

CARACTERIZACIÓN DEL SISTEMA TERRITORIAL Y EL IMPACTO DE GRANDES INFRAESTRUCTURAS CASO: CONSTRUCCIÓN AEROPUERTO INTERNACIONAL EN CHINCHERO - CUSCO

Alex Fernando Arango Garayar¹
Alberto Enrique Villacorta Loayza²
Roy Jorge Lazo Pérez²

Resumen

La configuración territorial de las provincias de Cusco y Urubamba presenta características muy marcadas estas se dan por las distintas actividades que se dan sobre el territorio; las capitales concentran todos los servicios, tienen jerarquía, rol y funciones que afectan a los centros poblados que los rodean.

Teniendo como uno de los objetivos *la caracterización territorial actual* de las dos provincias (distribución espacial de la población, análisis de redes y ejes territoriales, diagnóstico, análisis y propuesta del sistema urbano-económico y la articulación espacial; con métodos tales como de la Teoría de grafos o teoría de redes, centros funcionales y áreas de atracción, y *Desarrollar la capacidad de análisis integrado para la gestión del territorio*.

Con la construcción del nuevo Aeropuerto de carácter internacional, se dará una nueva configuración en el sistema territorial actual al 2020, cambiara el panorama del territorio; las actividades económicas no solo aumentarán, sino que también estas se diversificarán, la tendencia hacia los próximos años es el aumento de la población y la fusión de centros poblados, así como el mejoramiento de la conexión y conectividad entre cada uno de estos y las poblaciones dinamizarán más sus economías cerca al Aeropuerto en tanto también habrá cambios en actividades económicas primarias (agricultura, ganadería).

Palabras claves: configuración territorial, impacto de grandes infraestructuras.

¹ Geógrafo, maestrista en Geografía con mención en Gestión y Ordenamiento Territorial, especialista en Sistemas de Información Geográfica y análisis territorial, egresado de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos de Lima – Perú. E-mail: alfer_sm@hotmail.com

² Geógrafo, maestrista en Geografía con mención en Gestión y Ordenamiento Territorial, especialista en Sistemas de Información Geográfica y análisis territorial, egresado de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos de Lima - Perú

Introducción

Las provincias de Cusco y Urubamba presenta características muy marcadas estas se dan por las diversas dinámicas que influyen sobre el territorio; las capitales concentran todos los servicios, tienen jerarquía, rol y funciones que afectan a los centros poblados que los rodean.

Teniendo como uno de los objetivos *la caracterización territorial actual* de las provincias de Cusco Y Urubamba (distribución espacial de la población, análisis de redes y ejes territoriales, diagnóstico, análisis y propuesta del sistema urbano-económico y la articulación espacial; con métodos tales como de la Teoría de grafos o teoría de redes, centros funcionales y áreas de atracción, y Desarrollar la capacidad de análisis integrado para la gestión del territorio, a su vez incorporar como un nuevo elemento la construcción de un aeropuerto, podremos dar una propuesta a través de un modelo en un lapso de años.

El presente trabajo busca generar modelos de desarrollo territorial con la incorporación de grandes infraestructuras que influyen en el sistema territorial actual y lograr así propuestas a futuro en aspectos socioeconómicos de manera conjunta y dar conclusiones al respecto.

Diagnóstico Territorial

a. Construcción de la base de datos

La población es uno de los principales componentes de territorio y este se agrupa en centros poblados que tienen un tamaño y una ubicación, para el presente trabajo se está considerando la población de los censos INEI de los años 2007, 1993, 1981 y 1972 de las provincias de Urubamba y Cusco. Para la construcción de la base de datos se tiene en consideración que solo los centros poblados censados en el año 2007 tienen una ubicación geográfica es decir tienen coordenadas geográficas, entonces se ha tomado como base este año para ir incluyendo los datos de los otros censos. También se ha considerado el crecimiento de los centros poblados principales que muchas veces ha aglutinado a otros

centros poblados y que no son considerados en el último censo pero que de todas maneras fue incluido como parte de la población especialmente de las capitales distritales. Asimismo se hace la precisión que el centro poblado debe tener una población igual o mayor a 151 habitantes, de lo contrario es considerada como población dispersa.

Del total de centros poblados para las dos provincias que es 398 se ha considerado solo 110 centros poblados que tienen igual o mayor a 151 habitantes, de éstos 42 centros poblados corresponden a la provincia del Cusco y 68 a la provincia de Urubamba.

También se ha categorizado a los centros poblados según el DS 019-2003-PCM en caserío, pueblo, villa, ciudad y metrópoli según la población del centro poblado. Ver Apéndice (cuadro N°1 y cuadro N° 2)

Los centros poblados que son capitales distritales se han codificado con un número y dentro de casa distrito se ha codificado según la cantidad de población del centro poblado. La red vial fue categorizada según su tipo de vía en asfaltada, afirmada, sin afirmar, trocha carrozable y en proyecto.

b. Análisis de los centros urbanos: Poblamiento; Jerarquía, roles y funciones.

Los principales centros poblados considerados en el área de estudio se encuentran localizados en las Provincias de Urubamba y Cusco.

Estos centros urbanos tienen una activa dinámica poblacional en el tiempo, la cual se ha visto reflejada también en el espacio. Dicha dinámica poblacional se ha venido registrando y constatando a través de los resultados de los últimos censos a partir de 1972 en adelante.

Si se compara y analiza la evolución de los centros poblados se observa que por un lado se ha producido un incremento de la población en cada uno de los centros urbanos y por otro lado hay una tendencia a la fusión de los asentamientos poblados.

Debido principalmente al crecimiento de la actividad económica en el lugar, orientado a los servicios, comercio y turismo principalmente, lo que ha producido que los centros poblados que orientaron sus economías hacia estas actividades hayan logrado un mayor desarrollo económico que otros que, por su accesibilidad, posición o distancia,

continuaron basando su economía en actividades ligadas a la agricultura solamente. Los centros poblados que fueron cambiando su economía lo hicieron en función a los cambios en la economía que se ha ido generando en la región fuertemente ligado al turismo y servicios.

Estos núcleos urbanos también se han visto favorecidos por su localización y posición estratégica cercana o próxima a las principales vías de comunicación, las cuales constituyeron los ejes económicos de desarrollo que permitieron el flujo de las actividades económicas que se iban generando hacia los principales centros poblacionales, económicos y mercados. Estos centros urbanos han logrado aumentar su área de atracción gravitacional sobre otras poblaciones menores situadas en su entorno, logrando en algunos casos fusionarse entre ellos.

