

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN ANTONIO ABAD DEL CUSCO**  
**FACULTAD DE ADMINISTRACION Y TURISMO**  
**ESCUELA PROFESIONAL DE TURISMO**



**TESIS**

**PERCEPCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL DISTRITO DE  
CHINCHERO RESPECTO AL AEROPUERTO INTERNACIONAL  
EN EL CONTEXTO TURÍSTICO, 2024**

**PRESENTADA POR:**

Br. MARIA XIMENA VILLACORTA  
LLAMOCCA

Br. CARMEN MARIBEL ARQQUE ARQQUE

**PARA OPTAR AL TITULO  
PROFESIONAL DE LICENCIADA EN  
TURISMO**

**ASESOR:**

Dr. José Luis Zarate Bujanda

**CUSCO – PERÚ**

**2025**



# Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco

## INFORME DE SIMILITUD

(Aprobado por Resolución Nro.CU-321-2025-UNSAAC)

El que suscribe, el Asesor JOSE LUIS ZARATE BUJANDA, quien aplica el software de detección de similitud al trabajo de investigación/tesis titulada: PERCEPCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL DISTRITO DE CHINCHERO RESPECTO AL AEROPUERTO INTERNACIONAL EN EL CONTEXTO TURÍSTICO, 2024.

Presentado por: MARIA XIMENA VILLACORTA LLAMEZCA, DNI N° 73448344; presentado por: CARMEN MARIBEL AROQUE AROQUE, DNI N° 76208304. Para optar el título Profesional/Grado Académico de LICENCIADA EN TURISMO.

Informo que el trabajo de investigación ha sido sometido a revisión por 2 veces, mediante el Software de Similitud, conforme al Art. 6º del **Reglamento para Uso del Sistema Detección de Similitud en la UNSAAC** y de la evaluación de originalidad se tiene un porcentaje de 9 %.

### Evaluación y acciones del reporte de coincidencia para trabajos de investigación conducentes a grado académico o título profesional, tesis

Porcentaje	Evaluación y Acciones	Marque con una (X)
Del 1 al 10%	No sobrepasa el porcentaje aceptado de similitud.	X
Del 11 al 30 %	Devolver al usuario para las subsanaciones.	
Mayor a 31%	El responsable de la revisión del documento emite un informe al inmediato jerárquico, conforme al reglamento, quien a su vez eleva el informe al Vicerrectorado de Investigación para que tome las acciones correspondientes; Sin perjuicio de las sanciones administrativas que correspondan de acuerdo a Ley.	

Por tanto, en mi condición de Asesor, firmo el presente informe en señal de conformidad y adjunto las primeras páginas del reporte del Sistema de Detección de Similitud.

Cusco, 06 de ENERO de 2026.

Firma

Post firma JOSE LUIS ZARATE BUJANDA

Nro. de DNI 93448344

ORCID del Asesor 0000-0002-8281-335X

### Se adjunta:

1. Reporte generado por el Sistema Antiplagio.

2. Enlace del Reporte Generado por el Sistema de Detección de Similitud: oid: 27259:542893256

# Arque Arque Carmen Maribel Villacorta **Llamocc...**

## PERCEPCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL DISTRITO DE CHINCHERO RESPECTO AL AEROPUERTO INTERNACIONAL E...

 Universidad Nacional San Antonio Abad del Cusco

---

### Detalles del documento

Identificador de la entrega

trn:oid::27259:542893256

107 páginas

Fecha de entrega

23 dic 2025, 6:55 a.m. GMT-5

18.496 palabras

Fecha de descarga

23 dic 2025, 7:18 a.m. GMT-5

106.297 caracteres

Nombre del archivo

PERCEPCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL DISTRITO DE CHINCHERO RESPECTO AL AEROPUERTO **INTE....docx**

Tamaño del archivo

902.0 KB

# 9% Similitud general

El total combinado de todas las coincidencias, incluidas las fuentes superpuestas, para ca...

Filtrado desde el informe

- ▶ Bibliografía
- ▶ Texto citado
- ▶ Texto mencionado
- ▶ Coincidencias menores (menos de 15 palabras)

---

## Fuentes principales

8%	 Fuentes de Internet
1%	 Publicaciones
6%	 Trabajos entregados (trabajos del estudiante)

---

## Marcas de integridad

N.º de alertas de integridad para revisión

No se han detectado manipulaciones de texto sospechosas.

Los algoritmos de nuestro sistema analizan un documento en profundidad para buscar inconsistencias que permitirían distinguirlo de una entrega normal. Si advertimos algo extraño, lo marcamos como una alerta para que pueda revisarlo.

Una marca de alerta no es necesariamente un indicador de problemas. Sin embargo, recomendamos que preste atención y la revise.

## **Dedicatoria**

Dedicamos este trabajo a nuestras familias, quienes han sido nuestro soporte incondicional en cada etapa de este camino, brindándonos su amor, paciencia y confianza. A nuestros docentes y mentores, por guiarnos con su conocimiento y motivación, y por enseñarnos que el aprendizaje es un proceso continuo y transformador.

También dedicamos este esfuerzo a nuestras amistades, compañeros y compañeras, con quienes compartimos retos, alegrías y aprendizajes, construyendo juntos un camino hacia el conocimiento.

Finalmente, dedicamos este logro a todas las personas que creen en el poder de la educación como herramienta para construir un futuro mejor. Esta tesis es el resultado de un sueño colectivo, y la ofrecemos con gratitud y esperanza.

Carmen Maribel y María Ximena

## Agradecimientos

Nuestro agradecimiento más profundo está dirigido a todas aquellas personas que, con su apoyo incondicional y generosidad, hicieron posible la realización de este estudio. A la Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco, nuestro segundo hogar académico, le expresamos nuestra más sincera gratitud por abrirnos las puertas y brindarnos las herramientas necesarias para alcanzar cada una de nuestras metas profesionales, así como por ser un espacio de crecimiento personal y académico.

Extendemos un agradecimiento especial a nuestros docentes, quienes con sus sabias enseñanzas, dedicación y compromiso han sido faros de conocimiento en este proceso. Sus valiosas orientaciones, su paciencia y su incansable esfuerzo por transmitirnos no solo conocimientos, sino también valores, han dejado una huella imborrable en nuestra formación profesional y personal.

Asimismo, queremos expresar nuestra gratitud a nuestras familias, que con su amor, apoyo y confianza fueron el motor que nos impulsó a seguir adelante, incluso en los momentos más difíciles. A nuestros compañeros y compañeras, por el compañerismo, la solidaridad y las experiencias compartidas que enriquecieron esta etapa de nuestras vidas.

**Atentamente**  
**Las autoras**

## Resumen

El objetivo de la presente investigación fue describir la percepción de la población del distrito de Chinchero respecto al Aeropuerto Internacional en el contexto turístico durante el año 2024. La metodología aplicada tuvo un enfoque cuantitativo, con un diseño no experimental y de nivel descriptivo. La población estuvo conformada por 10,477 habitantes del distrito de Chinchero y, mediante un muestreo no probabilístico por conveniencia, se seleccionó una muestra de 100 pobladores. Se empleó la encuesta como técnica de recolección de datos y el cuestionario estructurado como instrumento. En cuanto a los resultados, se concluye que la percepción de la población respecto al Aeropuerto Internacional en el contexto turístico refleja un panorama mayormente positivo, aunque con aspectos que requieren atención. En términos generales, más del 70% de los encuestados manifestó una opinión favorable hacia la construcción del aeropuerto, asociándola principalmente con oportunidades de progreso económico y social, sobre todo en el ámbito turístico. No obstante, también emergieron preocupaciones relacionadas con la preservación cultural y los posibles impactos ambientales, lo que evidencia que la aceptación, aunque mayoritaria, no es absoluta. En este sentido, la comunidad espera que el proyecto se acompañe de medidas de mitigación y estrategias de inclusión social y cultural que garanticen un desarrollo equilibrado y sostenible.

*Palabras clave:* Aeropuerto Internacional de Chinchero, Percepción de la población, Desarrollo turístico sostenible, Identidad cultural.

## Abstract

The objective of this research was to describe the perception of the population of the district of Chinchero regarding the International Airport in the tourism context during the year 2024. The applied methodology had a quantitative approach, with a non-experimental and descriptive design. The population consisted of 10,477 inhabitants of the district of Chinchero and, through non-probabilistic convenience sampling, a sample of 100 residents was selected. The survey was used as the data collection technique and the structured questionnaire as the instrument. Regarding the results, it is concluded that the population's perception of the International Airport in the tourism context reflects a predominantly positive outlook, although with aspects that require attention. In general terms, more than 70% of the respondents expressed a favorable opinion toward the construction of the airport, mainly associating it with opportunities for economic and social progress, especially in the tourism sector. However, concerns also emerged related to cultural preservation and possible environmental impacts, which shows that acceptance, although majority, is not absolute. In this sense, the community expects the project to be accompanied by mitigation measures and strategies for social and cultural inclusion that guarantee balanced and sustainable development.

Keywords: Chinchero International Airport, Population perception, Sustainable tourism development, Cultural identity.

## Presentación

Señor Decano de la Facultad de Administración y Turismo de la Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco:

De nuestra consideración:

Por medio de la presente, nos es grato dirigirnos a usted con el propósito de poner a su conocimiento y consideración el trabajo de investigación titulado:

**“PERCEPCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL DISTRITO DE CHINCHERO RESPECTO AL AEROPUERTO INTERNACIONAL EN EL CONTEXTO TURÍSTICO, 2024”.**

La presente tesis tiene como finalidad analizar las percepciones, expectativas y preocupaciones de la población local frente a la construcción del Aeropuerto Internacional de Chinchero, en relación con el desarrollo turístico y sus implicancias sociales, económicas, culturales y ambientales. Consideramos que este estudio constituye un aporte académico y práctico para la comprensión del impacto de una obra de gran magnitud en el distrito de Chinchero y, en general, en la región Cusco.

En tal sentido, prestamos a su digno despacho este trabajo de investigación, esperando que sea valorado como un aporte significativo para la Facultad y como una contribución al debate sobre el desarrollo turístico sostenible en el marco de la construcción del nuevo aeropuerto.

Sin otro particular, expresamos a usted los sentimientos de nuestra especial consideración y respeto.

Atentamente.

Las Autoras

## Índice general

Dedicatoria .....	.ii
Agradecimientos .....	.iii
Resumen.....	.iv
Abstract.....	.v
Presentación .....	.vi
Índice general.....	.vii
Índice de tablas.....	.x
Índice de figuras.....	.xii
Capítulo I .....	.1
Planteamiento del Problema.....	.1
1.1.     Situación problemática .....	.1
1.2.     Formulación del problema.....	.5
1.2.1. Problema general.....	.5
1.2.2. Problemas específicos .....	.5
1.3.     Justificación de la investigación.....	.5
Justificación práctica .....	.5
Justificación social .....	.6
Justificación teórica.....	.6
Justificación metodológica.....	.7
1.4.     Objetivos de la investigación.....	.7
Objetivo general.....	.7
Objetivos específicos .....	.8
Capítulo II.....	.9
Marco Teórico.....	.9
2.1.     Antecedentes de la investigación .....	.9
2.1.1.     Antecedentes internacionales .....	.9
2.1.2.     Antecedentes nacionales .....	.13
2.1.3.     Antecedentes locales.....	.14

2.2.	Bases teóricas .....	17
2.2.1.	Percepción Social.....	17
2.2.2.	Dimensiones de la percepción.....	19
2.2.3.	Turismo y desarrollo local .....	22
2.3.	Marco conceptual .....	30
<b>CAPÍTULO III.....</b>		<b>34</b>
<b>HIPOTESIS Y VARIABLES .....</b>		<b>34</b>
3.1.	Hipótesis.....	34
3.1.1.	Hipótesis general.....	34
3.1.2.	Hipótesis específicas .....	34
3.2.	Identificación de variables e indicadores del estudio .....	34
3.3.	Operacionalización de la variable .....	35
<b>CAPÍTULO IV.....</b>		<b>37</b>
<b>MARCO METODOLÓGICO .....</b>		<b>37</b>
4.1.	Tipo de investigación .....	37
4.2.	Diseño de investigación .....	37
4.3.	Enfoque de investigación .....	37
4.4.	Nivel de investigación.....	37
4.5.	Unidad de análisis .....	38
4.6.	Población de estudio.....	38
4.7.	Selección de muestra.....	38
4.8.	Tamaño de muestra .....	39
4.9.	Técnicas e instrumentos de recolección de datos .....	39
4.10.	Ánálisis e interpretación de la información.....	39
<b>CAPITULO V .....</b>		<b>41</b>
<b>RESULTADOS.....</b>		<b>41</b>
5.1.	Diagnóstico del aeropuerto Internacional de Chincherro .....	41

5.2.	Diagnóstico integral del impacto del aeropuerto internacional de Chinchero en el desarrollo turístico de Cusco al 2030.....	41
5.3.	Variable: Percepción de los pobladores .....	46
5.4.	Discusión de resultados .....	68
	Capítulo VI .....	71
	Propuesta.....	71
	CONCLUSIONES .....	78
	Referencias Bibliográficas .....	82
	ANEXOS .....	85

## Índice de tablas

<b>Tabla 1</b> Operacionalización de la variable .....	35
<b>Tabla 2</b> Sexo .....	46
Tabla 3 Edad .....	47
Tabla 4 Nivel educativo .....	48
Tabla 5 Ocupación .....	50
Tabla 6 Tiempo de residencia en Chinchero .....	51
Tabla 7 Obtiene ingresos del turismo.....	52
Tabla 8 Lengua usada en casa para comunicarse.....	53
Tabla 9 ¿Conoce usted los objetivos del proyecto del Aeropuerto Internacional de Chinchero? .....	55
Tabla 10 ¿Está informado sobre los beneficios turísticos que puede generar el Aeropuerto Internacional de Chinchero?.....	56
Tabla 11 ¿Cree usted que el aeropuerto incrementará la llegada de turistas nacionales e internacionales a la región? .....	58
Tabla 12 ¿Se siente usted motivado por la construcción del aeropuerto en su distrito? 59	
Tabla 13 ¿Considera que el aeropuerto generará orgullo e identidad en la población de Chinchero? .....	61
Tabla 14 ¿Cree usted que la construcción del aeropuerto puede generar preocupación o temor por impactos en la cultura y el ambiente? .....	62
Tabla 15 ¿Está usted dispuesto a participar en actividades turísticas relacionadas con el Aeropuerto Internacional de Chinchero?.....	64
Tabla 16 ¿Apoyaría usted proyectos turísticos complementarios al aeropuerto, como ferias artesanales, gastronómicas o culturales? .....	65

Tabla 17 ¿Está usted dispuesto a recomendar Chincheró como destino turístico a partir de la construcción del aeropuerto? ..... 67

## Índice de figuras

<b>Figura 1.</b> Valle de Chinchero .....	28
Figura 2 Infografía de Aeropuerto de Chichero.....	45
<b>Figura 3</b> Sexo de encuestados.....	46
Figura 4 Rango de Edad.....	48
Figura 5 Nivel educativo.....	49
Figura 6 Ocupación.....	51
Figura 7 Tiempo de residencia en Chinchero.....	52
Figura 8 Obtiene ingresos del turismo .....	53
Figura 9 Lengua usada en casa para comunicarse .....	54
Figura 10 ¿Conoce usted los objetivos del proyecto del Aeropuerto Internacional de Chinchero? .....	56
Figura 11 ¿Está informado sobre los beneficios turísticos que puede generar el Aeropuerto Internacional de Chinchero?.....	57
Figura 12 ¿Cree usted que el aeropuerto incrementará la llegada de turistas nacionales e internacionales a la región? .....	59
Figura 13 ¿Se siente usted motivado por la construcción del aeropuerto en su distrito?60	
Figura 14 ¿Considera que el aeropuerto generará orgullo e identidad en la población de Chinchero? .....	62
Figura 15 ¿Cree usted que la construcción del aeropuerto puede generar preocupación o temor por impactos en la cultura y el ambiente?.....	63
Figura 16 ¿Está usted dispuesto a participar en actividades turísticas relacionadas con el Aeropuerto Internacional de Chinchero?.....	65
Figura 17 ¿Apoyaría usted proyectos turísticos complementarios al aeropuerto, como ferias artesanales, gastronómicas o culturales? .....	66

Figura 18 ¿Está usted dispuesto a recomendar Chinchero como destino turístico a partir de la construcción del aeropuerto? ..... 68

## **Capítulo I**

### **Planteamiento del Problema**

#### **1.1. Situación problemática**

En muchos países del mundo se ha demostrado que los aeropuertos no son solo infraestructuras de transporte, sino verdaderas puertas de entrada que permiten abrir regiones enteras al turismo y al desarrollo económico. Por ejemplo, en Corea del Sur, la construcción del Aeropuerto Internacional de Incheon significó no solo una mejora en la conectividad aérea, sino también un crecimiento notable del turismo receptivo, generando empleos, inversión privada y una mayor competitividad internacional (Organización Mundial del Turismo [OMT], 2019). En América Latina, la expansión del Aeropuerto de Cancún en México se convirtió en un caso emblemático de cómo una buena infraestructura aeroportuaria permite atraer más turistas, incentivar la construcción de hoteles, restaurantes y servicios turísticos, y dinamizar la economía de toda una región (Banco Interamericano de Desarrollo [BID], 2021). Estos ejemplos muestran con claridad que, en el contexto internacional, los aeropuertos son motores de cambio que impulsan no solo el turismo, sino también la identidad cultural y la confianza en las comunidades que los albergan.

En el caso del Perú, el turismo es considerado desde hace años un pilar del crecimiento económico y una de las actividades con mayor proyección de futuro. Antes de la pandemia, el turismo aportaba cerca del 3.9% del Producto Bruto Interno (PBI) de manera directa y alrededor del 10% de forma indirecta, cuando se consideran todos los sectores que dependen de él, como el transporte, la gastronomía, la hotelería y el comercio (Ministerio de Comercio Exterior y Turismo [MINCETUR], 2019). Sin embargo, a pesar de su importancia, el país sigue enfrentando serias limitaciones en materia de infraestructura, especialmente en lo que

respecta a la conectividad aérea. Los aeropuertos regionales, en la mayoría de los casos, no cuentan con las condiciones necesarias para recibir vuelos internacionales de gran alcance, lo que obliga a los turistas a hacer escalas y encarece los viajes. Esta situación disminuye la competitividad del Perú frente a otros países de Sudamérica, como Colombia o Chile, que han modernizado sus terminales aéreos y hoy reciben turistas de forma más ágil y directa (BID, 2021).

Dentro del país, la región Cusco es el ejemplo más evidente de esta problemática. Considerada el destino turístico más importante del Perú y reconocida mundialmente por Machu Picchu, el Valle Sagrado y su riqueza cultural, Cusco depende en gran medida de su conectividad aérea. El actual Aeropuerto Alejandro Velasco Astete ha cumplido un rol fundamental por varias décadas, pero hoy se encuentra claramente sobrepasado. Está ubicado dentro de la ciudad, lo que no solo genera problemas de seguridad, ruido y contaminación, sino que además impide cualquier tipo de ampliación significativa. Tampoco cuenta con la capacidad para recibir vuelos internacionales directos de gran envergadura, por lo que la mayoría de turistas extranjeros deben ingresar primero a Lima y luego hacer un vuelo de conexión hacia Cusco. Esta limitación no solo encarece el viaje, sino que también hace que algunos turistas opten por otros destinos más accesibles, como Cartagena en Colombia o el Salar de Uyuni en Bolivia (Contraloría General de la República, 2023).

Frente a estas dificultades, surge el proyecto del Aeropuerto Internacional de Chincher, concebido como una solución de largo plazo para descongestionar el aeropuerto actual y, sobre todo, para garantizar que Cusco cuente con una infraestructura capaz de recibir vuelos internacionales directos. Desde su anuncio en 2012, el proyecto despertó grandes expectativas en la población cusqueña y, en particular, en los habitantes de Chincher, quienes

vieron en la obra una oportunidad para dinamizar la economía local, atraer más visitantes y mejorar sus condiciones de vida. Sin embargo, la ejecución del proyecto no ha sido sencilla.

El aeropuerto de Chinchero, pese a haber sido planificado hace más de una década, avanza con lentitud y ha enfrentado numerosos obstáculos. Entre ellos, destacan las demoras administrativas, los cuestionamientos sobre su diseño técnico, las dificultades en la gestión de contratos y, de manera especial, los conflictos sociales con comunidades que temen verse afectadas por la pérdida de tierras, el impacto ambiental o la falta de beneficios concretos para la población local (Contraloría General de la República, 2023). A ello se suman problemas de gobernanza, ya que la coordinación entre el Estado, las empresas ejecutoras y la ciudadanía no siempre ha sido transparente ni participativa.

Las consecuencias de este escenario son claras: se genera un clima de desconfianza en la población de Chinchero, que siente que sus expectativas no se están cumpliendo, mientras que los actores del sector turístico perciben que la obra avanza a un ritmo insuficiente para responder a las necesidades reales de la región. En la práctica, el retraso limita la llegada de nuevas inversiones en hotelería, transporte y gastronomía, y mantiene a Cusco en una situación de vulnerabilidad frente a otros destinos que sí han mejorado su infraestructura aeroportuaria.

