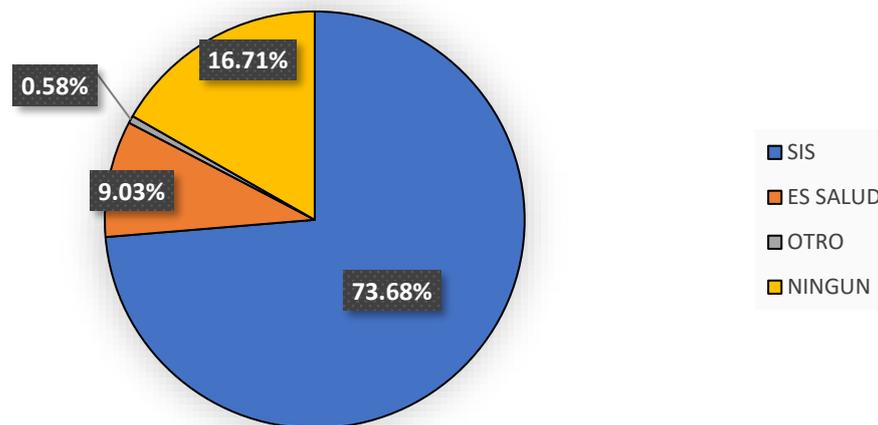
En el distrito de Chinchero se encuentran 3 establecimientos de Salud: CLAS Chinchero, puesto de salud de Ocutuan y puesto de salud de contingencia de Huaypo, los cuales tienen por finalidad mejorar la cobertura y la calidad de los servicios del primer nivel de atención. A pesar de los avances logrados en los últimos años para mejorar la cobertura de los servicios de salud, una parte importante de la población aún no tiene acceso regular al servicio y permanece vulnerable a contraer enfermedades (Municipalidad Distrital de Chinchero, 2016).

Según la **Figura 14**, para el año 2021 en el distrito de Chinchero, un 73.68% de la población se encuentra afiliado al Servicio Integral de Salud, el 9.03% de la población se encuentra afiliado al seguro de ESSALUD, mientras que un 16.71% no se

encuentra afiliado a un sistema de salud, por lo que son propensos a padecer sus enfermedades sin atención médica.

Figura 14

Población con acceso a Servicios de Salud 2021

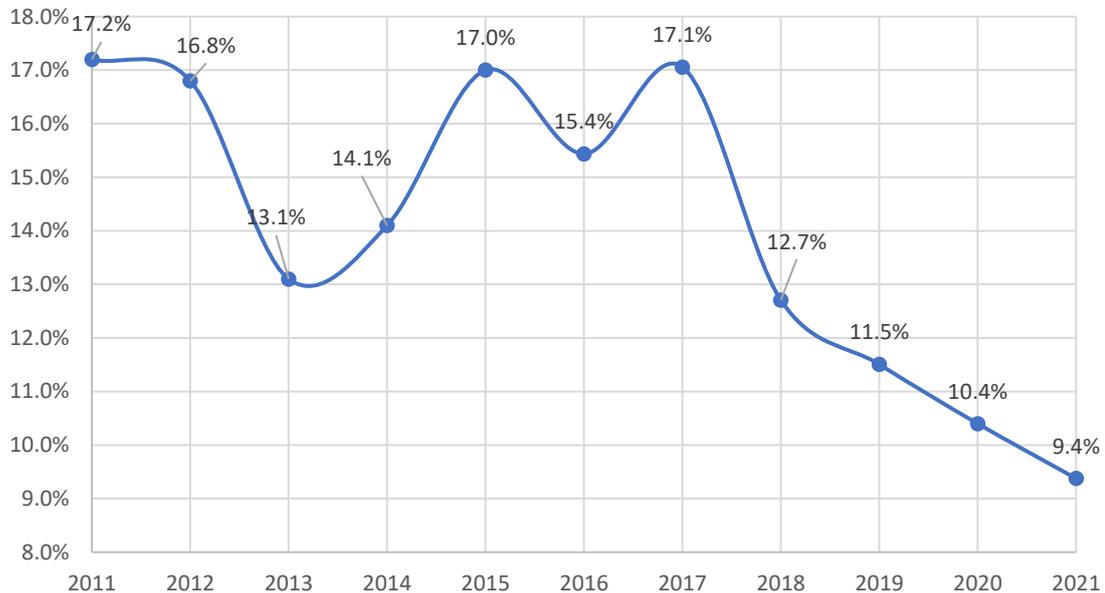


Nota: Elaboración propia con información del Censo Nacional de Población y Vivienda 2007-2017, INEI

Por otra parte, en la **Figura 15** se muestra que en los últimos 5 años se ve el decrecimiento de la Anemia en el distrito de Chinchero, llegando a tener para el año 2021 una tasa de 9.4%, siendo esta la tasa de Anemia más baja en los últimos 11 años.

Figura 15

Evolución de la tasa de anemia 2011-2021



Nota: Elaboración propia con información del Comité Local de Administración de Salud Chinchero, 2011 - 2021

4.4.3 Infraestructura de conectividad

El sistema vial dentro del distrito de Chinchero está conformado por:

- Vías a nivel regional y nacional, representadas por la carretera Cusco-Urubamba;
- Vías principales que promueven un adecuado flujo de transporte de la ciudad de Chinchero: Av. Garcilaso, Av. Q'uerapata y Av. Nueva Victoria;
- Vías locales que articulan las zonas rurales, utilizadas para movilizar a la población hacia sus centros de trabajo, el comercio, la producción y los flujos turísticos principalmente (Municipalidad Distrital de Chinchero, 2016).

4.4.4 Infraestructura aeroportuaria

El Aeropuerto de Chinchero tiene afectaciones directas e indirectas en la población de Chinchero y modificará las estructuras y relaciones sociales,

principalmente entre las comunidades directamente involucradas en él. La distancia entre Cusco y el lugar donde se construirá el Aeropuerto Internacional de Chinchero - AICC, es de 35 minutos en tiempo real. Como infraestructura de la red de transporte entre Cusco-Chinchero-Valle Sagrado, generará un cambio en los flujos humanos a corto y largo plazo debido a los movimientos de arribo y salida de pasajeros, la creación de nuevos tipos de empleo, nuevas zonas de concentración de negocios e industrias y los cambios de domicilio asociados (Municipalidad Distrital de Chinchero, 2016).

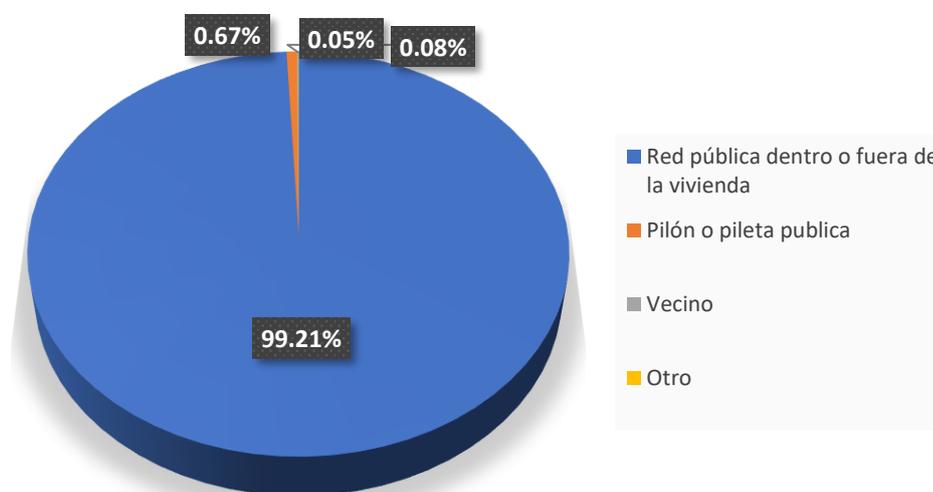
4.4.5 Infraestructura de servicios básicos

4.4.5.1 Servicios de agua

En el distrito de Chinchero, para el año 2021, en la **Figura 16** hay un 99.21% de viviendas con acceso al servicio de agua potable dentro o fuera de la vivienda, un 0.67% de viviendas con acceso al agua mediante el abastecimiento de diferentes sistemas como pilón o pileta de uso público, por ultimo, un 0.13% de viviendas que acuden a un vecino u otras fuentes de abastecimiento de agua para sus viviendas.

Figura 16

Población con acceso al servicio de agua 2021



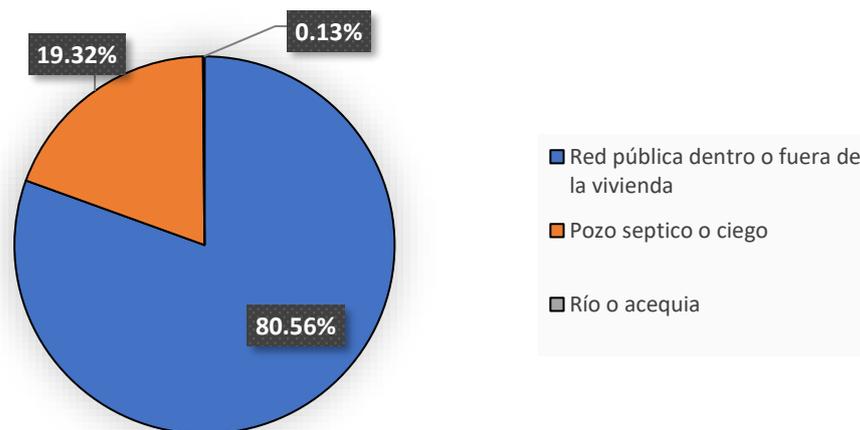
Nota: Elaboración propia con información del Censo Nacional de Población y Vivienda 2007-2017, INEI

4.4.5.2 Servicios de desagüe

Respecto al servicio de desagüe en el distrito de Chinchero, en la **Figura 17** se muestra que para el 2021 se tiene un 80.56% de viviendas con acceso a una red pública de desagüe dentro o fuera de la vivienda, un 19.32% de viviendas que cuentan con un pozo séptico o ciego y un 0.13% de que hacen uso de los ríos o acequias que existen en el Distrito.

Figura 17

Población con acceso al servicio de desagüe 2021



Nota: Elaboración propia con información del Censo Nacional de Población y Vivienda 2007-2017, INEI

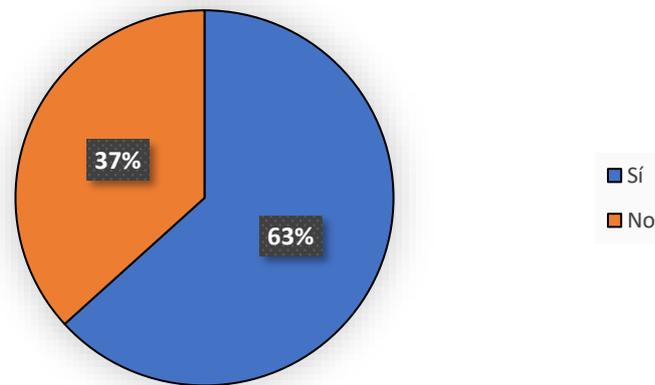
4.4.5.3 Servicios de energía eléctrica

El servicio de energía eléctrica en el distrito de Chinchero es a través del sistema integrado de Machu Picchu, mediante la sub estación de Cachimayo, en el cual existen 7 transformadores que distribuyen la energía eléctrica a toda la población las 24 horas del día (Municipalidad Distrital de Chinchero, 2016).

En la **Figura 18**, se observa que para el año 2021 el 63% de las viviendas en el distrito llegan a tener cobertura de energía eléctrica mientras que un 37% de las viviendas en el distrito aun no cuentan con el servicio de alumbrado eléctrico, principalmente en las zonas rurales, alejadas del casco urbano de Chinchero.

Figura 18

Población con acceso a energía eléctrica 2021



Nota: Elaboración propia con información del Censo Nacional de Población y Vivienda 2007-2017, INEI

4.4.6 Historia y tradiciones

Antiguamente, una parte los terrenos de la comunidad fue parte de Haciendas de propietarios particulares (Huatata y la hacienda de los Guevara en Olones) los pobladores eran solo los pastores o conserjes de los hacendados, quienes los explotaban bastante. La comunidad de Yanacona fue creada en 1964 que estaba conformada por los sectores de Q´uerapata, Olones, Chaquelccocha y Humanes adjuntándose posteriormente el sector de Huatata, y recientemente la creación del sector Nuevo Triunfo que anteriormente fue parte del sector Q´uerapata (Municipalidad Distrital de Chinchero, 2019).

Entre las tradiciones y festividades se encuentran:



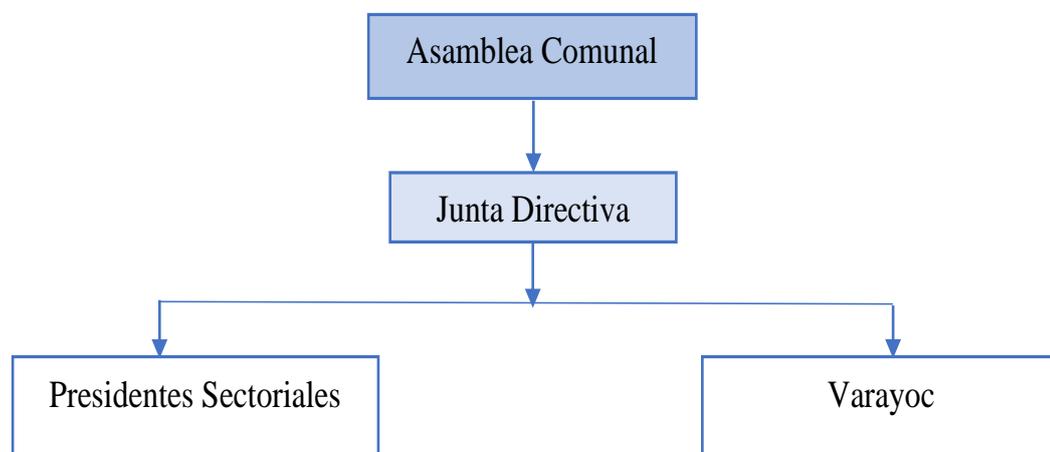
- El Aniversario Comunal llevado a cabo el 29 de enero de cada año y la Festividad de la Virgen Natividad
- Comida típica que es el Chiri Uchu, Cuy al Horno, Soltero, etc. Que son servidas en las festividades y ocasiones especiales.
- La danza típica de la Comunidad es Wifala³, la cual se baila en las festividades comunales y distritales.
- Rituales como el Mujunamiento⁴, Papa Raymi, Ofrenda a la Pacha Mama, etc.

4.4.7 Organización y Junta Directiva

La comunidad campesina de Yanacona tiene su propia estructura comunal, siendo la máxima autoridad la Asamblea General Comunal, luego la Junta Directiva que hace cumplir los acuerdos de la asamblea. Las asambleas generales ordinarias de la Comunidad se realizan trimestralmente a fines del mes y las asambleas extraordinarias en cualquier momento del mes, cuando es necesario y urgente, para lo cual la directiva comunica con 8 días de anticipación (Municipalidad Distrital de Chinchero, 2019).

Figura 19

Organigrama de la CC Yanacona



³ Danza típica de Chinchero

⁴ Reconocimiento de su territorio, también llamado Linderaje



Nota: Elaboración Propia

Junta Directiva del año 2021

- Presidente: Rene Huaman Quispe
- Vicepresidente: Mario Quillahuaman Quispe
- Secretario: Jhon Callañaupa Sallo
- Tesorero: Herlinda Auccapuma Quispe
- Fiscal: Dalmecio Quispe Quispe
- Vocales: Ruth Delma Llihuac Auccapuma

Mario Quispe Callañaupa



CAPÍTULO V

RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

En el presente trabajo de investigación se utilizó las encuestas como instrumento de investigación primaria al tamaño de la muestra 200 comuneros jefes de familia empadronados en la Comunidad Campesina de Yanacona en el Distrito de Chinchero, provincia de Urubamba, departamento del Cusco, las cuales fueron aplicadas a finales del año 2021 y principios del año 2022, los mismos que presento a continuación:

5.1. Presentación y fiabilidad del instrumento aplicado

Para probar la fiabilidad del instrumento del presente trabajo de investigación se aplicó la prueba de Alfa de Cronbach que determina la consistencia interna de este y cuyos valores varían de entre 0 y 1, teniendo los siguientes rangos:

0 - 0.2	muy bajo
0.2 – 0.4	bajo
0.4 – 0.6	moderado
0.6 – 0.8	bueno
0.8 – 1.0	alto

Se tomó en cuenta un periodo de un mes antes de la aplicación del instrumento a la muestra para aplicar el cuestionario piloto a 10 habitantes del Distrito de Chinchero, por lo cual, en la **Tabla 10**, se observa que, aplicando la prueba Alfa de Cronbach para las variables de estudio: Bienestar de la población de la comunidad Campesina de Yanacona y la variable Impacto del Proyecto del Aeropuerto de Chinchero se obtiene un valor de 0.780, considerándose entre el rango bueno - alto.



Tabla 10

Fiabilidad del instrumento de investigación

	Alfa de Cronbach	N de elementos
Bienestar de la población e Impacto del Proyecto del Aeropuerto de Chinchero.	0.780	36

Nota: Elaboración propia

5.2. Características generales de la muestra de estudio

5.2.1. Edad de los pobladores de la Comunidad Yanacona

En la **Tabla 11** y **Figura 20**, se puede apreciar que, del total de jefes de familia encuestados en la Comunidad Campesina de Yanacona, el 22% tiene una edad comprendida de 20 a 29 años, el 24% tienen edades de 30 a 39 años, el 20% tienen edades de 40 a 49 años, el 20.5% tienen edades de 50 a 59 años y el 13.5% tienen más de 60 años. Por tanto, se puede concluir que población encuestada predominante tienen edades de entre los 30 a 39 años siendo una población relativamente joven, además, de acuerdo a los estatutos manejados en la comunidad, se permiten la inscripción a la comunidad desde los 20 años de edad, y que cumplan con los requisitos exigidos.

Tabla 11

Grupos de edad en la C.C. Yanacona año 2021

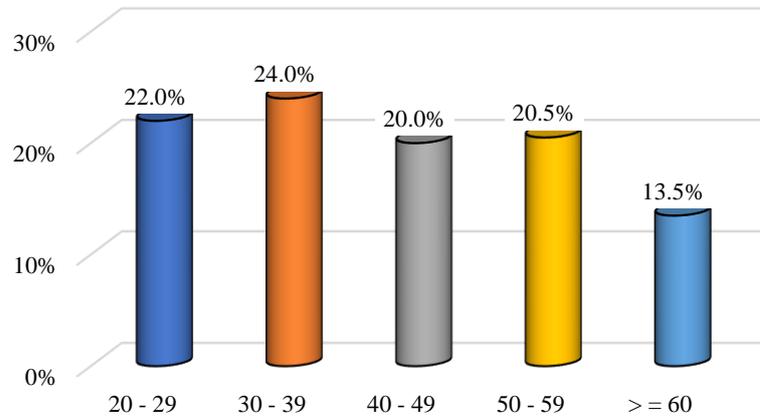
	Frecuencia	Porcentaje
20 - 29	44	22.0%
30 - 39	48	24.0%
40 - 49	40	20.0%
50 - 59	41	20.5%
> = 60	27	13.5%
Total	200	100%

Nota: Elaboración propia con información del Censo Nacional de Población y Vivienda

2007-2017, INEI

Figura 20

Grupos de edad en la C.C. Yanacona año 2021



Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

5.2.2. Género de los pobladores de la Comunidad Yanacona

Según la **Tabla 12** y **Figura 21**, el 53 % de los jefes de familia encuestados de la Comunidad Campesina de Yanacona son de género femenino, mientras que el 47% son de género masculino, lo cual explica la existencia de una mayoría de familias lideradas por mujeres y que se encuentran empadronadas por diversos factores como: ser jefes de familia, estar casadas con un comunero, ser conyugue de un comunero, haber perdido a sus parejas durante la pandemia del COVID 19, entre otras; bajo estas circunstancias, existe la igualdad y respeto en la Comunidad dando a entender que tanto varones como mujeres tienen voz y voto en la comunidad.