Definitivamente la distribución espacial de los centros poblados no es uniforme en ambos casos, tanto a nivel de la provincia de Cusco como la de Urubamba.

En la provincia de Cusco, la ciudad principal o capital de la provincia se observa mayor conexión con los centros poblados, es más facilidad el intercambio comercial y la comunicación. Estos centros poblados están distribuidos bastante cercanos a la capital provincial, mientras que se observa las periferias de esta provincia prácticamente deshabitadas, la capital posee una fuerte tracción de los centros poblados. También se observa la carencia de centros poblados en la periferia que conecta con la provincia de Urubamba, lo que si bien es cierto es importante que a nivel de provincia sus centros poblados estén fuertemente conectados, es importante también la conexión con otras provincias, en este caso se está hablando exclusivamente de la provincia de Urubamba, este de alguna manera sería una limitante.

En el caso de la provincia de Urubamba, de antemano se observa un espacio territorial más amplio que de alguna manera influye en la distribución espacial de los centros poblados y la cantidad de población que alberga. Se observa una mayor concentración de población en la parte central y oriental sur de dicha provincia por la misma ubicación de la capital provincial que es Urubamba, también se observa que ejerce una fuerte atracción. Por otro lado se observa que en la periferia norte de la provincia existen pocos centros poblados, y más aún si nos trasladamos a la parte provincial y de los

Caracterización del sistema territorial y el Impacto de grandes infraestructuras Caso: Construcción aeropuerto internacional en Chinchero - Cusco

Alex Fernando Arango Garayar; Alberto Enrique Villacorta Loayza; Roy Jorge Lazo Pérez

demás centros poblados, definitivamente existe con este último una occidental donde solo se observa un centro poblado bastante alejado de la capital baja conexión. Ver Apéndice (mapa N°01, mapa N°02, mapa N°03, mapa N°04, mapa N°05)

c. Análisis de las redes y ejes territoriales: articulación y accesibilidad

Análisis de accesibilidad

Índice de Shimbel

Para determinar el índice de Shimbel o índice de accesibilidad se trabajó considerando los siguientes centros poblados: ver cuadros N° 03 y N° 04

Cuadro N° 03

Provincia	Centro Poblado	Código
Urubamba	Chinchero	9.06
	Huila Huila	9.12
	Tarapata	12.02
	Chequerec	12.08
	Ollantaytambo	13.00
	Piscacucho	13.05
	Unibamba	14.00
	Ayllupampa	14.08
	Yucay	15.01

Cuadro N° 04

Provincia	Centro Poblado	Código
Cusco	Cusco	2.00
	Cruz Verde	3.04
	San Jerónimo	4.00
	San Sebastián	5.00
	San Santiago	6.00
	Saylla	7.00
	Wanchaq	8.00

Calculo del índice de Shimbel

El índice de Shimbel determina, dentro de la nube de puntos, que centro poblado es el de mayor accesibilidad, es decir, el que tiene menor recorrido posible para acceder a los demás centros poblados.

Aplicando la siguiente fórmula:

$$SHI = \frac{\sum (dxi, dxj)}{\sum(dxj)}$$

Donde: **SHI** = Índice de Shimbel

$\sum(dxj, dxj)$ = Sumatoria total de la nube de puntos

$\sum(dxj)$ = Sumatoria horizontal o vertical del punto de análisis

Se obtienen los siguientes resultados:

Cuadro N° 05.
Urubamba

	15	9,06	9,12	12,02	12,08	13	13,05	14	14,08	Total	SHI
15	0	33,76	36,88	6,94	22,04	23,3	36,04	4,45	8,05	171,46	10,81
9,06	33,76	0	3,12	26,82	11,72	48,16	60,9	29,31	32,91	246,7	7,51
9,12	36,88	3,12	0	29,94	14,84	51,28	64,02	32,43	36,03	268,54	6,9
12,02	6,94	26,82	29,94	0	15,1	21,34	34,08	2,49	6,09	142,8	12,98
12,08	22,04	11,72	14,84	15,1	0	36,44	49,18	17,59	21,19	188,1	9,85
13	23,3	48,16	51,28	21,34	36,44	0	12,74	18,85	15,25	227,36	8,15
13,05	36,04	60,9	64,02	34,08	49,18	12,74	0	31,59	27,99	316,54	5,85
14	4,45	29,31	32,43	2,49	17,59	18,85	31,59	0	3,6	140,31	13,21
14,08	8,05	32,91	36,03	6,09	21,19	15,25	27,99	3,6	0	151,11	12,26
Total	171,46	246,7	268,54	142,8	188,1	227,36	316,54	140,31	151,11	1852,92	

Cuadro N° 06. Cusco

	2	3,04	4	5	6	7	8	Total	SHI
2	0	8,69	11,86	5,76	1,52	18,97	2,4	49,2	9,51
3,04	8,69	0	20,55	14,45	10,21	27,66	11,09	92,65	5,05
4	11,86	20,55	0	6,1	13,38	7,11	9,46	68,46	6,84
5	5,76	15,45	6,1	0	7,28	13,21	3,36	51,16	9,33
6	1,52	10,21	13,38	7,28	0	20,49	3,92	56,8	8,24
7	18,97	27,66	7,11	13,21	20,49	0	16,57	104,01	4,5
8	2,4	11,09	9,46	3,36	3,92	16,57	0	46,8	10
Total	49,2	93,65	68,46	50,16	56,8	104,01	46,8	469,08	

Los resultados del índice de Shimbél nos indica que el centro poblado Ayllumpampa (cuadro N° 05) cuenta con el menor recorrido para llegar a los demás centros poblados, por tanto se puede afirmar que dicho asentamiento poblacional se encuentra estratégicamente posicionado y más accesible en comparación a los demás centros poblados. En cambio, el centro poblado Piscacucho registra el mayor recorrido para poder llegar a los otros centros poblados del área de análisis; pudiéndose afirmar que dicho centro poblacional no se encuentra convenientemente posesionado y no cuenta con una buena accesibilidad con respecto a los centros poblados del ámbito de estudio.

