



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA  
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA**

**“El aeropuerto y desarrollo urbano en los escenarios de  
globalización del entorno inmediato de la ciudad de Pisco, 2012-  
2022”.**

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

ARQUITECTO

**AUTOR(ES):**

Guerra Palomino, Iviana Aida (ORCID: 0000-0002-0073-1511)

Guerra Palomino, Sheylla Janet (ORCID: 0000-0002-4970-731X)

**ASESOR:**

Mtro. Alexander Galvez Nieto (ORCID: 0000-0001-8526-0124)

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Urbanismo sostenible

LIMA – PERÚ

2022

## DEDICATORIA

Esta investigación va dedicado a nuestros padres, que siempre nos han brindado su apoyo incondicional y nos han motivado a cumplir nuestras metas. Y dedicado a nuestro hermano mayor quien ha sido un gran ejemplo para cumplir todo lo que nos proponemos.

## AGRADECIMIENTO

Agradecemos a Dios por habernos brindado una familia que nos ha educado con principios y valores. Una familia que se ha sacrificado por darnos una buena educación y siempre ha creído en nosotras. Agradecemos también a nuestro asesor por sus enseñanzas y por guiarnos en este camino para lograr una de nuestras metas.

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

Carátula	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenidos	iv
Índice de tablas	v
Índice de figuras	vi
Resumen	viii
Abstract	ix
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	4
III. METODOLOGÍA	11
3.1. Tipo y diseño de investigación	11
3.2. Categorías, Sub categorías y matriz de categorización	11
3.3. Escenario de estudio	13
3.4. Participantes	14
3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	15
3.6. Procedimiento	16
3.7. Rigor científico	16
3.8. Método de análisis de datos	16
3.9. Aspectos éticos	17
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	18
V. CONCLUSIONES	49
VI. RECOMENDACIONES	52
REFERENCIAS	55
ANEXOS	

## Índice de tablas

Tabla 1: Límites del Área de Influencia Directa

Tabla 2: Tipos de Turismo

Tabla 3: Principales recursos turísticos de Pisco

Tabla 4: Ica – Lugares visitados (Turismo interno)

Tabla 5: Ica – Transporte utilizado (Turismo interno)

Tabla 6: Ica – Lugares visitados (Turismo extranjero)

Tabla 7: Definición de clasificación de infraestructuras  
aeroportuarias

## Índice de figuras

- Figura 1: Imagen satelital del distrito de San Andrés.
- Figura 2: Ubicación geográfica
- Figura 3: Plano de vías
- Figura 4: Plano de vías - Vía arterial (8)
- Figura 5: Plano de vías - Vía nacional del aeropuerto (6)
- Figura 6: Plano de zonificación
- Figura 7: Entorno inmediato
- Figura 8: Entorno ecológico
- Figura 9: Tipos de turismo
- Figura 10: Mapa de Hitos turísticos
- Figura 11: Índice de satisfacción
- Figura 12: Pasajeros transportados al distrito de San Andrés
- Figura 13: Infraestructura aeroportuaria
- Figura 14: Mapa de Aeropuertos AdP
- Figura 15: Equipamiento de Aeropuerto de Pisco
- Figura 16: Equipamiento de Aeropuerto de Pisco
- Figura 17: Equipamiento de Aeropuerto de Pisco
- Figura 18: Equipamiento de Aeropuerto de Pisco
- Figura 19: Equipamiento de Aeropuerto de Pisco
- Figura 20: Equipamiento urbano del distrito de San Andrés

Figura 21: Zonificación de usos de suelo

Figura 22: Crecimiento poblacional

Figura 23: Material predominante de viviendas

## RESUMEN

El presente trabajo de investigación, es un estudio de alcance mundial, ya que hoy en día la inserción de un aeropuerto en una ciudad modifica de manera inmediata la dinámica del territorio donde se posiciona. El desarrollo de esta tesis se basa que en el Perú existen muy pocas investigaciones que relacionen nuestras dos categorías: Aeropuerto y Desarrollo urbano, ubicadas geográficamente en el entorno inmediato de la ciudad de Pisco.

Con la finalidad de obtener un mayor alcance en esta investigación, se planteó desarrollar un diagnóstico exhaustivo en el área de estudio. Teniendo como objetivo incidir en el grado de relación que se da entre ambas categorías.

La metodología que se empleó fue una investigación cualitativa, de tipo básica. De acuerdo al diseño de investigación, esta fue etnográfico.

En tal sentido, se desarrolló cuidadosamente un estudio con distintas bases de datos, y también fue necesaria la intervención de la población con encuestas de acuerdo a nuestros indicadores que se obtuvo mediante la técnica de contrastación de los distintos autores mencionados en el marco teórico, y de esta manera poder determinar el impacto que se ha obtenido en la ciudad a raíz del aeropuerto Capitán FAP Renan Elías Olivera.