Tabla 12

Género en la C.C. Yanacona año 2021

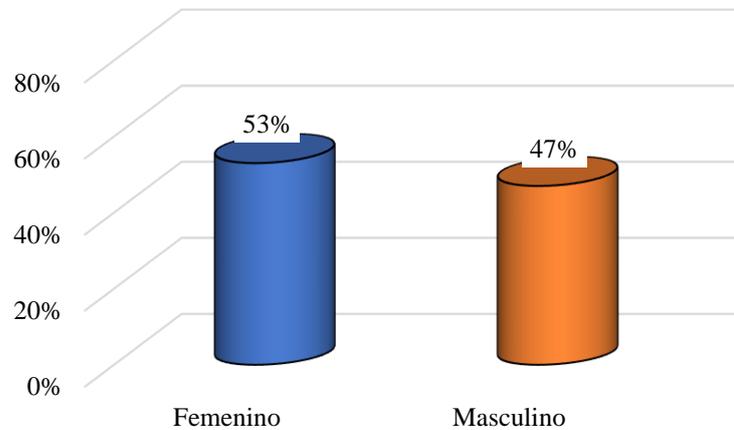
	Frecuencia	Porcentaje
Femenino	106	53.0%
Masculino	94	47.0%
Total	200	100%

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada



Figura 21

Género en la C.C. Yanacona año 2021



Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

5.2.3. Estado civil de los pobladores de la Comunidad Yanacona

Tal como se ha visto en la **Tabla 13** y **Figura 22**, el 15% de los comuneros encuestados son solteros, el 52% son casados, el 25% se encuentran en una relación de convivencia, el 2% son divorciados y el 6% son viudos. De estos datos se asume que la elección de estar casados es importante dentro de la comunidad, ya que demuestra un sentido de responsabilidad, compromiso, compañerismo y unión voluntaria por el beneficio de ambas partes y de las familias, que llegan a unir lazos de fraternidad constituyendo buenos hogares para los futuros miembros de la familia y a su vez ambos padres de familia participan dentro en las obligaciones existentes en la Comunidad Campesina de Yanacona.

Tabla 13

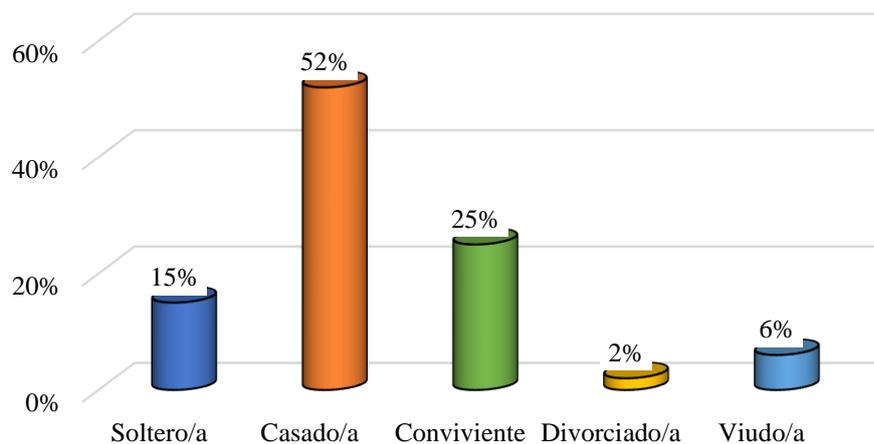
Estado Civil de los Pobladores de la C.C. Yanacona encuestados año 2021

	Frecuencia	Porcentaje
Soltero/a	30	15.0%
Casado/a	104	52.0%
Conviviente	50	25.0%
Divorciado/a	4	2.0%
Viudo/a	12	6.0%
Total	200	100%

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Figura 22

Estado Civil de los Pobladores de la C.C. Yanacona encuestados año 2021



Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

5.3. Resultados respecto a los objetivos específicos

5.3.1. Ingresos

5.3.1.1. Pobladores que trabajan

En la **Tabla 14** y **Figura 23** se da a conocer que, en el año 2013, periodo antes del Proyecto del Aeropuerto de Chinchero, un 67.5% de los comuneros contaban con un puesto de trabajo y un 32.5% de los comuneros no trabajaban debido a factores



como la edad, escasez de oportunidades de trabajo, la falta de capacitaciones y de formación profesional, entre otros. Al haber incertidumbre sobre el Proyecto del Aeropuerto de Chinchero, la mayoría de encuestados se dedicaban a la agricultura y/o ganadería que, en su momento, abastecían solo el mercado local y el autoconsumo. La formación profesional llegaba a ser limitada y junto a las pocas oportunidades de trabajo en el sector secundario o terciario, los pobladores no se sentían lo suficientemente competitivos o motivados para cambiar de rubro a pesar de que ese mismo año se dio la primera compra- venta de los terrenos para la construcción del Aeropuerto de Chinchero. Para el año 2021, el 81% de los comuneros encuestados cuentan con un puesto de trabajo, mientras que el 19% se encuentra desempleado, indicando que la tasa de desempleo es relativamente pequeña. En su mayoría, los comuneros han buscado un trabajo fijo o temporal para sostener a sus familias durante la pandemia del COVID 19 y gracias al convenio con los consorcios contratados para la construcción del Aeropuerto de Chinchero se emplea mano de obra local proveniente en su mayoría de la Comunidad Campesina de Yanacona y el Distrito de Chinchero.

Tabla 14

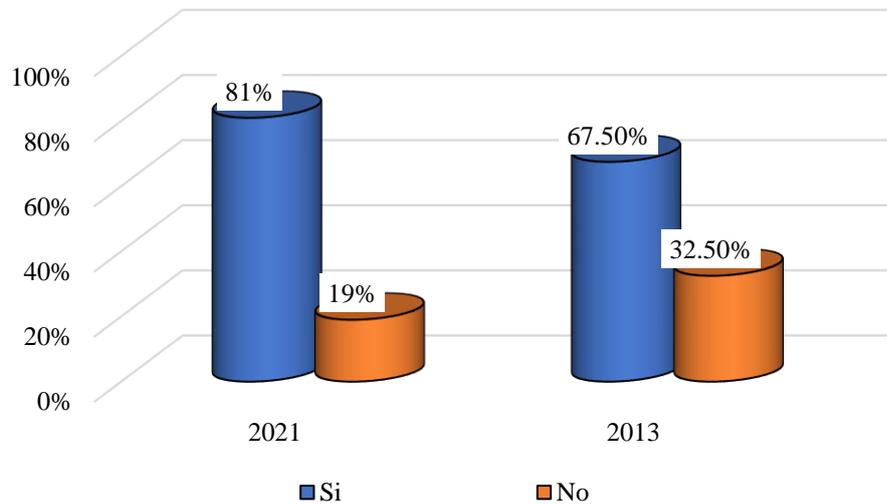
Número de Encuestados que cuentan con un trabajo 2013 - 2021

	2021		2013	
	Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Si	162	81%	135	67.50%
No	38	19%	65	32.50%
Total	200	100%	200	100%

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Figura 23

Número de Encuestados que cuentan con un trabajo 2013 - 2021



Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

5.3.1.2. Integrantes que trabajan en las familias

Para el año 2021, durante la construcción del Aeropuerto de Chinchero, según los datos presentados en la **Tabla 15** y el **Figura 24**, el 75.5% de los comuneros indican que en su hogar trabajan de uno a dos integrantes siendo en su mayoría parejas casadas que trabajan constantemente para satisfacer las necesidades de sus familias; el 18% indican que dentro de la familia trabajan de tres a cinco miembros, siendo los hijos con mayor edad quienes trabajan y aportan con a los ingresos mensuales porque aún viven con sus padres y recién obtendrán cierta independencia; y por último el 4.5% indican que más de seis miembros de su familia trabajan como forma de apoyo a sus padres en los trabajos de la agricultura o ganadería y así poder afrontar los gastos mensuales en conjunto.

Tabla 15

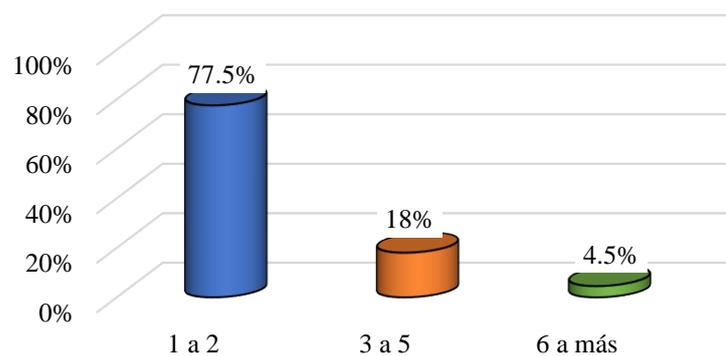
Número de integrantes de las familias que trabajan 2021

	Frecuencia	Porcentaje
1 a 2	155	77.5%
3 a 5	36	18.0%
6 a más	9	4.5%
Total	200	100%

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Figura 24

Número de integrantes de las familias que trabajan 2021



Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

5.3.1.3. Ingreso mensual de los pobladores

Teniendo en cuenta el procesamiento de datos en la **Tabla 16** y **Figura 25**, se observa que para el año 2013, el 25% de los jefes de familia de la Comunidad Campesina de Yanacona tenían un ingreso mensual de menos de S/.300.00, el 27% un ingreso mensual de S/.301.00 - 500.00 seguido del 26% de los encuestados con un ingreso de S/. 501-1000 mensuales, el 14% con un ingreso de S/. 1,001-1,500 mensuales y finalmente, el 7% tenía un ingreso de más de S/. 1,501.00. Estos datos son explicados porque en su mayoría, los pobladores de dicha Comunidad se dedicaban a la



agricultura y/o ganadería como principal actividad económica, por el bajo precio de sus productos, que en su mayoría era la papa, haba, lisas, avena, así como también las escasas posibilidades de un perfeccionamiento de la mano de obra y limitados recursos para diversificar sus fuentes de ingresos.

Por otra parte, para el año 2021, el 28% de los comuneros tiene un ingreso mensual de S/.301.00 - 500.00 seguido del 19% de los encuestados con un ingreso de S/. 501-1000 mensuales, el 22% tiene un ingreso de más de S/. 1,501.00, el 17% de los comuneros tiene un ingreso de menos de S/. 300.00 mensuales y el 13% un ingreso de S/. 1,001-1,500 mensuales debido a la retribución económica percibida en el año 2013 por la venta de sus terrenos para el Proyecto del Aeropuerto de Chinchero y recientemente el inicio del removimiento de tierras llevado a cabo en el año 2019, el cual ha traído consigo mayores oportunidades y dinamismo a la economía del Distrito, permitiendo a los comuneros de Yanacona diversificar sus formas de generar ingresos como: el acceso a un empleo dentro de los consorcios encargados del removimiento de tierras y construcción del aeropuerto o la apertura de negocios locales impulsados y apoyados por la junta directiva de la comunidad que son llamados línea blanca y línea amarilla (servicio automotriz, servicio de carga, servicio de lavandería y servicios de alimentación).



Tabla 16

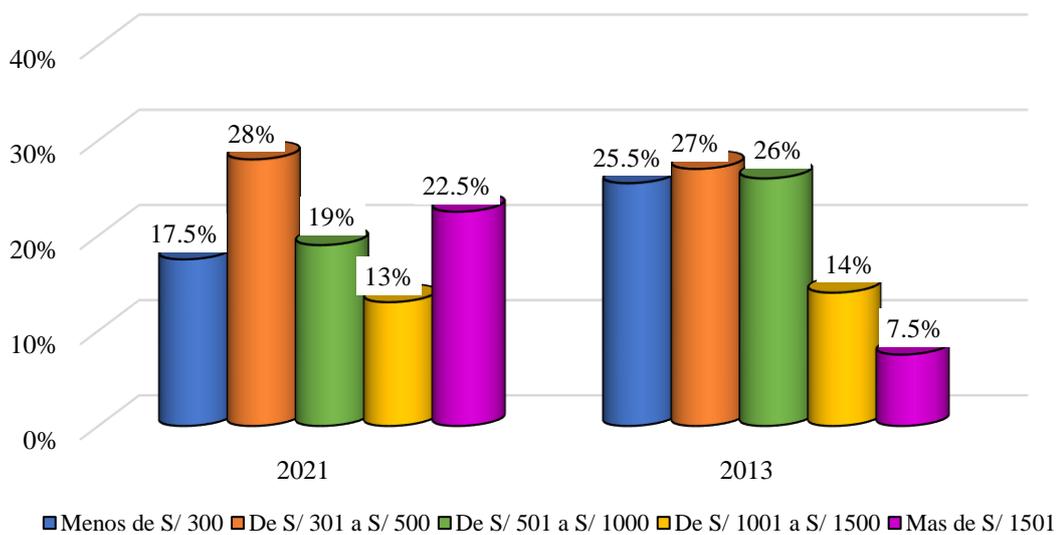
Ingreso mensual de los Pobladores de la C.C. Yanacona encuestados

	2021		2013	
	Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Menos de S/ 300	35	17,5%	51	25,5%
De S/ 301 a S/ 500	56	28,0%	54	27,0%
De S/ 501 a S/ 1000	38	19,0%	52	26,0%
De S/ 1001 a S/ 1500	26	13,0%	28	14,0%
Más de S/ 1501	45	22,5%	15	7,5%
Total	200	100%	200	100%

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Figura 25

Ingreso mensual de los Pobladores de la C.C. Yanacona encuestados



Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

5.3.1.4. Gasto mensual de los pobladores

En la **Tabla 17** y **Figura 26** se puede apreciar que, en el año 2013, el 32% de los encuestados tenían un gasto mensual por debajo de S/. 300, el 45% tenían un gasto de S/. 301-500, el 18% tenían un gasto de S/. 501-1000 y un 4% tenían un gasto de más



de S/.1001, dando a entender que, en su mayoría, el gasto de los comuneros encuestados llegaba a lo mucho a los S/.500.00 debido a factores como: la baja retribución por los productos agrícolas, la situación económica del país, el desempleo, la composición familiar (familias unitarias o recién casados), entre otros. Mientras que, para el año 2021, el 11% de los encuestados, tienen un gasto mensual de menos de S/.300.00, el 46.5% un gasto de S/. 301-500, el 33% un gasto mensual de S/. 501-1000, el 6.5% un gasto mensual de S/. 1001-1500 y el 3% tienen un gasto de más de S/. 1501. La capacidad de gasto del jefe de familia de la Comunidad Yanacona es en promedio de S/. 301.00 a S/. 1000.00, debido a las condiciones de vida causados por la pandemia del COVID 19 que incrementaron los gastos de alimentación, salud, educación, entre otros y la inestabilidad política y económica en el país.

Tabla 17

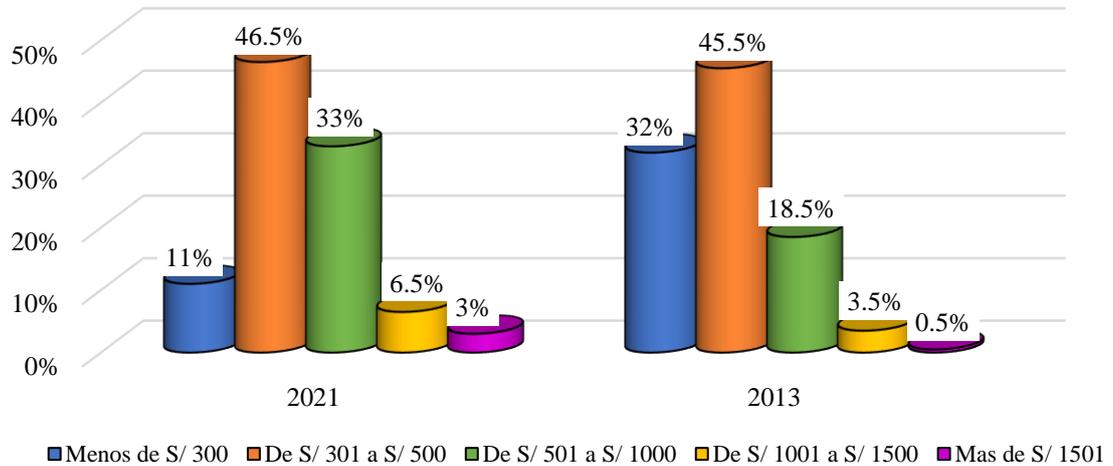
Gasto mensual de los Pobladores de la C.C. Yanacona encuestados

	2021		2013	
	Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Menos de S/ 300	22	11,0%	64	32,0%
De S/ 301 a S/ 500	93	46,5%	91	45,5%
De S/ 501 a S/ 1000	66	33,0%	37	18,5%
De S/ 1001 a S/ 1500	13	6,5%	7	3,5%
Más de S/ 1501	6	3,0%	1	0,5%
Total	200	100%	200	100%

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Figura 26

Gasto mensual de los Pobladores de la C.C. Yanacona encuestados



Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

5.3.1.5. Percepción de los pobladores sobre sus ingresos

Con respecto a la suficiencia de sus ingresos, en la **Tabla 18** y **Figura 27**, un 19% de los comuneros respondieron que si se sienten satisfechos con los ingresos que perciben mensualmente, sin embargo, se nota más el descontento e insatisfacción ya que un 81% de los comuneros manifiesta que sus ingresos no son suficientes para sustentar sus niveles de vida que se ha visto afectado por el COVID 19 y la inestabilidad económica y política en el país, lo cual hace encarecer muchos de los productos que ellos consumían o que necesitaban para producir sus alimentos de autoconsumo.

Tabla 18

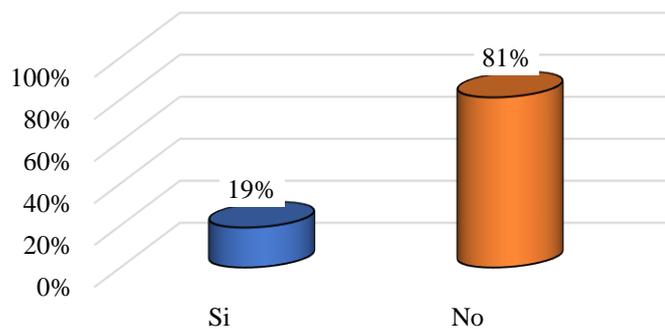
Suficiencia de ingresos de los Pobladores de la C.C. Yanacona encuestados 2021

	Frecuencia	Porcentaje
Si	38	19.0%
No	162	81.0%
Total	200	100%

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Figura 27

Suficiencia de ingresos de los Pobladores de la C.C. Yanacona encuestados 2021



Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

5.3.2. Sectores productivos

5.3.2.1. Actividades económicas desarrolladas

En la **Tabla 19** y **Figura 28**, se muestran las actividades económicas desarrolladas en la Comunidad Campesina de Yanacona, teniendo para el año 2013, que el 64.5 % de los comuneros encuestados se dedicaban a la Agricultura y Ganadería, el 6 % se dedicaba a las actividades de comercio al por mayor y menor, un 7.5% a los servicios de construcción, 7.5% a servicios de transporte, el 2.5% se dedicaba a actividades de alojamiento y servicios de comidas, el 5.5% se dedicaba a la industria manufacturera y el 6% se dedicaba a otras actividades como profesor de educación



inicial, mecánico, músicos, servicio automotriz, servidor público, turismo o en su defecto eran menores de edad que en ese momento se consideraban estudiantes; por esta razón, la estructura económica de la Comunidad Campesina de Yanacona en dicho año dependía en su mayoría de la agricultura y/o la ganadería y en poca medida de las demás actividades económicas. En cambio, para el año 2021, el 32% de los comuneros encuestados indicaron que se dedican a la agricultura y ganadería, el 19.5% a actividades comerciales, el 15% a actividades de construcción, el 9.5% a la prestación del servicio de transporte público, el 7% a actividades de alojamiento y servicios de comida, el 8% se dedica a la industria manufacturera dedicados a crear textiles, cerámicas, adornos y manualidades propias del distrito; el 9% se dedica a otras actividades como el turismo, servicio automotriz, operarios y capataces dentro del Aeropuerto de Chinchero, administrativos de empresas privadas, carpintería metálica, contabilidad, guardería, limpieza, trabajador del ministerio de cultura, servidor público, turismo, entre otros. Por ende, en base a los resultados, se observa un cambio dirigido al sector terciario o de servicios, en especial al comercio al por mayor y menor, los servicios de construcción requeridos dentro y fuera del Aeropuerto de Chinchero y un ligero crecimiento en los servicios de transporte y la industria manufacturera impulsada por la municipalidad, además, se siguen dedicando a las actividades del sector primario, agricultura y ganadería en su mayoría para autoconsumo.