Si la situación continúa sin cambios significativos, el panorama futuro no resulta alentador. La congestión en el aeropuerto Alejandro Velasco Astete se mantendrá, los vuelos internacionales seguirán concentrándose en Lima y los turistas tendrán que realizar traslados adicionales para llegar a Cusco, lo cual encarece los viajes y resta competitividad frente a otros destinos. Esta falta de conectividad aérea limitará también el crecimiento del sector turístico en la región, frenará la generación de empleo y reducirá las oportunidades de

desarrollo económico para comunidades como la de Chinchero, que habían depositado sus esperanzas en la obra (MINCETUR, 2020).

Además, la demora en la ejecución del proyecto puede intensificar las tensiones sociales, ya que la población local, al no ver resultados concretos, podría incrementar sus reclamos y perder la confianza en las autoridades responsables. Desde la perspectiva turística, se corre el riesgo de perder una oportunidad histórica: consolidar a Cusco como un hub internacional que no solo reciba turistas con destino a Machu Picchu, sino que también se convierta en un centro de distribución para el sur andino y la Amazonía.

En cuanto al control pronóstico, se observa que los mecanismos de seguimiento y rendición de cuentas aún resultan insuficientes. Aunque existen supervisiones técnicas por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y reportes de la Contraloría General de la República, estos no han sido capaces de garantizar una ejecución eficiente ni de generar la confianza necesaria en la ciudadanía (MTC, 2022; Contraloría, 2023). La falta de espacios efectivos de participación ciudadana debilita el proceso, ya que las comunidades locales sienten que no tienen voz ni incidencia en un proyecto que impactará directamente en su territorio.

De no implementarse correctivos, como mayores mecanismos de transparencia, participación social y control técnico, es probable que la obra enfrente más retrasos, sobrecostos y nuevos conflictos sociales. Esto comprometería seriamente los beneficios esperados para el turismo y para la población cusqueña en general.

El proyecto del Aeropuerto Internacional de Chinchero representa una oportunidad histórica para mejorar la conectividad aérea del Cusco y fortalecer el desarrollo turístico de la región. Sin embargo, su lento avance, los conflictos sociales y las deficiencias de gestión lo

convierten en un problema crítico que afecta tanto a la percepción de la población local como al posicionamiento turístico del país. Analizar esta problemática con un enfoque integral, que considere el diagnóstico, las proyecciones a futuro y la necesidad de mejores mecanismos de control, es indispensable para comprender el verdadero impacto que este aeropuerto puede tener en el desarrollo económico, social y cultural del Cusco.

## **1.2. Formulación del problema**

### ***1.2.1. Problema general***

- ¿Cuál es la percepción de la población del distrito de Chinchero respecto al Aeropuerto Internacional en el contexto turístico durante el año 2024?

### ***1.2.2. Problemas específicos***

- a. ¿Cuál es el nivel de conocimiento que tiene la población del distrito de Chinchero sobre el proyecto del Aeropuerto Internacional y sus posibles impactos en el desarrollo turístico de la región?
- b. ¿Qué emociones y actitudes predominan en la población de Chinchero respecto al Aeropuerto Internacional y su influencia en la identidad cultural y el turismo local?
- c. ¿Cuál es la predisposición de la población de Chinchero para participar, adaptarse o involucrarse en actividades relacionadas con el turismo que se desarrolle a partir de la construcción del Aeropuerto Internacional?

## **1.3. Justificación de la investigación**

### ***Justificación práctica***

La construcción del Aeropuerto Internacional de Chinchero ha sido uno de los proyectos más esperados en la región Cusco, tanto por la población local como por quienes trabajan en el sector turístico. Para los habitantes del distrito, este aeropuerto representa la

posibilidad de integrarse de manera más directa con el mundo, de abrir nuevas oportunidades de desarrollo económico y de mostrar su riqueza cultural a los visitantes. Sin embargo, también despierta temores y dudas, pues es una obra de gran magnitud que trae consigo cambios sociales, ambientales y culturales que podrían transformar la vida de la comunidad.

### ***Justificación social***

Este trabajo cobra especial importancia porque pone en el centro a la población de Chinchero, que muchas veces ha sido marginada de las decisiones sobre proyectos de gran envergadura. La construcción del aeropuerto no solo cambiará el paisaje y la dinámica económica de la zona, sino que también transformará la vida de las personas: sus costumbres, sus formas de trabajo y hasta su identidad cultural. Escuchar y analizar las percepciones de la comunidad es un acto de justicia social, pues reconoce a los habitantes como protagonistas y no solo como espectadores de un proceso que los involucra directamente. Nuestra investigación, en este sentido, busca ser un puente entre la población y los tomadores de decisiones, contribuyendo a que el desarrollo turístico sea más humano, inclusivo y sostenible. Además, al difundir sus voces, se fortalece el sentido de pertenencia y se promueve una participación ciudadana más activa.

### ***Justificación teórica***

Desde el punto de vista académico, esta investigación aporta al conocimiento sobre la relación entre infraestructura aeroportuaria y desarrollo turístico, un tema ampliamente estudiado a nivel internacional, pero aún insuficientemente abordado en el contexto peruano desde la perspectiva de las comunidades locales. Existen estudios que resaltan cómo los aeropuertos modernos incrementan el flujo turístico y generan dinamismo económico (OMT, 2019; BID, 2021), pero son escasos los trabajos que indagan en la percepción de la población

frente a estas obras. Por ello, nuestro estudio busca llenar ese vacío teórico, mostrando el caso específico de Chinchero como un ejemplo concreto que puede servir como referencia para futuras investigaciones sobre grandes proyectos turísticos en América Latina. Así, se espera que los resultados no solo enriquezcan la bibliografía académica, sino que también permitan generar debates en torno a la sostenibilidad, la participación comunitaria y los impactos sociales del turismo.

### ***Justificación metodológica***

La investigación también se justifica en el plano metodológico porque nos brinda la oportunidad de aplicar y poner en práctica herramientas de recolección y análisis de datos propias de la investigación turística. A través de encuestas, entrevistas y el análisis de documentos, podremos obtener información directa de la población, lo que garantiza que el estudio se base en evidencias reales y no en simples suposiciones. Para nosotros como tesistas, esta experiencia metodológica representa un aprendizaje invaluable, ya que nos forma como investigadores capaces de identificar problemas, analizarlos y proponer soluciones fundamentadas. Además, al estructurar la investigación con un enfoque mixto que combina el diagnóstico, el pronóstico y el control pronóstico, buscamos no solo describir una situación, sino también proyectar escenarios y plantear estrategias que puedan servir de guía para otros estudios similares. De esta manera, la investigación no se queda en un ejercicio académico aislado, sino que ofrece un aporte replicable y útil para la comunidad académica y profesional.

### **1.4. Objetivos de la investigación**

#### ***Objetivo general***

- Describir la percepción de la población del distrito de Chinchero respecto al Aeropuerto Internacional en el contexto turístico durante el año 2024.

*Objetivos específicos*

- a. Identificar el nivel de conocimiento que tiene la población del distrito de Chinchero sobre el proyecto del Aeropuerto Internacional y sus posibles impactos en el desarrollo turístico de la región.
- b. Describir las emociones y actitudes predominantes en la población de Chinchero respecto al Aeropuerto Internacional y su influencia en la identidad cultural y el turismo local.
- c. Analizar la predisposición de la población de Chinchero para participar, adaptarse o involucrarse en actividades relacionadas con el turismo que se desarrolle a partir de la construcción del Aeropuerto Internacional.

## Capítulo II

### Marco Teórico

#### **2.1. Antecedentes de la investigación**

##### ***2.1.1. Antecedentes internacionales***

Doerr, Dorn, Gaebler y Potrafke (2020), en su estudio titulado “How new airport infrastructure promotes tourism: evidence from a synthetic control approach in German regions”, se propusieron analizar el impacto que tiene una nueva infraestructura aeroportuaria sobre el desarrollo turístico regional. El objetivo principal de la investigación fue determinar si la conversión de una base aérea militar en un aeropuerto comercial regional en la región de Allgäu, en el estado de Baviera (Alemania), influyó de manera significativa en el incremento del turismo durante el periodo 2008–2016.

La metodología empleada fue de tipo cuantitativa con un enfoque comparativo, utilizando el método de control sintético para aislar el efecto causal del nuevo aeropuerto sobre las variables de turismo. Este enfoque permitió construir un escenario contrafactual a partir de regiones similares que no contaban con nueva infraestructura aeroportuaria, lo que facilitó medir con precisión el impacto diferencial de la intervención. La población del estudio estuvo compuesta por regiones alemanas comparables en términos socioeconómicos y turísticos, mientras que la muestra específica se centró en la región de Allgäu, donde se ubicó el nuevo aeropuerto.

Las técnicas e instrumentos utilizados incluyeron el análisis de series temporales, modelamiento estadístico de control sintético y revisión de registros oficiales sobre flujo turístico y desarrollo económico regional. Los datos fueron extraídos de fuentes oficiales alemanas, así como de bases de datos regionales de turismo y transporte.

Entre las principales conclusiones del estudio, se destaca que la instalación del aeropuerto en la región promovió un aumento sostenido del turismo, especialmente en el distrito donde se ubicó la nueva infraestructura. El análisis mostró que esta intervención generó efectos positivos directos en el flujo de visitantes y en la economía local, validando la hipótesis de que las inversiones en infraestructura de transporte pueden actuar como catalizadores del desarrollo turístico y económico regional. Este caso constituye un ejemplo empírico robusto sobre cómo la conectividad aérea impulsa el crecimiento sostenido del sector turismo en zonas estratégicamente localizadas.

Gabriel Pulido Bohórquez (2022), en su tesis titulada Nuevos desafíos en la ampliación del aeropuerto Simón Bolívar de Santa Marta, para la exportación de productos de carga y transporte de pasajeros, explora los desafíos y oportunidades derivados de la ampliación del Aeropuerto Internacional Simón Bolívar (SMR) en Colombia, con el objetivo de analizar cómo esta expansión podría mejorar la competitividad de la región, especialmente en términos de exportación de productos y transporte de pasajeros. La investigación tiene como propósito principal destacar la importancia de modernizar la infraestructura aeroportuaria para permitir una mayor conectividad global y facilitar la participación activa de la región en los Tratados de Libre Comercio (TLC), lo que podría resultar en un significativo crecimiento económico para el departamento del Magdalena. Para ello, Pulido emplea una metodología descriptiva y analítica, basada en la revisión de estudios previos y casos internacionales relacionados con la ampliación de aeropuertos. La población y muestra se centra en el Aeropuerto Simón Bolívar, mientras que la recolección de datos se realiza mediante fuentes secundarias, como informes y literatura académica, que permiten evaluar el impacto de la ampliación en la competitividad regional. Los resultados del estudio muestran

que la expansión de la infraestructura del SMR permitirá a la región exportar productos directamente al mercado global, sin depender de terminales alternativos, aumentando la eficiencia del comercio internacional. Además, se concluye que la ampliación del aeropuerto es crucial para que la región acceda a nuevos mercados, especialmente en el contexto de la globalización económica, y para que participe activamente en el comercio internacional, lo que beneficiará la economía local y regional, mejorando la competitividad del Magdalena a nivel global.

Guerra Expósito (2022), “Estudio de ampliación del aeropuerto de Málaga–Costa del Sol (LEMG)” aborda el relanzamiento de la infraestructura aeroportuaria en esta región de España. El estudio se enfocó con el objetivo de evaluar el impacto de la expansión — incluyendo la inauguración de la Terminal 3 y la construcción de una segunda pista entre 2008 y 2012— sobre el tráfico de pasajeros, la carga aérea y la conectividad internacional de la Costa del Sol.

La metodología aplicada consistió en un análisis cuantitativo, basado en datos oficiales de Aena y múltiples variables operativas y económicas. La población considerada incluyó tanto los flujos de pasajeros como la carga operativa del aeropuerto de Málaga, mientras que la muestra se centró en los años posteriores a la ampliación (especialmente 2010–2024), comparando estos registros con series históricas previas. Entre las técnicas e instrumentos utilizados destacaron el análisis estadístico de series temporales, la evaluación de indicadores de tráfico y carga, y la revisión de informes técnicos de infraestructura.

Los resultados mostraron un incremento del 6 % en el tráfico de pasajeros y un crecimiento del 18 % en el volumen de carga aérea tras las obras, además de una mejora sustancial en la conectividad con destinos europeos clave . El estudio concluye que las

mejoras en infraestructura —Terminal 3, segunda pista, accesos viales y sistemas operacionales— fortalecieron de forma significativa la atractividad del destino, convirtiendo al aeropuerto en un motor de desarrollo turístico y económico para Andalucía.

Yenifer Andrea Chíquiza Nivia, Jhossep Jair Ríos Chávez y José Wilson Barrero Góngora (2023), en su estudio titulado Estudio y evaluación estratégica para la reactivación operativa y comercial de la Terminal 2 del Aeropuerto Internacional El Dorado, abordan la situación actual de la Terminal de Transporte "Puente Aéreo", también conocida como "Terminal 2", en el Aeropuerto Internacional El Dorado, Bogotá, Colombia. El estudio revela que esta terminal ha experimentado una significativa reducción en su actividad comercial y operativa, debido a las transformaciones realizadas en el aeropuerto. Este hecho representa un problema para la administración de la terminal, ya que conlleva a la subutilización de un recurso disponible, lo que impacta negativamente en los ingresos. A pesar de ello, la reactivación de la terminal podría generar mayores ingresos, aunque actualmente no se cuenta con los recursos financieros necesarios para llevar a cabo dicha inversión. La metodología utilizada en este estudio es mixta, combinando entrevistas cualitativas con un enfoque experto, análisis de encuestas proporcionadas por OPAIN como fuentes secundarias, y un diagnóstico descriptivo detallado de la situación actual de la terminal. A través de esta metodología, los autores proponen diversas actividades comerciales y operacionales que podrían contribuir a la reactivación de la terminal, generando beneficios tanto comerciales como económicos para el aeropuerto. En cuanto a la población, se centra en los funcionarios y administradores del Aeropuerto El Dorado, mientras que la muestra abarca entrevistas y encuestas que permiten obtener una visión integral de la situación. Las conclusiones del estudio destacan la necesidad de implementar estrategias que atraigan a más usuarios y clientes potenciales, lo cual

contribuiría al incremento de los ingresos de la concesionaria administradora de la terminal. De esta manera, se plantea un plan de acción con propuestas viables para la reactivación de la Terminal 2, en beneficio de la operación y la rentabilidad del Aeropuerto Internacional El Dorado.

### ***2.1.2. Antecedentes nacionales***

Aranda et al (2023) presentan el estudio titulado Diseño, Procura y Construcción del Campo de Vuelo del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. El trabajo, realizado como parte de los requisitos para obtener el grado de Magíster en Project Management, analiza el megaproyecto de ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH) ejecutado por Lima Airport Partners (LAP) mediante una Asociación Público-Privada. Este proyecto incluye la construcción de una nueva torre de control, una segunda pista de aterrizaje, un nuevo terminal de pasajeros y una zona comercial. El trabajo se centra en el diseño, procura y construcción del campo de vuelo, con un presupuesto estimado de \$54 millones de dólares, y tiene como objetivo principal la correcta planificación y ejecución del proyecto. Para alcanzar este objetivo, los autores proponen una metodología basada en las áreas de conocimiento del PMBOK, utilizando herramientas como juicio de expertos, matriz RACI, análisis FODA, auditorías, y análisis costo-beneficio. Se detallan los planes de gestión desarrollados, entre ellos, el plan de gestión de stakeholders, el de gestión de alcance, plazos, costos, calidad, recursos, comunicaciones, riesgos y compras. La investigación también destaca la importancia de la correcta asignación de roles y responsabilidades, la gestión de riesgos tanto positivos como negativos, y el aseguramiento de la calidad en los procesos constructivos. Además, se subraya la necesidad de considerar los riesgos no identificados al inicio del proyecto, ya que podrían impactar los objetivos y plazos establecidos. En conclusión, el proyecto resalta la

importancia de una planificación meticulosa y la utilización de herramientas y metodologías apropiadas para garantizar el éxito de la ampliación del aeropuerto, un proyecto clave para el desarrollo del transporte aéreo y la infraestructura de Lima.

Alfaro et al (2023), en su trabajo el trabajo titulado “Plan de Negocios para Potenciar la Interconectividad del Aeropuerto de Chiclayo” propone un plan estratégico para optimizar la conectividad del Aeropuerto Internacional de Chiclayo, aprovechando la ampliación de su infraestructura. El análisis destaca que, a pesar de la recuperación del flujo de pasajeros tras los efectos de la pandemia, el aeropuerto no está aprovechando su potencial en términos de conectividad regional, lo que representa una oportunidad de crecimiento significativo en la oferta turística y en los negocios relacionados en la región. El estudio utiliza metodologías de planeamiento estratégico para evaluar la viabilidad de convertir al aeropuerto en un hub regional y punto de interconexión con las principales ciudades turísticas del Perú, lo que contribuiría al proceso de descentralización del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Además, el análisis financiero realizado en el trabajo revela que el proyecto es rentable, con un Valor Actual Neto (VAN) de \$13,932,000 y una Tasa Interna de Retorno (TIR) de 15.75%, con un 94% de probabilidades de que el VAN sea positivo y la TIR supere el Costo Promedio Ponderado de Capital (WACC). Por lo tanto, los autores concluyen que la implementación del plan es financieramente viable y recomendable.

### **2.1.3. Antecedentes locales**

Herrera (2023) en su trabajo “El estudio titulado Análisis del Aeropuerto Internacional Chincheró: Desafíos y discrepancias en su construcción amenazan su despegue 2024” de la Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco, analiza los desafíos y discrepancias enfrentados en la construcción del Aeropuerto Internacional de Chincheró en

Cusco, Perú. El trabajo se enfoca en el cambio hacia un modelo de contratación especial, el acuerdo Gobierno a Gobierno (G2G), como respuesta a más de dos décadas de espera desde la creación del proyecto. Se abordan problemas como la anulación de un contrato previo con KUNTUR-WASI, así como las complicaciones actuales para las que se espera la creación de una adenda al contrato. El acuerdo con el Gobierno de Corea del Sur, a través del contrato G2G, ha sido clave para avanzar con el proyecto, ofreciendo herramientas y asistencia técnica. Sin embargo, el estudio revela importantes retrasos en la finalización del aeropuerto, con un avance inferior al previsto para 2024. La investigación empleó una metodología no experimental y longitudinal, basada en datos descriptivos provenientes de fuentes secundarias como OSCE, MEF e Invierte.pe. El objetivo principal fue comparar la efectividad de los contratos G2G frente a los modelos de contratación tradicionales, evaluando si este enfoque garantizará la finalización del aeropuerto y, además, identificar desafíos y lecciones aprendidas para futuros proyectos en Perú.

Mamani y Urrutia (2021). Impacto del Proyecto Aeropuerto Chinchero, en el bienestar de la comunidad Yanacona, distrito de Chinchero, provincia de Urubamba, Cusco, 2013-2021. Universidad Andina del Cusco.

En esta investigación, el objetivo principal fue 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, Cusco. Para ello, se utilizaron dimensiones como la generación de ingresos, los sectores productivos y el acceso a servicios básicos antes y después de la compra-venta de los terrenos en los años 2013 y 2017. El estudio fue de tipo aplicada, con un enfoque cuantitativo y de alcance correlacional, y un diseño no experimental longitudinal. La técnica utilizada fue la encuesta, con un cuestionario aplicado a una muestra

de 200 pobladores, jefes de familia de la Comunidad Campesina de Yanacona. Los resultados obtenidos mostraron que el 80% de los pobladores mejoraron su calidad de vida, el 94% mejoraron su bienestar económico y el 71.5% mejoraron su bienestar individual y familiar. Al aplicar la prueba de hipótesis para dos proporciones, se obtuvo un valor P de 0.000, menor que 0.05, lo que permitió rechazar la hipótesis nula y aceptar la hipótesis alterna. Como conclusión, se determinó que el Proyecto del Aeropuerto de Chinchero influyó positivamente en el bienestar de la población de la Comunidad Yanacona.

García y Mando (2018), en su tesis titulada “Aeropuerto Internacional de Chinchero, una plataforma de desarrollo para la macro región sur 2018–2022”, desarrollaron un estudio con el objetivo de analizar el impacto económico y turístico que tendría la construcción del Aeropuerto Internacional de Chinchero en la región del Cusco y en la macro región sur del Perú. La investigación empleó una metodología de enfoque cuantitativo, de tipo aplicada, con un diseño no experimental, descriptivo y correlacional. La población estuvo conformada por datos económicos y turísticos oficiales de las regiones que integran la macro región sur (Cusco, Arequipa, Puno, Apurímac, Moquegua y Tacna) entre los años 2018 y 2022. No se aplicó una muestra específica debido al carácter documental del estudio, por lo que se realizó un análisis de datos secundarios provenientes de fuentes oficiales. La técnica utilizada fue el análisis documental y el instrumento principal fue la guía de análisis económico y turístico que permitió evaluar los indicadores clave del impacto del aeropuerto en variables como el Producto Bruto Interno (PBI), flujo turístico, inversión bruta fija y desarrollo comercial.