En el cuadro N° 06 se observa que el centro poblado Wanchaq cuenta con el menor recorrido para poder llegar a los demás centros poblados, en consecuencia, se puede decir que el poblado de Wanchaq cuenta con una muy buena posición estratégica y es la de mejor accesibilidad si la comparamos con otros centros poblados del ámbito de estudio. Por el contrario, el centro poblado Saylla registra el mayor recorrido, dicho centro poblacional carece de una buena posición y no cuenta con una buena accesibilidad con respecto a los demás centros urbanos del área de análisis.

Análisis de Interacción Espacial

En el análisis de la interacción espacial se identifican dos áreas de atracción tales como las capitales provinciales de Urubamba y Cusco; esto se da por ser centros que concentran oferta notable de bienes y servicios inexistentes en los otros centros poblados, estas circunstancias se pueden deber también a nivel poblacional, migraciones de trámites documentarios, etc.

- El territorio está articulado mediante vías de comunicación en el caso de la provincia de Cusco, por vías netamente asfaltadas y en menor medida afirmadas y de trochas lo que da como resultado una mejor comunicación con los centros poblados alejados de la capital; en el caso de Urubamba la migración es mucho más notoria de centros alejados originando despoblamiento, las vías en su mayoría son afirmadas y de trocha.

- Ambos espacios tienen una marcada atracción hacia la capital provincial por lo expuesto ya anteriormente, por ser zonas netamente de producción agrícola, de actividades de turismo, flujo de comercio orientado hacia las capitales, creando flujos económicos solo hacia los 2 sentidos señalados.

- Se debería crear otros centros de producción aparte de las capitales tales como Chinchero y Ollantaytambo en el caso de Urubamba y San Jerónimo en el caso del Cusco, lugar para la salida hacia la parte sur camino al departamento de Arequipa.

d. Los circuitos económicos: ejes de producción y comercialización

En base a las actividades económicas predominantes en la provincia de Urubamba se ha considerado tres ejes de producción, estas son el **Eje Turístico Machupicchu** que comprende el centro poblado Machupicchu y el Santuario Histórico de Machu Picchu, el **Eje Turístico-Agrícola Ollantaytambo-Urubamba** que comprende el valle del río Vilcanota o llamado también Valle Sagrado de los Incas donde existe un conjunto de centros poblados con notables restos arqueológicos como en Yucay, Maras, Huayabamba, Urubamba y Ollantaytambo y además esta es una zona agrícola por excelencia. El tercer eje

Caracterización del sistema territorial y el Impacto de grandes infraestructuras Caso: Construcción aeropuerto internacional en Chinchero - Cusco

Alex Fernando Arango Garayar; Alberto Enrique Villacorta Loayza; Roy Jorge Lazo Pérez

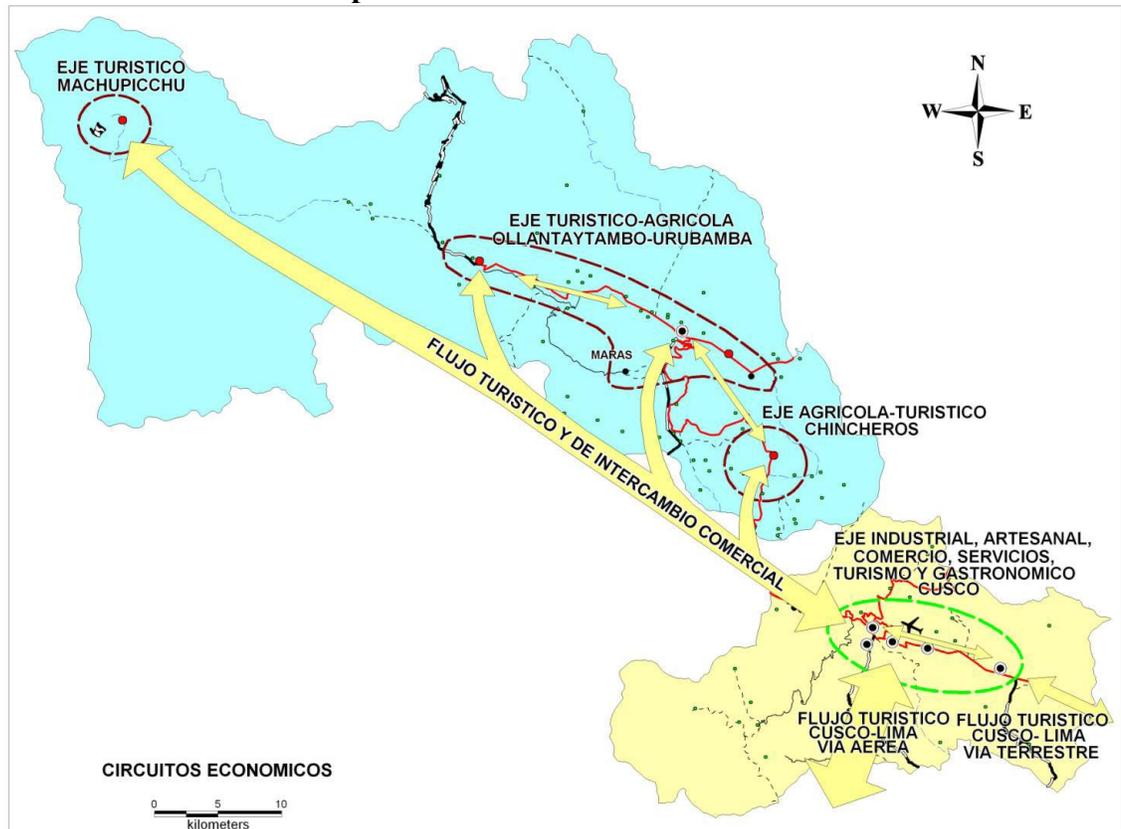
es el **Eje Agrícola-Turística Chicheros** considerando al centro poblado del mismo nombre y su zona agrícola.

En la provincia del Cusco existe un solo eje que aglutina las actividades de comercio, servicio, industria, turismo, artesanías y gastronomía, está representado por la ciudad del Cusco, Wanchac, Santiago que en conjunto representan más del 80% de las actividad económica de la zona y además incluyen a las ciudades de San Sebastián y San Jerónimo.