Tabla 19

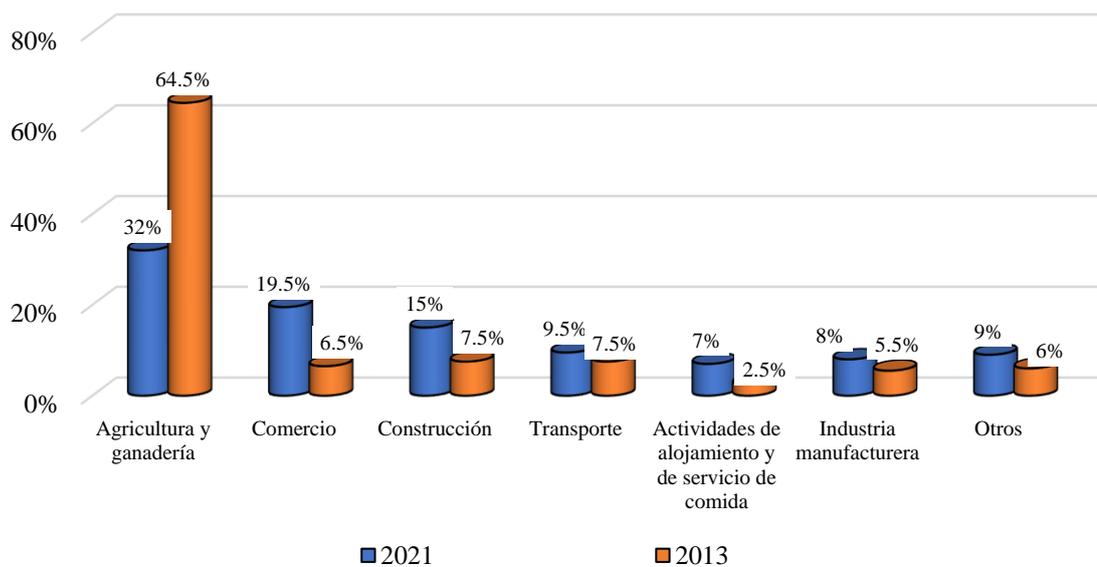
Número de Pobladores de la C.C. Yanacona encuestados por actividad económica

	2021		2013	
	Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Agricultura y ganadería	64	32,0%	129	64,5%
Comercio	39	19,5%	13	6,5%
Construcción	30	15,0%	15	7,5%
Transporte	19	9,5%	15	7,5%
Actividades de alojamiento y de servicio de comida	14	7,0%	5	2,5%
Industria manufacturera	16	8,0%	11	5,5%
Otros	18	9,0%	12	6,0%
Total	200	100%	200	100%

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Figura 28

Número de Pobladores de la C.C. Yanacona encuestados por actividad económica



Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada



5.3.2.2. Percepción del cambio de sectores productivos

Con respecto a esta variable, en la **Tabla 20** y **Figura 29**, el 88.5% de los pobladores jefes de familia de la Comunidad Campesina de Yanacona entrevistados indicaron que sí hubo un cambio en los sectores productivos de su localidad, esto debido principalmente a la construcción del Aeropuerto de Chinchero, que trajo consigo el requerimiento de mano de obra local y personal calificado, por otra parte, la pandemia del COVID 19, que influyó en el alza de precios de los productos químicos como los fertilizantes, insecticidas y abonos necesarios para la agricultura, la baja retribución económica por los productos agrícolas que desaniman a los agricultores, la apertura de nuevos negocios, el crecimiento poblacional causado por la construcción del Aeropuerto de Chinchero y por la migración, por otra parte, el otro 11.5% de los comuneros contestaron que no hubo tal cambio porque durante la construcción del Aeropuerto de Chinchero se formó un campamento en el lugar de trabajo que impidió que los trabajadores puedan formar parte del dinamismo económico de la comunidad y del distrito de Chinchero en general, también por la baja afluencia de turistas en los últimos años que paralizó las actividades de turismo vivencial, turismo extremo y turismo recreativo, actividades de hotelería, artesanía y de restaurantes.

Tabla 20

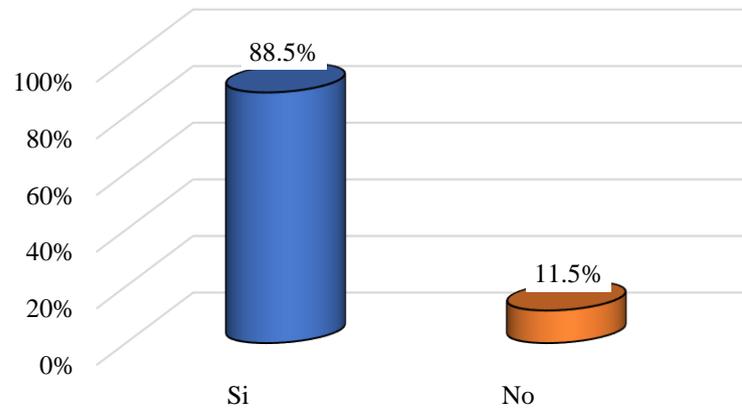
Cambios en los Sectores Productivos según Pobladores encuestados 2021

	Frecuencia	Porcentaje
Si	177	88,5%
No	23	11,5%
Total	200	100%

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Figura 29

Cambios en los Sectores Productivos según Pobladores encuestados 2021



Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

5.3.2.3. Generación de nuevas actividades económicas

Con respecto a las actividades económicas, en la **Tabla 21** y **Figura 30**, el 88% de los comuneros encuestados considera que sí hubo un cambio en las actividades económicas de su comunidad, debido a la apertura de negocios locales y el interés de los comuneros por capacitarse y trabajar para ser partícipes del movimiento económico que genera la construcción del Aeropuerto de Chinchero, mientras que el 12% considera que se siguen desarrollando las mismas actividades económicas, en especial la agricultura y ganadería.

Tabla 21

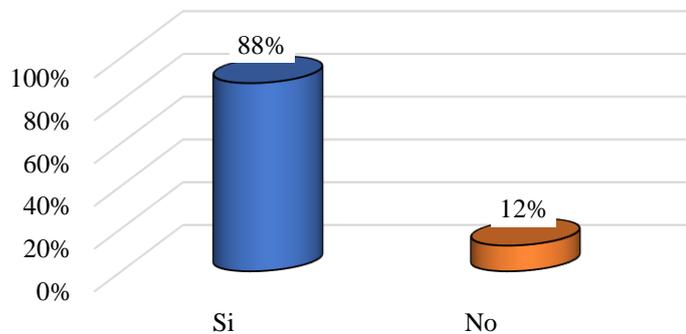
Generación de nuevas actividades económicas según pobladores encuestados 2021

	Frecuencia	Porcentaje
Si	176	88,0%
No	24	12,0%
Total	200	100%

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Figura 30

Generación de nuevas actividades económicas según pobladores encuestados 2021



Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

5.3.3. Educación

5.3.3.1. Nivel de educación de los pobladores

En la **Tabla 22** y **Figura 31**, se muestra que, un 2.5% de los comuneros encuestados son analfabetos, siendo las personas con mayor edad quienes no pudieron acceder a una educación de calidad, un 19% tiene estudios concluidos de primaria, un 48% tiene estudios concluidos de secundaria, un 22% tiene estudios en un Institutos Técnicos y un 8% están cursando o culminaron sus estudios universitarios en las diferentes universidades de la ciudad del Cusco.

Tabla 22

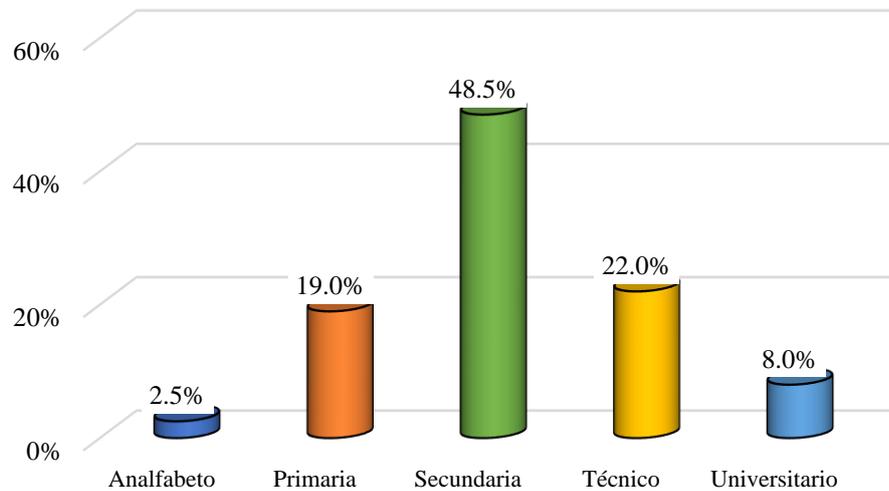
Nivel de educación de los pobladores encuestados 2021

	Frecuencia	Porcentaje
Analfabeto	5	2,5%
Primaria	38	19,0%
Secundaria	97	48,5%
Técnico	44	22,0%
Universitario	16	8,0%
Total	200	100%

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Figura 31

Nivel de educación de los pobladores encuestados 2021



Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

5.3.3.2. Centros educativos de nivel primario y secundario

Según la **Tabla 23** y **Figura 32**, el 100% de los comuneros encuestados contestó que sí existe al menos un centro educativo de nivel primario dentro de la Comunidad Campesina de Yanacona y que data de aproximadamente 50 años de funcionamiento.

Tabla 23

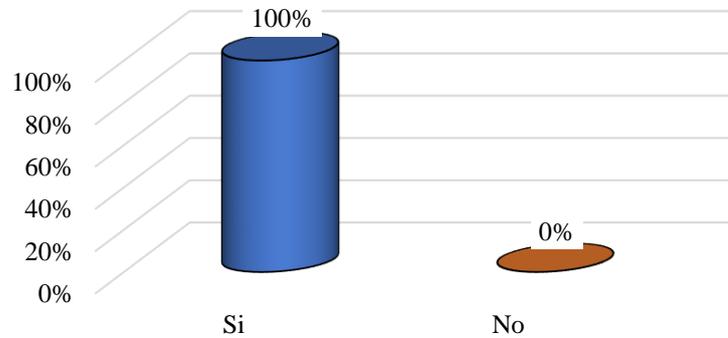
Centro Educativo de nivel Primario en la Comunidad Campesina Yanacona

	Frecuencia	Porcentaje
Si	200	100%
No	0	0,0%
Total	200	100%

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Figura 32

Centro Educativo de nivel Primario en la Comunidad Campesina Yanacona



Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

En la **Tabla 23** y **Figura 33** el 100% de los pobladores jefes de familia indican que, si cuentan con un centro educativo de nivel secundario en la Comunidad Campesina de Yanacona y que cuenta con una antigüedad de entre 4 a 6, creada aproximadamente en el año 2015, después de que se diera la primera compra-venta de los terrenos para la construcción del Aeropuerto.

Tabla 24

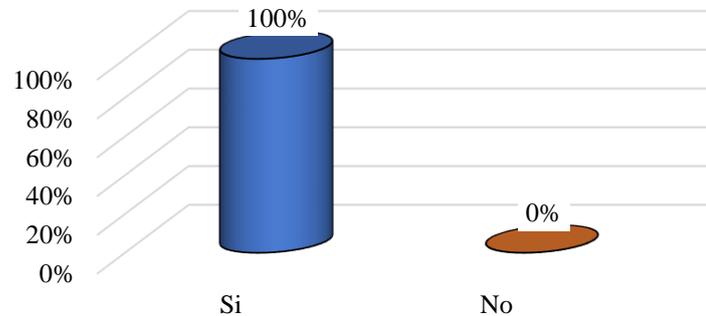
Centro Educativo de nivel Secundario en la C.C. Yanacona

	Frecuencia	Porcentaje
Si	200	100%
No	0	0,0%
Total	200	100%

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Figura 33

Centro Educativo de nivel Secundario en la C.C. Yanacona



Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Según la base de datos de la Unidad de Gestión Educativa (UGEL) de Urubamba presentados en la **Tabla 25**, existen tres instituciones educativas de nivel Inicial- Jardín en los sectores de Humanes, Q'era-pata y Huatata con 64 alumnos matriculados para el año 2021, tres instituciones educativas de nivel primario en los sectores de Humanes, Olones y Huatata con 76 alumnos matriculados para el año 2021, y una sola institución educativa de nivel secundario en el sector de Humanes con 57 alumnos matriculados para el año 2021.

Tabla 25

Instituciones Educativas Publicas dentro de la C.C. de Yanacona 2021

INSTITUCIONES EDUCATIVAS EN LA COMUNIDAD YANAONA				
Código Modular	Nombre de la IE	Nivel	Sector	N° de matriculados
1611581	1003	Inicial-Jardín	Humanes	19
1643873	1193	Inicial-Jardín	Q'uerapata	29
1644178	1191	Inicial-Jardín	Huatata	16
410779	50605	Primario	Humanes	33
410787	50606	Primario	Olones	17
818708	501314	Primario	Huatata	26
1719210	50605	Secundario	Humanes	57

Nota: Elaboración propia basado en datos de la UGEL Urubamba



5.3.3.3. Asistencia de la población escolar a las Instituciones Educativas

Asimismo, en la **Tabla 25** y **Figura 34** se muestra la asistencia de la población estudiantil a los Centros Educativos dentro de la comunidad, siendo el 69.5% de los estudiantes que asisten con normalidad a los centros educativos de nivel inicial, primaria y secundaria, mientras que el 30% de los estudiantes asisten a las Instituciones educativas del distrito de Chinchero, 50581 Nuestra Señora de Fátima e Inka Tupac Yupanqui con 587 y 484 alumnos matriculados respectivamente para el año 2021.

Tabla 26

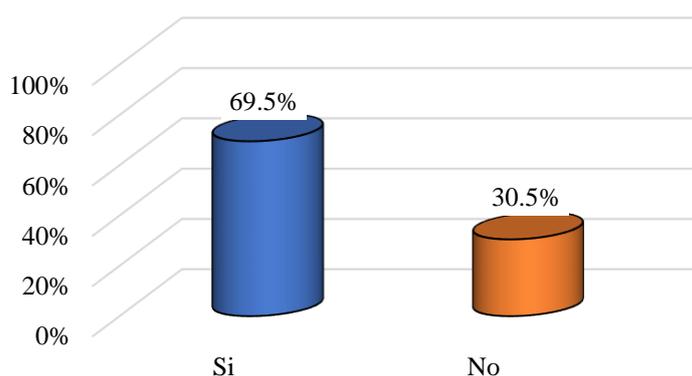
Asistencia de la población estudiantil a los Centros Educativos de la C.C. Yanacona

	Frecuencia	Porcentaje
Si	139	69,5%
No	61	30,5%
Total	200	100%

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Figura 34

Asistencia de la población estudiantil a los Centros Educativos de la C.C. Yanacona



Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada



5.3.4. Salud

5.3.4.1. Pobladores que asisten al CLAS Chinchero

Según la **Tabla 27** y **Figura 35**, de los comuneros encuestados el 99% contestaron que sí asisten a la Comunidad Local de Administración de Salud (CLAS) Chinchero que es el Centro de administración de salud más cercano a sus hogares, mientras que el 10% contestaron que no asisten al CLAS Chinchero y prefieren dirigirse a los centros de salud de Cusco o Urubamba por temas de calidad en la atención.

Tabla 27

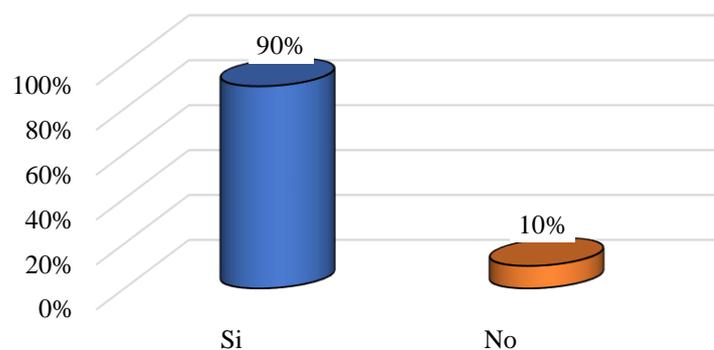
Asistencia de los Comuneros al CLAS Chinchero

	Frecuencia	Porcentaje
Si	180	90,0%
No	20	10,0%
Total	200	100%

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Figura 35

Asistencia de los Comuneros al CLAS Chinchero



Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada



5.3.4.2. Calidad de atención e infraestructura del CLAS Chinchero

Se preguntó a los comuneros si presenciaron mejoras en la Comunidad Local de Administración de Salud (CLAS) Chinchero desde que se dio la primera compraventa de los terrenos para la construcción del Aeropuerto de Chinchero en el año 2013 y según la **Tabla 28** y **Figura 36**, el 85.5% contestaron que sí percibieron cambios en la infraestructura del local,; sin embargo, hicieron hincapié en que la calidad de atención aún seguía igual o peor que antes; el 14.5% contestó que el CLAS Chinchero no había mejorado ni en su atención ni en su infraestructura.

Tabla 28

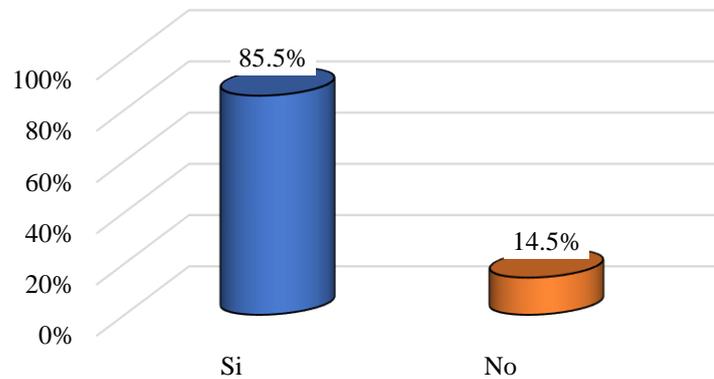
Mejoras en la atención o infraestructura del CLAS Chinchero

	Frecuencia	Porcentaje
Si	171	85,5%
No	29	14,5%
Total	200	100%

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Figura 36

Mejoras en la atención o infraestructura del CLAS Chinchero



Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

5.3.4.3. Pobladores afiliados a un Sistema de Salud

Según la **Tabla 29** y **Figura 37**, un 79.5% de los comuneros encuestados se encuentran afiliados al Sistema Integral de Salud (SIS), como medida para afrontar la pandemia del COVID19 y gracias a las facilidades que brindaba el estado para lo cual muchos pudieron inscribirse al SIS, un 14% se encuentran afiliados al sistema de salud de ESSALUD, el cual se da a trabajadores públicos del estado y sus familias, y un 6.5% no tienen un sistema de Salud o desconocen si se encuentran afiliados a alguno.

Tabla 29

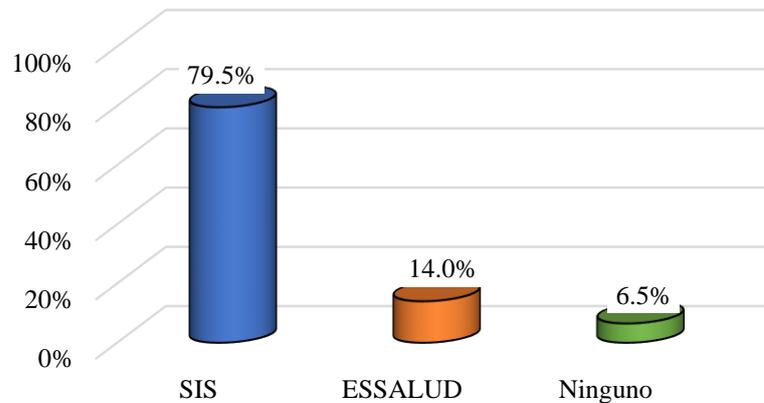
Afiliación de los pobladores encuestados a un Sistema de Salud 2021

	Frecuencia	Porcentaje
SIS	159	79,5%
ESSALUD	28	14,0%
Ninguno	13	6,5%
Total	200	100%

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Figura 37

Afiliación de los pobladores encuestados a un Sistema de Salud 2021



Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

5.3.4.4. Programas sociales

En cuanto a la participación de los comuneros en programas sociales, según la **Tabla 30** y **Figura 38**, el 32.5% participan en programas sociales como Vaso de Leche, Pensión 65 o Trabaja Perú y el apoyo que reciben les ayuda a sostener a sus familias, en especial a sus hijos, mientras que un 67.5% de la población, no son beneficiarios de dichos programas debido a la clasificación del Sistema de Clasificación de Hogares (SISFOH) y a las mejoras en sus ingresos por parte del Proyecto del Aeropuerto de Chinchero.

Tabla 30

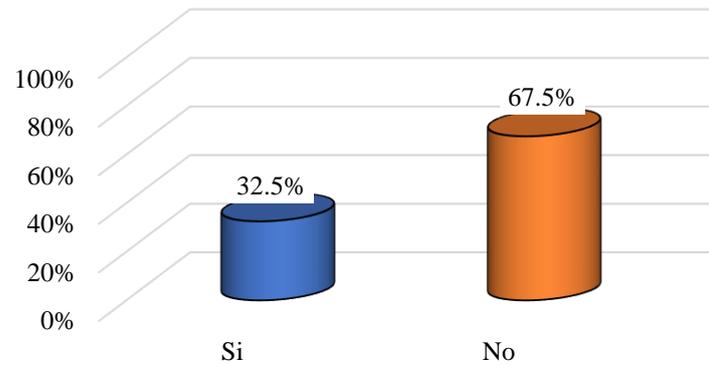
Participación de los Pobladores encuestados en Programas Sociales 2021

	Frecuencia	Porcentaje
Si	65	32,5%
No	135	67,5%
Total	200	100%

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Figura 38

Participación de los Pobladores encuestados en Programas Sociales 2021



Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

5.3.5. Vivienda

5.3.5.1. Tenencia de la vivienda de los pobladores

En lo que respecta a la tenencia de la vivienda en el año 2021, según la **Tabla 31** y **Figura 39**, el 86% de los comuneros encuestados indica que la vivienda que habitan es propia, el 4.5% indican que ocupan una vivienda alquilada y el 9.5% ocupan una vivienda compartida con sus padres, hermanos o familiares directos. En la comunidad Campesina de Yanacona, los padres heredan terrenos a los hijos que cumplieron una mayoría de edad o ya empezaron a tener su familia, esto con el objetivo de que puedan construir sus casas y tener un sustento en la agricultura. Por otra parte, aquellos jóvenes comuneros que inician la construcción de sus casas reciben ayuda bajo el sistema del “ayni”⁵, la familia entera vela por la seguridad y felicidad de los nuevos jóvenes que empiezan a iniciar su vida social en la comunidad.