Los resultados mostraron que la construcción del aeropuerto internacional no solo modernizará la infraestructura aeroportuaria del país, sino que impulsará significativamente el desarrollo económico regional, al mejorar la conectividad aérea con mercados internacionales

como Bolivia, Chile, Colombia, Argentina, México y Estados Unidos. Se concluyó que el proyecto de Chinchero dinamizará el comercio y el turismo, generará beneficios tributarios y oportunidades de inversión, y posicionará a la región Cusco como un nodo logístico clave en América Latina. La tesis aporta información relevante para estudios similares al evidenciar cómo el nivel de ejecución de un proyecto de infraestructura aeroportuaria puede convertirse en un factor determinante para el desarrollo económico, turístico y comercial de una región.

## **2.2. Bases teóricas**

### ***2.2.1. Percepción Social***

La percepción social es un proceso complejo mediante el cual los individuos y los grupos interpretan, organizan y dan sentido a los estímulos que provienen de su entorno social y cultural. A diferencia de la percepción individual, que se centra en la interpretación sensorial inmediata, la percepción social incorpora factores colectivos como los valores compartidos, las experiencias históricas y las dinámicas de interacción comunitaria. En ese sentido, se configura como un filtro a través del cual las personas no solo comprenden el mundo que les rodea, sino que también emiten juicios, actitudes y expectativas sobre fenómenos sociales, culturales y económicos (Robbins & Judge, 2017).

De acuerdo con Moscovici (1984), la percepción social está estrechamente ligada a la construcción de representaciones sociales, entendidas como marcos de referencia que orientan la forma en que los individuos interpretan la realidad. Estas representaciones son alimentadas tanto por la experiencia directa como por la información transmitida a través de medios de comunicación, líderes de opinión o instituciones públicas. Así, la percepción social no es estática ni objetiva, sino dinámica y dependiente del contexto en el que surge.

En el campo de las ciencias sociales, varios autores coinciden en que la percepción social está influenciada por tres grandes factores: los individuales (creencias, valores, motivaciones), los interpersonales (opiniones compartidas, influencia de grupos de referencia) y los estructurales (condiciones económicas, políticas y culturales). Según Myers y Twenge (2019), estos factores se entrelazan para moldear cómo las comunidades interpretan proyectos de gran impacto, como obras de infraestructura, reformas sociales o políticas turísticas.

Aplicada a contextos comunitarios, la percepción social adquiere relevancia particular, ya que los grandes proyectos de desarrollo suelen generar expectativas y preocupaciones que van más allá de lo técnico. Como señalan Devine-Wright y Howes (2010), la percepción de las comunidades frente a proyectos de infraestructura no depende únicamente de los beneficios económicos proyectados, sino también de la confianza en las instituciones, la transparencia de la información y la compatibilidad del proyecto con los valores e identidades locales.

En este marco, es importante destacar que la percepción social no solo se traduce en opiniones, sino también en predisposiciones hacia la acción. Según Tajfel y Turner (2004), la percepción de pertenencia grupal y la identificación con la comunidad influyen en cómo las personas reaccionan frente a iniciativas externas. Por ello, en proyectos de gran envergadura como el Aeropuerto Internacional de Chinchero, la percepción de la población constituye un factor decisivo para anticipar apoyos, resistencias o indiferencias, que pueden marcar el rumbo del desarrollo turístico y cultural de la región.

Asimismo, la literatura más reciente vincula la percepción social con la sostenibilidad de los proyectos turísticos. García, Varela y Lillo (2020) sostienen que comprender la percepción de los residentes es clave para evaluar la aceptación social del turismo, puesto que

este sector genera tanto beneficios como tensiones. De manera similar, Andereck y Nyaupane (2011) señalan que la satisfacción o insatisfacción de la población local con los impactos del turismo está estrechamente relacionada con la percepción que tienen de sus beneficios tangibles e intangibles.

La percepción social puede entenderse como el resultado de la interacción entre conocimientos, emociones, valores y contextos históricos que influyen en la manera en que los individuos y comunidades interpretan fenómenos sociales. Este constructo resulta especialmente relevante en el análisis de proyectos de infraestructura ligados al turismo, pues permite comprender no solo lo que las comunidades piensan, sino también lo que sienten y lo que están dispuestas a hacer en relación con dichos cambios.

### **2.2.2. Dimensiones de la percepción**

#### **1. Dimensión cognitiva (conocimiento e información)**

La dimensión cognitiva de la percepción hace referencia al grado de conocimiento, información y comprensión que poseen los individuos respecto a un fenómeno determinado. Ajzen (1991), en su teoría de la acción planificada, señala que las creencias y la información que manejan las personas son determinantes en la formación de actitudes y en la disposición para actuar frente a un evento o proyecto. En este sentido, la dimensión cognitiva se convierte en la base racional sobre la cual los pobladores de Chinchero interpretan el proyecto del Aeropuerto Internacional, evaluando sus posibles beneficios y riesgos.

En el caso concreto de Chinchero, esta dimensión involucra el nivel de información que la población posee acerca de los impactos que el aeropuerto puede generar en el turismo, la economía local y la preservación cultural. Muchos pobladores acceden a información a través de medios de comunicación, redes sociales, autoridades locales o rumores

comunitarios, lo cual puede generar percepciones distorsionadas o incompletas (García, Varela & Lillo, 2020). Cuando la información es clara, transparente y confiable, los pobladores pueden comprender mejor los alcances del proyecto y tomar posiciones más informadas. Sin embargo, cuando existe desinformación o falta de acceso a datos objetivos, es común que se produzcan temores, resistencias o expectativas desmedidas (Devine-Wright, 2011).

Asimismo, la dimensión cognitiva está relacionada con el nivel educativo y la experiencia previa de la población frente a otros proyectos de infraestructura. Por ejemplo, comunidades que han visto impactos negativos en obras pasadas suelen mostrar un conocimiento cargado de desconfianza, mientras que aquellas que han tenido experiencias positivas pueden percibir oportunidades. De acuerdo con Myers y Twenge (2019), los procesos cognitivos no son neutrales, sino que se encuentran mediados por la cultura, los valores colectivos y las narrativas sociales que circulan en un territorio.

## **2. Dimensión afectiva (emociones y actitudes)**

La dimensión afectiva se refiere a las emociones, sentimientos y actitudes que despierta un fenómeno en la población. Según Schiffman y Lazar (2015), la percepción no solo implica un procesamiento racional, sino también reacciones emocionales que orientan el juicio de las personas hacia una aceptación, rechazo o neutralidad. En el caso de Chinchero, la construcción del aeropuerto genera emociones encontradas: para algunos pobladores, entusiasmo y orgullo por la posibilidad de mayor desarrollo turístico y económico; para otros, miedo, inseguridad y rechazo por la potencial pérdida de identidad cultural o deterioro ambiental.

Las actitudes afectivas son particularmente relevantes en comunidades con fuerte sentido de pertenencia territorial. Como plantean Devine-Wright y Howes (2010), los proyectos de gran escala pueden producir “disrupciones en el apego al lugar”, ya que modifican el paisaje, las prácticas sociales y la manera en que los residentes se relacionan con su entorno. Así, el aeropuerto puede ser percibido como una oportunidad de progreso, pero también como una amenaza a la herencia cultural y a los modos de vida tradicionales.

Además, las emociones colectivas se ven influidas por factores históricos y políticos. Los antecedentes de conflictos sociales en la región del Cusco, sumados a la desconfianza hacia las instituciones públicas, hacen que la dimensión afectiva cobre aún mayor importancia. La desinformación y la percepción de exclusión en la toma de decisiones pueden intensificar actitudes negativas, mientras que la participación ciudadana y la comunicación transparente pueden fortalecer la identificación positiva con el proyecto (Andereck & Nyaupane, 2011).

En síntesis, la dimensión afectiva refleja que la percepción social no es solo un proceso de información y conocimiento, sino también una experiencia emocional que define la manera en que los pobladores aceptan, rechazan o se sienten indiferentes frente al aeropuerto y sus implicancias para el turismo.

### **3. Dimensión conductual (intención y predisposición a actuar)**

La dimensión conductual hace referencia a la predisposición de los individuos para actuar en función de sus percepciones cognitivas y afectivas. Ajzen y Fishbein (2005) sostienen que la intención conductual es el paso previo a la acción observable, ya que refleja la disposición que tiene una persona o comunidad para involucrarse en determinadas actividades, apoyar iniciativas o, por el contrario, resistirse a ellas.

En el contexto de Chinchero, esta dimensión se traduce en la disposición de los pobladores para participar en actividades relacionadas con el turismo, capacitarse en servicios turísticos, invertir en emprendimientos vinculados al aeropuerto, o incluso movilizarse en protesta si perciben riesgos a sus intereses colectivos. Según Stylidis, Biran y Szivas (2014), la predisposición conductual de los residentes hacia el turismo está estrechamente relacionada con la manera en que perciben los beneficios directos para su bienestar.

Un aspecto clave de esta dimensión es que no se limita a la participación económica, sino que también abarca la resistencia o indiferencia. Pobladores que perciben que el aeropuerto no les traerá beneficios tangibles podrían mostrar apatía o incluso oposición activa. Por el contrario, quienes visualizan oportunidades de empleo, mejora en la infraestructura o promoción cultural estarán más predispuestos a apoyar el proyecto y a adaptarse a los cambios.

La dimensión conductual, entonces, refleja cómo las percepciones se traducen en acciones concretas que pueden impulsar o frenar el desarrollo turístico. Esto coincide con lo planteado por Nunkoo y Ramkissoon (2012), quienes sostienen que la participación activa de las comunidades es un factor determinante para la sostenibilidad de los proyectos turísticos.

### **2.2.3. *Turismo y desarrollo local***

El turismo se ha consolidado en las últimas décadas como uno de los principales motores de desarrollo económico, social y cultural en distintas regiones del mundo. La Organización Mundial del Turismo (OMT, 2022) sostiene que el turismo no solo debe entenderse como un mecanismo de crecimiento económico, sino también como un fenómeno social que puede promover la cohesión comunitaria, la valorización del patrimonio cultural y la conservación ambiental. En este sentido, el turismo constituye una herramienta estratégica

para fomentar el desarrollo local, siempre y cuando sea gestionado bajo criterios de sostenibilidad y equidad.

El desarrollo local implica procesos de transformación económica, social y cultural que parten desde las necesidades y capacidades de la propia comunidad (Vázquez Barquero, 2019). En el ámbito turístico, esto se traduce en la capacidad de los pobladores para aprovechar sus recursos naturales, culturales e históricos como fuentes de empleo e identidad, articulando de manera participativa el beneficio de la actividad turística. El turismo, cuando es bien gestionado, puede contribuir a mejorar la calidad de vida de las poblaciones locales al generar ingresos, infraestructura y oportunidades de capacitación (Monge & Chavarría, 2020).

En contextos como la región del Cusco, donde la identidad cultural y el patrimonio histórico son activos centrales, el turismo adquiere una dimensión estratégica. De acuerdo con López-Guzmán y Sánchez-Cañizares (2012), el turismo cultural es un catalizador del desarrollo local al permitir que las comunidades revaloricen sus tradiciones y costumbres en interacción con visitantes nacionales e internacionales. Sin embargo, para que este proceso sea positivo, se requiere la participación activa de la comunidad en la toma de decisiones, evitando que el desarrollo turístico se convierta en un proceso impuesto desde actores externos.

La construcción del Aeropuerto Internacional de Chinchero representa una infraestructura estratégica para fortalecer la conectividad del Cusco con mercados internacionales y diversificar la oferta turística. Según Rivas y Cárdenas (2021), la accesibilidad es un factor determinante en la competitividad de los destinos turísticos, ya que facilita la llegada de visitantes y potencia el crecimiento económico regional. En el caso específico de Chinchero, la obra puede abrir oportunidades para dinamizar la economía local

mediante la creación de servicios turísticos, cadenas de valor en gastronomía, artesanía y hospedaje, así como en la puesta en valor de su patrimonio cultural y natural.

No obstante, el turismo también puede generar impactos negativos si no es gestionado de forma responsable. Como advierte Butler (2019), un desarrollo turístico mal planificado puede ocasionar pérdida de autenticidad cultural, sobrecarga de infraestructura, deterioro ambiental y desigualdad social. Esto implica que la comunidad de Chinchero no solo debe ser vista como beneficiaria pasiva del aeropuerto, sino como protagonista activa en la gestión de los impactos que conllevará la mayor afluencia de visitantes.

Desde la perspectiva de la sostenibilidad, el turismo y el desarrollo local deben ir de la mano de la inclusión social y la preservación cultural. La OMT (2020) enfatiza que el turismo sostenible promueve beneficios equitativos, fortalece la participación comunitaria y asegura que el crecimiento económico no se realice a costa de la pérdida de identidad cultural ni del deterioro ambiental. En este marco, resulta fundamental entender y valorar la percepción de los pobladores de Chinchero, ya que sus opiniones, actitudes y expectativas serán determinantes en el éxito del proyecto aeroportuario y en su articulación con el turismo local.

El turismo constituye una oportunidad significativa para el desarrollo local de Chinchero en el contexto del nuevo aeropuerto. Sin embargo, este desarrollo debe ser comprendido como un proceso integral, en el que la comunidad participe activamente, se respeten sus valores culturales y se priorice la sostenibilidad a largo plazo. La percepción de los pobladores es un factor clave, pues de ella dependerá no solo la aceptación del proyecto, sino también la forma en que estos actores se involucren en el diseño de estrategias que promuevan un turismo equitativo y beneficioso para todos.

## **Plan del Aeropuerto de Chinchero, Cusco**

El aeropuerto de una ciudad es uno de los mayores símbolos de su prosperidad. Aparte de la relevancia de tener un terminal moderno y bien conectado con aerolíneas importantes, se considera un factor clave en el desarrollo económico de la ciudad. Algunos economistas afirman que muchas grandes ciudades están evolucionando hacia "aerotrópolis", es decir, ciudades cuyo crecimiento comercial y económico depende del éxito de sus aeropuertos. Sin embargo, en América Latina, la situación ha sido crítica, con servicios aéreos limitados y costosos, pocos aeropuertos y una baja calidad en el servicio al usuario, lo que ha dificultado su papel como motores del desarrollo económico. No obstante, en los últimos años, varias ciudades de la región han comenzado a invertir considerablemente en sus aeropuertos (Diario BBC Mundo, 2016).

### **Área de influencia directa**

El proyecto del Aeropuerto Internacional de Chinchero se basa en estudios realizados en 1984, cuando el gobierno del arquitecto Belaunde lo propuso y convocó incluso a un concurso público (Pro Inversión, 2012). La inversión que acompañará al proyecto incluirá aportes de empresarios en sectores como hoteles, restaurantes, parques de atracciones, centros comerciales, y mejoras en infraestructura vial, como carreteras y puentes, complementando la construcción del aeropuerto. Este desarrollo también generará miles de empleos tanto durante su construcción como una vez en operación.

El Aeropuerto Internacional de Chinchero (AICC) se presenta como una solución para evitar que el desarrollo de los sectores turístico y de construcción en la región y en el Perú se vea frenado por las deficiencias del actual aeropuerto de Cusco. Según Pro Inversión (2013), el proyecto abarca el diseño, construcción, financiamiento, mantenimiento y operación del

aeropuerto, con un costo total de US\$ 610.8 millones más IGV. El AICC será un aeropuerto de categoría internacional con una capacidad inicial para procesar 4.5 millones de pasajeros al año, con ampliaciones previstas para aumentar esta capacidad a 5 millones en 2028 y 5.7 millones en 2042. Estará ubicado en el distrito de Chinchero, aunque parte de su infraestructura estará en el distrito de Huallabamba. Además, tendrá conexiones internacionales directas con importantes ciudades de América Latina.

### **El Distrito de Chinchero y su Contexto**

El nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero (AICC) tiene un papel crucial en la mejora de la conectividad aérea en la región de Cusco, impulsando su integración tanto a nivel nacional como internacional. De acuerdo con la Cámara Regional de Turismo del Cusco (CARTUC, 2013), esta infraestructura es un pilar para el desarrollo económico y social, favoreciendo la integración de la región en la economía globalizada, lo que se ve reflejado en la necesidad de mejorar la conectividad aérea interregional e internacional.

### **Conectividad aérea y desarrollo económico**

El AICC es parte de un Plan de Conectividad que busca fortalecer la conectividad interregional y con países cercanos como Argentina, Chile, Brasil, Ecuador, Colombia y Panamá, lo cual es crucial para el desarrollo del turismo y otros sectores productivos de la región. En la actualidad, el aeropuerto de Cusco está cerca de su capacidad máxima, lo que hace que el AICC se proyecte como una solución viable para expandir la capacidad aeroportuaria y mejorar la conectividad internacional, especialmente en el contexto de la liberalización del tráfico aéreo. De acuerdo con el Plan Maestro del AICC, se establecen directrices para el desarrollo futuro del aeropuerto, asegurando su integración con otros subsistemas aeroportuarios.

## **Chinchero y su Articulación con Corredores Económicos Internacionales**

La ubicación estratégica de Chinchero, dentro de importantes corredores logísticos como el Nazca-Abancay-Cusco, es esencial para su integración en los procesos de desarrollo económico regional e internacional. Según López (2010), los corredores económicos son vitales para conectar centros de producción y consumo, y su correcta articulación contribuye a la competitividad y el crecimiento económico de las regiones. Chinchero, al estar en el corazón de estos corredores, tiene la oportunidad de potenciar su economía, particularmente a través de la conexión con el turismo y el comercio.

## **Contexto Regional y Nacional**

La Región Cusco, con su gran potencial turístico, agrícola y minero, se encuentra en un proceso de diversificación económica. La construcción del AICC y la mejora de la conectividad favorecen la expansión de actividades económicas como la minería, la agricultura, la ganadería y el turismo, particularmente en el Valle Sagrado de los Incas, donde se encuentra Chinchero. Esta infraestructura facilitará el acceso de turistas nacionales e internacionales, lo que impulsará el desarrollo económico en la región y mejorará la competitividad de Cusco como destino turístico.

## **Consideraciones Geológicas y Ambientales del Proyecto**

El Aeropuerto Internacional de Chinchero se ubicará a 3700 msnm, a solo 2 km del pueblo de Chinchero y a 15 km de la ciudad de Cusco. El área presenta un relieve relativamente plano, con afloramientos de la Formación geológica Chincheros, incluyendo evaporitas, latitas y calizas.

En términos ambientales, el proyecto no enfrenta problemas significativos, ya que no se encuentran poblaciones cercanas al área de construcción y se han realizado los estudios

ambientales necesarios para garantizar la ejecución segura del proyecto. Los estudios técnicos han establecido los parámetros para el diseño, operación e instalación del aeropuerto, asegurando que el impacto ambiental sea mínimo y manejable.

*a. Estudio ambiental*

La pampa de Chinchero es una zona agrícola, no se encuentra en ninguna Área Natural Protegida ni en su zona de amortiguamiento. También en la pampa existen distintos cuerpos de agua que conforman un espacio paisajístico de una gran belleza y complejidad entre los cultivos de secano y los humedales que lo conforman. (Pro inversión, 2015)

**Figura 1.** Valle de Chinchero



La superficie del recinto aeroportuario del Aeropuerto Internacional de Chinchero (AICC) presenta características geográficas particulares que influirán en su construcción y operación. El terreno se encuentra entre varios cuerpos de agua, como manantes, lagunetas y bofedales, lo que plantea desafíos desde el punto de vista ambiental y de infraestructura. Estos ecosistemas húmedos, que forman parte del paisaje andino, son fundamentales para la

biodiversidad local, y su preservación será crucial en el proceso de planificación y ejecución del proyecto.

### **Titularidad de los Terrenos y Conflictos de Propiedad**

En cuanto a la titularidad de los terrenos, el proyecto abarca un total de 357 hectáreas distribuidas entre tres comunidades: Yanacona y Ayllo Pongo, que pertenecen a la Municipalidad Distrital de Chinchero, y Rachy Ayllo, que pertenece a la Municipalidad Distrital de Huayllabamba. Estas tierras fueron objeto de estudio desde el año 2011, cuando se realizaron trabajos para determinar las afecciones de los terrenos y para identificar a los propietarios afectados. La Superintendencia Nacional de Registros Públicos (SUNARP) ha emitido los títulos de propiedad correspondientes a los terrenos afectados, lo que asegura que el Gobierno Regional de Cusco cuenta con la legitimidad legal para proceder con la ejecución del proyecto.

### **Microcuenca de Chinchero y Consideraciones Geográficas**

El nuevo aeropuerto se ubicará en la microcuenca de Chinchero, un altiplano rodeado por colinas y formaciones montañosas. Esta región geográfica tiene particularidades que deben ser consideradas en el diseño y construcción de la infraestructura, ya que las formaciones montañosas y la disposición del terreno pueden influir en el tipo de estructuras y las técnicas de construcción necesarias. Además, la presencia de cuerpos de agua y su ubicación en una microcuenca implica la necesidad de realizar estudios detallados de manejo de aguas pluviales y de conservación del ecosistema local, para evitar impactos negativos sobre los recursos hídricos y el medio ambiente.