Cuadro N° 08. Centros poblados principales según su especialización económica

Centro Poblado	Especializacion Economica
Cusco	Comercio, Servicios, Industria, Turismo, Gastronomía
Wanchoc	Comercio, Servicios, Industria, Turismo
Santiago	Comercio, Servicios, Industria, Turismo
San Sebastian	Artesanía, Turismo
San Jeronimo	Artesanía, Agricultura
Poroy	Agricultura, Gastronomía
Saylla	Agricultura
Chicheros	Agricultura, Artesanía, Turismo
Maras	Agricultura, Turismo
Yucay	Agricultura, Turismo
Urubamba	Agricultura, Pecuario, Comercio, Turismo
Huayabamba	Agricultura
Ollantaytambo	Turismo, Agricultura
Machupicchu	Turismo, Gastronomía

Mapa N° 06. Circuitos Económicos

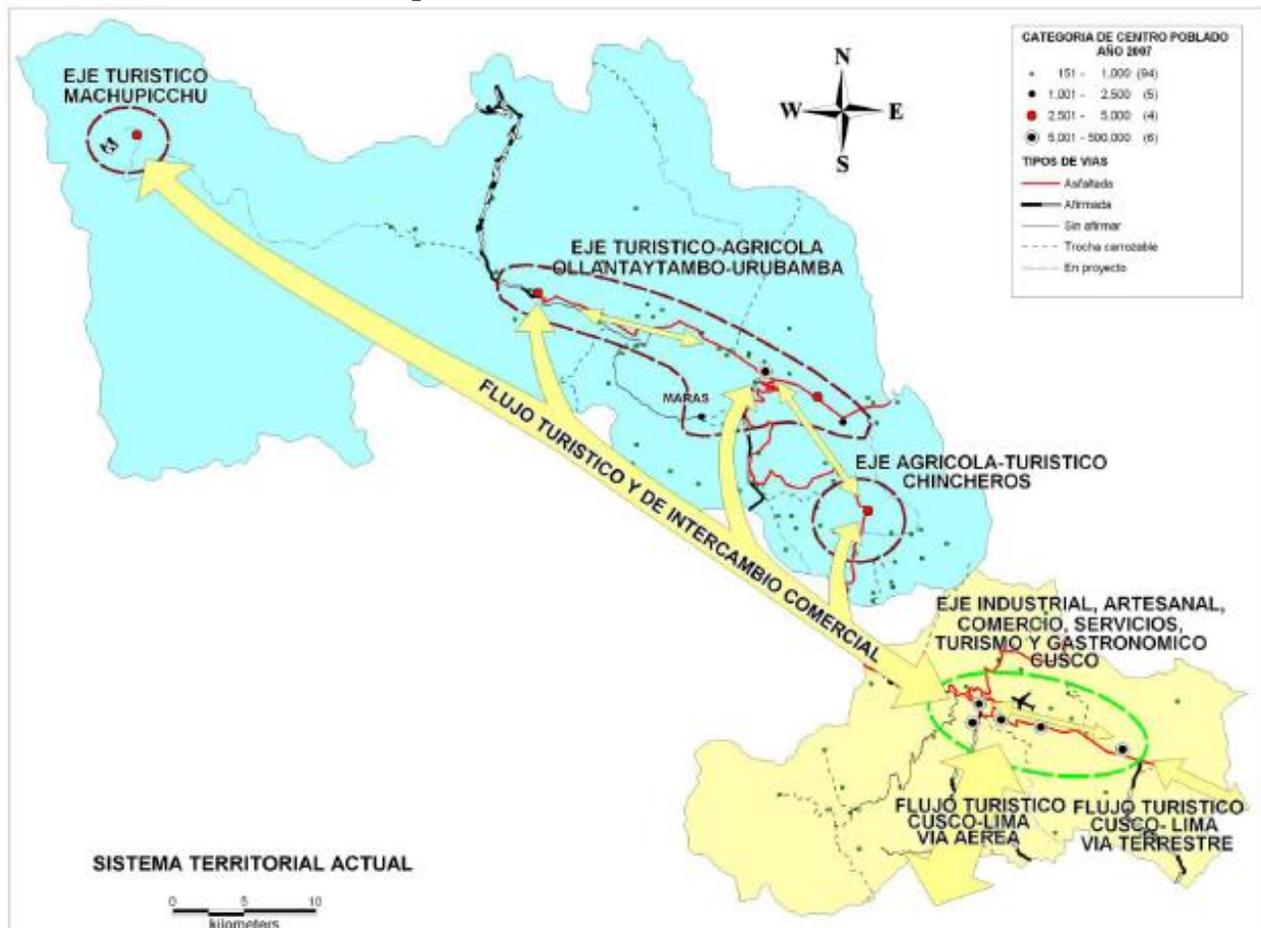


Respecto a los flujos comerciales se puede observar en el mapa respectivo que el principal flujo dentro de las provincias se da entre el gran centro de la actividad económica que es el eje comercial, industrial, turístico, de servicios, gastronómico y artesanal como es Cusco y los centros poblado de Chicheros, Urubamba, Ollantaytambo y Machupicchu que mayormente es un **flujo turístico y de intercambio comercial**. Además también vemos unos flujos comerciales y turísticos dentro de cada eje de producción principalmente en el del Cusco y el de Urubamba-Ollantaytambo.

Externamente también se da un flujo turístico entre Cusco y Lima vía aérea a través del Aeropuerto Velasco Astete y vía terrestre a través de una carretera asfaltada, en ambos casos hay un alto tránsito de turistas nacionales y extranjeros que llegan al Cusco porque brinda mejores servicios que el resto de las ciudades.

Caracterización del sistema territorial actual

Mapa N° 07. Sistema Territorial Actual



Las grandes infraestructuras y su impacto en el sistema territorial actual

Entre los impactos al sistema territorial actúa por la construcción del nuevo aeropuerto de nivel internacional en la zona de Chincheros se han localizado los siguientes:

- Generación de una nueva centralidad con la creación de un nuevo eje turístico, de servicios, comercial, agrícola, artesanal y gastronómica de Chincheros. Chincheros será el centro poblado de atracción y generara su influencia sobre los centros poblados localizados en su periferia.

Caracterización del sistema territorial y el Impacto de grandes infraestructuras Caso: Construcción aeropuerto internacional en Chinchero - Cusco

Alex Fernando Arango Garayar; Alberto Enrique Villacorta Loayza; Roy Jorge Lazo Pérez

- Esto creara mayor conectividad entre Chincheros y Cusco. Debido al movimiento de turistas y residentes de Cusco que se trasladaran a sus nuevos centros de trabajo localizados en Chincheros a solo 29 km de esta ciudad.