⁵ Ayni: consiste en dar al otro sin esperar nada a cambio, se realiza únicamente con el deseo de sentirse bien y, de esa manera, vivir en armonía y en sintonía con todo el cosmos Juan Núñez del Prado (2016) también significa la ayuda mutua que se prestaban entre sí las familias que componían el ayllu.

Tabla 31

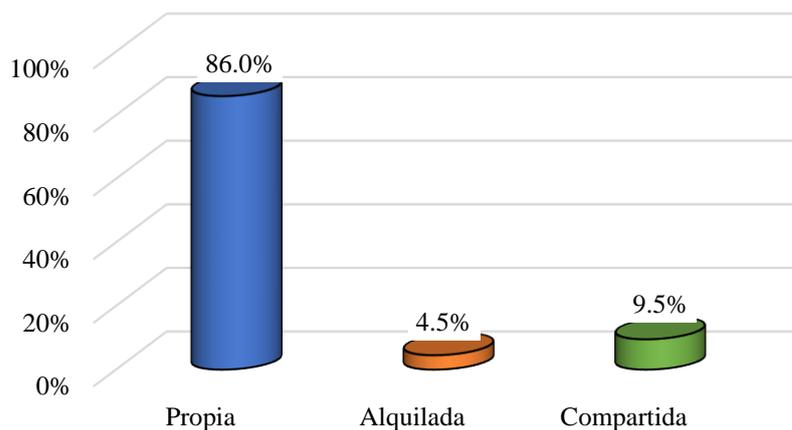
Tenencia de la vivienda de los Pobladores encuestados 2021

	Frecuencia	Porcentaje
Propia	172	86,0%
Alquilada	9	4,5%
Compartida	19	9,5%
Total	200	100%

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Figura 39

Tenencia de la vivienda de los Pobladores encuestados 2021



Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

5.3.5.2. Ocupación de las viviendas de las familias

Según los datos recopilados del año 2021 en la **Tabla 32** y **Figura 40**, el 30.5% de los jefes de familia encuestados indican que en la vivienda que ocupan viven de uno a tres personas, el 55% de las viviendas son ocupadas por cuatro a seis personas y el 14.5% representa a las viviendas ocupadas por más de siete personas, dicho de otro modo, son mayoría aquellas familias conformadas por padre, madre e hijos (de dos a más hijos)

Tabla 32

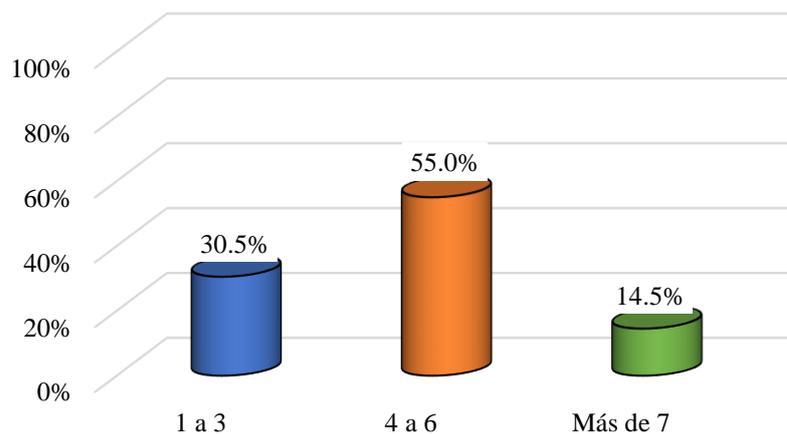
Personas que ocupan la vivienda del poblador encuestado 2021

	Frecuencia	Porcentaje
1 a 3	61	30,5%
4 a 6	110	55,0%
Más de 7	29	14,5%
Total	200	100%

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Figura 40

Personas que ocupan la vivienda del poblador encuestado 2021



Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

5.3.5.3. Material de las viviendas de los pobladores 2013-2021

Para el año 2021, la mayoría de viviendas en la Comunidad Campesina de Yanacona están construidas a base de adobe con un porcentaje de 45.5%, con material concreto (ladrillo o bloquer) un 27% y viviendas con ambos materiales (adobe y material concreto) un 27.5%, datos explicados en la **Tabla 33** y **Figura 41**.

La mayoría de pobladores jefes de familia que poseen sus viviendas con material de adobe y teja es porque tienen una antigüedad desde el año 2013, sin



embargo, un gran porcentaje construyeron sus casas con material de concreto con el apoyo de sus parientes y como forma de inversión del dinero que recibieron, y otro grupo siguió manteniendo sus casas de adobe y edificaron casas de material noble cercanas o complementarias para brindar mayor comodidad a los miembros de sus familias.

Tabla 33

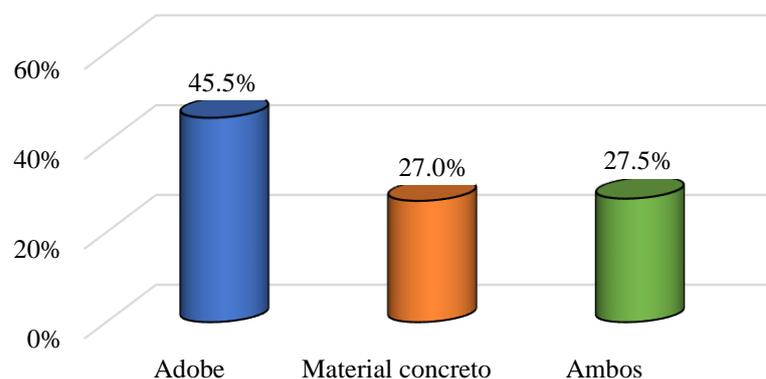
Material de la vivienda del Poblador encuestado 2021

	Frecuencia	Porcentaje
Adobe	91	45,5%
Material concreto	54	27,0%
Ambos	55	27,5%
Total	200	100%

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Figura 41

Material de la vivienda del Poblador encuestado 2021



Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Igualmente, en la **Tabla 34** y **Figura 42**, un 46.5% siguen teniendo al adobe como material predominante de sus viviendas, mientras que un 53.5% contestaron que

no mantenían el material de sus viviendas debido a la inexistencia de estas, por la falta de recursos económicos o a que vivían anteriormente alojados con sus padres

Tabla 34

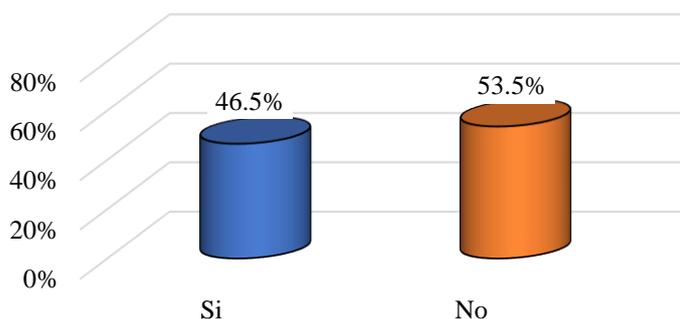
Permanencia del material de su vivienda del Poblador encuestado

	Frecuencia	Porcentaje
Si	93	46,5%
No	107	53,5%
Total	200	100%

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Figura 42

Permanencia del material de su vivienda del Poblador encuestado



Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

5.3.6. Saneamiento básico (agua, desagüe y luz)

Antes del Proyecto del Aeropuerto de Chinchero en el año 2013, según la **Tabla 35** y **Figura 43**, un 20% de la población encuestada de la Comunidad Yanacona no contaban con acceso a servicios básicos (agua, luz y desagüe), en su mayoría era el sector de Q'uerapata el que contaba con estos servicios por encontrarse más cercano al centro poblado, mientras que el 80% de los comuneros vivían en los sectores más alejados a la ciudad, eran los que tenían deficiencias en el saneamiento básico, en su mayoría contaban solo con luz, pero no con agua y desagüe, el agua era abastecida



mediante cisternas dos a tres veces por semana y hacían uso de pozos ciegos.

Actualmente, un 95.5% de la población encuestada de la Comunidad Campesina de Yanacona cuenta con servicios básicos de agua, desagüe y alumbrado público, sin embargo, el 4.5% siguen teniendo deficiencias en el abastecimiento de agua y desagüe dentro de sus viviendas.

Tabla 35

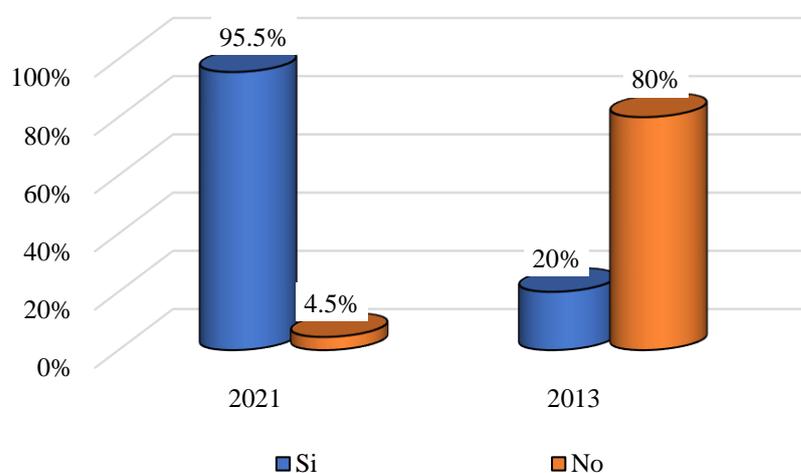
Servicios básicos (agua, desagüe y luz pública) en las viviendas del Poblador encuestado

	2021		2013	
	Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Si	191	95,5%	40	20,0%
No	9	4,5%	160	80,0%
Total	200	100%	200	100%

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Figura 43

Servicios básicos (agua, desagüe y luz pública) en las viviendas del Poblador encuestado



Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada



5.4. Resultados respecto al objetivo general

5.4.1. Pobladores que conocen el Proyecto del Aeropuerto de Chinchero

En el año 2011 se dio la ley 27528 que dispone la actualización de los estudios definitivos y la construcción del Aeropuerto de Chinchero a cargo de la Comisión de Promoción de la Inversión Privada (Ley N° 27528, 2011), a partir de ese momento se impulsó la construcción de dicho proyecto y es el 30 de agosto de 2013 se da la compra-venta de los terrenos en Chinchero. En la **Tabla 36** y **Figura 44** se observa que un 89% de la población encuestada respondió que si tenían conocimientos sobre el proyecto del Aeropuerto de Chinchero debido los datos e información pertinente presentados en las reuniones comunales y el constante diálogo de las autoridades con los comuneros de Yanacona, solo un 11% contestó que no tenía conocimiento de las implicancias del Proyecto del Aeropuerto de Chinchero por falta de información e interés por parte de ellos.

Tabla 36

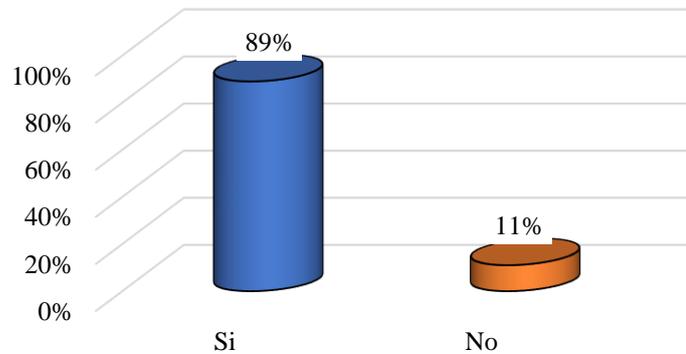
Pobladores encuestados que conocen el Proyecto del Aeropuerto de Chinchero

	Frecuencia	Porcentaje
Si	178	89,0%
No	22	11,0%
Total	200	100%

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Figura 44

Pobladores encuestados que conocen el Proyecto del Aeropuerto de Chinchero



Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

5.4.2. Venta de terrenos de los pobladores

Según los datos de la **Tabla 37** y **Figura 45**, en el año 2013, cuando se realizó la compra y venta de terrenos, un 60.5% de los pobladores jefes de familia de la Comunidad Campesina de Yanacona indicó que sus terrenos estaban considerados dentro del área para la construcción del nuevo Aeropuerto de Chinchero o para las ampliaciones de áreas verdes o vías alternas de comunicación por lo cual fueron indemnizados monetariamente, mientras que un 39.5% de los terrenos no fueron afectados por dicho proyecto y mantuvieron la posesión de sus tierras.

Tabla 37

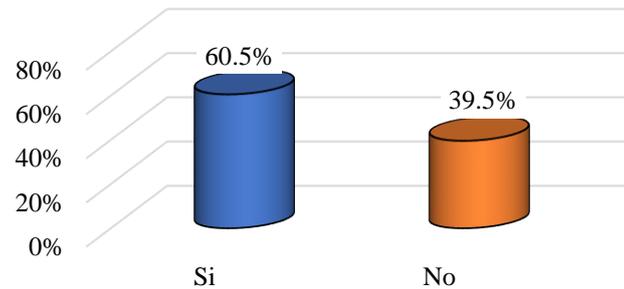
Pobladores encuestados por venta de terrenos para el Proyecto

	Frecuencia	Porcentaje
Si	121	60,5%
No	79	39,5%
Total	200	100%

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Figura 45

Pobladores encuestados por venta de terrenos para el Proyecto



Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Por otra parte, en la **Tabla 38** y **Figura 46** se observa que el 79.5% no vendió sus terrenos a terceras personas porque en su mayoría fueron afectados por el Proyecto del Aeropuerto de Chinchero lo cual les dejó con determinadas parcelas, las cuales decidieron conservar y heredar a sus hijos o demás miembros de la familia teniendo en cuenta una meta de mejorar en el futuro y dejarles algún sustento; por consiguiente, el 20.5% de pobladores encuestados que si vendió sus terrenos a terceras personas fueron en su mayoría aquellas personas que poseían terrenos que no fueron afectados por el Proyecto y que lo hicieron para obtener mayores ingresos y mejorar la calidad de vida de sus familias.

Tabla 38

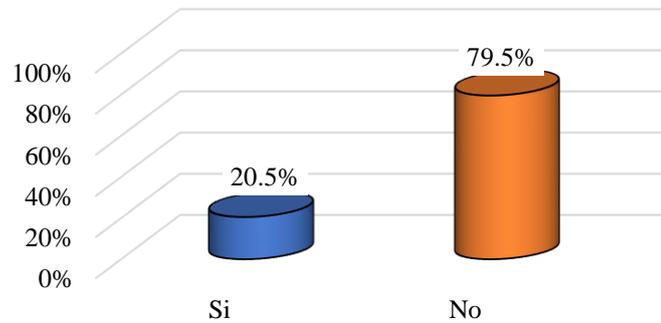
Pobladores encuestados que vendieron sus terrenos a Terceros

	Frecuencia	Porcentaje
Si	41	20,5%
No	159	79,5%
Total	200	100%

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Figura 46

Pobladores encuestados que vendieron sus terrenos a Terceros



Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Según la **Tabla 39** y **Figura 47**, de los comuneros encuestados que si vendieron sus terrenos, el 33.1% indica que el Gobierno Regional del Cusco fue la entidad que le pago por la venta de su terreno, siendo ellos los representantes de la primera compra-venta de los terrenos para la construcción del Aeropuerto de Chinchero siendo afectadas solo una vez; el 9.9% de los pobladores indicaron que fue Ministerio de Transportes y Comunicaciones quien pagó los montos para la ampliación del área contemplada en la modificatoria del proyecto del aeropuerto, un 37.1% recibió el pago de ambas entidades (Gov. Regional del Cusco y MTC) por la afectación de sus terrenos en la primera compra-venta de terrenos y por la ampliación, por último, un 19.9% de los pobladores recibieron el pago por vender sus terrenos a terceras personas.



Tabla 39

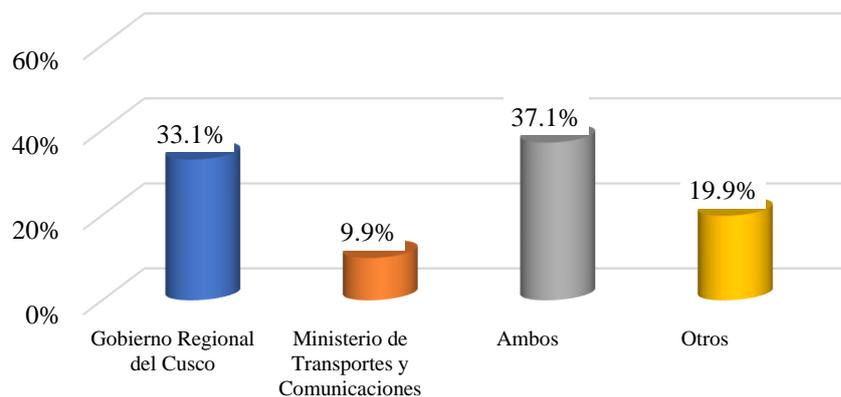
Poblador encuestado por entidad que le pago por la compra/venta de sus terrenos

	Frecuencia	Porcentaje
Gobierno Regional del Cusco	50	33.1%
Ministerio de Transportes y Comunicaciones	15	9.9%
Ambos	56	37.1%
Otros	30	19.9%
Total	151	100%

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Figura 47

Poblador encuestado por entidad que le pago por la compra/venta de sus terrenos



Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

5.4.3. Inversiones realizadas por los pobladores

Respecto a las inversiones y mejoras que realizaron los comuneros jefes de familia de la Comunidad Campesina de Yanacona, en la **Tabla 40** y **Figura 48** se explica que de las 289 respuestas posibles, el 34.6% coincidieron en el mejoramiento de sus viviendas, un 20.8% logro implementar su hogar con electrodomésticos, el 13.1% aperturaron o mejoraron un negocio local para generar más ingresos, el 11.4% contesto que adquirieron medios de transporte para uso personal y/o para trabajar en el rubro de



transportistas, el 10.4% invirtieron sus ingresos en un mejor acceso a salud y educación, un 3.8% logro pagar sus deudas con el banco o de hipotecas, un 2.8% mantiene sus ingresos en cuentas de ahorros en las diferentes entidades financieras y por último, un 2.8% que invirtieron sus ingresos percibidos en la compra de otros terrenos o repartieron el dinero percibido a sus hijos como parte de su herencia.

Tabla 40

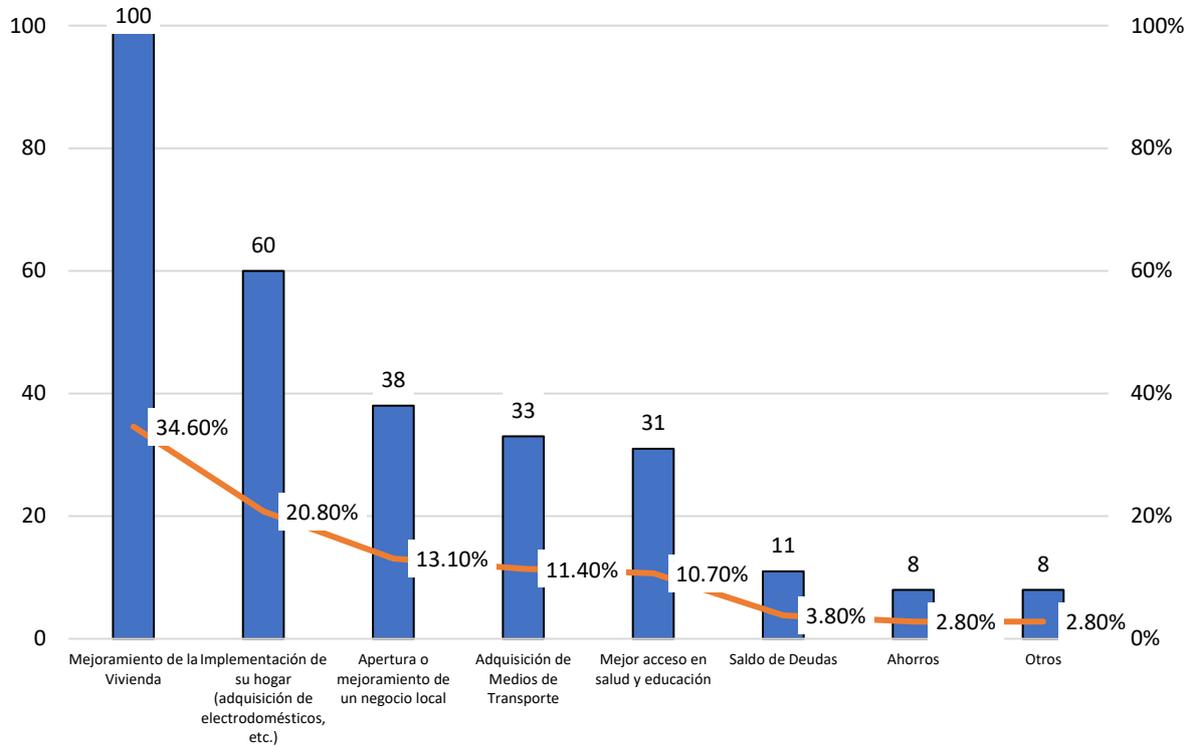
Inversión del dinero recibido por la compra/venta de sus terrenos

	Frecuencia	Porcentaje	% acumulado
Mejoramiento de la Vivienda	100	34.60%	34.6%
Implementación de su hogar (adquisición de electrodomésticos, etc.)	60	20.80%	55.4%
Apertura o mejoramiento de un negocio local	38	13.10%	68.5%
Adquisición de Medios de Transporte	33	11.40%	79.9%
Mejor acceso en salud y educación	31	10.70%	90.7%
Saldo de Deudas	11	3.80%	94.5%
Ahorros	8	2.80%	97.2%
Otros	8	2.80%	100.0%
Total	289	100%	

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Figura 48

Inversión del dinero recibido por la compra/venta de sus terrenos



Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Al mismo tiempo, en la **Tabla 41** y **Figura 49** se explica que de los pobladores jefes de familia de la Comunidad Yanacona que vendieron su terrenos, el 85.4% indica que el dinero que recibió por la venta de sus terrenos, le permitió cubrir sus Necesidades Primarias o Básicas y se vieron reflejadas en las mejoras de sus condiciones de vida además de ir en camino de cubrir sus necesidades secundarias de forma permanente, mientras que el 14.6% le permitió cubrir sus Necesidades Secundarias por el mejor acceso en salud, educación, servicios básicos y oportunidades de empleo dentro o fuera del Aeropuerto de Chinchero.