**Palabras claves:** aeropuerto, ciudad global, desarrollo urbano, turismo, globalización.

## **ABSTRACT**

The present research work is a study of worldwide scope, since today the insertion of an airport in a city immediately modifies the dynamics of the territory where it is positioned. The development of this thesis is based on the fact that in Peru there are very few investigations that relate our two categories: Airport and Urban Development, located geographically in the immediate surroundings of the city of Pisco.

In order to obtain a greater scope in this research, it was proposed to develop an exhaustive diagnosis in the study area. With the objective of influencing the degree of relationship that exists between both categories.

The methodology used was qualitative research, of an applied type. According to the research design, this was ethnographic.

In this sense, a study with different databases was carefully developed, and the intervention of the population with surveys according to our indicators was also necessary, which was obtained through the contrasting technique of the different authors mentioned in the theoretical framework, and in this way to be able to determine the impact that has been obtained in the city as a result of the Captain FAP Renan Elías Olivera airport.

**Keywords:** airport, global city, urban development, sightseeing, globalization.

## I. INTRODUCCIÓN

Abordar el tema de globalización, se remonta a tiempos muy antiguos, ya que existe una amplia bibliografía de constantes cambios que ha ido experimentando en las últimas décadas, en muchos países, regiones y ciudades a nivel mundial. En la actualidad, se dice que este proceso de globalización modifica la dinámica del territorio de manera inmediata (Goig, 2016).

En la investigación de Diez (2015), se afirmó “en la actualidad, no existe ciudad global sin aeropuerto y, por consiguiente, ni un gran aeropuerto sin una ciudad global; donde a raíz de lo mencionado se pudo llegar a la conclusión de que, la inserción de un aeropuerto en una ciudad lo convierte en una ciudad competitiva con otras ciudades, donde la faceta comercial son aprovechadas por diferentes empresas para generar ingresos económicos ayudando al desarrollo económico de la ciudad (Giraldo, Valderrama y Zapata, 2015).

Estas infraestructuras, no sólo se encargan de la conexión entre los países, sino que, a causa de esta conectividad se aporta al desarrollo urbano de la ciudad (Moreno, Elejosa, Masegosa, Rodriguez y Perez, 2018).

La idea de estudiar en esta área surgió al observar su ubicación estratégica, la provincia de Pisco se ubica en la costa-sur central del Perú, formando parte de las provincias que conforman la región de Ica. Se caracteriza por su posición geográfica privilegiada que son acariciadas por las brisas marinas.

A su vez se caracteriza por sus vastos paisajes como (Reserva Nacional de Paracas, Islas ballestas, las ruinas del Tambo Colorado, laguna de Morón, el Candelabro), en cuanto a la industria destacan las grandes fábricas de harina, aceite de pescado, industria textil, las plantas petroquímicas (Aceros Arequipa y Pluspetrol), y la industria pesquera artesanal (Muelle de San Andrés).

Asimismo, a nivel económico posee un gran potencial, ya que cuenta con su principal actividad económica que es la pesca, y además el cultivo de algodón, vid, frutales, maíz y la agroexportación.

Fue en el año 2012, donde se llevó a cabo la inserción del aeropuerto Capitán FAP Renán Elías Olivera en el distrito de San Andrés, provincia de Pisco, departamento de Ica. Aeropuertos del Perú percibió recibir a cuatrocientos mil pasajeros anualmente tanto nacionales como internacionales cumpliendo estándares mundiales, descentralizando el servicio de vuelos internacionales del aeropuerto de Lima, siendo esto totalmente diferente a la realidad, dado que el aumento en las llegadas de turistas a la ciudad, creció a un ritmo bajo, evidenciando de esta manera el notable grado de desarrollo de la ciudad, que es muy diferente en base a otros estudios que actualmente aprovechan el gran potencial natural y turístico de la zona.

Lo descrito en el párrafo anterior es una problemática que preocupa a la población, es por ello que el presente proyecto de tesis se basó debido a la inserción este establecimiento a la ciudad, utilizándose distintas técnicas de recolección de datos, tales como; la observación (visitas de campo), análisis documental (planes gestionados por las entidades competentes) y encuestas (a los pobladores). De esta manera se evaluó el diagnóstico y determinó el grado de desarrollo urbano que se ha obtenido en la ciudad a raíz del aeropuerto.

Como se mencionó anteriormente, la inserción de un aeropuerto en una ciudad, debería estar directamente relacionado con el desarrollo urbano, ya que son en estas instalaciones de altas prestaciones donde se origina un alto índice de desarrollo en el entorno social y económico de la población. Asimismo, dichas infraestructuras modernizan el perfil urbano, ya que cada año se proyectan con nuevos diseños arquitectónicos, consolidándose como hitos en el paisaje urbano.