## **Impacto y Desafíos Ambientales**

Dado que la zona cuenta con una gran cantidad de manantiales y bofedales, es necesario tomar medidas para mitigar cualquier posible impacto ambiental que pueda surgir con la construcción del aeropuerto. Estos ecosistemas son vitales para la regulación hídrica y la biodiversidad, por lo que el proyecto debe garantizar que se realicen las evaluaciones ambientales adecuadas y se tomen las precauciones necesarias para preservar estos recursos. La correcta planificación y ejecución del proyecto debe contemplar estrategias para proteger estos cuerpos de agua y prevenir la alteración de las dinámicas hídricas locales.

### **b. Otros impactos**

Pero eso no es todo, también están los temas culturales y socio ambiental. Al respecto, el Estudio Ambiental Preliminar del proyecto de construcción del aeropuerto de Chinchero señala lo siguiente:

- Impacto en la cultura local y su identidad.
- Impacto en la transpirabilidad peatonal y vehicular.
- Impacto sobre la economía de las comunidades involucradas en la compra y venta de terrenos.

Todo este sobre los impactos del proyecto tratan de solucionar y desarrollar actividades de integración social y capacitación con las comunidades mejorando su calidad de vida con un empleo digno y bien remunerado.

### **2.3. Marco conceptual**

#### **Accesibilidad**

La accesibilidad constituye un factor esencial para el éxito de un destino turístico. Según Lohmann y Duval (2020), la facilidad con que los turistas pueden llegar al destino influye directamente en su competitividad. En el caso de los aeropuertos, las vías de acceso, el

transporte público y la conectividad terrestre determinan la eficiencia del flujo de pasajeros y la integración con otros atractivos regionales. Una adecuada accesibilidad reduce tiempos de viaje y mejora la experiencia del visitante.

### **Capacidad de aterrizaje y despegue**

Las dimensiones de la pista de aterrizaje y las pistas de rodaje definen el tipo y tamaño de aeronaves que un aeropuerto puede recibir. De acuerdo con Graham (2020), los aeropuertos con pistas más largas y resistentes pueden operar vuelos de largo alcance, lo que fortalece la conectividad internacional y aumenta la capacidad de transporte turístico. La infraestructura aeroportuaria, por tanto, determina el alcance del mercado turístico que un destino puede captar.

### **Capacidad del terminal de pasajeros**

El terminal de pasajeros es el corazón operativo de un aeropuerto. Su capacidad en áreas de facturación, controles de seguridad, salas de espera y servicios influye en la experiencia de los viajeros. De acuerdo con Halpern y Graham (2018), un diseño eficiente del terminal no solo agiliza procesos, sino que también impacta en la percepción de calidad y comodidad del turista. Un terminal congestionado puede generar insatisfacción, mientras que uno moderno y funcional contribuye a la fidelización del visitante.

### **Desarrollo económico local**

La expansión de la infraestructura aeroportuaria genera efectos multiplicadores en la economía regional. Estudios de Doganis (2019) muestran que la construcción o ampliación de aeropuertos no solo crea empleos directos, sino que también dinamiza sectores como la hotelería, la gastronomía y el comercio local. Asimismo, la conectividad aérea puede atraer inversión privada y estimular nuevas oportunidades de negocio vinculadas al turismo.

### **Impacto ambiental**

La sostenibilidad ambiental es una dimensión crítica en la expansión aeroportuaria. El sector aéreo es responsable de emisiones significativas de CO<sub>2</sub>, ruido y residuos, lo que exige planes de mitigación y compensación. Según Gössling y Higham (2021), la gestión ambiental de los aeropuertos debe incluir tecnologías limpias, eficiencia energética y estrategias de

reducción de emisiones. Un desarrollo turístico sostenible requiere equilibrar la necesidad de crecimiento con la protección de los ecosistemas y la calidad de vida local.

### **Impacto en la capacidad turística**

La mejora y ampliación de un aeropuerto incrementa la capacidad para recibir turistas, potenciando así el desarrollo turístico regional. Graham y Morrell (2019) señalan que la infraestructura aeroportuaria moderna no solo incrementa el flujo de pasajeros, sino que también eleva la competitividad del destino frente a otros mercados. En el caso de Chinchero, la capacidad turística se vería fortalecida mediante el incremento de frecuencias aéreas y la atracción de nuevos segmentos de viajeros.

### **Infraestructura turística**

El turismo depende de una infraestructura complementaria que garantice la satisfacción del visitante. Según Inskeep (2020), la presencia de hoteles, restaurantes, carreteras, centros culturales y servicios de transporte determina la capacidad del destino para recibir turistas de manera competitiva. Un aeropuerto moderno debe articularse con esta infraestructura para evitar desajustes que limiten la experiencia del visitante.

### **Promoción del turismo**

La inauguración o ampliación de un aeropuerto constituye una oportunidad para repositionar un destino turístico. Las autoridades locales y nacionales suelen aprovechar estas obras para reforzar campañas de promoción y captar nuevos mercados. De acuerdo con Pike y Page (2014), la comunicación estratégica y la difusión internacional influyen en el atractivo del destino, vinculando la mejora de la infraestructura con la oferta cultural, natural y gastronómica de la región.

### **Promoción y marketing**

El marketing turístico es una herramienta esencial para visibilizar un destino. Kotler, Bowen y Makens (2017) señalan que la promoción efectiva debe basarse en la diferenciación y autenticidad de la experiencia ofrecida. En el caso de un aeropuerto, la infraestructura puede ser integrada en la narrativa de promoción como símbolo de modernidad y conectividad, lo que refuerza la imagen del destino en mercados internacionales.

## **Sostenibilidad**

La sostenibilidad es hoy uno de los principios fundamentales en el desarrollo turístico. De acuerdo con la OMT (2022), implica garantizar que el crecimiento económico no comprometa los recursos naturales ni la identidad cultural de las comunidades. En el ámbito aeroportuario, la sostenibilidad se traduce en prácticas como el uso de energías renovables, la reducción del consumo de agua y la implementación de sistemas de gestión de residuos. Asimismo, los viajeros valoran cada vez más destinos que promuevan experiencias responsables con el ambiente y la población local (Gössling & Scott, 2018).

## CAPÍTULO III

### HIPOTESIS Y VARIABLES

#### **3.1. Hipótesis**

##### ***3.1.1. Hipótesis general***

- La percepción de la población del distrito de Chincheró respecto al Aeropuerto Internacional en el contexto turístico durante el año 2024 se caracteriza por niveles diferenciados de conocimiento, actitudes y predisposición hacia las oportunidades vinculadas al turismo.

##### ***3.1.2. Hipótesis específicas***

- a. La población del distrito de Chincheró presenta un nivel heterogéneo de conocimiento sobre el proyecto del Aeropuerto Internacional y sus posibles impactos en el desarrollo turístico de la región.
- b. Las emociones y actitudes de la población de Chincheró frente al Aeropuerto Internacional se manifiestan en percepciones tanto positivas como negativas respecto a la identidad cultural y el turismo local.
- c. La predisposición de la población de Chincheró a participar e involucrarse en actividades relacionadas con el turismo derivadas del Aeropuerto Internacional es variada, reflejando diferentes expectativas frente a las oportunidades de desarrollo local.

#### **3.2. Identificación de variables e indicadores del estudio**

##### **Variable I**

##### **Percepción**

### 3.3. Operacionalización de la variable

**Tabla 1** *Operacionalización de la variable*

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Escala
Percepción de la población del distrito de Chinchero respecto al Aeropuerto Internacional	Proceso mediante el cual los habitantes del distrito interpretan, evalúan y dan significado a la construcción del Aeropuerto Internacional, considerando conocimientos, emociones y predisposición a actuar, en el contexto turístico (Robbins & Judge, 2019; Schiffman & Lazar, 2015).	Se medirá mediante encuestas aplicadas a la población del distrito de Chinchero, evaluando conocimiento, emociones y predisposición a actuar frente al proyecto del aeropuerto.	Cognitiva (conocimiento e información)	1. Conocimiento sobre los objetivos del proyecto (Pregunta 8) 2. Información sobre beneficios turísticos del aeropuerto (Pregunta 9) 3. Percepción del incremento de turistas nacionales e internacionales (Pregunta 10)	Escala Likert (1: Totalmente en desacuerdo – 5: Totalmente de acuerdo)

---

	ambientales (Pregunta 13)	
Conductual (intención y predisposición a actuar)	7. Disposición a participar en actividades turísticas relacionadas con el aeropuerto (Pregunta 14)  8. Apoyo a proyectos turísticos complementarios (Pregunta 15)  9. Intención de recomendar Chinchero como destino turístico (Pregunta 16)	Escala Likert (1: Totalmente en desacuerdo – 5: Totalmente de acuerdo)

---

## **CAPÍTULO IV**

### **MARCO METODOLÓGICO**

#### **4.1. Tipo de investigación**

El estudio es de tipo básico, ya que tiene como finalidad generar conocimiento sobre la percepción de los pobladores de Chinchero respecto al Aeropuerto Internacional, sin buscar aplicaciones inmediatas o resolución de problemas específicos. Este tipo de investigación se centra en la descripción, análisis y comprensión de fenómenos sociales de manera sistemática (Hernández, Fernández & Baptista, 2014).

#### **4.2. Diseño de investigación**

El diseño adoptado es no experimental, transversal, dado que la recolección de datos se realiza en un solo momento temporal y no se manipulan las variables del estudio. Esto permite describir cómo los pobladores perciben el proyecto del aeropuerto en el año 2024 y obtener información confiable sobre sus conocimientos, actitudes y predisposición a participar en actividades turísticas.

#### **4.3. Enfoque de investigación**

El enfoque es cuantitativo, ya que se recopilan datos numéricos mediante encuestas estructuradas y se aplican técnicas estadísticas descriptivas para caracterizar la percepción de la población. Este enfoque permite interpretar de manera objetiva las tendencias y patrones de opinión dentro de la comunidad (Creswell, 2018).

#### **4.4. Nivel de investigación**

El nivel de investigación es descriptivo, porque busca identificar, caracterizar y detallar las opiniones, emociones y actitudes de los pobladores del distrito de Chinchero respecto al

Aeropuerto Internacional, sin establecer relaciones causales ni correlacionales entre variables (Sampieri, Collado & Lucio, 2014).

#### **4.5. Unidad de análisis**

La unidad de análisis está constituida por los pobladores residentes en el distrito de Chinchero, quienes representan a la comunidad directamente afectada por la construcción del aeropuerto. Cada encuestado constituye un caso individual de estudio.

#### **4.6. Población de estudio**

Según el Censo Nacional de Población y Vivienda 2017 del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI, 2017), el distrito de Chinchero, ubicado en la provincia de Urubamba, región Cusco, cuenta con una población total de 10,477 habitantes. Para efectos de este estudio, se considera como población de interés a los residentes adultos, quienes poseen la capacidad de formar opiniones informadas respecto a los impactos del Aeropuerto Internacional de Chinchero en el turismo y en la comunidad local. Tomando en cuenta estimaciones nacionales sobre la distribución por edad, aproximadamente el 60% de la población rural se encuentra en edad adulta, es decir, entre los 15 y 64 años (INEI, 2017).

Aplicando este porcentaje a la población total del distrito, se obtiene un estimado de 6,286 adultos, constituyendo así la población relevante para la investigación..

#### **4.7. Selección de muestra**

Se aplicó un muestreo no probabilístico por conveniencia, seleccionando a los pobladores disponibles y dispuestos a participar durante la recolección de datos. Este tipo de muestreo es adecuado considerando las limitaciones de acceso a toda la población y permite obtener información representativa de la percepción local.

#### **4.8. Tamaño de muestra**

Para la presente tesis, se seleccionó una muestra de 100 pobladores adultos, lo cual representa cerca del 1.6% de la población adulta estimada del distrito. Esta selección permite obtener información representativa sobre las percepciones, actitudes y predisposiciones de los habitantes frente al proyecto aeroportuario, sin que sea necesario abarcar la totalidad de la población. La muestra se conforma considerando criterios de representatividad por género, edad y tiempo de residencia, lo que asegura que los resultados reflejen de manera precisa las opiniones de la comunidad local respecto al desarrollo turístico generado por la construcción del aeropuerto.

#### **4.9. Técnicas e instrumentos de recolección de datos**

La técnica utilizada fue la encuesta estructurada, adaptada para medir las tres dimensiones de la percepción: cognitiva, afectiva y conductual. El instrumento consistió en un cuestionario con preguntas cerradas tipo Likert de 5 puntos (1: Totalmente en desacuerdo – 5: Totalmente de acuerdo), previamente validado por expertos en turismo y estadística para asegurar su pertinencia, claridad y confiabilidad. Además, se incluyeron preguntas sociodemográficas para caracterizar a los encuestados (sexo, edad, nivel educativo, ocupación, tiempo de residencia y relación con el turismo).

#### **4.10. Análisis e interpretación de la información**

Los datos recolectados en el presente estudio se procesarán utilizando estadística descriptiva, a fin de ofrecer una visión clara y comprensible de la percepción de la población del distrito de Chinchero respecto al Aeropuerto Internacional en el contexto turístico. Para ello, se organizarán los resultados en tablas y gráficos elaborados mediante Microsoft Excel, lo que permitirá visualizar de manera efectiva las tendencias, distribuciones y relaciones

entre los indicadores de las tres dimensiones de percepción: cognitiva, afectiva y conductual.

Se calcularán frecuencias absolutas y relativas, así como porcentajes, para cada pregunta del cuestionario, lo que facilitará identificar la proporción de respuestas en cada categoría y la significancia de las mismas dentro de la muestra. Además, se determinarán medias y desviaciones estándar para evaluar la tendencia central y la dispersión de las opiniones de los participantes, proporcionando un panorama más detallado sobre la intensidad del conocimiento, las emociones y la predisposición de los pobladores frente al proyecto aeroportuario.

Los resultados serán interpretados considerando la influencia del nivel de conocimiento, las actitudes y emociones, así como la disposición a actuar de los pobladores sobre la percepción global del aeropuerto. Esta aproximación permitirá no solo describir la situación actual, sino también contextualizarla en relación con estudios previos sobre percepción social y desarrollo turístico, tanto a nivel local como regional e internacional. De esta manera, la presentación de los datos en Excel facilitará la elaboración de gráficos comparativos, histogramas y diagramas circulares que complementen las tablas de frecuencias, haciendo que los hallazgos sean visualmente claros, comprensibles y útiles para la toma de decisiones y la formulación de estrategias orientadas al desarrollo turístico sostenible en Chincher..

## CAPITULO V

### RESULTADOS

#### **5.1. Diagnóstico del aeropuerto Internacional de Chinchero**

##### **Ubicación y Características Generales**

El distrito de Chinchero se encuentra en la provincia de Urubamba, Cusco, a 29 km de la ciudad de Cusco y 30 km de Urubamba, a una altitud de 3,762 m.s.n.m. Su territorio abarca una extensión de 94.57 km<sup>2</sup>, representando el 7% del territorio provincial. Limita con Huayllabamba (norte), Cachimayo (sur), Cusco, Coya y Calca (este), y Anta y Maras (oeste). Chinchero, ubicado en la meseta Maras-Chinchero, cumple un rol articulador en el Valle Sagrado de los Incas y la Pampa de Anta, siendo un futuro centro de conexión aéreo regional gracias al Aeropuerto Internacional de Chinchero (AICC)( PLAN LOCAL CONCERTADO-MUNICIPALIDAD DE CHINCHERO, 2016).

#### **5.2. Diagnóstico integral del impacto del aeropuerto internacional de Chinchero en el desarrollo turístico de Cusco al 2030**

**1. Sostenibilidad** Este eje mide el compromiso con prácticas responsables, inclusión comunitaria y conservación del entorno. Actualmente, Cusco enfrenta deficiencias en educación ambiental, conservación ecológica y uso racional de recursos, especialmente fuera de los principales atractivos turísticos. Sin embargo, con el Aeropuerto Internacional de Chinchero se proyecta:

- Incremento de programas educativos y sensibilización turística tanto para visitantes como comunidades locales.
- Inclusión de proyectos de turismo comunitario y empleo local.
- Implementación de tecnologías sostenibles en hoteles, restaurantes y transporte.

- Descentralización del turismo y descongestión de zonas como Machu Picchu.
- Establecimiento de certificaciones ecológicas para operadores turísticos.

Esto contribuirá a convertir a Cusco en un destino modelo en turismo responsable y sostenible.

**2. Conservación del Patrimonio** Cusco, como Patrimonio Mundial de la Humanidad, enfrenta retos por la saturación turística. Actualmente, hay 52 sitios arqueológicos protegidos y baja participación local en su cuidado. Con el aeropuerto se espera:

- Aumento del presupuesto de conservación hasta un 3-4% del presupuesto regional.
- Expansión de la protección oficial a más de 70 sitios arqueológicos.
- Creación de programas comunitarios como "guardianes del patrimonio".
- Descentralización del turismo hacia nuevos espacios patrimoniales.
- Colaboración con organizaciones internacionales para tecnología y asesoría en conservación.
- Centros de interpretación y educación cultural.

Este eje consolidará la protección del patrimonio, alineando el turismo con la identidad y sostenibilidad cultural de la región.

**3. Uso de Recursos Locales** Hoy en día, solo el 35% de la mano de obra en turismo es local y el 20% de insumos proviene de productores regionales. Se espera que al 2030:

- La participación local aumente al 60% con programas de capacitación.
- Se fortalezca el turismo vivencial en comunidades campesinas.
- El 50% de los insumos en hoteles y restaurantes provengan de proveedores locales.
- Mayor valoración de la gastronomía andina.
- Inclusión de productos artesanales y decoraciones locales en el 80% de establecimientos.

El aeropuerto actuará como puente entre la economía campesina y el mercado global, impulsando un turismo con identidad territorial.

#### **4. Infraestructura Turística** La infraestructura actual es limitada frente al crecimiento proyectado del turismo:

- Hoteles de 5 estrellas: actualmente 6, con proyección de crecimiento del 50% (3-4 nuevos hoteles).
- Hoteles de 3 y 4 estrellas: expansión estimada del 20-30%.
- Hostales y hospedajes: crecimiento del 25% para atender a turistas de bajo presupuesto.
- Restaurantes: aumento del 25%, especialmente en alta cocina (+50%).
- Agencias de viajes: crecimiento del 50%, incluyendo especializadas en ecoturismo y turismo cultural.

La nueva infraestructura permitirá una oferta turística diversificada y de mayor calidad.

#### **5. Accesibilidad y Transporte** El actual sistema de transporte presenta deficiencias en conectividad, formalidad y sostenibilidad. Con el aeropuerto se proyecta:

- Mejoras en la red vial con acceso rápido al Valle Sagrado y centro histórico de Cusco.
- Reducción del tiempo de traslado al centro de Cusco a 25-30 minutos.
- Transporte público organizado y formalizado (buses, colectivos, taxis).
- Vehículos eléctricos y buses ecológicos para turismo especializado.
- Infraestructura inclusiva para personas con discapacidad.
- Mayor conectividad con destinos como Ollantaytambo, Urubamba y Machu Picchu.

Esto mejorará la experiencia del turista, haciendo el destino más accesible y sostenible.

#### **6. Promoción y Marketing** Actualmente, la inversión en promoción turística es limitada y focalizada. Con el aeropuerto se prevé:

- Aumento de la inversión anual en promoción de US\$ 2.5 millones a US\$ 7 millones.
- Publicidad internacional en mercados clave (Europa, Asia, América del Norte).
- Fortalecimiento del marketing digital y colaboraciones con influencers globales.
- Campañas de turismo cultural, ecológico y vivencial.
- Participación en ferias internacionales.
- Incremento de seguidores en redes sociales y del contenido audiovisual de calidad.
- Campañas de "marketing de experiencias" y turismo de lujo.

El posicionamiento de Cusco como destino internacional de calidad se consolidará mediante estrategias de marketing modernas e inclusivas.

**7. Reconocimiento del Destino** Actualmente, el reconocimiento internacional de Cusco se asocia principalmente a Machu Picchu. Con el aeropuerto:

- Cusco se consolidará como destino multidescubrimiento (cultura, naturaleza, gastronomía, vivencias).
- Mejorará en rankings internacionales como "mejor ciudad para visitar", "destino cultural", "destino verde".
- Se obtendrán certificaciones por sostenibilidad (Green Destinations, WTTC).
- Se ampliará la colaboración con organismos internacionales para la difusión del destino.

El Aeropuerto Internacional de Chinchero representa una infraestructura estratégica para transformar el modelo turístico de Cusco hacia la sostenibilidad, inclusión y diversificación. Su impacto abarcará dimensiones clave como el desarrollo local, la protección del patrimonio, la mejora de la infraestructura y la conectividad global. Con una adecuada gestión pública y alianzas con el sector privado, Cusco podrá consolidarse como un destino turístico integral de clase mundial al 2030.