Tabla 41

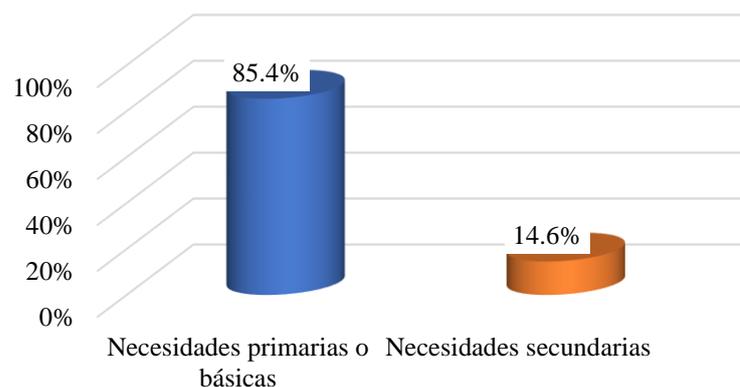
Necesidades cubiertas de los pobladores encuestados

	Frecuencia	Porcentaje
Necesidades primarias o básicas	129	85.4%
Necesidades secundarias	22	14.6%
Total	121	100%

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Figura 49

Necesidades cubiertas de los pobladores encuestados



Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

5.4.4. Percepción de los pobladores acerca del precio de sus terrenos vendidos

También se tiene como resultado de la compra-venta de terrenos los datos presentados en la **Tabla 42** y **Figura 50** que muestran que para un 24.5% de los comuneros encuestados que vendieron sus terrenos, el precio de venta fue un precio justo debido a la valorización de sus terrenos en ese momento (2013), por otro lado, el 75.5% considera que el precio no fue justo pues al ser agricultores, perdieron sus terrenos de cultivo y por consiguiente su cantidad de su producción disminuyó al igual que sus ingresos futuros.



Tabla 42

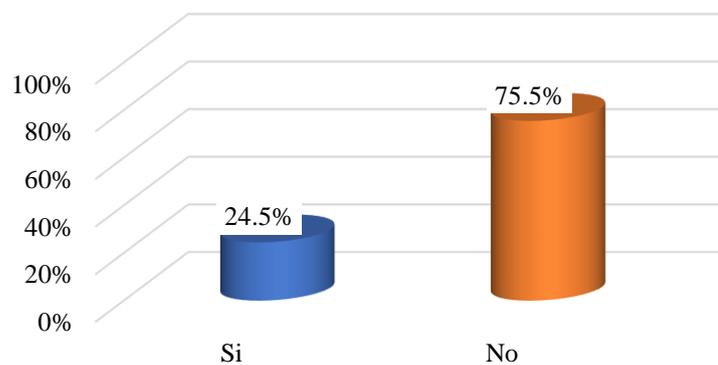
Encuestado según su percepción del precio de la compra/venta de sus terrenos

	Frecuencia	Porcentaje
Si	37	24.5%
No	114	75.5%
Total	151	100%

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Figura 50

Encuestado según su percepción del precio de la compra/venta de sus terrenos



Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

5.4.5. Bienestar económico de los pobladores

Con respecto al bienestar económico generado por el Proyecto del Aeropuerto de Chinchero, según la **Tabla 43** y **Figura 51**, el 94% considera que los ingresos que recibieron por la venta de sus terrenos les permitió realizar diferentes inversiones que dieron lugar a cambios en sus estilos de vida y en el crecimiento de su comunidad mientras que el 6.0% considera que el ingreso percibido por la venta de sus terrenos no generó bienestar económico, pues no tenían una guía para poder invertir de mejor manera sus ingresos y no pudieron mantener un crecimiento económico permanente.



Tabla 43

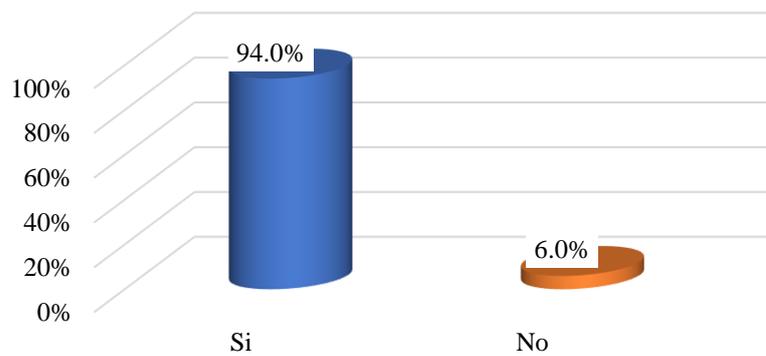
Bienestar económico de los pobladores encuestados

	Frecuencia	Porcentaje
Si	142	94.0%
No	9	6.0%
Total	151	100%

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Figura 51

Bienestar Económico de los pobladores encuestados



Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

5.4.6. Calidad de vida de los pobladores

En general, según la **Tabla 44** y **Figura 52**, el 80% de los comuneros encuestados consideran que la calidad de vida mejoró gracias al movimiento económico que generó el Proyecto del Aeropuerto de Chinchero y por las mayores oportunidades de gestión de talento humano que se da en la localidad, el 8.5% piensan que no mejoraron en nada y siguen en las mismas situaciones de pobreza o que han empeorado porque se limita el apoyo del estado y un 11.5% se mantiene indeciso frente a esta variable, sin embargo están optimistas por las ventajas que podrían presentarse una vez se culmine la construcción del Aeropuerto.

Tabla 44

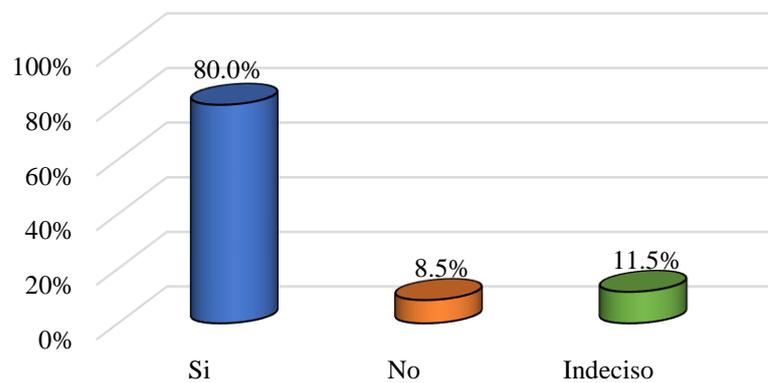
Calidad de vida de los pobladores encuestados

	Frecuencia	Porcentaje
Si	160	80,0%
No	17	8,5%
Indeciso	23	11,5%
Total	200	100%

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Figura 52

Calidad de vida de los pobladores encuestados



Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

5.4.7. Bienestar Individual y familiar de los pobladores

Por último, de acuerdo a los datos de la **Tabla 45** y **Figura 53**, el 71.5% de los comuneros encuestados respondieron que su bienestar individual y familiar mejoraría en factores como el trabajo, educación, salud, oportunidades de emprendimiento y mejoras en el sector turismo como resultado de la construcción del Aeropuerto de Chinchero, el 8% considera que su bienestar no mejoraría en ambos casos porque en un futuro se presenciaría temas sociales como la delincuencia, la alienación de su cultura y



la desaparición de sus costumbres, finalmente, un 20.5% se mantiene indeciso causado por el miedo de que en un futuro su forma de vida cambie drásticamente.

Tabla 45

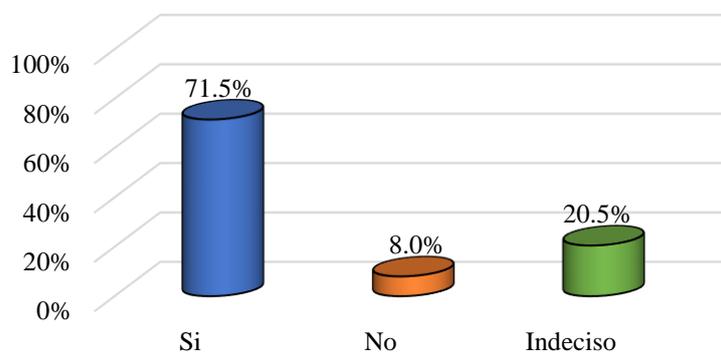
Bienestar individual y familiar de los pobladores encuestados

	Frecuencia	Porcentaje
Si	143	71,5%
No	16	8,0%
Indeciso	41	20,5%
Total	200	100%

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Figura 53

Bienestar individual y familiar de los pobladores encuestados



Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

5.5. Pruebas estadísticas

La investigación utilizó la estadística inferencial, específicamente empleando la prueba de hipótesis para dos proporciones que consiste en la comparación del comportamiento de un parámetro de una población en dos periodos diferentes calculando el valor de significancia P mediante el software estadístico SPSS que es la principal herramienta de apoyo.



5.5.1. Prueba de hipótesis general

Para comprobar la hipótesis general: “El Proyecto del Aeropuerto de Chinchero determina el bienestar de la población de la Comunidad Yanacona en el Distritito de Chinchero, provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013 – 2021”, se utilizó la estadística inferencial mediante la prueba de hipótesis para dos proporciones, con la finalidad de comprobar que la proporción de pobladores jefes de familia de la Comunidad de Yanacona que afirman que el Aeropuerto de Chinchero contribuyó a mejorar su calidad de vida en su localidad y su bienestar individual y familiar.

➤ **Formulación de hipótesis**

Hipótesis nula (H₀): El Proyecto del Aeropuerto de Chinchero no determina el bienestar de la población de la Comunidad Yanacona en el Distritito de Chinchero, provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013 – 2021.

Hipótesis alterna (H_a): El Proyecto del Aeropuerto de Chinchero determina el bienestar de la población de la Comunidad Yanacona en el Distritito de Chinchero, provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013 – 2021.

- **Nivel de confianza:** 95%
- **Nivel de Significancia:** $\alpha = 0.05$
- **Tamaño de Muestra** = 200



Tabla 46

Calidad de vida y bienestar individual y familiar de la población de la Comunidad

Yanacona

	¿Considera que el Aeropuerto de Chinchero contribuirá a mejorar su calidad de vida en su localidad?		¿Considera usted que el Aeropuerto de Chinchero contribuirá a mejorar su bienestar individual y familiar ?	
	f	%	f	%
Si	160	80,0%	143	71,5%
No	17	8,5%	16	8,0%
Indeciso	23	11,5%	41	20,5%
Total	200	100%	200	100%

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Tabla 47

Prueba de hipótesis para dos proporciones en la calidad de vida, bienestar individual y familiar

¿Considera que el Aeropuerto de Chinchero contribuirá a mejorar su calidad de vida en su localidad?		¿Considera usted que el Aeropuerto de Chinchero contribuirá a mejorar su bienestar individual y familiar?	
Valor Z	Valor p	Valor Z	Valor p
14.40	0.000	12.98	0.000

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

➤ **Regla de decisión:**

Si $P_{valor} < \alpha$ se rechaza H_0

Si $P_{valor} \geq \alpha$ entonces se acepta H_0



➤ **Conclusión**

Teniendo en cuenta el resultado del valor $p = 0.000 < 0.05$ obtenido mediante la prueba de hipótesis para dos proporciones, en ambos casos (bienestar individual y familiar), se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternativa: el Proyecto del Aeropuerto de Chinchero determina el bienestar de la población de la Comunidad Yanacona en el Distritito de Chinchero, provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013 – 2021.

5.5.2. Prueba de la hipótesis específica 1

Con respecto a la comprobación de la hipótesis específica 1: “El Proyecto del Aeropuerto de Chinchero generó ingresos en la población de la comunidad Yanacona en el Distritito de Chinchero provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013 – 2021”, se utilizó la estadística inferencial mediante la prueba de hipótesis para dos proporciones, con la finalidad de comprobar que la proporción de pobladores jefes de familia de la Comunidad de Yanacona mejoraron sus ingresos gracias al Proyecto del Aeropuerto de Chinchero.

➤ **Formulación de hipótesis**

Hipótesis nula (H_0): El Proyecto del Aeropuerto de Chinchero no generó ingresos en la población de la comunidad Yanacona en el Distritito de Chinchero provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013 – 2021.

Hipótesis alterna (H_a): El Proyecto del Aeropuerto de Chinchero generó ingresos en la población de la comunidad Yanacona en el Distritito de Chinchero provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013 – 2021.

➤ **Nivel de confianza:** 95%

➤ **Nivel de Significancia:** $\alpha = 0.05$



➤ *Tamaño de Muestra* = 200

Tabla 48

Ingreso mensual de los pobladores de la Comunidad Yanacona

	2021		2013	
	f	%	f	%
Menos de S/ 300	35	17,5%	51	25,5%
De S/ 301 a S/ 500	56	28,0%	54	27,0%
De S/ 501 a S/ 1000	38	19,0%	52	26,0%
De S/ 1001 a S/ 1500	26	13,0%	28	14,0%
Más de S/ 1501	45	22,5%	15	7,5%
Total	200	100%	200	100%

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Tabla 49

Prueba de hipótesis para dos proporciones del ingreso mensual

En promedio, ¿Cuánto es y era su ingreso mensual?	
Valor Z	Valor p
4.20	0.000

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

➤ *Regla de decisión:*

Si $P_{valor} < \alpha$ se rechaza H_0

Si $P_{valor} \geq \alpha$ entonces se acepta H_0

➤ *Conclusión*

Teniendo en cuenta el valor $p = 0.000 < 0.05$ obtenida mediante la prueba de hipótesis para dos proporciones, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, es decir, el Proyecto del Aeropuerto de Chinchero generó ingresos en la



población de la comunidad Yanacona en el Distritito de Chinchero provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013 – 2021.

5.5.3. Prueba de la hipótesis específica 2

Para comprobar la hipótesis específica 2: “El Proyecto del Aeropuerto de Chinchero incidió en los Sectores Productivos de la población de la Comunidad Yanacona en el Distritito de Chinchero provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013 – 2021”, se utilizó la estadística inferencial mediante la prueba de hipótesis para dos proporciones, con la finalidad de comprobar que, los pobladores jefes de familia de la Comunidad de Yanacona afirman que hubo un cambio en los sectores productivos de su localidad, principalmente en el sector agricultura y ganadería, comercio y construcción.

➤ *Formulación de hipótesis*

Hipótesis nula (H₀): El Proyecto del Aeropuerto de Chinchero no incidió en los Sectores Productivos de la población de la Comunidad Yanacona en el Distritito de Chinchero provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013 – 2021.

Hipótesis alterna (H_a): El Proyecto del Aeropuerto de Chinchero incidió en los Sectores Productivos de la población de la Comunidad Yanacona en el Distritito de Chinchero provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013 – 2021.

- *Nivel de confianza:* 95%
- *Nivel de Significancia:* $\alpha = 0.05$
- *Tamaño de Muestra* = 200



Tabla 50

Cambios en los Sectores Productivos de la Comunidad Campesina de Yanacona

	F	%
Si	177	88,5%
No	23	11,5%
Total	200	100%

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Tabla 51

Actividades Económicas dentro de la Comunidad Campesina de Yanacona

	2021		2013	
	f	%	f	%
Agricultura y ganadería	64	32,0%	129	64,5%
Comercio	39	19,5%	13	6,5%
Construcción	30	15,0%	15	7,5%
Transporte	19	9,5%	15	7,5%
Actividades de alojamiento y de servicio de comida	14	7,0%	5	2,5%
Industria manufacturera	16	8,0%	11	5,5%
Otros	18	9,0%	12	6,0%
Total	200	100%	200	100%

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Tabla 52

Prueba de hipótesis para dos proporciones en los sectores productivos

¿Considera que hubo un cambio en los sectores productivos de su localidad?	
Valor Z	Valor p
15.40	0.000

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Tabla 53*Prueba de hipótesis para dos proporciones de las actividades económicas*

¿A qué actividad económica se dedica y dedicaba?					
Agricultura y ganadería		Comercio		Construcción	
Valor Z	Valor p	Valor Z	Valor p	Valor Z	Valor p
-6.50	0.000	3.87	0.000	2.37	0.018

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

➤ **Regla de Decisión:**

Si $P_{valor} < \alpha$ se rechaza H_0

Si $P_{valor} \geq \alpha$ entonces se acepta H_0

➤ **Conclusión**

Teniendo en cuenta el valor $p < 0.05$ obtenida mediante la prueba de hipótesis para dos proporciones, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, es decir el Proyecto del Aeropuerto de Chinchero incidió en los Sectores Productivos de la población de la Comunidad Yanacona en el Distritito de Chinchero provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013 - 2021.

5.5.4. Prueba de la hipótesis específica 3

Para comprobar la hipótesis específica 3: “El Proyecto del Aeropuerto de Chinchero mejoró el acceso a Servicios Básicos de la población de la Comunidad Yanacona en el Distritito de Chinchero provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013 – 2021”, se utilizó la estadística inferencial mediante la prueba de hipótesis para dos proporciones, con la finalidad de comprobar que, los pobladores jefes de familia de la Comunidad de Yanacona afirman que mejoró el acceso a Servicios Básicos en el sector educación, salud vivienda y saneamiento básico.



➤ **Formulación de hipótesis**

Hipótesis nula (H₀): El Proyecto del Aeropuerto de Chinchero no mejoró el acceso a Servicios Básicos de la población de la Comunidad Yanacona en el Distritito de Chinchero provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013 – 2021.

Hipótesis alterna (H_a): El Proyecto del Aeropuerto de Chinchero mejoró el acceso a Servicios Básicos de la población de la Comunidad Yanacona en el Distritito de Chinchero provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013 – 2021.

➤ **Nivel de confianza:** 95%

➤ **Nivel de Significancia:** $\alpha = 0.05$

➤ **Tamaño de Muestra** = 200

Tabla 54

Educación: asistencia a los centros de estudio de la Comunidad de Yanacona

	f	%
Si	139	69,5%
No	61	30,5%
Total	200	100%

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Tabla 55

Salud: Mejoras en el CLAS Chinchero 2013-2021

	f	%
Si	171	85,5%
No	29	14,5%
Total	200	100%

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

Tabla 56*Vivienda: Material de la Vivienda antes del Proyecto del Aeropuerto de Chinchero*

	f	%
Si	93	46,5%
No	107	53,5%
Total	200	100%

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada**Tabla 57***Saneamiento Básico: agua, luz y desagüe dentro de la vivienda*

	2021		2013	
	f	%	f	%
Si	191	95,5%	40	20,0%
No	9	4,5%	160	80,0%
Total	200	100%	200	100%

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada**Tabla 58***Prueba de Hipótesis para dos proporciones de Servicios Básicos*

Educación		Salud		Vivienda		Saneamiento Básico	
Valor Z	Valor p	Valor Z	Valor p	Valor Z	Valor p	Valor Z	Valor p
7.80	0.000	14.20	0.000	-1,40	0.162	15.28	0.000

Nota: Elaboración propia basado en datos de la encuesta aplicada

➤ **Regla de decisión:**

Si $P_{valor} < \alpha$ se rechaza H_0

Si $P_{valor} \geq \alpha$ entonces se acepta H_0



➤ *Conclusión*

Teniendo en cuenta el valor $p < 0.05$ obtenida mediante la prueba de hipótesis para dos proporciones en los servicios básicos de educación, salud y saneamiento básico, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, es decir el Proyecto del Aeropuerto de Chinchero mejoró el acceso a Servicios Básicos de la población de la Comunidad Yanacona en el distritito de Chinchero provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013 – 2021.