- Se genera buenos niveles de articulación entre Chincheros y los centros poblados de la periferia mediante el mejoramiento y construcción de nuevas carreteras incrementando el intercambio de bienes y servicios y facilitando su accesibilidad.

- Urbanización de Chincheros y concentración de la población en esta ciudad y a su vez cambio de jerarquía a otra más importante y podrá acceder a una nueva categoría de Villa a otra de Ciudad. Incremento de las población de los centros poblados periféricos..

- Aumento del valor de la tierra por la llegada de capitales extranjeros para la construcción de nuevos servicios turísticos como hoteles, hospedajes, restaurantes, centros de entretenimientos.

- Pérdida de terrenos de cultivos y transformación del paisaje.

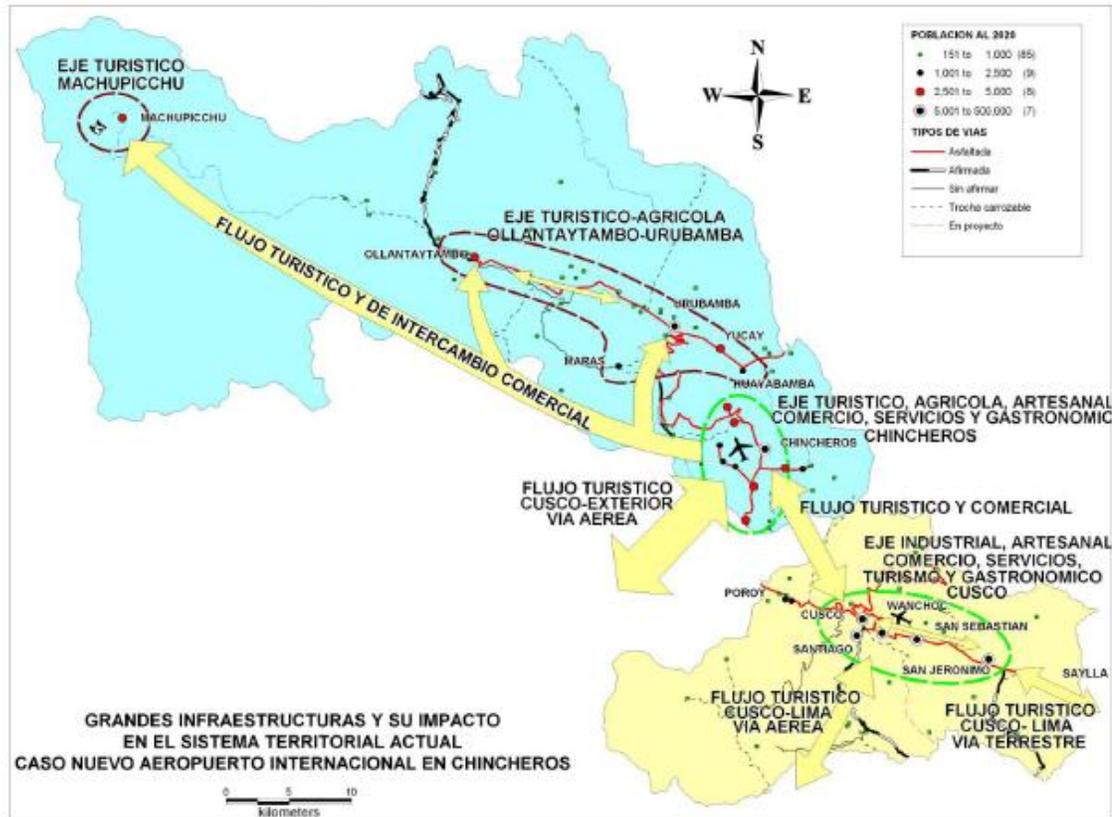
- Incremento del flujo comercial, turístico y servicios entre Chincheros y el Cusco y Chicheros con Urubamba, Ollantaytambo y Machupicchu.

- Desarrollo de nuevos flujos de intercambio comercial entre los centros poblados periféricos hacia Chicheros.

- Disminución de la influencia del Cusco como eje de producción comercio y de servicios.

- Incremento considerable del flujo turístico vía aérea a Chicheros y disminución hacia el Cusco.

Mapa N° 08. Sistema Territorial al 2020



Conclusiones

Con la construcción del nuevo Aeropuerto de carácter internacional, las actividades económicas no solo aumentarán, sino que también estas se diversificarán. Las poblaciones dinamizarán más sus economías, con la afluencia de mayor cantidad de turistas, el mercado se ampliará más, redundando en beneficio de la población. La tendencia hacia los próximos años es el aumento de la población y la fusión de centros poblados, así como el mejoramiento de la conexión y conectividad entre cada uno de estos y el aumento y mejoramiento del nivel económico entre las poblaciones localizadas cerca al Aeropuerto, a los principales ejes viales y a los centros urbanos jerárquicamente importantes como son las capitales provinciales y la ciudad del Cusco, en cambio las actividades económicas primarias ligadas a la agricultura y a la ganadería pasaran a un segundo plano en la región

Caracterización del sistema territorial y el Impacto de grandes infraestructuras Caso: Construcción aeropuerto internacional en Chinchero - Cusco

Alex Fernando Arango Garayar; Alberto Enrique Villacorta Loayza; Roy Jorge Lazo Pérez

Bibliografía

Instituto Nacional de Planificación (INP). Modelo urbano-regional, Volumen III, Lima, 1984.

Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), Censos nacionales de población 1972-1981-1993-2007, Lima.

UNIVERSIDAD DE MÁLAGA DEP. DE ECONOMÍA APLICADA (MATEMÁTICAS), Teoría de Grafos, Redes, Transporte y Asignación, Prof. Alonso Gonzáles Pareja, Málaga 2002

Ley N° 27795, Ley de Demarcación y Organización Territorial, Lima 2002.

RESOLUCIÓN MINISTERIAL N° 100-2003-PCM, Directiva N° 001-2003-PCM-DNTDT Metodología para el tratamiento de las acciones técnicas de demarcación territorial y para la configuración y delimitación de las circunscripciones provinciales, Lima 2003.

Escuela de Posgrado CC.SS, Maestría en Geografía, Gestión y Ordenamiento Territorial, Curso Sociedad, Economía y Territorio, dictado por el Dr. Omar Landeo Orozco, Lima 2010.