**Figura 2** Infografía de Aeropuerto de Chichero

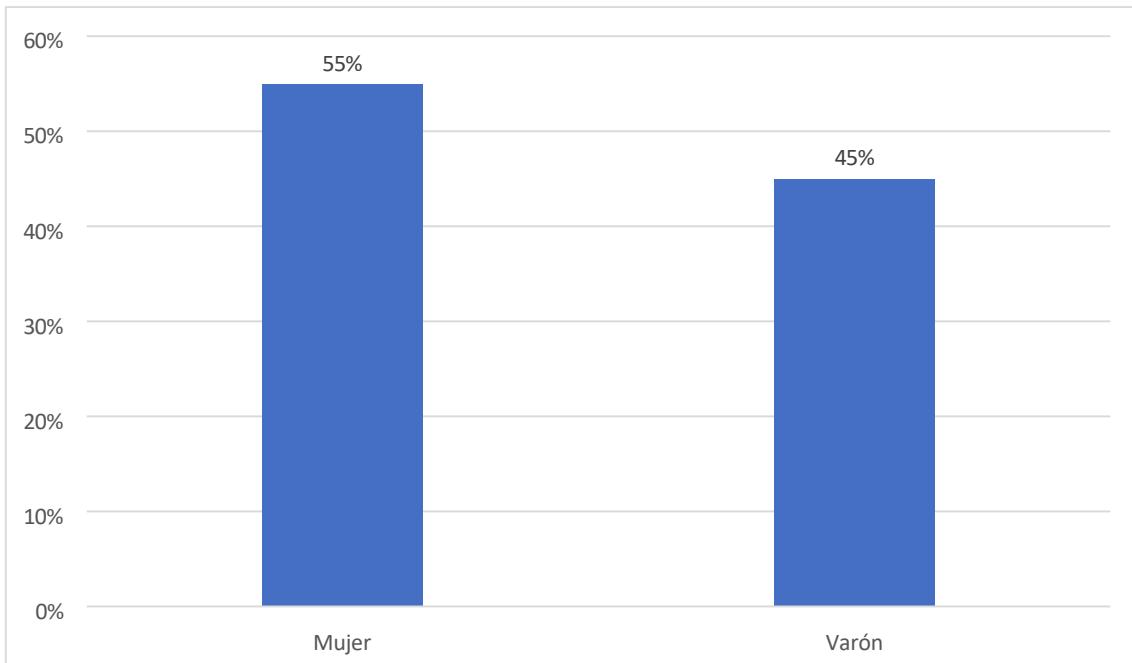


### 5.3. Variable: Percepción de los pobladores

**Tabla 2** *Sexo*

Sexo	Frecuencia absoluta	Porcentaje
<b>Mujer</b>	55	55 %
<b>Varón</b>	45	45 %
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100 %</b>

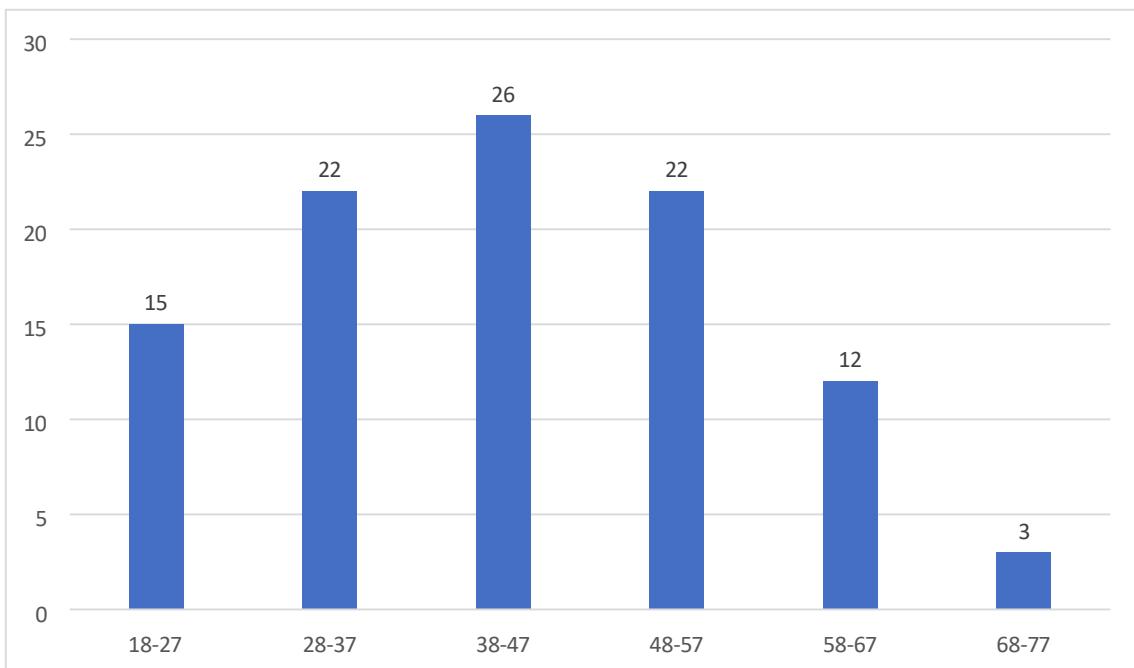
**Figura 3** *Sexo de encuestados*



La muestra estuvo compuesta por un 55 % de mujeres y un 45 % de varones. Esto indica que la mayoría de los participantes en la encuesta fueron mujeres, lo cual puede reflejar una mayor disponibilidad o interés en participar en estudios comunitarios vinculados al aeropuerto.

**Tabla 3 Edad**

<b>Rango de edad</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
	<b>absoluta</b>	<b>relativa</b>	
<b>18-27</b>	15	0.15	15.0
<b>28-37</b>	22	0.22	22.0
<b>38-47</b>	26	0.26	26.0
<b>48-57</b>	22	0.22	22.0
<b>58-67</b>	12	0.12	12.0
<b>68-77</b>	3	0.03	3.0
<b>Total</b>	100	1.0	100.0

**Figura 4 Rango de Edad**

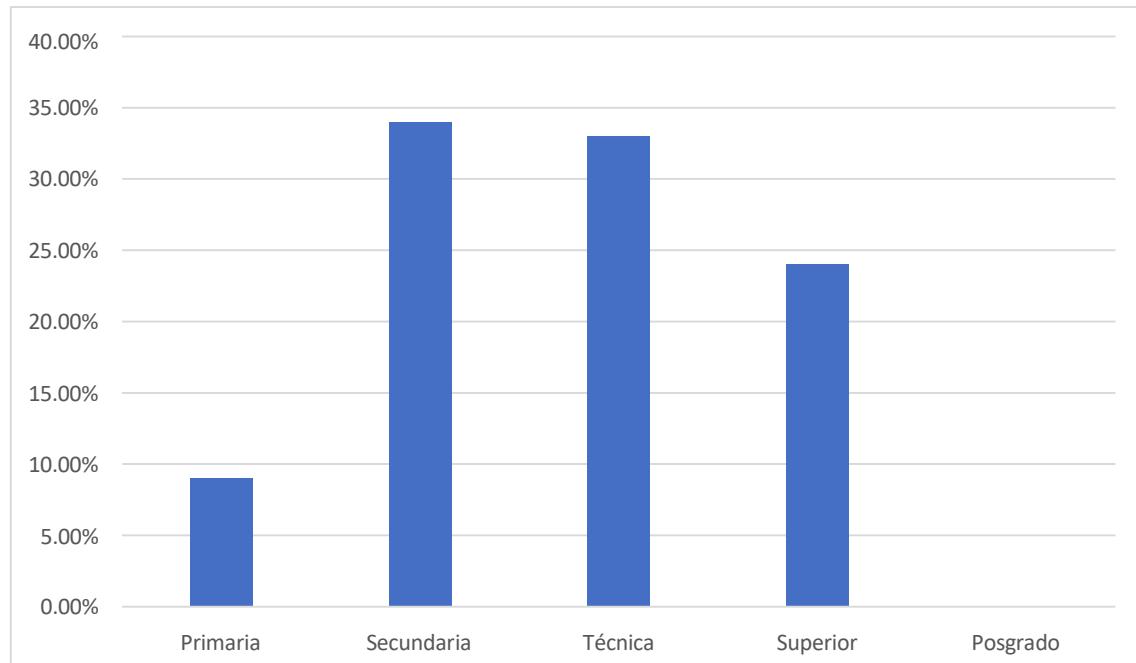
La población encuestada es diversa en cuanto a edad. Los grupos predominantes son los de 38 a 47 años (26 %), seguido por 28 a 37 años (22 %) y 48 a 57 años (22 %). Esto evidencia que la mayor parte de la muestra corresponde a adultos en plena edad productiva, quienes están más involucrados en actividades económicas y sociales. Los jóvenes de 18 a 27 años representan un 15 % y los adultos mayores de 58 años en adelante suman el 15 %. Esto garantiza una visión intergeneracional en la percepción del aeropuerto.

**Tabla 4 Nivel educativo**

Nivel educativo	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa	Porcentaje
<b>Primaria</b>	9	0.09	9.0 %
<b>Secundaria</b>	34	0.34	34.0 %

<b>Técnica</b>	33	0.33	33.0 %
<b>Superior</b>	24	0.24	24.0 %
<b>Posgrado</b>	0	0.00	0.0 %
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>1.00</b>	<b>100 %</b>

**Figura 5 Nivel educativo**



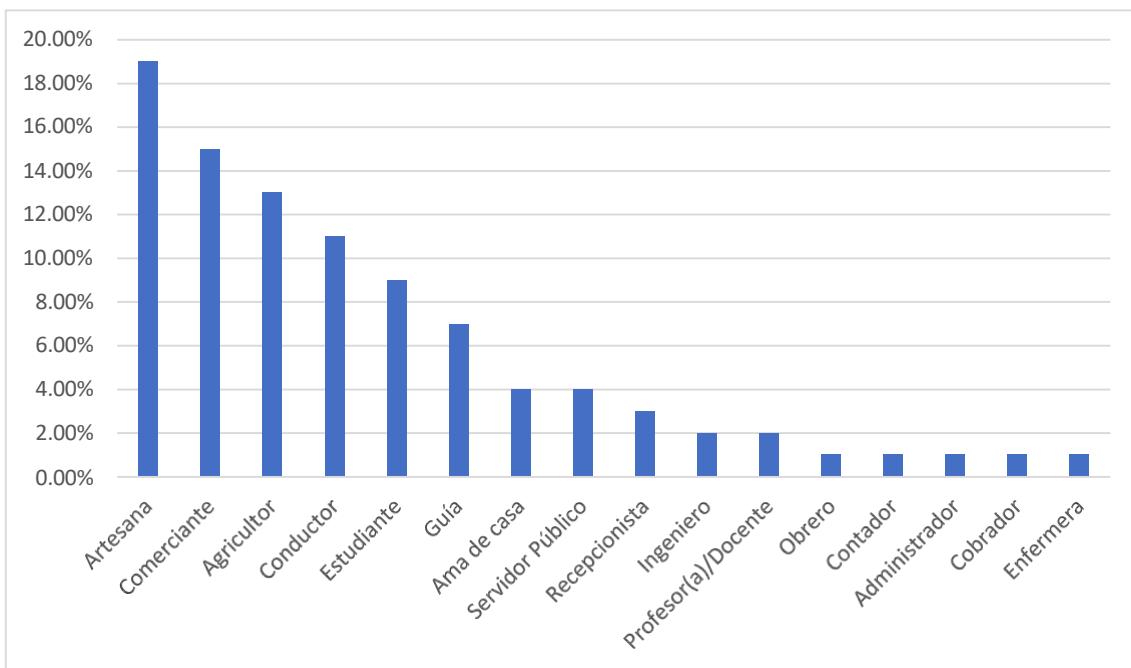
Se observa que el 34 % tiene estudios secundarios, el 33 % formación técnica, y el 24 % estudios superiores. Solo un 9 % alcanzó la primaria, mientras que ninguno accedió a posgrado. Esto refleja que la comunidad cuenta con un nivel educativo medio, con predominancia de educación secundaria y técnica, lo cual puede influir en el tipo de empleo o participación que tendrán frente a los beneficios del aeropuerto.

**Tabla 5 Ocupación**

<b>Ocupación</b>	<b>Frecuencia absoluta</b>	<b>Frecuencia relativa</b>	<b>Porcentaje</b>
<b>Artesana</b>	19	0.19	19.0 %
<b>Comerciante</b>	15	0.15	15.0 %
<b>Agricultor</b>	13	0.13	13.0 %
<b>Conductor</b>	11	0.11	11.0 %
<b>Estudiante</b>	9	0.09	9.0 %
<b>Guía</b>	7	0.07	7.0 %
<b>Ama de casa</b>	4	0.04	4.0 %
<b>Servidor Público</b>	4	0.04	4.0 %
<b>Recepcionista</b>	3	0.03	3.0 %
<b>Ingeniero</b>	2	0.02	2.0 %
<b>Profesor(a)/Docente</b>	2	0.02	2.0 %
<b>Obrero</b>	1	0.01	1.0 %
<b>Contador</b>	1	0.01	1.0 %
<b>Administrador</b>	1	0.01	1.0 %
<b>Cobrador</b>	1	0.01	1.0 %
<b>Enfermera</b>	1	0.01	1.0 %

Total	100	1.00	100 %
-------	-----	------	-------

*Figura 6 Ocupación*



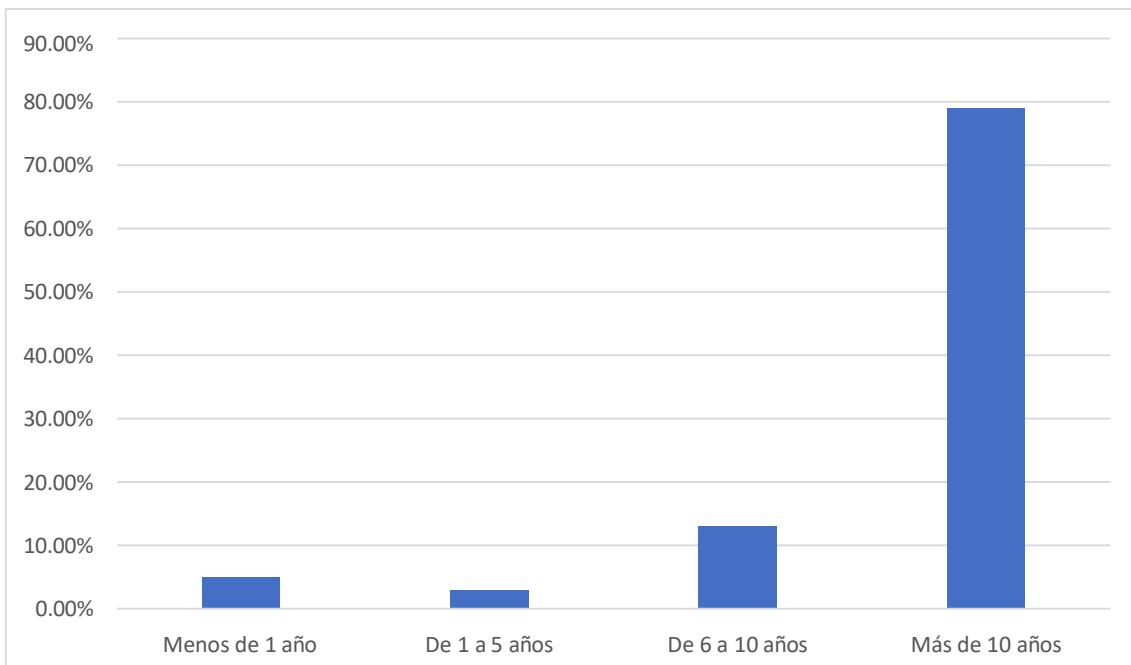
Las ocupaciones más frecuentes son: artesanas (19 %), comerciantes (15 %), y agricultores (13 %), seguidos por conductores (11 %) y estudiantes (9 %). Esto indica que la población de Chincher se dedica principalmente a actividades de subsistencia, comercio y oficios vinculados al turismo y transporte. Un 7 % son guías, un 4 % servidores públicos, y el resto son profesiones individuales con baja representación (ingenieros, docentes, enfermeras, etc.). Esta distribución evidencia que la economía local tiene una fuerte base en actividades artesanales, agrícolas y de servicios turísticos.

*Tabla 6 Tiempo de residencia en Chincher*

Tiempo de residencia	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa	Porcentaje
Menos de 1 año	5	0.05	5.0 %

	<b>Frecuencia absoluta</b>	<b>Frecuencia relativa</b>	<b>Porcentaje</b>
<b>De 1 a 5 años</b>	3	0.03	3.0 %
<b>De 6 a 10 años</b>	13	0.13	13.0 %
<b>Más de 10 años</b>	79	0.79	79.0 %
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>1.00</b>	<b>100 %</b>

*Figura 7 Tiempo de residencia en Chinchero*



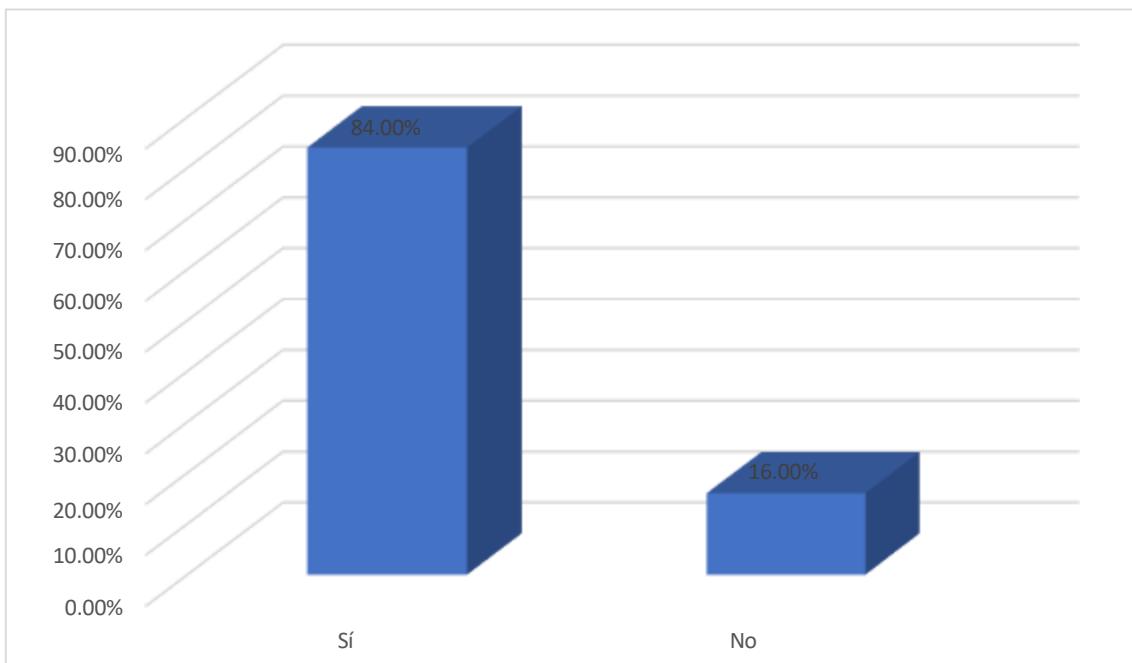
La gran mayoría de los encuestados (79 %) vive en Chinchero desde hace más de 10 años, lo cual refleja un fuerte arraigo y pertenencia a la comunidad. Solo un 5 % tiene menos de un año de residencia y un 3 % entre 1 y 5 años, lo que significa que la percepción sobre el aeropuerto está dada principalmente por residentes históricos, no migrantes recientes.