CAPITULO VI

DISCUSIÓN

6.1. Descripción de los hallazgos más relevantes y significativos

Dentro de los hallazgos más relevantes de esta investigación se tiene que:

El 89% de los pobladores, jefes de familia de la Comunidad Campesina de Yanacona, vendieron sus terrenos para el Proyecto del Aeropuerto de Chinchero, adicionalmente, un 60.5% de los comuneros, también vendió sus terrenos a personas terceras ajenas a la Comunidad; de esta manera recaudaron fuertes sumas de dinero que fueron invertidos en diversos aspectos, entre los cuales, los más resaltantes son: mejoramiento de las viviendas (34.60%), implementación del hogar (20.80%) y la apertura o mejoramiento de un negocio local (13.10%).

Es así que, en relación al empleo, se muestra un crecimiento del 20% en relación al año 2013, puesto que para el año 2021, el 81% de los jefes de familia de la Comunidad Campesina de Yanacona cuentan con un trabajo gracias a las oportunidades brindadas por el Proyecto del Aeropuerto de Chinchero, quienes contratan mano de obra local para la primera fase de la construcción del Aeropuerto de Chinchero (removimiento de tierras). Por otra parte, para el año 2021, el nivel de ingresos de las familias de dicha Comunidad esta fluctuando entre S/. 301.00 a más de S/. 1501.00 mientras que los niveles del gasto mensual por familia fluctúan entre S/. 301.00 a S/. 1000.00, demostrando, de esta manera, que las familias pueden solventar sus gastos económicos de manera satisfactoria.

Un 88.5% de los pobladores también notaron que, durante estos ocho años, se produjo un cambio en la composición económica de la Comunidad Campesina de Yanacona de un sector primario a un sector terciario, y que estuvo relacionado, no solo al proyecto del Aeropuerto de Chinchero, sino a las inversiones que realizaron en



negocios locales, razón por la cual, actividades como la agricultura y ganadería tuvo un decrecimiento de -50%, mientras que actividades comerciales, de construcción y de transportes crecieron en aproximadamente 109% así como las actividades de alojamiento y servicios de comida que crecieron en un 180%.

Respecto a la calidad de vida, el 80% de los pobladores de la Comunidad Campesina de Yanacona aseguran que sus condiciones de vida mejoraron en diversos aspectos como la educación, dado que ahora se cuenta con 7 Instituciones Educativas de distintos niveles para atender a la población en etapa escolar; el mejor acceso en servicios de salud, debido a que un 85.5% indica que las mejoras en la calidad de atención e infraestructura del CLAS Chinchero fueron positivas, la cobertura del acceso a los servicios de saneamiento público, dado que el 95.5% de familias de la comunidad ya cuentan con agua, desagüe y luz y finalmente se observan las mejoras en la infraestructura de sus viviendas, ya que un 27.5% indicaron que construyeron casas de material noble complementarias a sus viviendas antiguas de material de adobe.

6.2. Comparación crítica con la literatura existente

Tabla 59

Comparación crítica con los antecedentes considerados

Antecedentes	Comparación crítica de hallazgos más relevantes y significativos
Sánchez (2013), Atenco, a diez años del movimiento social por el Proyecto del Aeropuerto. Análisis Sociourbano y Político	En la población de la C.C. Yanacona, el 48.5% de pobladores poseen estudios secundarios, las actividades económicas que destacan son el comercio con un 19.5% y los servicios de construcción con un 15%.



Crecimiento de la población, desarrollo urbano desordenado, la apertura de escuelas y universidades y la desaparición de las áreas de cultivo.

García Miranda & Mando Bellido (2018)

Aeropuerto Internacional de Chinchero, una plataforma de desarrollo para la Macro Región Sur 2018-2022

Estudio basado en cuatro ejes de desarrollo: empleo, turismo, exportaciones y vías de comunicación.

El 81% de los pobladores encuestados tienen trabajo; las autoridades locales implementaron una cartera de destinos turísticos y capacitaciones a los negocios locales que representan el 15% de la dinámica económica de la Comunidad.

Cruz P. M. (2017) El proyecto del Aeropuerto Internacional de Chinchero y sus impactos Socioculturales en el poblador de Chinchero, Cusco–2017

Impactos socioculturales indirectos e impactos socioculturales inducidos:

el 53% son mujeres, el cambio de la agricultura al sector comercio y de transportes con 19% y 15% respectivamente. el 60.5% de los pobladores encuestados vendió sus terrenos para la construcción del Aeropuerto de Chinchero y el 20.5% vendió sus terrenos a terceros.

Nota: Elaboración propia

Tabla 60

Comparación crítica con las teorías

TEORÍAS	COMPARACIÓN CRÍTICA
Teoría del Óptimo de Pareto sobre el Bienestar – Vilfredo Pareto	Esta teoría es relevante para la investigación debido a que en la C.C. de Yanacona se dio una distribución equitativa de los ingresos percibidos por la venta de los terrenos para el Proyecto del Aeropuerto de Chinchero, así como del bienestar social que se ha generado entre los pobladores de dicha comunidad y del distrito en



	<p>general, permitiendo mayor acceso a bienes y/o servicios básicos públicos y privados.</p>
<p>Teoría del estado de bienestar – John Maynard Keynes</p>	<p>Esta teoría se centra en la eliminación del desempleo y el papel del Estado para alcanzar una economía de bienestar, la construcción del Aeropuerto de Chinchero ha sido fundamental para generar demanda de trabajo al interior del distrito, generando mayor cantidad de ingresos para los pobladores de la Comunidad Campesina de Yanacona, los cuales se han visto beneficiados al aumentar su capacidad de consumo y generar mayor bienestar para sus familias.</p>
<p>Teoría del desenvolvimiento económico - Joseph Alois Schumpeter</p>	<p>Esta teoría es relevante para la investigación, debido a que toma a la innovación como principal factor para generar desarrollo económico. El Proyecto del Aeropuerto de Chinchero trajo consigo cambios notables en los sectores productivos, los pobladores empezaron a capacitarse e innovar en sus negocios (comercio, servicio de transporte, hospedajes y restaurantes, servicios turísticos, entre otros.) con el objetivo de abastecer la demanda local en el corto plazo y con metas de seguir mejorando sus emprendimientos para abastecer la demanda futura.</p>
<p>Teoría de la economía dual – W. Arthur Lewis</p>	<p>Esta teoría es de importancia para conocer los dos sectores presentes en la Comunidad Campesina de Yanacona: el sector de agricultura y el sector de comercio y servicios de transporte, hotelería y restaurantes; se puede decir que el Proyecto del Aeropuerto de Chinchero es considerado como un progreso tecnológico que trajo consigo un aumento en la demanda de mano de obra y mejores remuneraciones, por lo cual, la mayoría de pobladores dejaron la agricultura y buscan mejores oportunidades de empleabilidad dentro o fuera del Aeropuerto en el sector capitalista.</p>
<p>Teoría económica de la familia – Gary Stanley Becker</p>	<p>Esta teoría centra su estudio en los “cabeza de familia” que, en este caso, serían los pobladores jefes de familia empadronados en la Comunidad Campesina de Yanacona, quienes tomaron las</p>



	decisiones de vender sus terrenos y buscar la mejor manera de inversión, que maximice el beneficio de sus familias.
Teoría de los factores del potencial regional de desarrollo – Dieter Biehl	Según esta teoría, la capacidad de crecimiento de la Comunidad Campesina de Yanacona va a depender de un grupo de factores públicos como la situación geográfica, la aglomeración, la estructura sectorial y la infraestructura; en este caso, la construcción del Aeropuerto de Chinchero, la localización de los sectores y el crecimiento demográfico, van a influir en la productividad de la inversión privada atrayendo más empleo en la localidad.
Teoría de la dotación de infraestructura – Albert O. Hirschman	Esta teoría indica que el capital social fijo, que para esta investigación sería el Aeropuerto de Chinchero, va a generar condiciones de crecimiento y desarrollo económico atrayendo capitales privados y mejoras para la Comunidad Campesina de Yanacona.
Teoría de la dependencia - Raúl Prebisch	Esta teoría explica que, para crear desarrollo dentro de una localidad, es necesario una serie de factores, sin embargo, en este trabajo de investigación, la entrada de capitales externos, las inversiones que se dan en la construcción del Aeropuerto de Chinchero, seguidas de las acciones de las autoridades, el aumento del empleo y salarios han creado desarrollo dentro de la Comunidad Campesina de Yanacona y para el Distrito en general.

Nota: Elaboración propia

6.3. Limitaciones del estudio

Durante la investigación se presentaron diversas limitaciones:

- a. En la recopilación de datos disgregados, debido a que en las instituciones públicas no existían bases de datos descentralizados por cada comunidad del distrito de Chinchero, por ende, se tuvo que trabajar con datos distritales y desglosar la información recopilada de los proyectos y padrones sin clasificar.



- b. Los retrasos en los trámites documentarios respectivos causados por las restricciones del COVID-19.
- c. Limitada disponibilidad de los comuneros para responder las preguntas de la encuesta, por lo cual, se realizó el trámite ante la Junta Directiva Comunal, el mismo que brindó las facilidades correspondientes.



CONCLUSIONES

1. “El Proyecto del Aeropuerto de Chinchero determinó el bienestar de la población de la Comunidad Yanacona en el Distritito de Chinchero, provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013–2021”, según la prueba de hipótesis para dos proporciones, se obtuvo un P valor de $0.000 < 0.05$, indicando la validez estadística de la hipótesis general. Por otra parte, el 80% de los pobladores jefes de familia de la Comunidad Campesina de Yanacona indicaron que su calidad de vida había mejorado gracias al movimiento económico que generó el Proyecto del Aeropuerto de Chinchero. En cuanto al bienestar económico, el 94% indicó que el ingreso percibido por la venta de sus terrenos, así como el ingreso mensual de sus negocios o puestos de trabajo, genera un efecto positivo en los ingresos familiares, pues los pobladores pueden cubrir sus gastos mensuales y satisfacer sus necesidades primarias en un 81.8%. En cuanto al bienestar familiar e individual, el 71.5% considera que, a corto plazo, se presentaron mayores oportunidades por el turismo, las inversiones privadas y la modernización de su localidad; el 8.5% guarda temor por los problemas sociales que puedan presentarse como los robos a mano armada o la alienación de su cultura y, el 20.5% se mantiene indeciso, pero con expectativas positivas acerca de un futuro desarrollo en su localidad.
2. “El Proyecto del Aeropuerto de Chinchero generó ingresos en la población de la comunidad Yanacona en el distritito de Chinchero provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013 – 2021”, se utilizó la prueba de hipótesis para dos proporciones, obteniendo un P valor de $0.000 < 0.05$ que confirma la hipótesis específica 1. Se puede observar que con base a los resultados obtenidos la evolución del ingreso familiar mensual del año 2013 al año 2021 ha sido favorable, pues hace



ocho años, el 53% de los comuneros percibían ingresos de S/. 301.00 a S/. 1000.00, mientras que hoy en día, el 50.5% de comuneros perciben ingresos de S/. 301.00 a más de S/. 1501.00; dando a entender que el rango de los ingresos familiares se ha ampliado favorablemente a causa de factores como la oferta de trabajo requerido para la construcción del Aeropuerto de Chinchero, los negocios locales, emprendimientos y el ingreso percibido por la venta de sus terrenos.

3. "El Proyecto del Aeropuerto de Chinchero incidió en los sectores productivos de la población de la Comunidad Yanacona en el distritito de Chinchero provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013 - 2021", se utilizó la prueba de hipótesis para dos proporciones obteniendo un P valor de $0.000 < 0.05$ que confirma la validez de la hipótesis específica 2. En la investigación se observó que el 85.5% de los pobladores jefes de familia percibieron un cambio en los sectores productivos durante estos ocho años, dado que en el año 2013, el 64.5% de los jefes de familia encuestados se dedicaban a la agricultura y ganadería, siendo esta la base de la economía de la Comunidad Campesina de Yanacona, sin embargo, para el año 2021, se notó el desinterés por esta actividad, puesto que solo el 32% se siguen dedicando a la agricultura y en su mayoría lo hacen para el autoconsumo de sus familias; por otra parte, se ve mayor participación de otras actividades, ya que el 19.5% de los comuneros se dedican al comercio por mayor y/o menor y, el 15% a servicios de construcción. Además, el 88% consideran que hubo un redireccionamiento en las actividades económicas que se desarrollaban, debido a avance de la construcción del Aeropuerto de Chinchero que genera una mayor dinámica económica en la localidad, así como la atracción de capitales privados que apuestan por Chinchero, como un lugar turístico con potencial de ser un punto importante en el Valle Sagrado del Cusco.



4. “El Proyecto del Aeropuerto de Chinchero mejoró el acceso a servicios básicos de la población de la Comunidad Yanacona en el distritito de Chinchero provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013–2021”, se empleó la prueba de hipótesis para dos proporciones, teniendo como resultado el valor $p < 0.05$ que confirma la hipótesis específica 3. De acuerdo a la investigación realizada, en el tema de educación, el 48.5% de los jefes de familia encuestados tienen un nivel de educación secundaria completa, de los cuales, el 69.5% indicaron que sus hijos asisten a una de las siete instituciones educativas presentes en la Comunidad Campesina de Yanacona. Por otra parte, con respecto a la variable salud, el 90% recurren al CLAS Chinchero porque el 79.5% cuenta con un SIS activo, lo que les permite acceder a servicios de salud a costos sociales. En cuanto a la variable vivienda, el 46.5% de los comuneros ha mantenido el material de sus viviendas a lo largo de estos ocho años, mientras que un 53.5% ha cambiado el material de sus viviendas, resultando para este año 2021, que el 45.5% de pobladores, jefes de familia encuestados, mantengan sus viviendas de adobe, el 27% de material concreto y el 27.5% de adobe y material concreto. Por último, en lo que respecta a la variable de servicios básicos de luz, agua y desagüe, en el año 2013, el 80% de los pobladores jefes de familia de la comunidad Campesina de Yanacona no tenían acceso a servicios básicos de luz, agua y desagüe; no obstante, para el año 2021 se mostró una mejora en el acceso a este servicio, puesto que el 95.5% ya cuenta con servicios de agua, luz y desagüe en sus domicilios.



RECOMENDACIONES

1. Considerando las inversiones que han realizado los pobladores jefes de familia de la Comunidad Campesina de Yanacona, en materia de la implementación de negocios locales como: restaurantes, hoteles, servicios de lavandería, servicios de transporte, servicios automotriz, entre otros; la Municipalidad Distrital de Chinchero, de la mano con la Junta Directiva de la Comunidad, deberían intervenir para brindar mayores capacitaciones a los pobladores en materia de servicio al cliente, bases para la creación de empresas, elaboración de curriculum vitae, servicios de proveedores, entre otros; así como servir de intermediario ante los consorcios contratados durante la construcción del Aeropuerto de Chinchero, brindando asesoramiento, de acuerdo a las cláusulas pactadas y creando una junta u organización de promoción del empleo, que pueda trabajar directamente con los consorcios Chinchero y Natividad con el objetivo de emplear la mano de obra local de una manera más eficiente.
2. El Gobierno local, regional y nacional deben de impulsar, formular y ejecutar los proyectos de inversión pública orientados a la activación económica por medio del turismo; saneamiento básico y un adecuado ordenamiento territorial por medio de infraestructura de vías de comunicación que acorten las distancias como la vía alterna que unen los distritos de Chinchero, Maras y Urubamba, así como empezar a crear vías de comunicación al interior del distrito, especialmente en la Comunidad Campesina de Yanacona, que ha quedado casi incomunicada a causa de la construcción del Aeropuerto de Chinchero.
3. Se recomienda la apertura de circuitos turísticos que comprendan las diversas atracciones como: los centros artesanales o textiles, las ruinas de Chinchero, las cataratas de Poc Poc, los centros de turismo de aventura, restaurantes, entre otros,



conectando incluso con los sitios arqueológicos ubicados en las localidades de Cusco, Maras, Urubamba y Ollantaytambo.

4. Es recomendable organizar y promover festividades locales, el mercado artesanal y ferias artesanales y gastronómicas con la participación de las comunidades del distrito de Chinchero, manteniendo las técnicas ancestrales y revalorizando la cultura del pueblo chinchero, brindándoles capacitaciones de cómo atender al turismo nacional y extranjero y formas de inversión en activos que puedan ser de utilidad para los pobladores.
5. Finalmente, debido al crecimiento de los negocios locales, empresas comunales y pequeñas, empresas en general, en el distrito de Chinchero, es recomendable que las autoridades locales, de la mano con las Juntas directivas Comunales y personal de la SUNAT, puedan brindar capacitaciones o talleres para formalizar sus pequeñas empresas, así como el conocimiento de los beneficios que obtendrían con asesoramientos como en la línea blanca y la línea amarilla.



REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Urzúa M., A., & Caqueo Urizar, A. (10 de enero de 2012). *Calidad de Vida, Una revision*

Teorica del Concepto. Obtenido de Sociedad Chilena de Psicología Clínica:

<https://scielo.conicyt.cl/pdf/terpsicol/v30n1/art06.pdf>

Almanza, S. d. (diciembre de 2018). *Teorías de desarrollo económico y desarrollo*

económico regional: un enfoque conceptual. Obtenido de Universidad del Atlántico:

<https://publicaciones.americana.edu.co/index.php/adgnosis/article/download/295/311/>

Arroyo Crejo , F. (17 de Abril de 2018). *Análisis de Inversiones Aeroportuarias y Portuarias*

en América Latina y el Caribe al horizonte 2040. Obtenido de CAF:

<http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1180>

Banco Mundial. (1991). *Teorias de Desarrollo*.

Banco Mundial. (09 de abril de 2019). Obtenido de Desarrollo socioeconomico:

<https://www.bancomundial.org/es/topic/socialdevelopment/overview>

Brue, S. L., & Grant, R. R. (2008). *Historia del Pensamiento Economico*. Queretaro: Cengage

Learning.

Casas, L. E. (Diciembre de 2006). *Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*. Obtenido de

Revista de Ciencias Sociales y Humanidades:

<https://www.redalyc.org/pdf/859/85903008.pdf>

Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública. (16 de junio de 2006). Obtenido de

Definicion de Desarrollo Social:

http://archivos.diputados.gob.mx/Centros_Estudio/Cesop/Comisiones/d_dsocial.htm#

[Citar%20como]



Cruz, A. R. (21 de enero de 2016). *Medición del impacto en la economía de la Inversión en Infraestructura Público-Privada en países en vías de desarrollo. Aplicación a la Economía Peruana*. Obtenido de Universidad Ramon Llull:

<http://hdl.handle.net/10803/352465>

Cruz, P. M. (18 de Diciembre de 2017). *Universidad Andina del Cusco*. Obtenido de El proyecto del aeropuerto internacional de Chinchero y sus impactos socioculturales en el poblador de Chinchero, Cusco – 2017:

<https://repositorio.uandina.edu.pe/handle/20.500.12557/2525#:~:text=En%20conclusi%C3%B3n%20se%20leg%C3%B3a,opinan%20los%20pobladores%20de%20Chinchero.>

Decreto de Ley N° 12301. (30 de abril de 1955). Diario Oficial el Peruano. Lima, Peru:
Congreso de la Republica.

Decreto de Ley N°59. (02 de setiembre de 1905). Diario Oficial el Peruano. Lima, Peru:
Congresod e la Republica del Peru.

Decreto Legislativo N° 1012. (13 de Mayo de 2008). Diario Oficial El Peruano. Lima, Peru:
Congreso de la Republica del Peru.