Apéndice

Cuadro N° 01. Categoría de centros poblados

Categoría	Población Concentrada
Caseño	151 a 1000
Pueblo	1001 a 2500
Villa	2501 a 5000
Ciudad	5001 a 500000
Metrópolis	500001 a más

Caracterización del sistema territorial y el Impacto de grandes infraestructuras Caso: Construcción aeropuerto internacional en Chinchero - Cusco

Alex Fernando Arango Garayar; Alberto Enrique Villacorta Loayza; Roy Jorge Lazo Pérez

Cuadro N° 02. Centros poblados de las provincias de Cusco y Urubamba

PROVINCIA	DISTRITO	CODIGO	NOMBRE	POB2007	POB1993	POB1981	POB1972	CATEGORIA	
CUSCO	CCORCA	1.00	CCORCA	311	385	377	439	CASERIO	
		1.01	CUSIBAMBA	482	522	508	483	CASERIO	
		1.02	HUAYLLAY	201	196	183	176	CASERIO	
		1.03	TOTORA	318	183	269	250	CASERIO	
		1.04	CCORCA AYLLU	222	283	372		CASERIO	
		1.05	VENTANAYOC	226	349	99	48	CASERIO	
	CUSCO	2.00	CUSCO	106400	89837	80084	63942	CIUDAD	
		2.01	HUILCAPATA	284	268	211	237	CASERIO	
		2.02	SEQQUERACCAY	154	221	202		CASERIO	
		2.03	QORIMARCA	175				CASERIO	
		2.04	MANDORANI	223				CASERIO	
		2.05	HUAYLLARCOCHA	236	212	114	164	CASERIO	
		2.06	YUNCAYPATA	250	209	185	176	CASERIO	
		2.07	FORTALEZA SACSAYHUAMAN	161	88	147	44	CASERIO	
	POROY	3.00	POROY	961	863	675	715	CASERIO	
		3.01	SENCCA	243	65			CASERIO	
		3.02	HUAMPAR	289	146			CASERIO	
		3.03	CHINCHAYSUYO	418				CASERIO	
		3.04	CRUZ VERDE	1031	16			PUEBLO	
		3.05	GRUPO DE CAMPESINOS SIN TIERRA	1106				PUEBLO	
	SAN JERONIMO	4.00	SAN JERONIMO	29678	12022	6631	4562	CIUDAD	
		4.01	HUACCOTO	220	151	82	115	CASERIO	
		4.02	PILLO MATAO	309	81			CASERIO	
		4.03	SUNCCO	232	203	209	265	CASERIO	
		4.04	CONCHACALLA	154			95	CASERIO	
	SAN SEBASTIAN	5.00	SAN SEBASTIAN	89648	23064	10904	3698	CIUDAD	
		5.01	CCORAO	690	715	633	517	CASERIO	
		5.02	TICAPATA	180	154	128	94	CASERIO	
		5.03	PUMAMARCA	603	433	375	333	CASERIO	
		5.04	QUILLAHUATA	212	186	129	129	CASERIO	
		5.05	HUILCARPAY	171	188	129	61	CASERIO	
		5.06	PUNACANCHA	182			156	CASERIO	
	SANTIAGO	6.00	SANTIAGO	64075	57788	50161	36691	CIUDAD	
		6.01	CHOCCO	297	285	232	236	CASERIO	
		6.02	MAYRASCO	232			108	CASERIO	
		6.03	CHECCO PERCA	151	176	237	298	CASERIO	
		6.04	ANCASCHACA	275	286	238	190	CASERIO	
		6.05	OCCOPATA	585	670	587	444	CASERIO	
	SAYLLA	7.00	SAYLLA	1255	727	532	508	PUEBLO	
		7.01	CHINGO GRANDE	252	22			CASERIO	
	WANCHAQ	8.00	WANCHAQ	59134	51584	36474	22808	CIUDAD	
	URUBAMBA	CHINCHERO	9.00	CHINCHERO	2664	1991	1016	770	VILLA
			9.01	HUATATA	365	288			CASERIO
			9.02	UMANES	424	439	384	366	CASERIO
			9.03	SAN JOSE	268	291			CASERIO
9.04			SAN JUAN BAUTISTA	241	277			CASERIO	
9.05			MUYURI	270	262			CASERIO	
9.06			CHARAC	174	157			CASERIO	
9.07			OLONES	224	244	381	266	CASERIO	
9.08			CUPER ALTO	266	280	155		CASERIO	
9.09			CUPER BAJO	274	296	410	548	CASERIO	
9.10			PUCAMARCA	247	196	193	205	CASERIO	
9.11			CCORCCOR	194	227	234	210	CASERIO	
9.12			HUILA HUILA	236	280	303	305	CASERIO	
9.13			LOS ANDENES	181	158			CASERIO	
9.14			UMASBAMBA	287	201	156	179	CASERIO	
9.15			PONGOBAMBA	548	493	518	405	CASERIO	
9.16			CCORIMARCA	293	281	141	45	CASERIO	
9.17			VALLE DE CHOSICA	389	382	304	348	CASERIO	
9.18			AYARMACA	171	175	139	230	CASERIO	
9.19			CCORICANCHA	292	270	256	298	CASERIO	
9.20	SIMATAUCCA	248	282	202	150	CASERIO			

Caracterización del sistema territorial y el Impacto de grandes infraestructuras Caso: Construcción aeropuerto internacional en Chinchero - Cusco

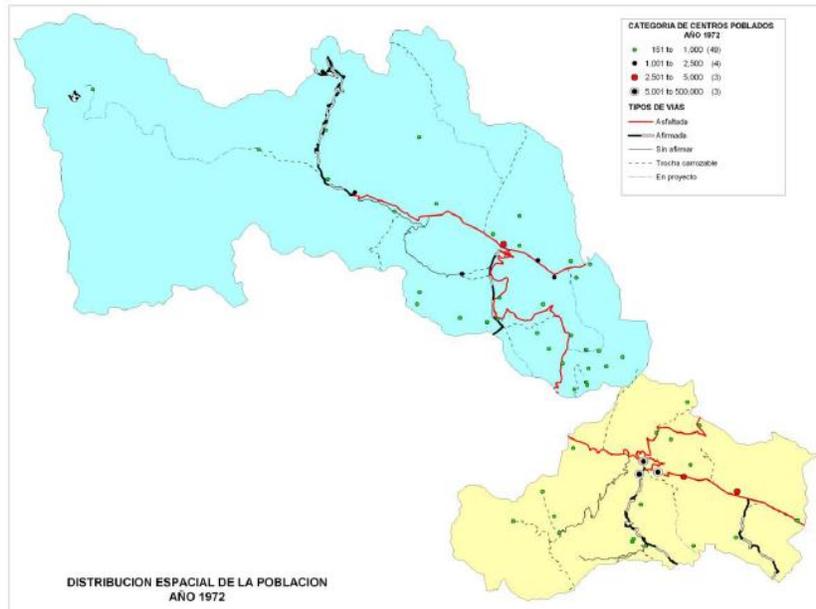
Alex Fernando Arango Garayar; Alberto Enrique Villacorta Loayza; Roy Jorge Lazo Pérez