*Tabla 7 Obtiene ingresos del turismo*

<b>Obtiene ingresos del turismo</b>	<b>Frecuencia absoluta</b>	<b>Frecuencia relativa</b>	<b>Porcentaje</b>

<b>Sí</b>	84	0.84	84.0 %
<b>No</b>	16	0.16	16.0 %
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>1.00</b>	<b>100 %</b>

**Figura 8** Obtiene ingresos del turismo



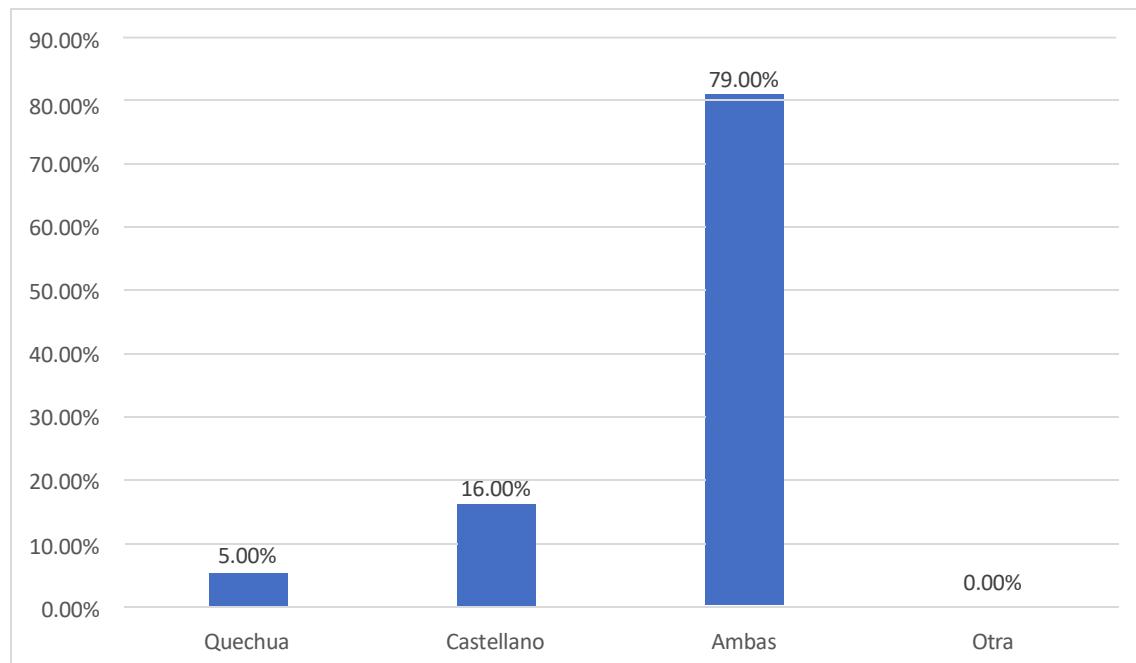
El 84 % de la población obtiene ingresos del turismo, mientras que un 16 % no. Esto muestra que la economía de Chinchero está ampliamente vinculada con las actividades turísticas, por lo que el aeropuerto se percibe como un proyecto de alto impacto en sus medios de vida.

**Tabla 8** Lengua usada en casa para comunicarse

Lengua usada en casa	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa	Porcentaje
<b>Quechua</b>	5	0.05	5.0 %
<b>Castellano</b>	16	0.16	16.0 %

<b>Ambas</b>	79	0.79	79.0 %
<b>Otra</b>	0	0.00	0.0 %
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>1.00</b>	<b>100 %</b>

**Figura 9** *Lengua usada en casa para comunicarse*

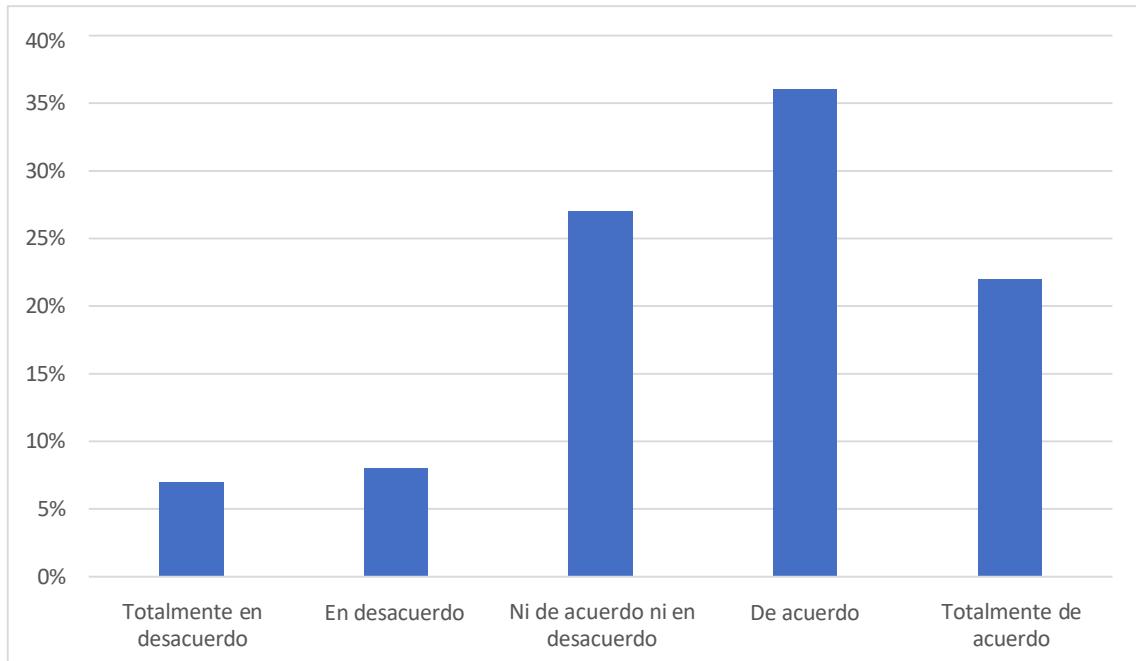


El 79 % usa tanto quechua como castellano, el 16 % únicamente castellano, y el 5 % solo quechua. Esto demuestra un fuerte bilingüismo en el hogar, lo que representa un rasgo cultural importante de la población local. La combinación de lenguas también evidencia una transición entre la tradición indígena y la modernidad.

**Tabla 9** ¿Conoce usted los objetivos del proyecto del Aeropuerto Internacional de Chinchero?

Alternativa de respuesta	Frecuencia absoluta (fi)	Frecuencia relativa (fr)	Porcentaje (%)
<b>Totalmente en desacuerdo</b>	7	0.07	7 %
<b>En desacuerdo</b>	8	0.08	8 %
<b>Ni de acuerdo ni en desacuerdo</b>	27	0.27	27 %
<b>De acuerdo</b>	36	0.36	36 %
<b>Totalmente de acuerdo</b>	22	0.22	22 %
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>1.00</b>	<b>100 %</b>

**Figura 10** ¿Conoce usted los objetivos del proyecto del Aeropuerto Internacional de Chinchero?



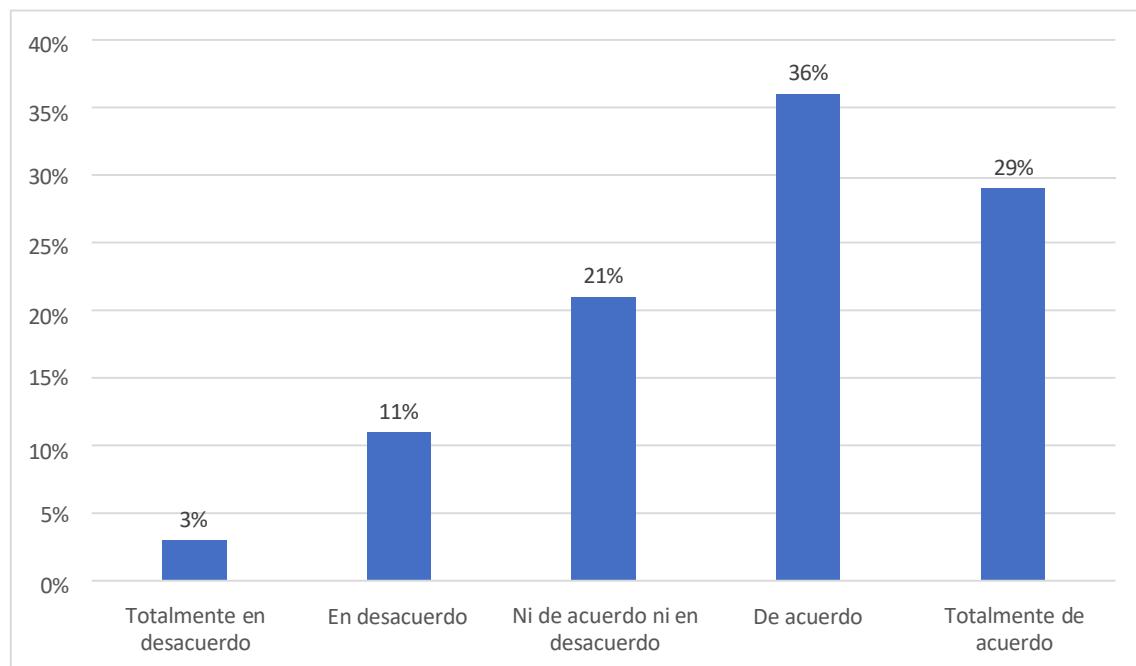
El 36 % está de acuerdo y el 22 % totalmente de acuerdo en conocer los objetivos del proyecto, sumando un 58 % con conocimiento positivo. Un 27 % permanece neutral y un 15 % desconoce o está en desacuerdo. Esto indica que la mayoría de la población tiene una idea clara de los objetivos, aunque aún existe un sector que carece de información precisa.

**Tabla 10** ¿Está informado sobre los beneficios turísticos que puede generar el Aeropuerto Internacional de Chinchero?

Alternativa de respuesta	Frecuencia absoluta (f <sub>i</sub> )	Frecuencia relativa (f <sub>r</sub> )	Porcentaje (%)
Totalmente en desacuerdo	3	0.03	3 %

<b>En desacuerdo</b>	11	0.11	11 %
<b>Ni de acuerdo ni en desacuerdo</b>	21	0.21	21 %
<b>De acuerdo</b>	36	0.36	36 %
<b>Totalmente de acuerdo</b>	29	0.29	29 %
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>1.00</b>	<b>100 %</b>

*Figura 11 ¿Está informado sobre los beneficios turísticos que puede generar el Aeropuerto Internacional de Chincheró?*

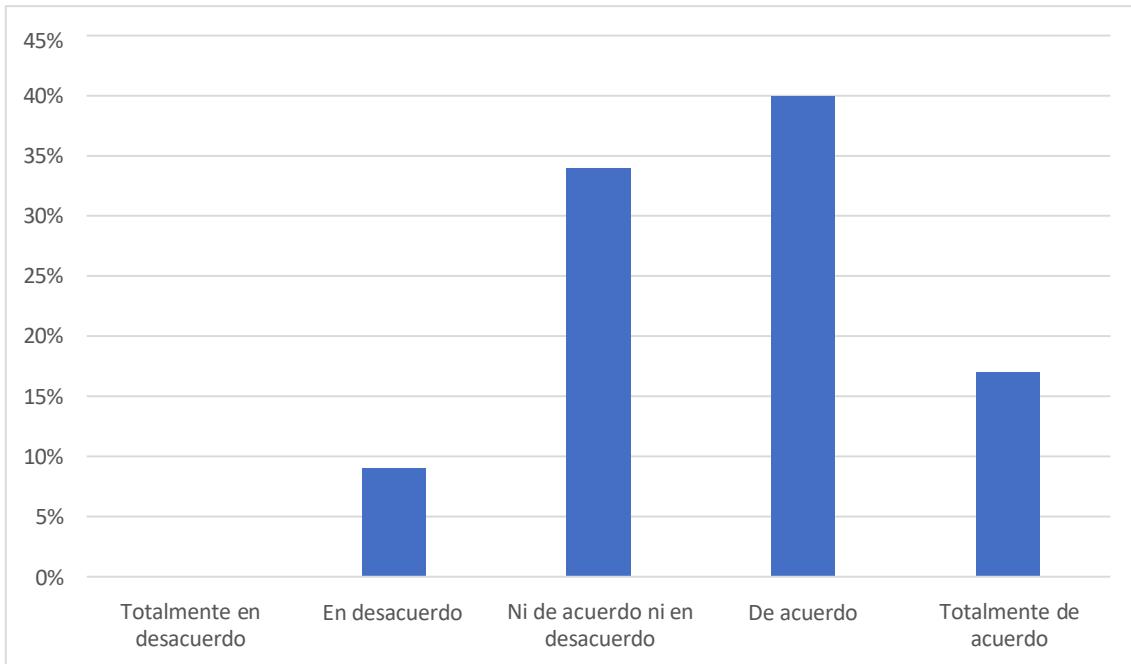


El 36 % está de acuerdo y el 29 % totalmente de acuerdo en estar informados sobre los beneficios turísticos, sumando un 65 % con buena percepción. Un 21 % se mantiene neutral y un 14 % no está de acuerdo. Esto evidencia un nivel de información mayoritario, pero todavía insuficiente, ya que uno de cada tres habitantes no tiene claridad sobre los beneficios.

**Tabla 11** ¿Cree usted que el aeropuerto incrementará la llegada de turistas nacionales e internacionales a la región?

Alternativa de respuesta	Frecuencia absoluta (fi)	Frecuencia relativa (fr)	Porcentaje (%)
<b>Totalmente en desacuerdo</b>	0	0.00	0 %
<b>En desacuerdo</b>	9	0.09	9 %
<b>Ni de acuerdo ni en desacuerdo</b>	34	0.34	34 %
<b>De acuerdo</b>	40	0.40	40 %
<b>Totalmente de acuerdo</b>	17	0.17	17 %
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>1.00</b>	<b>100 %</b>

**Figura 12** ¿Cree usted que el aeropuerto incrementará la llegada de turistas nacionales e internacionales a la región?



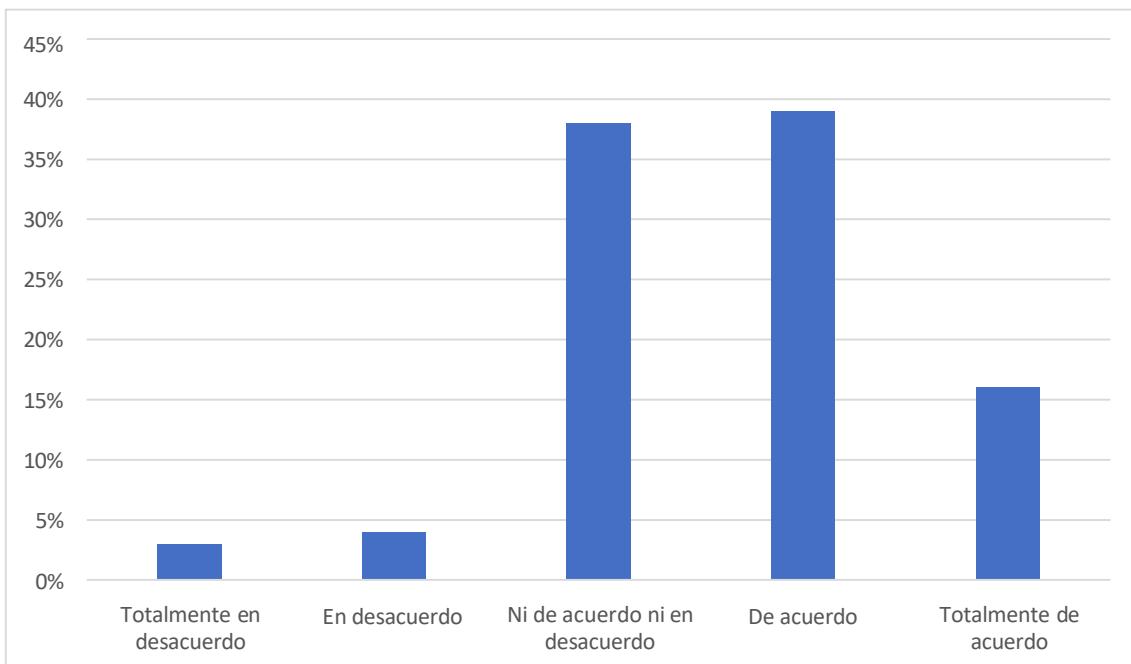
El 40 % está de acuerdo y el 17 % totalmente de acuerdo en que el aeropuerto incrementará el turismo, totalizando un 57 % positivo. Un 34 % es neutral y un 9 % está en desacuerdo. Esto demuestra que la mayoría confía en el impacto turístico del aeropuerto, aunque hay un sector considerable que mantiene dudas.

**Tabla 12** ¿Se siente usted motivado por la construcción del aeropuerto en su distrito?

Alternativa de respuesta	Frecuencia absoluta (fi)	Frecuencia relativa (fr)	Porcentaje (%)
<b>Totalmente en desacuerdo</b>	3	0.03	3 %
<b>En desacuerdo</b>	4	0.04	4 %

<b>Ni de acuerdo ni en desacuerdo</b>	38	0.38	38 %
<b>De acuerdo</b>	39	0.39	39 %
<b>Totalmente de acuerdo</b>	16	0.16	16 %
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>1.00</b>	<b>100 %</b>

**Figura 13** ¿Se siente usted motivado por la construcción del aeropuerto en su distrito?

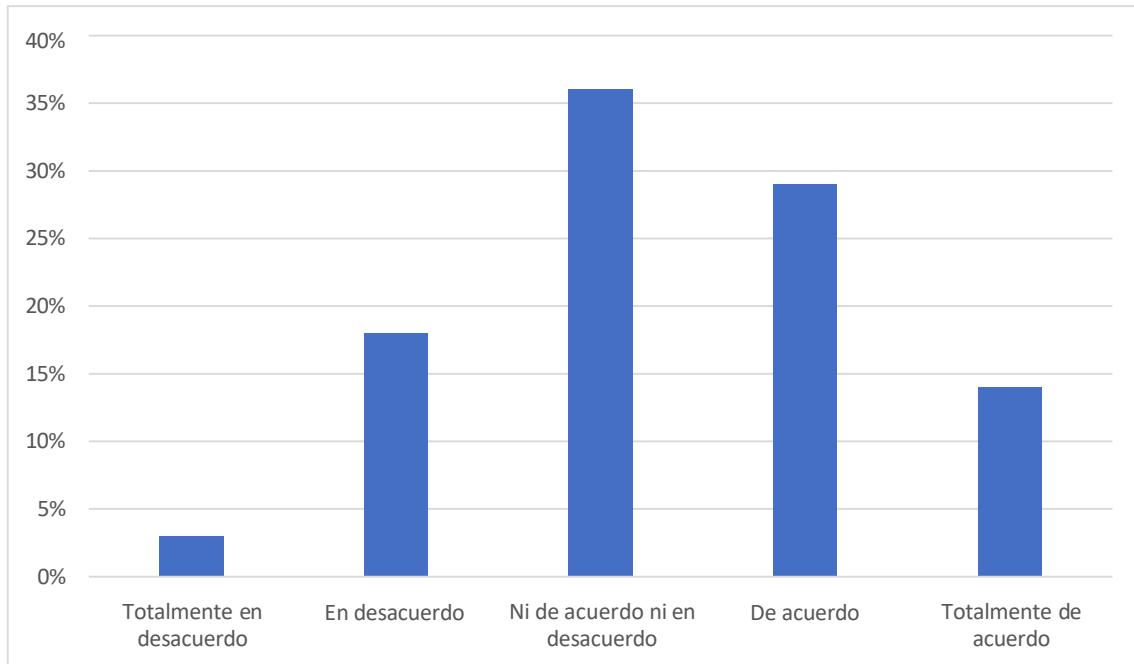


El 39 % está de acuerdo y el 16 % totalmente de acuerdo, es decir, un 55 % se siente motivado por la obra. Un 38 % se muestra indiferente y un 7 % no está motivado. Estos resultados reflejan una motivación mayoritaria, pero no absoluta, ya que existe un grupo que aún no percibe un beneficio directo.

**Tabla 13** ¿Considera que el aeropuerto generará orgullo e identidad en la población de Chinchero?

Alternativa de respuesta	Frecuencia absoluta (fi)	Frecuencia relativa (fr)	Porcentaje (%)
<b>Totalmente en desacuerdo</b>	3	0.03	3 %
<b>En desacuerdo</b>	18	0.18	18 %
<b>Ni de acuerdo ni en desacuerdo</b>	36	0.36	36 %
<b>De acuerdo</b>	29	0.29	29 %
<b>Totalmente de acuerdo</b>	14	0.14	14 %
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>1.00</b>	<b>100 %</b>

**Figura 14** ¿Considera que el aeropuerto generará orgullo e identidad en la población de Chinchero?



El 29 % está de acuerdo y el 14 % totalmente de acuerdo, sumando un 43 % que considera que el aeropuerto generará orgullo e identidad. Sin embargo, el 36 % se mantiene neutral y un 21 % en desacuerdo. Esto revela una división en la percepción cultural: aunque muchos ven el aeropuerto como símbolo de progreso, otros aún no asocian el proyecto con un sentimiento de identidad local.

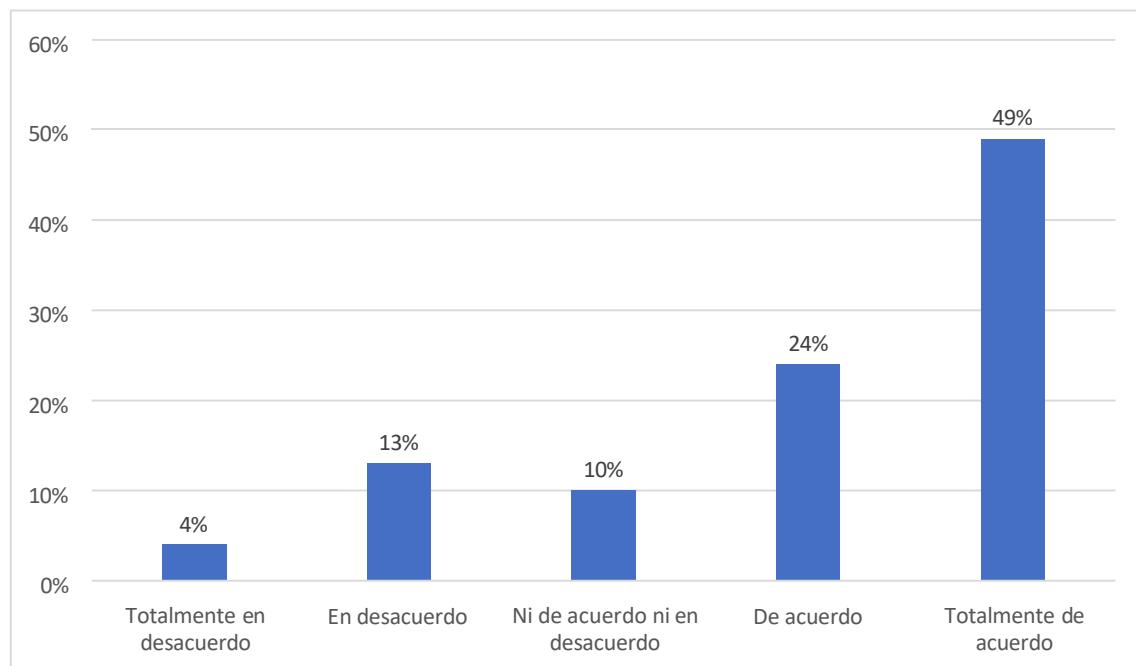
**Tabla 14** ¿Cree usted que la construcción del aeropuerto puede generar preocupación o temor por impactos en la cultura y el ambiente?