Diaz, S. F. (01 de Febrero de 2019). *Universidad Cesar Vallejo*. Obtenido de Percepción del Impacto Económico de un Aeropuerto en Chota 2018:
https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/28381/Collantes_DSF.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Fay , M., Morrison, M., Andres, L., & Lora, E. (23 de Junio de 2015). *Banco Interamericano de Desarrollo*. Obtenido de Banco Interamericano de Desarrollo:
<https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/La-Realidad-Macroecon%C3%B3mica-Una-Introducci%C3%B3n-a-los-Problemas-y->



Políticas del Crecimiento y la Estabilidad en América Latina-
Módulo 3-La infraestructura para el Crecimiento

Fioravanti, R., Granada, I., Rodríguez Molina, R., Veverka, J., Ortiz, P., & Café, E. (Mayo de 2016). *Banco Interamericano de Desarrollo*. Obtenido de Transporte aéreo: Temas actuales para América Latina y el Caribe: Regulación y economía:

<https://publications.iadb.org/es/publicacion/17490/transporte-aereo-temas-actuales-para-america-latina-y-el-caribe-regulacion-y>

Fortún, M. (02 de noviembre de 2019). *Economipedia*. Obtenido de Bienestar Social:

<https://economipedia.com/definiciones/bienestar-social.html>

García Calderon, P. A. (julio de 2 de 2012). *Universidad Nacional de Trujillo*. Obtenido de Impacto de la concesión del aeropuerto internacional CAP. FAP "Carlos Martínez de Pinillos" en el crecimiento económico y social de la provincia de Trujillo:

http://dspace.unitru.edu.pe/bitstream/handle/UNITRU/3536/garcia_paul.pdf?sequence=1&isAllowed=y

García Miranda, A. G., & Mando Bellido, C. E. (2018). *Consejo Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación Tecnológica*. Obtenido de Consejo Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación Tecnológica:

https://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/UCSM_2816d32ddedc583a17829d3bbb1f443c

Garza, E. G. (septiembre-diciembre de 2007). *De las teorías del desarrollo al desarrollo sustentable. Historia de la construcción de un enfoque multidisciplinario*. Obtenido de Universidad Autónoma de Nuevo León:

<https://www.redalyc.org/pdf/607/60715120006.pdf>



Gil, S. (13 de Julio de 2015). *Economipedia*. Obtenido de Ingreso:

<https://economipedia.com/definiciones/ingreso.html>

Guisao Álvarez, J. D. (enero-julio de 2013). *El estado de bienestar Keynesiano en la actualidad*. Obtenido de Universidad de Antioquia:

<https://revistas.udea.edu.co/index.php/recp/article/download/26258/20779494/102975>

INEI. (21 de Octubre de 2007). *Instituto Nacional de Estadística e Informática*. Obtenido de XI Censo de Población y VI de vivienda: <http://censos.inei.gob.pe/cpv2007/tabulados/>

INEI. (2013). Obtenido de Características de los hogares y Poblacion:

https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1151/pdf/cap001.pdf

INEI. (22 de Octubre de 2017). *Instituto Nacional de Estadística e Informática*. Obtenido de XII Censo de Población y VII de Vivienda: <https://censos2017.inei.gob.pe/redatam/>

Inglehant, R. (2000). *Modernización y postmodernización: El cambio cultural Económico y Político*. Madrid: Siglo XX.

Instituto Peruano de Economía . (2013). *Instituto Peruano de Economía* . Obtenido de <https://www.ipe.org.pe/portal/sectores-productivos/>

Just, R. E., Huelth, L. D., & Schmitz, A. (2004). *Economía aplicada del bienestar y políticas públicas*. Massachusetts: Edward Elgar Publishing.Inc.

Ley 27528 Actualización de Estudios Definitivos y la construcción del aeropuerto de Chinchero. (11 de octubre de 2001). Diario El Peruano. Lima, Peru: Congreso de la Republica del Peru.

Ley N° 27528. (09 de octubre de 2011). Ley que dispone la actualización de los estudios definitivos y la construcción del Aeropuerto de Chinchero. *Diario Oficial el Peruano*.



Lima, Lima, Peru: Congreso de la Republica del Peru. Obtenido de Congreso de la Republica: <https://docs.peru.justia.com/federales/leyes/27528-oct-9-2001.pdf>

Mejorando la Inversion Municipal Perú. (2012). *Guía de trabajo N° 6: Inversión Pública*.

Obtenido de

[http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/2D7C8FA44A5CDA5505257C5500162AE8/\\$FILE/guia_lideres6-inversionpublica.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/2D7C8FA44A5CDA5505257C5500162AE8/$FILE/guia_lideres6-inversionpublica.pdf)

Ministerio de Economia y Finanzas. (2020). *Glosario de Inversion Publica*. Obtenido de

<https://www.mef.gob.pe/es/glosario-de-inversion-publica>

Morales, F. C. (25 de Abril de 2020). *Economipedia*. Obtenido de Economia del Bienestar:

<https://economipedia.com/definiciones/economia-del-bienestar.html>

Municipalidad Distrital de Chinchero. (2016). *Plan de Desarrollo Local Concertado*

Chinchero al 2021 [version PDF]. Chinchero, Urubamba, Cusco- Peru:

Municipalidad Distrital de Chinchero.

Municipalidad Distrital de Chinchero. (2019). Plan de Desarrollo Comunal de Yanacona al

2030 [version PDF]. Chinchero, Urubamba, Peru: Municipalidad Distrital de

Chinchero.

Nicholson, W., & Snyder, C. (2014). *Teoria Microeconomica*. Ixtapaluca. Edo de Mexico:

Cengage Learning.

Organizacion para las Naciones Unidas. (1961). *Definicion y medicion internacional del nivel*

de vida. Obtenido de

https://unstats.un.org/unsd/publication/serieese/serieese_cn3_270_rev1s.pdf

Ortega Perez, E., Ochoa Sangrador, C., & Molina Arias, M. (23 de setiembre de 2020).

Evidencias en Pediatria. Obtenido de Comparación de proporciones:



<https://evidenciasenpediatria.es/articulo/7638/comparacion-de-proporciones-pruebas-de-2>

Pedrosa, S. J. (03 de Junio de 2017). *Economipedia*. Obtenido de Bienestar Economico:

<https://economipedia.com/definiciones/bienestar-economico.html#:~:text=Generalmente%20se%20entiende%20por%20bienestar,y%20distribuci%C3%B3n%20de%20la%20renta.&text=Visto%20de%20otro%20modo%20el,a%20trav%C3%A9s%20del%20crecimiento%20econ%C3%B3mico.>

PROINVERSION . (Setiembre de 2013). *Agencia de Promocion de la Inversion Privada -*

Peru. Obtenido de Contratación de un Consultor Integral para el Concurso de Proyectos Integrales para la entrega en concesión al sector privado del Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (AICC):

https://www.proyectosapp.pe/RepositorioAPS/0/2/JER/SA_CHINCHERO_ESTUDIOS_PRE_NIVEL_FACTIVILIDAD/Vol%200_%20Aspectos%20generales%20e%20identificaci%C3%B3n.pdf

Proyecto de Ley N°4022. (08 de Marzo de 2018). Ley de Desarrollo Urbano Sostenible.

Lima, Peru: Congreso de la Republica.

Robert B., E., & Robert F., H. (2006). *Historia de la teoria economica y de su metodo*.

Mexico D. F.: McGraw - Hill Interamericana.

Roldán, P. N. (18 de Octubre de 2018). *Economipedia*. Obtenido de Desarrollo Economico:

<https://economipedia.com/definiciones/desarrollo.html>

Sánchez, E. M. (21 de Octubre de 2013). *Scielo*. Obtenido de Atenco, a diez años del movimiento social por el proyecto del aeropuerto. Análisis sociourbano y político:

http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0186-72102014000300541



Silva, F. S. (enero-junio de 2006). *Teoría económica y Estado del Bienestar*. Obtenido de

Universidad del Valle: <https://www.redalyc.org/pdf/2250/225020344006.pdf>

Soto, A. E. (15 de Agosto de 2019). *Análisis económico-social de la carretera interoceánica*

del sur del Perú, tramo tres en la ciudad de Puerto Maldonado y el distrito Las

Piedras, 2011 – 2017. Obtenido de Universidad Andina del Cusco:

https://repositorio.uandina.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12557/2926/Andrea_Tesis_bachiller_2019.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Tello Rodriguez, M. H., & Rupa Yabarrena , K. (2016). *Universidad Nacional San Antonio*

Abad del Cusco. Obtenido de Universidad Nacional San Antonio Abad del Cusco:

<http://repositorio.unsaac.edu.pe/handle/UNSAAC/2289>

Vargas Hernández, J. . (2001). *Analisis Critico de las Teorias del Desarrollo Económico*.

Obtenido de Centro Universitario de Ciencias Económico Administrativas U de G.:

<https://www.redalyc.org/pdf/181/18100408.pdf>

Venacio, L. (12 de octubre de 2010). *Centro Argentino de Estudios Internacionales*.

Obtenido de Los Distritos Industriales: Modelo de desarrollo economico local que

promueve el capital social: <https://www.files.ethz.ch/isn/144955/20%20EI.pdf>

World Health Organization. (01 de Marzo de 2012). *The World Health Organization Quality*

of Life (WHOQOL). Obtenido de The World Health Organization Quality of Life

(WHOQOL): <https://www.who.int/publications/i/item/WHO-HIS-HSI-Rev.2012.03>



ANEXOS

1. Matriz de Consistencia

Tabla 61

Matriz de Consistencia

PROBLEMA GENERAL	OBJETIVO GENERAL	HIPÓTESIS GENERAL	VARIABLES	
¿Cuál es el impacto del Proyecto del Aeropuerto de Chinchero en el bienestar de la población de la Comunidad Yanacoma en el distritito de Chinchero, provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013 - 2021?	Determinar el impacto del Proyecto del Aeropuerto de Chinchero en el bienestar de la población de la Comunidad Yanacoma en el distritito de Chinchero, provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013 – 2021.	El Proyecto del Aeropuerto de Chinchero determinó el bienestar de la población de la Comunidad Yanacoma en el distritito de Chinchero, provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013 – 2021.	VI: Proyecto del Aeropuerto de Chinchero	Proyecto del Aeropuerto de Chinchero
PROBLEMAS ESPECÍFICOS	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	HIPÓTESIS ESPECÍFICAS		
¿Cómo incide el Proyecto del Aeropuerto de Chinchero en los ingresos de la Población de la Comunidad Yanacoma en el distritito de Chinchero provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013 - 2021?	Determinar los efectos del Proyecto del Aeropuerto de Chinchero, en los ingresos de la población de la Comunidad Yanacoma en el distritito de Chinchero provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013 – 2021.	El Proyecto del Aeropuerto de Chinchero generó ingresos en la población de la comunidad Yanacoma en el distritito de Chinchero provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013 – 2021.	VD: Bienestar Socioeconómico	Ingresos



¿De qué manera el Proyecto del Aeropuerto de Chinchero determina la estructura de los Sectores Productivos de la población de la Comunidad Yanacona en el distritito de Chinchero provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013 - 2021?	Analizar cómo el Proyecto del Aeropuerto de Chinchero determina la estructura de los Sectores Productivos de la población de la Comunidad Yanacona en el distritito de Chinchero provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013 – 2021.	El Proyecto del Aeropuerto de Chinchero determinó la estructura de los Sectores Productivos de la población de la Comunidad Yanacona en el distritito de Chinchero provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013 – 2021.	Sectores Productivos
¿Cómo el Proyecto del Aeropuerto de Chinchero incide en el acceso a Servicios Básicos de la población de la Comunidad Yanacona en el distritito de Chinchero provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013 - 2021?	Determinar cómo el Proyecto del Aeropuerto de Chinchero ha mejorado el acceso a Servicios Básicos de la población de la Comunidad Yanacona en el distritito de Chinchero provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013 – 2021.	El Proyecto del Aeropuerto de Chinchero mejoró el acceso a Servicios Básicos de la población de la Comunidad Yanacona en el distritito de Chinchero provincia de Urubamba, departamento del Cusco, 2013 – 2021.	Servicios básicos

Nota: Elaboración propia



2. Matriz del Instrumento para la recolección de datos

VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEMS
Bienestar de la Población de la Comunidad Campesina de Yanacona	Ingresos	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Población en riesgo de pobreza e ingreso familiar actual. ➤ Generación de nuevos negocios en los sectores productivos. 	<ol style="list-style-type: none"> 1) ¿Actualmente cuenta con un puesto de trabajo? 2) En el año 2013, ¿Contaba con un puesto de trabajo? 3) ¿Cuántos integrantes en su familia trabajan? 4) Antes y después del Proyecto del Aeropuerto de Chinchero, en promedio, ¿cuánto es su ingreso mensual? 5) Antes y después del Proyecto del Aeropuerto de Chinchero, en promedio, ¿cuánto es su gasto mensual? 6) ¿Usted siente que sus ingresos son suficientes para cubrir todas sus necesidades?
	Sectores Productivos	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Población activa y tipo de trabajo 	<ol style="list-style-type: none"> 7) ¿A qué actividad económica se dedica y dedicaba? 8) ¿Considera que hubo un cambio en los sectores productivos de su localidad? 9) ¿Considera que la construcción del Aeropuerto de Chinchero ha generado nuevas Actividades Economicas?
	Educación	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Nivel de formación alcanzado ➤ Número de establecimientos educacionales de enseñanza 	<ol style="list-style-type: none"> 10) ¿Cuál es su nivel de educación? 11) Existencia de un centro educativo de nivel primario y secundario 12) ¿Sus hijos o familiares asisten a los centros educativos de su comunidad?
	Salud	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Salud auto percibida 	<ol style="list-style-type: none"> 13) ¿Su familia asiste al CLAS de Chinchero? 14) ¿Considera usted que el CLASS Chinchero ha mejorado en su atención e infraestructura? 15) ¿A que sistema de salud se encuentra afiliada su familia? 16) ¿Usted participa en algún programa social que beneficie su calidad de vida?
	Acceso a servicios básicos	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Tenencia y propiedades de la vivienda 	<ol style="list-style-type: none"> 17) ¿La vivienda que ocupa es...? (propia, alquilada, compartida, otro)



	y condiciones de la vivienda	Acceso y calidad de servicios básicos	<p>18) ¿Cuántas personas viven en la vivienda?</p> <p>19) ¿Actualmente con qué tipo de material está construido su vivienda?</p> <p>20) ¿Antes del Proyecto del Aeropuerto de Chinchero su vivienda era de ese material?</p> <p>21) ¿Antes del proyecto usted contaba con servicios básicos (agua, luz, desagüe) dentro de su vivienda?</p> <p>22) ¿Actualmente usted cuenta con servicios básicos (agua, luz, desagüe) dentro de su vivienda?</p>
Proyecto del Aeropuerto de Chinchero	Condiciones económicas	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ingreso económico de la venta de terrenos y su impacto 	<p>23) ¿Conoce usted sobre el Proyecto del Aeropuerto de Chinchero?</p> <p>24) ¿Usted vendió su terreno para la construcción del Aeropuerto de Chinchero?</p> <p>25) ¿Usted vendió su terreno a terceros?</p> <p>26) ¿Qué entidad le pago por la venta de su terreno?</p> <p>27) ¿A que ha destinado el dinero recibido por la venta de sus terrenos?</p> <p>28) Con el dinero recibido, ¿Qué necesidades le permitió cubrir?</p> <p>29) ¿Usted recibió precio justo por los terrenos que se adjudicó el Aeropuerto de Chinchero?</p>
	Percepción de Satisfacción con el Aeropuerto	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Nivel de satisfacción ➤ Bienestar, calidad de vida 	<p>30) ¿La venta de su terreno le generó bienestar económico?</p> <p>31) ¿Considera usted que el proyecto del Aeropuerto de Chinchero contribuye a mejorar la calidad de vida en su comunidad?</p> <p>32) ¿Considera usted que el proyecto del Aeropuerto de Chinchero contribuye a mejorar su bienestar individual y familiar?</p>

Nota: Elaboración propia



3. Encuesta socioeconómica



Universidad
Andina
del Cusco

UNIVERSIDAD ANDINA DEL CUSCO

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES

ESCUELA PROFESIONAL DE ECONOMÍA



Investigación: Impacto del Proyecto del Aeropuerto de Chinchero y su relación con el Bienestar de la Población de la Comunidad Yanacona en el Distritito de Chinchero, Provincia de Urubamba, Departamento del Cusco.

ENCUESTA DE BIENESTAR ECONÓMICO Y SOCIAL

La presente encuesta tiene como objetivo obtener información para determinar el impacto del Proyecto del Aeropuerto de Chinchero y su relación con el bienestar de la población de la Comunidad Yanacona en el Distritito de Chinchero, Provincia de Urubamba, Departamento del Cusco.

La información recolectada es anónima y confidencial, con respuestas de Si y No, colocar con un (X) dentro de la respuesta que Ud. Considera lo más acertado a su percepción.

FECHA _____ HORA _____

I. INFORMACIÓN GENERAL

1. Edad _____
2. Sexo
 - Femenino
 - Masculino
3. Estado Civil
 - Soltero/a
 - Casado/a
 - Conviviente
 - Divorciado/a
 - Viudo/a



II. VARIABLE DEPENDIENTE

BIENESTAR ECONÓMICO

A. INGRESOS

1. ¿Actualmente cuenta con un puesto de trabajo?

- Si
 No

2. En el año 2013, ¿Contaba con un puesto de trabajo?

- Si
 No

3. ¿Cuántos integrantes en su familia trabajan actualmente?

- 1 a 2
 3 a 5
 6 a mas

4. En promedio, ¿Cuánto es y era su ingreso mensual?

Ahora (Año 2021)	Antes (Año 2013)
<input type="checkbox"/> Menos de S/. 300	<input type="checkbox"/> Menos de S/. 300
<input type="checkbox"/> De S/. 301-500	<input type="checkbox"/> De S/. 301-500
<input type="checkbox"/> De S/. 501-1000	<input type="checkbox"/> De S/. 501-1000
<input type="checkbox"/> De S/. 1001-1500	<input type="checkbox"/> De S/. 1001-1500
<input type="checkbox"/> Más de S/. 1501	<input type="checkbox"/> Más de S/. 1501

5. En Promedio, ¿Cuánto es y era su Gasto Mensual en educación, salud, servicios básicos y alimentación?

Ahora (Año 2021)	Antes (Año 2013)
<input type="checkbox"/> Menos de S/. 300	<input type="checkbox"/> Menos de S/. 300
<input type="checkbox"/> De S/. 301-500	<input type="checkbox"/> De S/. 301-500
<input type="checkbox"/> De S/. 501-1000	<input type="checkbox"/> De S/. 501-1000
<input type="checkbox"/> De S/. 1001-1500	<input type="checkbox"/> De S/. 1001-1500
<input type="checkbox"/> Más de S/. 1501	<input type="checkbox"/> Más de S/. 1501

6. ¿Usted siente que sus ingresos son suficientes para cubrir todas sus necesidades?

- Si
 No



B. SECTORES PRODUCTIVOS

1. ¿A qué actividad económica se dedica y dedicaba?

Ahora (Año 2021)	Antes (Año 2013)
<input type="checkbox"/> Agricultura y ganadería	<input type="checkbox"/> Agricultura y ganadería
<input type="checkbox"/> Comercio	<input type="checkbox"/> Comercio
<input type="checkbox"/> Construcción	<input type="checkbox"/> Construcción
<input type="checkbox"/> Transporte	<input type="checkbox"/> Transporte
<input type="checkbox"/> Actividades de alojamiento y de servicio de comidas	<input type="checkbox"/> Actividades de alojamiento y de servicio de comidas
<input type="checkbox"/> Industria Manufacturera	<input type="checkbox"/> Industria Manufacturera
<input type="checkbox"/> Otros _____	<input type="checkbox"/> Otros _____

2. ¿Considera que hubo un cambio en los Sectores Productivos de su localidad?

Si, porque _____

No, porque _____

3. ¿Considera que la Construcción del Aeropuerto de Chinchero ha generado nuevas Actividades Económicas?

- Si
 No

BIENESTAR SOCIAL

C. EDUCACIÓN

1. ¿Cuál es su Nivel de Educación?

- Analfabeto
 Primaria
 Secundaria
 Técnico
 Universitario

2. ¿Cuenta con un Centro Educativo de nivel Primario en su Comunidad?

- Si ¿Hace cuantos años funciona? _____
 No

3. ¿Cuenta con un Centro Educativo de nivel Secundario en su Comunidad?

- Si ¿Hace cuantos años funciona? _____
 No



4. ¿Sus hijos o familiares asisten a los Centros Educativos de su Comunidad?

- Si
- No

D. SALUD

1. ¿Su familia asiste al CLAS Chinchero?

- Si
- No

2. ¿Considera usted que el CLAS Chinchero ha mejorado durante el año 2013 al 2020 en su atención o infraestructura?

- Si
- No

3. ¿A qué sistema de salud se encuentra afiliada su familia?

- SIS Seguro integral de salud
- ESSALUD
- Ninguno
- Otro

Especifique _____

4. ¿Usted participa en algún programa social que beneficie su calidad de vida (vaso de leche, pensión 65, juntos, trabaja Perú, cuna más, etc.)?

- Si
- No

E. VIVIENDA

1. ¿La vivienda que ocupa es...?

- Propia
- Alquilada
- Compartida
- Otros

Especifique _____

2. ¿Cuántas personas viven en su vivienda?

- 1 a 3
- 4 a 6
- más de 7

3. ¿Actualmente con qué tipo de material está construido su vivienda?