PROVINCIA	DISTRITO	CODIGO	NOMBRE	POB2007	POB1993	POB1981	POB1972	CATEGORIA
URUBAMBA	HUAYLLABAMBA	10.00	HUAYLLABAMBA	1271	1330	1266	1174	PUEBLO
		10.01	HUAYOCCARI ALTO	431	462	987	835	CASERIO
		10.02	HUAYOCCARI BAJO	732	373			CASERIO
		10.03	HUYCHO	547	449	292	209	CASERIO
		10.04	URQUILLOS	161	718	654	634	CASERIO
	10.05	RACCHI AYLLU	674	627	520	393	CASERIO	
	MACHUPICCHU	11.00	MACHUPICCHU	4446	823	455	236	VILLA
	MARAS	12.00	MARAS	1632	2012	1772	1842	PUEBLO
		12.01	PAUCARBAMBA	214	202	177	106	CASERIO
		12.02	TARAPATA	212	96	83		CASERIO
		12.03	CCACLARACCAY	386	427	378		CASERIO
		12.04	MISMINAY	312	424	427	327	CASERIO
		12.05	COLLANAS	223	166	108	166	CASERIO
		12.06	PILLAHUARO	296	294	292	290	CASERIO
		12.07	KEULLACOCHA	262	207	221		CASERIO
		12.08	CHEQUJERIC	308	356	365	450	CASERIO
		12.09	COLLANAS ALTA Y BAJA	351	707	544	232	CASERIO
		12.10	MAHUAYPAMPA CENTRO	344	577	627	683	CASERIO
	12.11	CRUZ PATA	335	479			CASERIO	
	OLLANTAYTAMBO	13.00	OLLANTAYTAMBO	2982	1625	1490	1253	VILLA
		13.01	PATACANCHA	345	484	173	147	CASERIO
		13.02	HUILLOC	233	644	398	153	CASERIO
		13.03	TANCCAC	368	341	191	196	CASERIO
		13.04	PALOMAR	212	195	154		CASERIO
		13.05	PISCACUCHO	297	315	236	183	CASERIO
		13.06	PRIMAVERA	192	125	133	74	CASERIO
		13.07	PALLATA	173	230	132	100	CASERIO
		13.08	PHIRY	392	378	268	244	CASERIO
		13.09	KCAMICANCHA	150	134	87	98	CASERIO
		13.10	RUMIRA	287	220		102	CASERIO
		13.11	PACHAR	303	510	147	352	CASERIO
		13.12	KCACHICCATA	160	124	87		CASERIO
	URUBAMBA	14.00	URUBAMBA	11817	5435	4541	3489	CIUDAD
		14.01	HUACAHUASI	222	571	426	51	CASERIO
		14.02	CHAQUIHUAYCCO	212	111			CASERIO
		14.03	PUCARA	243	140	223	177	CASERIO
		14.04	RINCONADA	747	367	467		CASERIO
		14.05	MIKAY	610	78	221		CASERIO
		14.06	SAN ISIDRO DE CHICON	519	482	325	210	CASERIO
		14.07	MEDIA LUNA	178	264	160	148	CASERIO
		14.08	AYLLUPAMPA	510	73			CASERIO
		14.09	RUMICHACA ALTA	229	178	160	62	CASERIO
		14.10	CHACHIHUAR	226	216	284		CASERIO
		14.11	PALCCARAQUI	255	460	333	283	CASERIO
		14.12	RUMICHACA BAJA	321				CASERIO
		14.13	YANACONAS	255				CASERIO
	14.14	CHICHUBAMBA	183	283		307	CASERIO	
YUCAY	15.00	YUCAY	2919	2643	2024	2032	VILLA	

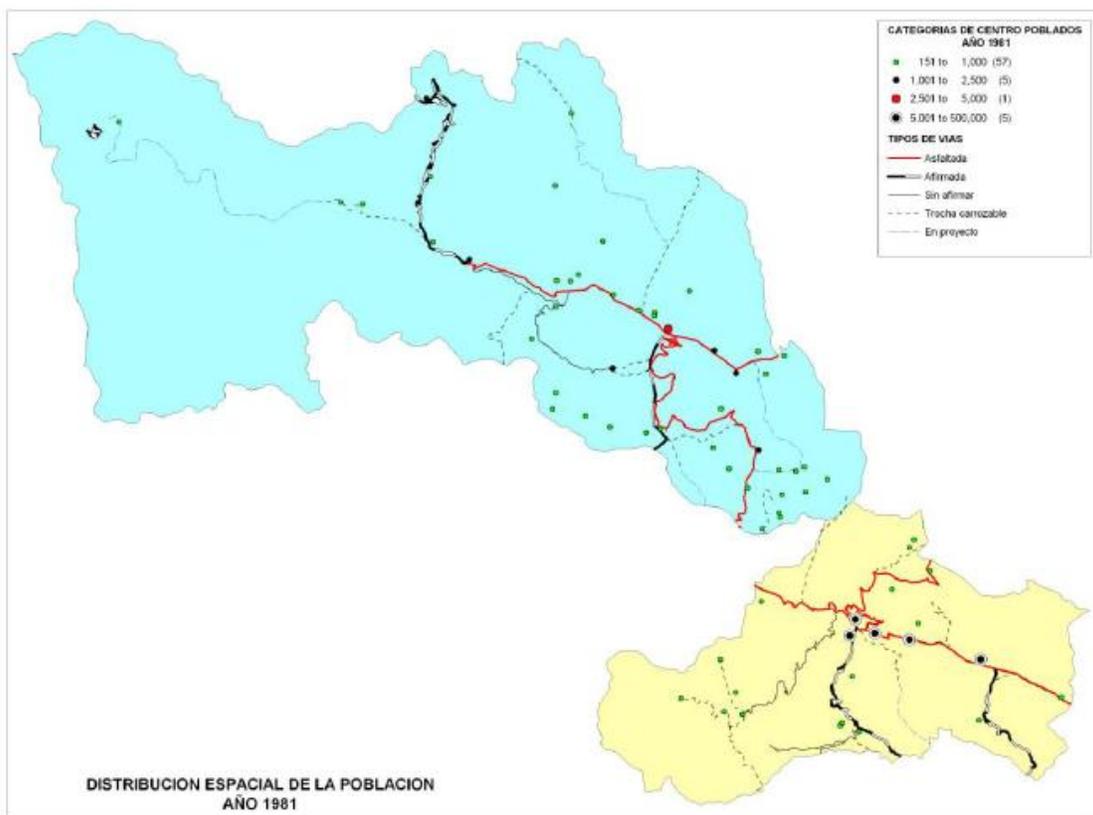
Mapa N° 01. Distribución espacial de la población. Año 1972