Alternativa de respuesta	Frecuencia absoluta (f <sub>i</sub> )	Frecuencia relativa (f <sub>r</sub> )	Porcentaje (%)
<b>Totalmente en desacuerdo</b>	4	0.04	4 %



<b>En desacuerdo</b>	13	0.13	13 %
<b>Ni de acuerdo ni en desacuerdo</b>	10	0.10	10 %
<b>De acuerdo</b>	24	0.24	24 %
<b>Totalmente de acuerdo</b>	49	0.49	49 %
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>1.00</b>	<b>100 %</b>

*Figura 15 ¿Cree usted que la construcción del aeropuerto puede generar preocupación o temor por impactos en la cultura y el ambiente?*

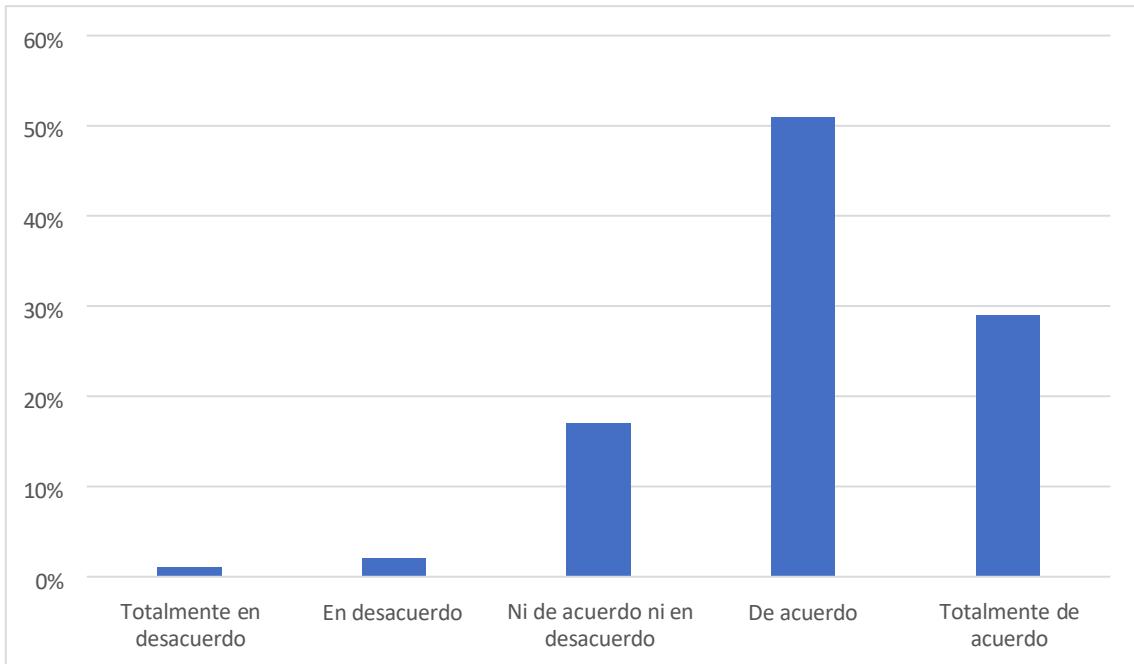


El 49 % está totalmente de acuerdo y el 24 % de acuerdo, lo que significa que un 73 % percibe preocupación por impactos culturales y ambientales. Solo un 17 % está en desacuerdo y un 10 % neutral. Esta es una señal clara de que, si bien el aeropuerto es visto como una oportunidad, existe un fuerte temor sobre posibles efectos negativos en la cultura y el medio ambiente de Chinchero.

**Tabla 15** ¿Está usted dispuesto a participar en actividades turísticas relacionadas con el Aeropuerto Internacional de Chinchero?

Alternativa de respuesta	Frecuencia absoluta (fi)	Frecuencia relativa (fr)	Porcentaje (%)
<b>Totalmente en desacuerdo</b>	1	0.01	1 %
<b>En desacuerdo</b>	2	0.02	2 %
<b>Ni de acuerdo ni en desacuerdo</b>	17	0.17	17 %
<b>De acuerdo</b>	51	0.51	51 %
<b>Totalmente de acuerdo</b>	29	0.29	29 %
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>1.00</b>	<b>100 %</b>

**Figura 16** ¿Está usted dispuesto a participar en actividades turísticas relacionadas con el Aeropuerto Internacional de Chinchero?



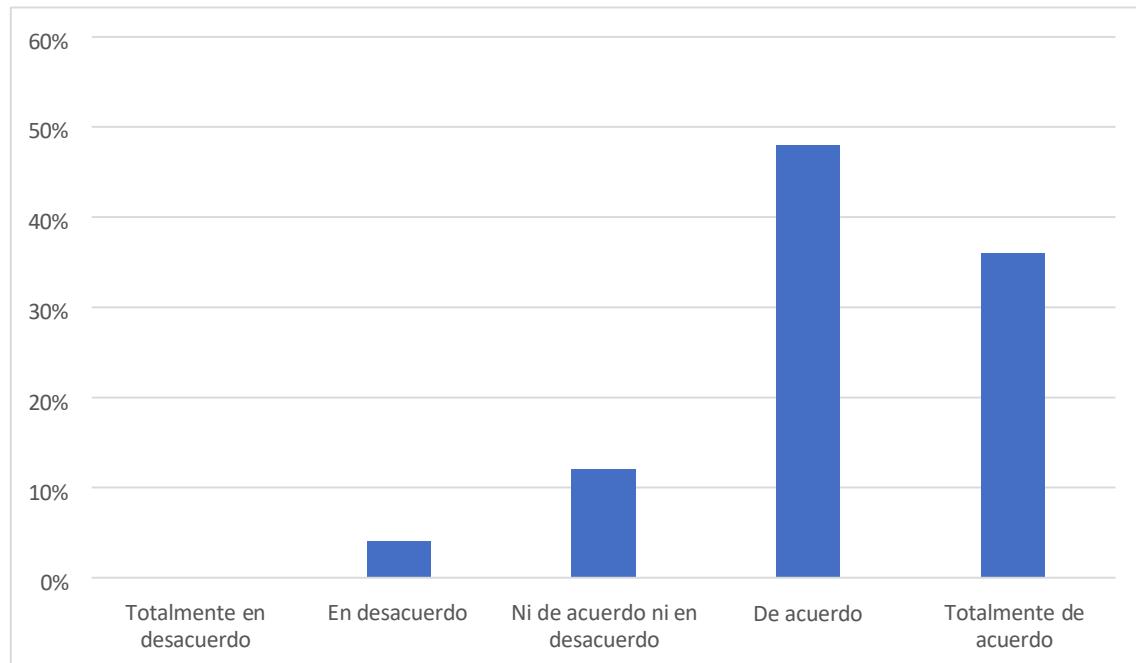
El 51 % está de acuerdo y el 29 % totalmente de acuerdo, es decir, un 80 % está dispuesto a participar en actividades relacionadas al aeropuerto. Un 17 % permanece neutral y solo un 3 % no participaría. Esto refleja un alto potencial de involucramiento de la comunidad en la dinamización turística.

**Tabla 16** ¿Apoyaría usted proyectos turísticos complementarios al aeropuerto, como ferias artesanales, gastronómicas o culturales?

Alternativa de respuesta	Frecuencia absoluta (f <sub>i</sub> )	Frecuencia relativa (f <sub>r</sub> )	Porcentaje (%)
<b>Totalmente en desacuerdo</b>	0	0.00	0 %

<b>En desacuerdo</b>	4	0.04	4 %
<b>Ni de acuerdo ni en desacuerdo</b>	12	0.12	12 %
<b>De acuerdo</b>	48	0.48	48 %
<b>Totalmente de acuerdo</b>	36	0.36	36 %
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>1.00</b>	<b>100 %</b>

**Figura 17** ¿Apoyaría usted proyectos turísticos complementarios al aeropuerto, como ferias artesanales, gastronómicas o culturales?

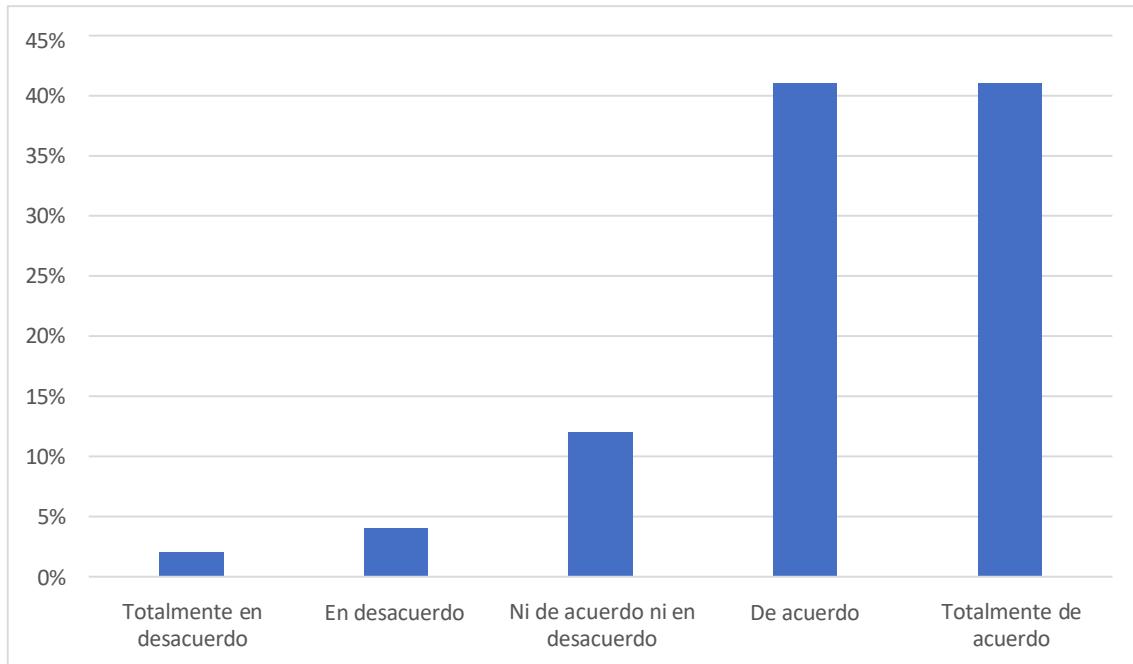


El 48 % está de acuerdo y el 36 % totalmente de acuerdo, sumando un 84 % de apoyo. Solo un 12 % se mantiene neutral y un 4 % en desacuerdo. Esto muestra que la población ve con muy buenos ojos la creación de ferias artesanales, gastronómicas y culturales como complemento al aeropuerto.

**Tabla 17** ¿Está usted dispuesto a recomendar Chinchero como destino turístico a partir de la construcción del aeropuerto?

Alternativa de respuesta	Frecuencia absoluta (fi)	Frecuencia relativa (fr)	Porcentaje (%)
<b>Totalmente en desacuerdo</b>	2	0.02	2 %
<b>En desacuerdo</b>	4	0.04	4 %
<b>Ni de acuerdo ni en desacuerdo</b>	12	0.12	12 %
<b>De acuerdo</b>	41	0.41	41 %
<b>Totalmente de acuerdo</b>	41	0.41	41 %
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>1.00</b>	<b>100 %</b>

**Figura 18** ¿Está usted dispuesto a recomendar Chinchero como destino turístico a partir de la construcción del aeropuerto?



El 41 % está de acuerdo y otro 41 % totalmente de acuerdo, totalizando un 82 % que recomendaría Chinchero. Un 12 % se mantiene neutral y solo un 6 % no lo recomendaría. Esto refleja una alta disposición de la comunidad a promocionar su distrito, lo cual fortalece la imagen de Chinchero como destino emergente.

#### 5.4. Discusión de resultados

La presente investigación tuvo como objetivo describir la percepción de la población del distrito de Chinchero respecto al Aeropuerto Internacional en el contexto turístico durante el año 2024. Los resultados evidencian una percepción ambivalente, marcada por expectativas de desarrollo económico y turístico, pero también por preocupaciones relacionadas con el impacto cultural y ambiental.

En primer lugar, la composición sociodemográfica de los encuestados muestra un predominio de adultos en edad productiva (38–47 años: 26 %), con ligera mayoría de mujeres (55 %) y un

nivel educativo principalmente de secundaria (34 %) y técnico (33 %). Este perfil refleja una población activa económicamente, vinculada en su mayoría a actividades tradicionales como la artesanía (19 %), el comercio (15 %) y la agricultura (13 %), pero con un nivel limitado de formación universitaria (24 %). La fuerte presencia de residentes con más de 10 años en la zona (79 %) y el uso equilibrado de quechua y castellano (79 %) reafirman un arraigo cultural sólido, a la vez que una apertura hacia el mercado turístico (84 % de los encuestados obtiene ingresos de esta actividad).

Respecto al conocimiento del proyecto aeroportuario, un 58 % manifiesta estar de acuerdo o totalmente de acuerdo con conocer sus objetivos, aunque un 27 % mantiene una posición neutral. Esto evidencia que, pese a los esfuerzos de difusión, aún existe una brecha de comunicación institucional que limita la claridad sobre los beneficios concretos del aeropuerto.

En relación con los beneficios turísticos percibidos, un 65 % de los pobladores considera que el aeropuerto favorecerá la llegada de turistas, aunque un 34 % mantiene una posición neutral. Estos resultados muestran un optimismo mayoritario, pero también cautela frente a los resultados reales que se puedan observar en el corto plazo. Esta tendencia es consistente con lo señalado por García y Mando (2018), quienes afirman que la planificación de proyectos aeroportuarios debe incluir la vinculación directa con el sector turístico para garantizar impactos sostenibles.

Otro hallazgo relevante es la percepción sobre la motivación local y el orgullo comunitario. Si bien un 55 % se siente motivado por el proyecto, la vinculación con el orgullo e identidad cultural es más débil: el 36 % mantiene una postura neutral frente a esta afirmación. Esto sugiere que la infraestructura moderna, por sí sola, no asegura un fortalecimiento de la identidad

cultural, la cual sigue dependiendo de la preservación de tradiciones locales, la lengua quechua y el patrimonio vivo.

De manera significativa, la población expresa altos niveles de preocupación por impactos culturales y ambientales: un 73 % está de acuerdo o totalmente de acuerdo en que la construcción del aeropuerto genera temores en estos aspectos. Este hallazgo refleja que la expectativa económica coexiste con una visión crítica de sostenibilidad, lo cual coincide con los planteamientos de Doerr et al. (2020), quienes destacan que la aceptación comunitaria de proyectos aeroportuarios depende en gran medida de cómo se gestionan los posibles riesgos ambientales y sociales desde etapas tempranas.

En cuanto a la predisposición participativa, los resultados son alentadores: un 80 % de los encuestados está dispuesto a participar en actividades turísticas vinculadas al aeropuerto y un 84 % apoyaría proyectos complementarios como ferias, gastronomía o actividades culturales. Esta disposición evidencia un capital social positivo que puede ser aprovechado para articular estrategias de turismo integral. Además, más del 82 % está de acuerdo o totalmente de acuerdo en recomendar Chinchero como destino turístico, lo que convierte a la población en un agente promotor del destino.

Estos resultados permiten concluir que la población percibe el Aeropuerto Internacional de Chinchero como una oportunidad para dinamizar el turismo y la economía local, pero con reservas frente a los riesgos ambientales y culturales. Se configura, así, un escenario dual que obliga a las autoridades y actores involucrados a implementar estrategias de comunicación transparente, gobernanza participativa y planificación sostenible. Solo de esta forma será posible articular la modernización de la infraestructura con la preservación del patrimonio

cultural, asegurando que el aeropuerto se convierta en un verdadero motor de desarrollo regional.

## **Capítulo VI**

### **Propuesta**

#### **6.1 PROPUESTA 1: Ruta Turística Comunitaria Chinchero Ancestral**

Objetivo General:

Diversificar la oferta turística en Chinchero mediante la implementación de circuitos culturales, artesanales y naturales gestionados por la población local, articulados al Aeropuerto Internacional de Chinchero.

Objetivos Específicos:

- Diseñar rutas interpretativas que incluyan talleres de artesanía textil, ferias gastronómicas, paisajes naturales y sitios arqueológicos.
- Capacitar a jóvenes y pobladores en hospitalidad, interpretación cultural y guianza turística bilingüe (quechua y castellano).
- Promover digitalmente el circuito y establecer alianzas con agencias turísticas y el aeropuerto.

Justificación:

Chinchero posee un rico patrimonio cultural, artesanal y natural, pero carece de circuitos turísticos organizados que integren a la comunidad en la cadena de valor. El aeropuerto representa una oportunidad para convertir a Chinchero en un “destino de bienvenida” al Cusco, ofreciendo experiencias auténticas y sostenibles. Esta propuesta busca dinamizar la economía local, reforzar la identidad cultural y generar empleo directo para artesanos, agricultores y guías.

### Involucrados:

- Artesanos textiles y asociaciones culturales de Chinchero.
- Agricultores y comerciantes locales.
- Municipalidad Distrital de Chinchero.
- Instituciones educativas locales.

### Descripción de la propuesta:

El proyecto contempla el diseño de rutas que conecten talleres artesanales, ferias gastronómicas y sitios arqueológicos. Se realizarán capacitaciones en hospitalidad, guianza y manejo cultural. Además, se desarrollará una plataforma digital con mapas interactivos y se gestionarán convenios con agencias turísticas para promocionar el circuito.

### Características:

- Enfoque comunitario y participativo.
- Uso de herramientas digitales de promoción.
- Integración de identidad cultural e innovación.
- Accesibilidad para turistas nacionales e internacionales.

### Cronograma:

Actividad	Mes 1	Mes 2	Mes 3	Mes 4	Mes 5	Mes 6
Diagnóstico y diseño de rutas	X					
Capacitación a guías y artesanos		X	X			
Implementación de circuitos			X	X		
Desarrollo de plataforma digital		X	X	X		
Promoción e inauguración				X	X	

### Presupuesto estimado:

Concepto	Costo (USD)
Capacitaciones y talleres	7,000
Diseño y señalización de rutas	10,500
Desarrollo de plataforma digital	6,000
Promoción y materiales	4,000
Total	27,500

## **6.2 PROPUESTA 2: Centro de Innovación Gastronómica y Feria Permanente de Chincheró**

Objetivo General:

Potenciar la gastronomía de Chincheró como atractivo turístico complementario al aeropuerto, vinculando producción agrícola, innovación culinaria y turismo gastronómico.

Objetivos Específicos:

- Implementar una feria gastronómica permanente con infraestructura moderna y sostenible.
- Desarrollar un centro de innovación para capacitar en cocina tradicional y de fusión, además de certificación en manipulación de alimentos.
- Integrar a productores locales de papas, maíz y quinua en cadenas de valor gastronómicas.

Justificación:

La gastronomía es un elemento central de la identidad cultural de Chincheró, pero actualmente carece de espacios organizados para su promoción. La articulación con el aeropuerto permitirá posicionar al distrito como un destino gastronómico, generando ingresos familiares y fortaleciendo la cadena productiva agrícola.

Involucrados:

- Cocineras y emprendedores gastronómicos.

- Agricultores locales de productos nativos.
- Municipalidad Distrital de Chinchero.
- Asociaciones de productores y ferias comunales.

**Descripción de la propuesta:**

El proyecto contempla la construcción y equipamiento de una feria gastronómica, talleres de innovación en cocina tradicional y fusión, así como alianzas con restaurantes y hoteles. Se fomentará el abastecimiento local mediante contratos directos con agricultores.

**Características:**

- Enfoque de identidad cultural y economía circular.
- Promoción de productos nativos.
- Generación de valor agregado a la producción agrícola.
- Inclusión de estándares de higiene y sostenibilidad.