- Adobe
- Material Concreto
- Ambos
- Otro

Especifique _____



4. ¿Antes del Proyecto del Aeropuerto de Chinchero, su vivienda era de ese material?
- Si
- No ¿De qué material era? _____

F. SANEAMIENTO BÁSICO

1. ¿Antes del proyecto usted contaba con servicios básicos (agua, luz, desagüe) dentro de su vivienda?
- Si
- No
2. ¿Actualmente usted cuenta con servicios básicos (agua, luz, desagüe) dentro de su vivienda?
- Si
- No

III. VARIABLE INDEPENDIENTE

A. PROYECTO DEL AEROPUERTO DE CHINCHERO

1. ¿Conoce usted sobre el Proyecto de Construcción del Aeropuerto de Chinchero?
- Si
- No
2. ¿Usted vendió su terreno para la Construcción del Aeropuerto de Chinchero?
- Si
- No
3. ¿Usted vendió su terreno a Terceros?
- Si
- No
4. ¿Qué entidad le pago por la venta de su terreno?
- Gobierno Regional del Cusco
- Ministerio de Transporte y Comunicaciones
- Ambos
- Otro Especifique _____



3. Procedimientos de aplicación de las pruebas estadísticas de la investigación

PRUEBA DE HIPÓTESIS PARA DOS PROPORCIONES

Tomando en cuenta que la muestra de la presente investigación es de 200 pobladores jefes de familia de la Comunidad Campesina de Yanacona, se considera como una muestra de tamaño grande, por lo que la comprobación de las hipótesis puede realizarse mediante la diferencia de las dos proporciones utilizando la distribución normal.

Paso 1: Se registró en el programa IBM SPSS Statistics las respuestas de la muestra de acuerdo a cada pregunta del instrumento de investigación utilizado.

Figura 54

Vaciado de datos recolectados mediante el instrumento de investigación

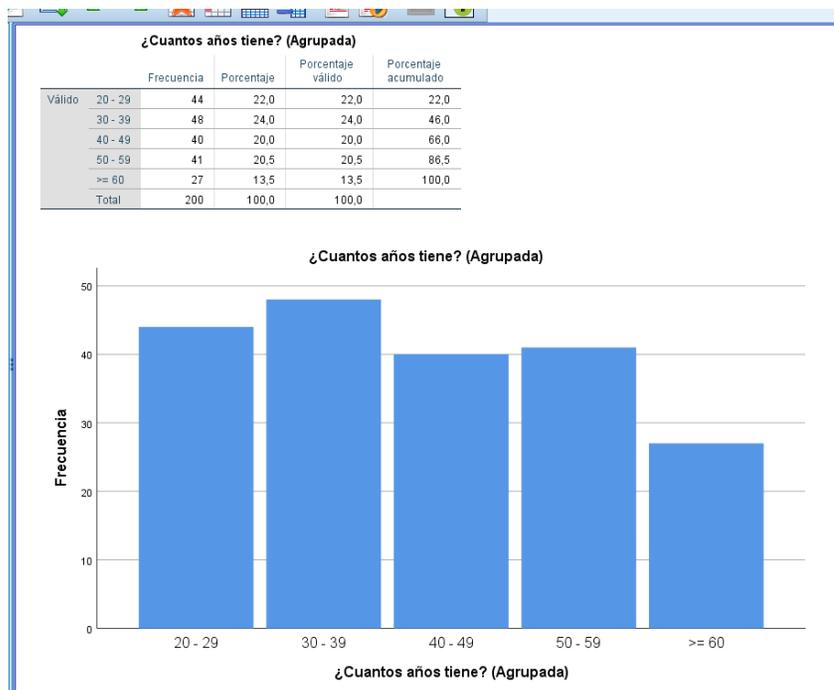
	Edad	EdadesC	Sexo	EstadoCivil	Trabajo21	Trabajo13	Trabajam	Ingreso21	Ingreso13	Gasto21	Gasto13	satis ingreso	Act Econ21	Otros21	Act Econ13
1	50	41 a 55 años	Femenino	Casado/a	No	Si	3 a 5	De S/ 501-1000	De S/ 501-1000	De S/ 1001-1	De S/ 501-1000	No	Comercio		Agricultura y ganadería
2	33	26 a 40 años	Femenino	Soltero/a	No	No	1 a 2	De S/ 301-500	De S/ 501-1000	De S/ 301-500	Menos de S/ 300	No	Agricultura y ...		Agricultura y ganadería
3	25	20 a 25 años	Maculino	Soltero/a	Si	No	1 a 2	De S/ 1001-1500	De S/ 1001-1500	Menos de S/ 300	Menos de S/ 300	Si	Construcción		Agricultura y ganadería
4	48	41 a 55 años	Maculino	Soltero/a	Si	Si	1 a 2	De S/ 301-500	De S/ 301-500	De S/ 301-500	Menos de S/ 300	Si	Agricultura y ...		Agricultura y ganadería
5	27	26 a 40 años	Femenino	Conviviente	No	Si	1 a 2	De S/ 1001-1500	De S/ 501-1000	De S/ 501-1000	De S/ 301-500	Si	Transporte		Agricultura y ganadería
6	32	26 a 40 años	Maculino	Casado/a	No	Si	1 a 2	De S/ 1001-1500	Mas de S/ 1501	De S/ 501-1000	Menos de S/ 300	Si	Otros Turismo		Transporte
7	53	41 a 55 años	Femenino	Casado/a	Si	Si	1 a 2	De S/ 501-1000	De S/ 501-1000	De S/ 301-500	De S/ 301-500	No	Comercio		Agricultura y ganadería
8	26	26 a 40 años	Femenino	Conviviente	Si	No	1 a 2	Menos de S/ 300	Menos de S/ 300	De S/ 301-500	De S/ 301-500	No	Comercio		Agricultura y ganadería
9	52	41 a 55 años	Maculino	Casado/a	Si	Si	1 a 2	De S/ 501-1000	De S/ 301-500	De S/ 301-500	Menos de S/ 300	No	Comercio		Comercio
10	36	26 a 40 años	Femenino	Casado/a	No	No	3 a 5	De S/ 1001-1500	Menos de S/ 300	De S/ 301-500	Menos de S/ 300	No	Agricultura y ...		Agricultura y ganadería
11	28	26 a 40 años	Femenino	Conviviente	Si	Si	1 a 2	Menos de S/ 300	Si	Agricultura y ...		Agricultura y ganadería			
12	30	26 a 40 años	Femenino	Casado/a	Si	Si	1 a 2	De S/ 1001-1500	De S/ 501-1000	De S/ 501-1000	De S/ 501-1000	No	Construcción		Agricultura y ganadería
13	25	20 a 25 años	Maculino	Soltero/a	Si	Si	3 a 5	De S/ 1001-1500	De S/ 501-1000	De S/ 301-500	De S/ 301-500	No	Construcción		Construcción
14	62	56 a 70 años	Maculino	Casado/a	Si	Si	1 a 2	Menos de S/ 300	No	Agricultura y ...		Agricultura y ganadería			
15	33	26 a 40 años	Femenino	Casado/a	Si	Si	1 a 2	Menos de S/ 300	No	Agricultura y ...		Agricultura y ganadería			
16	24	20 a 25 años	Femenino	Conviviente	Si	No	3 a 5	Mas de S/ 1501	Menos de S/ 300	De S/ 301-500	Menos de S/ 300	No	Comercio		Agricultura y ganadería
17	35	26 a 40 años	Maculino	Conviviente	Si	Si	1 a 2	De S/ 1001-1500	De S/ 501-1000	De S/ 501-1000	De S/ 301-500	No	Construcción		Construcción
18	51	41 a 55 años	Femenino	Casado/a	Si	Si	1 a 2	De S/ 501-1000	De S/ 501-1000	De S/ 301-500	De S/ 301-500	Si	Agricultura y ...		Agricultura y ganadería
19	25	20 a 25 años	Femenino	Conviviente	Si	Si	1 a 2	De S/ 301-500	Menos de S/ 300	De S/ 301-500	De S/ 301-500	Si	Construcción		Transporte
20	46	41 a 55 años	Femenino	Casado/a	Si	Si	1 a 2	Menos de S/ 300	De S/ 501-1000	De S/ 501-1000	De S/ 301-500	No	Industria man...		Industria manufacturera
21	30	26 a 40 años	Maculino	Conviviente	Si	Si	3 a 5	De S/ 501-1000	De S/ 501-1000	De S/ 501-1000	De S/ 501-1000	No	Construcción		Construcción
22	52	41 a 55 años	Maculino	Casado/a	Si	Si	3 a 5	De S/ 1001-1500	De S/ 501-1000	De S/ 1001-1	De S/ 501-1000	No	Actividades d...		Agricultura y ganadería
23	46	41 a 55 años	Femenino	Casado/a	Si	Si	6 a mas	Menos de S/ 300	Menos de S/ 300	De S/ 301-500	Menos de S/ 300	No	Agricultura y ...		Agricultura y ganadería
24	60	56 a 70 años	Femenino	Casado/a	Si	Si	3 a 5	Menos de S/ 300	Menos de S/ 300	De S/ 301-500	De S/ 301-500	No	Agricultura y ...		Agricultura y ganadería
25	53	41 a 55 años	Femenino	Casado/a	Si	Si	3 a 5	De S/ 301-500	Menos de S/ 300	De S/ 501-1000	De S/ 501-1000	No	Comercio		Industria manufacturera
26	37	26 a 40 años	Femenino	Casado/a	No	Si	1 a 2	De S/ 501-1000	Mas de S/ 1501	De S/ 301-500	Menos de S/ 300	No	Agricultura y ...		Agricultura y ganadería
27	27	26 a 40 años	Femenino	Conviviente	Si	Si	3 a 5	De S/ 501-1000	De S/ 301-500	De S/ 301-500	De S/ 301-500	No	Industria man...		Industria manufacturera
28	51	41 a 55 años	Femenino	Casado/a	No	Si	6 a mas	De S/ 301-500	De S/ 501-1000	De S/ 501-1000	De S/ 301-500	No	Agricultura y ...		Agricultura y ganadería

Nota: Elaboración propia

Paso2: Se procedió a realizar el procesamiento de datos utilizando las tablas descriptivas y gráficos estadísticos para cada variable:

Figura 55

Resultados de las tablas descriptivas y gráficos



Nota: Elaboración propia

Paso 4: Para la prueba de las Hipótesis planteadas, se definen la hipótesis nula (H_0) y las hipótesis alternas (H_1) utilizando un contraste bilateral.

Paso 5: Se procede a definir el nivel de confianza (95%) y el nivel de significancia al que se sujetará la prueba ($\alpha = 5\% = 0.05$) obteniendo de esta forma el valor de la distribución normal estándar $Z = 1.959963985$.

Paso 3: Se determina la regla de decisión siendo:

Si $P_{valor} < \alpha$ se rechaza H_0

Si $P_{valor} \geq \alpha$ entonces se acepta H_0

Paso 4: Se establece el estadístico de contraste:



Ecuación 3

Estadístico de contraste

$$z = \frac{d}{EEdp} = \frac{p1 - p2}{\sqrt{\frac{p1 \times q1}{n_a} + \frac{p2 \times q2}{n_b}}}$$

Fuente: Ortega Perez, Ochoa Sangrador, & Molina Arias, 2020

Donde:

- d es la diferencia de las proporciones
- EEdp es la raíz cuadrada de la suma de las varianzas divididas, cada una, por su tamaño muestral
- p1 probabilidad de éxito 1
- p2 probabilidad de éxito 2
- q1 probabilidad de fracaso 1
- q2 probabilidad de fracaso 2
- n_a tamaño de la muestra 1
- n_b tamaño de la muestra 2

Paso 5: Se calcula el nivel de significación o P value haciendo uso de una tabla de distribución normal estándar multiplicado por dos para conocer el valor bilateral.

Paso 6: Se toma la decisión, en base a las reglas de decisión y el P value para aceptar o rechazar la H_0 . (Ortega Perez, Ochoa Sangrador, & Molina Arias, 2020)



Figura 56

Procesamiento de las Pruebas de Hipótesis

	¿Considera que el Aeropuerto de Chinchero contribuirá a mejorar su calidad de vida en su localidad?		¿Considera usted que el Aeropuerto de Chinchero contribuirá a mejorar su bienestar individual y familiar ?	
	f	%	f	%
Si	160	80,0%	143	71,5%
No	17	8,5%	16	8,0%
Indeciso	23	11,5%	41	20,5%
Total	200	100%	200	100%

CONFIANZA	0.95	CONFIANZA	0.95
SIG	0.05	SIG	0.05
Z	1.959964	Z	1.959964

Z	PVALUE	Z	PVALUE
14.4	0.000	12.98	0.000

Nota: Elaboración propia



4. Imágenes del trabajo de campo







5. Solicitudes a las diferentes instituciones



MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE CHINCHERO

FORMULARIO ÚNICO DE TRAMITE (F.U.T.)

F.U.T.
Nº 000600
6/12/2021

SEÑOR ALCALDE DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE CHINCHERO

1.- Datos del solicitante: (Persona Natural, Entidad o Empresa)

Mamani Quispe Valera del Carmen

APELLIDO PATERNO	APELLIDO MATERNO	NOMBRES
------------------	------------------	---------

2.- D.N.I.: 72193712 3.- Telf/Cel: 97091404 4.- RUC: _____

5.- Domicilio en CC. Gallina s/n San Jeronimo de esta ciudad

6.- MARCAR EN EL CASILLERO CON UN ASPA (X)

<input type="checkbox"/> ACTUALIZACIÓN DE TRAMITE	<input type="checkbox"/> CERTIFICADO DE SOLTERÍA	<input type="checkbox"/> CERTIFICACIÓN / MODIFICACIÓN
<input type="checkbox"/> ADJUDICACIÓN DE PUESTO	<input type="checkbox"/> CONSTANCIA	<input type="checkbox"/> REGISTRO
<input type="checkbox"/> ARRENDAMIENTO / ALQUILER	<input type="checkbox"/> DUPLICADO	<input type="checkbox"/> RETRAMITE
<input type="checkbox"/> AMPLIACIÓN	<input type="checkbox"/> DEVOLUCIÓN	<input type="checkbox"/> REVISIÓN DE PROYECTO
<input type="checkbox"/> ANULACIÓN	<input type="checkbox"/> HABILITACIÓN URBANA	<input type="checkbox"/> REUBICACIÓN
<input type="checkbox"/> APROBACIÓN	<input type="checkbox"/> INSPECCIÓN	<input type="checkbox"/> SUBSIDIO
<input type="checkbox"/> AUTORIZACIÓN	<input type="checkbox"/> INSCRIPCIÓN	<input type="checkbox"/> SUSPENSIÓN DE PROCEDIMIENTO
<input type="checkbox"/> COPIA SIMPLE	<input type="checkbox"/> LICENCIA	<input type="checkbox"/> COACTIVO
<input type="checkbox"/> COPIA CERTIFICADA	<input type="checkbox"/> QUEJA	<input type="checkbox"/> TERCERÍA DE PROPIEDAD
<input type="checkbox"/> CERTIFICADO	<input type="checkbox"/> PERMISO	<input type="checkbox"/> TRANSFERENCIA
<input type="checkbox"/> CAMBIO DE NOMBRE	<input type="checkbox"/> RECONOCIMIENTO	<input checked="" type="checkbox"/> OTROS TRAMITES
<input type="checkbox"/> CANCELACIÓN	<input type="checkbox"/> VOLUNTARIO DE HIJO(A)	
<input type="checkbox"/> CAMBIO DE GIRO	<input type="checkbox"/> RECONSIDERACIÓN / APELACIÓN	

7.- ESPECIFICAR EN EL PEDIDO: Solicitud de Permiso para la venta de Propiedad de la herencia del Inca del Proyecto del Alcazar de Chinchero en el Parcela de la Municipalidad de la Comunidad Agraria Distrital de Chinchero, provincia de Arequipa, departamento del Cusco

ANEXOS: Señalar en el reverso del presente, los documentos complementarios y/o requisitos que vea por conveniente, según sea el caso.

IMPORTANTE: El presente tiene carácter de Declaración Jurada, en el caso de producirse fraude o falsedad me someto a las sanciones que contemplan los artículos 6to. y 7mo. De la ley N° 25035

8.- Chinchero, 23 de Agosto, del 2021

MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE CHINCHERO
MESA DE PARTES
RECIBIDO
23 AGO 2021
 Hora: 11:11 Nro. Reg: 2504
 Firma: [Firma] Folios: 03



- **SOLICITO: INFORMACIÓN PARA TESIS DE PRE GRADO TITULADO: IMPACTO DEL PROYECTO DEL AEROPUERTO DE CHINCHERO, EN EL BIENESTAR DE LA POBLACIÓN DE LA COMUNIDAD YANAONA EN EL DISTRITO DE CHINCHERO, PROVINCIA DE URUBAMBA, DEPARTAMENTO DEL CUSCO, 2013-2020**

SEÑOR PRESIDENTE DE LA COMUNIDAD CAMPESINA DE YANAONA, DISTRITO DE CHINCHERO, PROVINCIA DE URUBAMBA, DEPARTAMENTO DEL CUSCO.

S.D.

Yo, VALERIA DEL CARMEN MAMANI QUISPE, peruana, con DNI N° _____, con domicilio en la _____ provincia y departamento de Cusco. Bachiller de Economía con Código de Matricula N° _____ me presento ante Ud. Con el debido respeto y expongo:

Que, cumpliendo con el proceso de Titulación, mediante la Modalidad de Tesis en la Universidad Andina del Cusco, **solicito acceso a la INFORMACIÓN PERTINENTE PARA LA ELABORACIÓN DE LA TESIS TITULADA: IMPACTO DEL PROYECTO DEL AEROPUERTO DE CHINCHERO, EN EL BIENESTAR DE LA POBLACIÓN DE LA COMUNIDAD YANAONA EN EL DISTRITO DE CHINCHERO, PROVINCIA DE URUBAMBA, DEPARTAMENTO DEL CUSCO, 2013-2020, específicamente:**

- **Data de los Padrones Generales de un año cercano al 2013, del 2015 y del 2021.**
- **Credencial para poder realizar las encuestas.**
- **Planos de la Comunidad y sus sectores.**
- **Datos sobre el Proyecto del Aeropuerto de Chinchero.**

POR LO EXPUESTO:

Ruego a Ud. Señor Presidente, se digne acceder a mi petición por ser de justicia.

Cusco 26 de Agosto del 2021

VALERIA DEL CARMEN MAMANI QUISPE



COMUNIDAD CAMPESINA DE YANAONA

ORS N° 7:
Sector 25-17-24
PRESIDENTE
René Huaman Quispe
DNI: 41341105
PRESIDENTE

Recibido
26/08/2021



11. FUNDAMENTACIÓN DEL PEDIDO:							
Solicito: Data de los Docentes y Alumnos							
3. NOMBRES Y APELLIDOS:							
Valeria del Carmen Mamani Quispe							
13. LUGAR Y FECHA:							
DIRECCIÓN	AGP	AGI	AGA	OAJ	OCI	ESCALAFON	PLANILLAS
REMUNERACIONES	PERSONAL	TESORERIA	ARCHIVO	PROCESOS ADMINIST.			

Carmen

www.ugelurubamba.gob.pe Teléfono: 084 201201

"SIEMPRE ADELANTE, SIEMPRE PRIMEROS"

UGEL URUBAMBA

Expediente: 21-006521

Fecha: 01-09-2021 12:03

Remitente: MAMANI/QUISPE, VALERIA DEL CARMEN

Solicitud Nro: s/n Folios:0

Consultas: <http://ugelurubamba-001-site1.ftempurl.com/virtual/#/buscar>



11. FUNDAMENTACIÓN DEL PEDIDO: Solicito: Base de datos Sobre							
el Total de alumnos y Profesores de los años 2011 al 2020 - Chinchero.							
3. NOMBRES Y APELLIDOS: Valeria del Carmen Mamani							
Quispe							
13. LUGAR Y FECHA: Urubamba 21 de Septiembre del 2021							
DIRECCIÓN	AGP	AGI	AGA	OAJ	OCI	ESCALAFON	PLANILLAS
REMUNERACIONES	PERSONAL	TESORERIA	ARCHIVO	PROCESOS ADMINIST.			

www.ugelurubamba.gob.pe Teléfono: 084 201201

"SIEMPRE ADELANTE; SIEMPRE PRIMEROS"

UGEL URUBAMBA

Expediente: 21-007155

Fecha: 24-09-2021 09:22

Remitente: MAMANI/QUISPE, VALERIA DEL CARMEN

Solicitud Nro: s/n Folios:4

Consultas: <http://ugelurubamba-001-site1.ftempurl.com/virtual/#/buscar>



UNIVERSIDAD ANDINA DEL CUSCO
 Escuela Profesional de Economía

ENCUESTADORA



NOMBRE: VALERIA DEL CARMEN
APELLIDOS: MAMANI QUISPE

BACHILLER EN ECONOMIA

Autorización para encuestar en la Comunidad Yanacona – Chinchero, para la tesis titulada: IMPACTO DEL PROYECTO DEL AEROPUERTO DE CHINCHERO, EN EL BIENESTAR DE LA POBLACIÓN DE LA COMUNIDAD YANAONA EN EL DISTRITO DE CHINCHERO, PROVINCIA DE URUBAMBA, DEPARTAMENTO DEL CUSCO, 2013-2020



René Huamán Quispe
 René Huamán Quispe
 DNI: 41341105
 PRESIDENTE

RENE HUAMÁN QUISPE
 Presidente de la Comunidad Yanacona