Caracterización del sistema territorial y el Impacto de grandes infraestructuras Caso: Construcción aeropuerto internacional en Chinchero - Cusco

Alex Fernando Arango Garayar; Alberto Enrique Villacorta Loayza; Roy Jorge Lazo Pérez



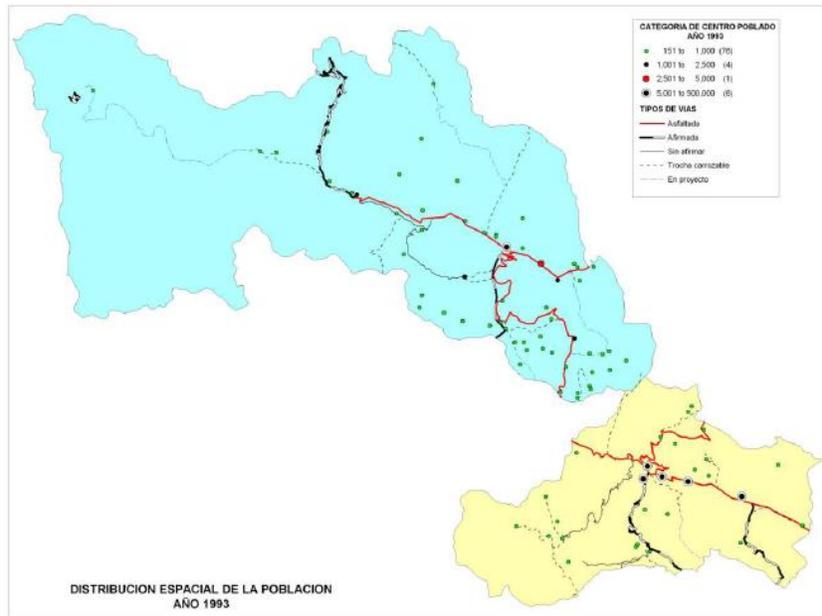
Mapa N° 02. Distribución espacial de la población. Año 1981



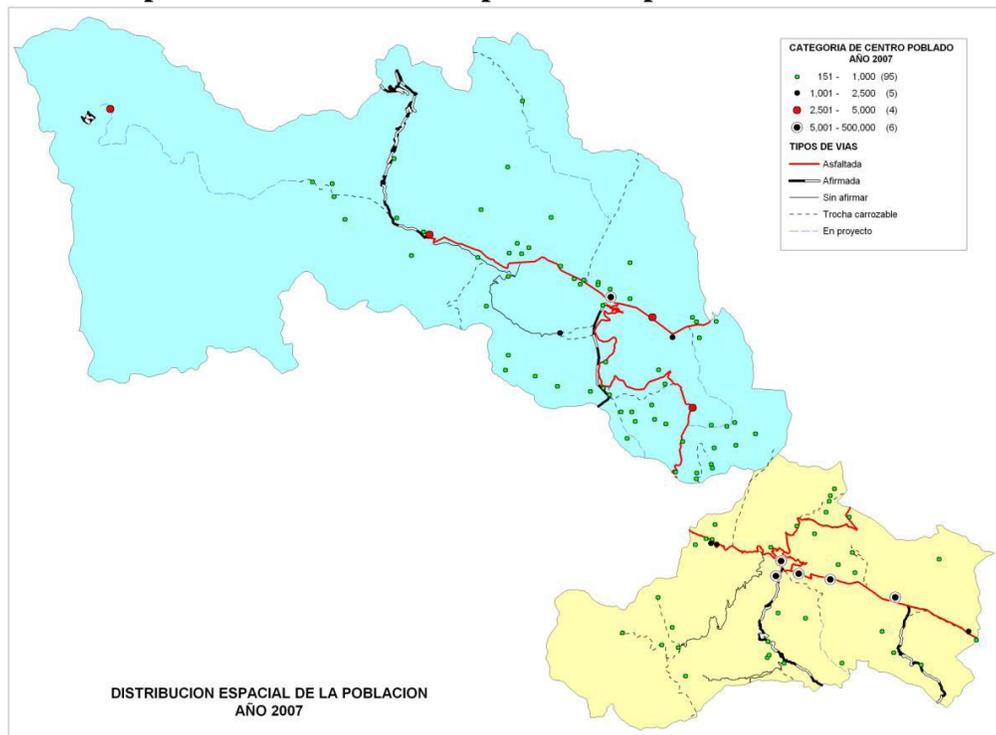
Mapa N° 03. Distribución espacial de la población. Año 1993

Caracterización del sistema territorial y el Impacto de grandes infraestructuras Caso: Construcción aeropuerto internacional en Chinchero - Cusco

Alex Fernando Arango Garayar; Alberto Enrique Villacorta Loayza; Roy Jorge Lazo Pérez



Mapa N° 04. Distribución espacial de la población. Año 2007



Mapa N° 05. Evolución de la población por distritos, años 1972, 1981, 1993 y 2007

Caracterización del sistema territorial y el Impacto de grandes infraestructuras Caso: Construcción aeropuerto internacional en Chinchero - Cusco

Alex Fernando Arango Garayar; Alberto Enrique Villacorta Loayza; Roy Jorge Lazo Pérez