**Cronograma:**

Actividad	Mes	Mes	Mes	Mes	Mes	Mes
	1	2	3	4	5	6
Diseño de feria y diagnóstico de productores	X					
Capacitación en gastronomía e inocuidad		X	X			
Implementación de feria gastronómica			X	X		
Centro de innovación y talleres de fusión				X	X	
Promoción e inauguración						X

**Presupuesto estimado:**

Concepto	Costo (USD)
Construcción y equipamiento de feria	12,000
Capacitación y certificación	6,000
Talleres de innovación y fusión	5,500
Promoción y materiales	4,000
Total	27,500

### **6.3 PROPUESTA 3: Escuela de Turismo Sostenible y Bilingüismo para Jóvenes de Chincher**

Objetivo General:

Capacitar a jóvenes de Chincher en turismo sostenible, gestión de emprendimientos y bilingüismo, para integrarlos al mercado turístico generado por el aeropuerto.

Objetivos Específicos:

- Implementar programas de enseñanza de idiomas (inglés, francés y portugués) aplicados al turismo.
- Desarrollar módulos técnicos en gestión de hospedajes, operación de tours, marketing digital y hospitalidad.
- Fomentar proyectos piloto de emprendimientos turísticos liderados por jóvenes egresados.

Justificación:

La juventud de Chincher enfrenta falta de oportunidades laborales y migración hacia Cusco y Lima. El aeropuerto ofrece un contexto ideal para insertar a los jóvenes en el sector turístico, mejorando su empleabilidad y fortaleciendo la competitividad local mediante educación práctica, bilingüismo e innovación.

Involucrados:

- Jóvenes estudiantes y egresados de Chincher.

- Instituciones educativas locales y técnicas.
- Municipalidad Distrital de Chinchero.
- Agencias y hoteles aliados.

**Descripción de la propuesta:**

El proyecto propone cursos intensivos de idiomas aplicados al turismo, capacitaciones técnicas en emprendimientos turísticos, y la creación de proyectos piloto como hospedajes familiares, agencias comunitarias y guías certificados.

**Características:**

- Enfoque en empleabilidad juvenil.
- Inclusión de sostenibilidad y cultura local.
- Formación práctica y articulada al mercado.
- Vinculación con empresas turísticas.

**Cronograma:**

Actividad	Mes	Mes	Mes	Mes	Mes	Mes
	1	2	3	4	5	6
Diagnóstico de jóvenes y áreas de capacitación		X				
Programas de idiomas		X	X	X		
Formación técnica en turismo		X	X	X		
Proyectos piloto de emprendimiento				X	X	
Promoción y clausura						X

**Presupuesto estimado:**

Concepto	Costo (USD)
Capacitación en idiomas	8,000
Formación técnica en turismo	7,500
Implementación de proyectos piloto	8,000
Materiales y promoción	4,000
Total	27,500

## CONCLUSIONES

**Primero.** La percepción de la población del distrito de Chinchero respecto al Aeropuerto Internacional en el contexto turístico durante el año 2024 refleja un panorama predominantemente positivo, aunque con matices que requieren atención. En términos generales, más del 70% de los encuestados considera favorable la construcción del aeropuerto y lo asocia con oportunidades de progreso económico y social, especialmente en el ámbito turístico. Sin embargo, también emergen preocupaciones vinculadas a la preservación cultural y a los posibles impactos ambientales, lo que demuestra que la aceptación no es absoluta y que la comunidad espera medidas de mitigación y acompañamiento.

**Segundo.** Los resultados obtenidos muestran que un 68% de la población encuestada afirma tener un conocimiento alto o suficiente sobre el proyecto del Aeropuerto Internacional de Chinchero, reconociendo sus implicancias en el desarrollo turístico y económico de la región. Estos pobladores relacionan la obra con una mejora de la conectividad y una mayor afluencia de visitantes. Sin embargo, un 32% declaró poseer un conocimiento limitado o superficial, lo que pone en evidencia que no toda la población cuenta con información clara y completa acerca del alcance y de los posibles efectos del aeropuerto. Este hallazgo evidencia la necesidad de reforzar las campañas de socialización y comunicación oficial, a fin de garantizar que toda la comunidad esté adecuadamente informada y pueda participar de manera activa y consciente en la toma de decisiones.

**Tercero.** En cuanto a las emociones y actitudes, los datos reflejan que un 65% de la población muestra sentimientos positivos hacia el aeropuerto, expresando entusiasmo,

optimismo y expectativas frente a las oportunidades que este generará en términos de empleo, turismo y desarrollo local. No obstante, un 25% manifestó preocupación y sentimientos de incertidumbre en torno a la pérdida de tradiciones, el debilitamiento de la identidad cultural y los cambios acelerados en la forma de vida local. Finalmente, un 10% se mostró indiferente o neutral, lo que indica que existe un sector que no percibe de manera significativa el impacto del proyecto en su vida cotidiana. Esta diversidad de emociones revela que, junto al entusiasmo mayoritario, es imprescindible implementar estrategias de preservación cultural y proyectos que integren la identidad local en el proceso de modernización turística.

**Cuarto.** La predisposición de la población resulta ampliamente favorable: el 72% de los encuestados señaló estar dispuesto a involucrarse activamente en proyectos complementarios al aeropuerto, como ferias artesanales, rutas culturales, actividades gastronómicas o programas de capacitación turística. Este grupo representa una base social importante para la construcción de un modelo de turismo participativo y sostenible. Por otro lado, un 20% se mostró neutral, expresando disposición limitada, lo que puede deberse a la falta de información o a la incertidumbre frente a los beneficios reales del aeropuerto. Finalmente, un 8% manifestó rechazo o desinterés, lo que representa una minoría que, sin embargo, debe ser considerada en las estrategias de inclusión comunitaria. Estos resultados reflejan que la población de Chinchero no solo percibe el aeropuerto como una obra de infraestructura, sino como una oportunidad concreta de desarrollo turístico y de fortalecimiento de sus capacidades locales.

## RECOMENDACIONES

**Primero.** Se recomienda que la implementación del Aeropuerto Internacional de Chinchero vaya acompañada de una estrategia integral de desarrollo turístico sostenible, coordinada entre el Estado, el gobierno local y las comunidades. Esta estrategia debe priorizar la información transparente, la preservación cultural y la capacitación comunitaria, garantizando que la población de Chinchero no solo esté informada, sino que también se convierta en protagonista activa del turismo. De este modo, se logrará que más del 70% de predisposición positiva identificada en los pobladores se traduzca en proyectos concretos de empleo, orgullo cultural y desarrollo económico local.

**Segundo.** Se recomienda implementar programas de información y sensibilización comunitaria, liderados por la Municipalidad Distrital de Chinchero y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que difundan de manera clara, periódica y accesible los alcances del aeropuerto y sus impactos en el desarrollo turístico. Estos programas deben emplear medios radiales, talleres barriales y materiales en quechua y castellano, asegurando que toda la población pueda comprender los beneficios y desafíos del proyecto.

**Tercero.** Se recomienda a la Municipalidad Distrital de Chinchero fortalecer programas culturales y de preservación de la identidad local, mediante ferias permanentes de artesanía, gastronomía y música andina, así como proyectos de turismo vivencial que integren a las comunidades. Estas acciones permitirán que el aeropuerto no sea visto solo como infraestructura moderna,

sino como un motor para reforzar el orgullo cultural y transmitir la identidad ancestral de Chinchero a los visitantes.

**Cuarto.** Se recomienda a la Municipalidad del Distrito de Chinchero diseñar e implementar programas de capacitación técnica en turismo sostenible, idiomas, hospitalidad y gestión de emprendimientos, dirigidos especialmente a los jóvenes y mujeres de la zona. Asimismo, se debe fomentar la creación de ferias turísticas, circuitos culturales y centros gastronómicos vinculados al aeropuerto, para canalizar la predisposición positiva de la mayoría de la población y generar empleos locales de calidad.

## Referencias Bibliográficas

- Álvarez, R. (2020). *Percepción del turista extranjero sobre la infraestructura del Aeropuerto Internacional Alejandro Velasco Astete, 2020*. Universidad Andina de Cusco. Obtenido de  
[https://repositorio.uandina.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12557/4267/Rodrigo\\_Tesis\\_bachiller\\_2020.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.uandina.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12557/4267/Rodrigo_Tesis_bachiller_2020.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Callañaupa, A. (2019). *Expectativas socioeconómicas por la propuesta de construcción del Aeropuerto Internacional de Chinchero*. Universidad Nacional San Antonio Abad del Cusco. Obtenido de  
[https://repositorio.unsaac.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12918/6018/253T20191275\\_TC.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.unsaac.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12918/6018/253T20191275_TC.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Cámara Regional de Turismo de Cusco. (2013). *Contexto del Aeropuerto Internacional de Chinchero*. CARTUC.
- Carrillo, M. (2022). *Plan de desarrollo turístico de la provincia de Rodríguez de Mendoza, Amazonas – Perú*. Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo. Obtenido de  
[https://tesis.usat.edu.pe/bitstream/20.500.12423/4506/1/TL\\_CarrilloHuamanMarycarmen.pdf](https://tesis.usat.edu.pe/bitstream/20.500.12423/4506/1/TL_CarrilloHuamanMarycarmen.pdf)
- Cruz, L., & González, A. (2020). Desarrollo turístico y sostenibilidad en la comunidad de Caibarién (Cuba). *Revista Internacional de Turismo, Empresa y Territorio*. doi:<https://doi.org/10.21071/riturem.v4i2>.
- Cuba, N. (2019). *Desarrollo turístico, gestión municipal y desarrollo local en la provincia de Huarochirí, región Lima*. Universidad César Vallejo. Obtenido de

[https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/30893/Cuba\\_CN.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/30893/Cuba_CN.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

- Diario BBC mundo. (2016). *Importancia de un aeropuerto*. Diario BBC mundo.
- Flores, C. (2015). *Desarrollo local y turismo*. Universidad del Museo Social Argentino.
- Gabarota, D., & Lorda, M. (2017). El turismo como estrategia de desarrollo local. *Revista Geográfica Venezolana*.
- García, A., & Mando, C. (2018). *Aeropuerto Internacional de Chinchero, una plataforma de desarrollo para la macro región Sur 2018 – 2022*. Universidad Católica de Santa María.
- Obtenido de  
<https://repositorio.ucsm.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12920/7889/40.1088.CE.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Hernández, D., Rodríguez, G., & Monterrubio, C. (2022). Percepciones de la población local acerca de las implicaciones de continuar o suspender la construcción del nuevo aeropuerto internacional de MEXICO EN Texcoco, estado de México. *Revista Desarrollo, Cultura y Administración en Espacios Turísticos de la Universidad Autónoma del Estado de México*, 243. Obtenido de  
<http://ri.uaemex.mx/bitstream/handle/20.500.11799/113050/Desarrollo,%20cultura%20y%20administracion%20en%20espacios%20turisticos.pdf?sequence=3#page=243>
- Inga, C., & Cruz, M. (2020). Patrimonio cultural inmaterial como factor del desarrollo turístico del Cantón Colta, provincia de Chimborazo. *Revista de Ciencias Económicas, Jurídicas y Administrativas de la Universidad Nacional de Chimborazo*. Obtenido de  
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8487775>

- López, M. (2010). *El proyecto del Aeropuerto Internacional y el "boom" de la construcción en Chinchoro.* Revista Argumentos. Obtenido de [https://argumentos-historico.iep.org.pe/wp-content/uploads/2017/10/LOPEZ\\_11\\_2\\_2017.pdf](https://argumentos-historico.iep.org.pe/wp-content/uploads/2017/10/LOPEZ_11_2_2017.pdf)
- Mamani, I. (2020). *Desarrollo del turismo rural comunitario en la Comunidad Suncco del distrito de San Jerónimo, Cusco 2020.* Universidad Andina del Cusco. Obtenido de [https://repositorio.uandina.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12557/3758/Isis\\_Tesis\\_bachiller\\_2020.PDF?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.uandina.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12557/3758/Isis_Tesis_bachiller_2020.PDF?sequence=1&isAllowed=y)
- Municipalidad Distrital de Chinchoro. (2015). *Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad de Chinchoro, provincia de Urubamba - distrito de Chinchoro.* MDC.
- Organización Mundial del Turismo. (2016). *Introducción al turismo.* OMT.
- Pro Inversión. (2012). *Nota de prensa adjudicación 2012.* Proyectosapp. Obtenido de <http://www.proyectosapp.pe/modulos/JER/PlantillaProyecto.aspx?ARE=0&PF%20L=2&JER=5379>
- Pro Inversión. (2013). *Agencia de promoción de la inversión privada - Perú.* Pro Inversión.
- Pro inversión. (2015). *Estudio de pre factibilidad. Estudio de impacto ambiental.* Gobierno del Perú.
- Secretaría de Turismo. (2015). *Planeación y gestión del desarrollo turístico municipal.* Secretaría de Turismo.
- Tresserras, J. (2016). *Patrimonio, turismo y desarrollo local: situación y perspectivas.* Universidad de Barcelona.
- Varisco, C. (2015). *Sistema productivo turístico y desarrollo local.* Universidad de Viña del Mar.

**ANEXOS**



**Anexo 1:** Matriz de consistencia

<b>Problemas</b>	<b>Objetivos</b>	<b>Hipótesis</b>	<b>Metodología</b>
<p><b>1. Problema General</b></p> <p>-¿Cuál es la percepción de la población del distrito de Chinchero respecto al Aeropuerto Internacional en el contexto turístico en durante el año 2024?</p> <p><b>Problemas específicos</b></p> <p>-¿Cuál es el nivel de conocimiento que tiene la población del distrito de Chinchero sobre el proyecto de Aeropuerto Internacional y sus posibles impactos en el desarrollo turístico de la región?</p> <p>-¿Qué emociones y actitudes predominan en la población de Chinchero respecto al Aeropuerto Internacional y su influencia en la identidad cultural y turismo local?</p> <p>-¿Cuál es la predisposición de la población de Chinchero para participar, adaptarse o involucrarse en actividades relacionadas con el turismo que se desarrollen a partir de la construcción del Aeropuerto Internacional?</p>	<p><b>1. Objetivo General</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Describir la percepción de la población del distrito de Chinchero respecto al Aeropuerto Internacional en el contexto turístico durante el año 2024..</li> </ul> <p><b>Objetivos específicos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Identificar el nivel de conocimiento que tiene la población del distrito de Chinchero respecto al Aeropuerto Internacional y sus posibles impactos en el desarrollo turístico de la región.</li> <li>-Describir las emociones y actitudes predominantes en la población de Chinchero respecto al Aeropuerto Internacional y su influencia en la identidad cultural y el turismo local.</li> <li>-Analizar la predisposición de la población de Chinchero para participar, adaptarse e involucrarse en actividades relacionadas con el turismo que se desarrollen a partir de la construcción del Aeropuerto Internacional.</li> </ul>	<p><b>1. Hipótesis General</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-La percepción de la población de Chinchero respecto al Aeropuerto Internacional en el contexto turístico en el año 2024 se caracteriza por niveles diferenciados de conocimientos, actitudes y predisposición hacia las oportunidades vinculadas al turismo.</li> </ul> <p><b>Hipótesis específicas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-La población del distrito de Chinchero presenta un nivel heterogéneo de conocimiento sobre el proyecto del Aeropuerto Internacional y sus posibles impactos en el desarrollo turístico de la región.</li> <li>-Las emociones y actitudes de la población de Chinchero frente al Aeropuerto Internacional se manifiestan en percepciones tanto positivas como negativas respecto a la identidad cultural y turismo local.</li> <li>-La predisposición de la población de Chinchero a participar e involucrarse en actividades relacionadas con el turismo derivadas al Aeropuerto Internacional es variada reflejando diferentes expectativas frente a las oportunidades del desarrollo local.</li> </ul>	<p><b>1. Enfoque de investigación</b> La presente investigación es de enfoque cuantitativo.</p> <p><b>2. Tipo de investigación</b> La presente investigación es de tipo básica.</p> <p><b>3. Nivel de investigación</b> La presente investigación es de nivel descriptivo.</p> <p><b>4. Diseño de la investigación</b> La presente investigación es de diseño no experimental, transversal porque no manipula la variable.</p> <p><b>5. Unidad de investigación</b> La unidad de estudio son los pobladores y residentes</p> <p><b>6. Población</b> 10,477 habitantes</p> <p><b>7. Muestra</b> 100 pobladores</p> <p><b>8. Técnica de recolección de datos</b> Las técnicas utilizadas fueron la encuesta</p> <p><b>9. Instrumento de recolección de datos</b> El instrumento de recolección de información fue la encuesta</p> <p><b>10. Validez y confiabilidad de instrumentos</b> El presente trabajo es validado por expertos</p> <p><b>11. Técnicas de procesamiento y análisis de datos</b> El presente trabajo obtuvo los resultados por medio del Excel</p>

## Anexo 2. Cuestionario

### Cuestionario: Percepción de la población de Chinchero sobre el Aeropuerto Internacional en el ámbito turístico 2024

#### 1) Presentación y consentimiento informado

Estimado(a) participante:

El objetivo de esta encuesta es conocer la percepción de la población del distrito de Chinchero sobre el Aeropuerto Internacional de Chinchero (AIC) en el ámbito turístico. Su participación es voluntaria, anónima y confidencial. No hay respuestas correctas o incorrectas; solo nos interesa su opinión. La información será usada con fines académicos.

- Acepto participar de manera voluntaria:  Sí  No  
(En caso de “No”, agradecer y finalizar).

#### Criterio de inclusión (marcar):

Residente del distrito de Chinchero ( $\geq$  6 meses)  18 años o más

#### Instrucciones generales

Lea cada afirmación y marque una sola opción según su grado de acuerdo. Use la siguiente escala:

- **1 = Muy en desacuerdo**
- **2 = En desacuerdo**
- **3 = Ni de acuerdo ni en desacuerdo**
- **4 = De acuerdo**
- **5 = Muy de acuerdo**

#### Datos generales

1. Sexo:  Hombre  Mujer  Prefiero no decir
2. Edad: \_\_\_\_\_ años
3. Nivel educativo:  Primaria  Secundaria  Técnica  Superior  Posgrado
4. Ocupación principal: \_\_\_\_\_
5. Tiempo de residencia en Chinchero:  Menos de 1 año  1–5 años  6–10 años  Más de 10 años
6. ¿Su hogar obtiene ingresos vinculados al turismo?  Sí  No
7. Lengua que más usa en casa:  Quechua  Castellano  Ambas  Otra: \_\_\_\_\_

**1. Dimensión: Cognitiva (conocimiento e información)**

8. ¿Conoce usted los objetivos del proyecto del Aeropuerto Internacional de Chinchero?

( ) Totalmente en desacuerdo

( ) En desacuerdo

( ) Ni de acuerdo ni en desacuerdo

( ) De acuerdo

( ) Totalmente de acuerdo

9. ¿Está informado sobre los beneficios turísticos que puede generar el Aeropuerto Internacional de Chinchero?

( ) Totalmente en desacuerdo

( ) En desacuerdo

( ) Ni de acuerdo ni en desacuerdo

( ) De acuerdo

( ) Totalmente de acuerdo

10. ¿Cree usted que el aeropuerto incrementará la llegada de turistas nacionales e internacionales a la región?

( ) Totalmente en desacuerdo

( ) En desacuerdo

( ) Ni de acuerdo ni en desacuerdo

( ) De acuerdo

( ) Totalmente de acuerdo

**2. Dimensión: Afectiva (emociones y actitudes)**

11. ¿Se siente usted motivado por la construcción del aeropuerto en su distrito?

( ) Totalmente en desacuerdo

( ) En desacuerdo

( ) Ni de acuerdo ni en desacuerdo

( ) De acuerdo

( ) Totalmente de acuerdo

12. ¿Considera que el aeropuerto generará orgullo e identidad en la población de Chinchero?

( ) Totalmente en desacuerdo

( ) En desacuerdo

( ) Ni de acuerdo ni en desacuerdo

( ) De acuerdo

( ) Totalmente de acuerdo

13. ¿Cree usted que la construcción del aeropuerto puede generar preocupación o temor por impactos en la cultura y el ambiente?

( ) Totalmente en desacuerdo

( ) En desacuerdo

( ) Ni de acuerdo ni en desacuerdo

( ) De acuerdo

( ) Totalmente de acuerdo

### 3. Dimensión: Conductual (intención y predisposición a actuar)

14. ¿Está usted dispuesto a participar en actividades turísticas relacionadas con el Aeropuerto Internacional de Chinchero?

( ) Totalmente en desacuerdo

( ) En desacuerdo

( ) Ni de acuerdo ni en desacuerdo

( ) De acuerdo

( ) Totalmente de acuerdo

15. ¿Apoyaría usted proyectos turísticos complementarios al aeropuerto, como ferias artesanales, gastronómicas o culturales?

( ) Totalmente en desacuerdo

( ) En desacuerdo

( ) Ni de acuerdo ni en desacuerdo

( ) De acuerdo

( ) Totalmente de acuerdo

16. ¿Está usted dispuesto a recomendar Chinchero como destino turístico a partir de la construcción del aeropuerto?

( ) Totalmente en desacuerdo

( ) En desacuerdo

( ) Ni de acuerdo ni en desacuerdo

( ) De acuerdo

( ) Totalmente de acuerdo

Muchas Gracias

**Anexo 3** Evidencia fotográfica