A nivel urbano la infraestructura del aeropuerto Capitán FAP Renán Elías Olivera no está en uso y es más utilizado de manera privada, para militares. Asimismo, en una industria como la aérea es primordial contar con un equipamiento de primer nivel para competir en igualdad de condiciones, donde se realicen diferentes actividades los cuales algunos de ellos tienen poco que ver con el transporte aéreo, pero que funcionan de manera complementaria a la perfección, como espacios destinados a la recreación, entretenimiento, comercio y entre otras actividades. Es por ello que, el presente trabajo de investigación pretende ampliar y complementar de conocimientos acerca del equipamiento y funcionamiento de dicha infraestructura presente en la ciudad de Pisco.

La justificación del siguiente estudio se basó en que hay muy pocas investigaciones que relacionen las dos categorías: aeropuerto y desarrollo urbano, situadas en el distrito de San Andrés. Por tal motivo, se tuvo como enfoque los aspectos físico-ambiental, económico y social, ya que las proyecciones señalan que es posible un fuerte desarrollo en nuestra área de estudio. Asimismo, se propone a futuro servir de manera complementaria, ampliando el desarrollo para las siguientes investigaciones con temas afines.

Se formuló como pregunta general de la investigación, ¿Cuál es la relación del aeropuerto y desarrollo urbano en los escenarios de globalización del entorno inmediato de la ciudad de Pisco?; teniendo como objetivo general incidir en la interrelación que se da entre el aeropuerto y el desarrollo urbano en los escenarios de globalización del entorno inmediato de la ciudad de Pisco.

## II. MARCO TEÓRICO

Hay investigaciones que estudian la relación que existe entre un aeropuerto y su entorno urbano relacionando el impacto que genera un aeropuerto. Para esta investigación se tomó como referencia diferentes investigaciones.

En el ámbito internacional; Moreno (2018) investigó el impacto económico y ambiental que existe en relación con la construcción de un aeropuerto en el ex lago de Texcoco, ciudad de México, que es considerado como una zona ecológica. El autor investigó la relación que existe entre el desarrollo urbano y el impacto ambiental que genera la construcción del aeropuerto por la ubicación de este proyecto. Tuvo como objetivo identificar cuál es la relación que tendrá la construcción de un aeropuerto en el ex lago de Texcoco y conocer el efecto de la construcción del aeropuerto con su entorno. Para esta investigación, se utilizó el método deductivo, nutriéndose de conocimientos partiendo de lo general a lo particular (Bernal, 2006) comparando datos cuantitativos y analizando datos cualitativos. Para su técnica de investigación, recopiló información documental y realizó entrevistas a los habitantes del área de estudio como también a los involucrados en la construcción del aeropuerto. Y llegó a la conclusión que la construcción de estos megas proyectos, benefician a la población en el ámbito económico y social ya que genera muchas fuentes de ingreso económico, empleo, trabajo y desarrollo urbano y tecnológico mejorando así la calidad de vida de las personas y generando un gran desarrollo económico a la región por su competitividad internacional, pero a la vez es necesario saber que para desarrollar este tipo de proyectos debe analizarse el impacto ambiental que este generaría con su entorno y verificar que este sea una infraestructura compatible con la sustentabilidad ya sea porque esta infraestructura se encuentra ubicado en una zona ecológica. El impacto ecológico de un aeropuerto es el resultado de las partes interesadas de este proyecto, por lo que tiene que ser acordado entre el gobierno local y habitantes del entorno inmediato, ya que este impacto puede afectar al ambiente y a la ecología (Changsheng, Yu, Xue, Rong & Qiaolin, 2022).

Por otro lado, en el 5° Congreso Argentino de Ingeniería Aeronáutica, afirmaron que “la integración planificada de un aeropuerto con su entorno es una preocupación creciente, por la continua demanda de conectividad de las sociedades modernas, los cambios en las expectativas de los ciudadanos y el creciente interés por los aspectos ambientales” (CAIA, 2018). Un aeropuerto conlleva al desarrollo de una ciudad moderna, generando intereses de por medio tanto económico como social y ambiental. Es indispensable que una ciudad global cuente con una infraestructura conectora con otras ciudades para su desarrollo y crecimiento en diferentes aspectos. Moreno (2018) reconoce que el transporte aéreo de gran magnitud hace una ciudad más globalizada, y actualmente los aeropuertos dejaron de ser vistos solo como una infraestructura del país sino ahora también son vistos como un nodo económico lo cual ha hecho el entorno más competitivo (Huderek, 2017).

Para el buen desarrollo de un aeropuerto es necesario consolidar una correcta política que logre el desarrollo de la economía del país y también la participación e inclusión social de toda la población (Planzer y Perez, 2019). Es importante evaluar la relación que tiene este con su entorno, tener en cuenta la importancia de reducir conflictos socioambientales y el interés en reducir impactos que afecten a la salud pública (CAIA, 2018) para así lograr que este tipo de infraestructuras tenga una relación de armonía con su entorno, en aspecto urbano, social, cultural, ambiental y económico para alcanzar un desarrollo que beneficie a toda la población.

Diez, Gago y Córdoba (2016) afirman que el aeropuerto es de vital importancia para la economía. La implementación de un aeropuerto en una ciudad es una infraestructura esencial como una estrategia de citymarketing favoreciendo a la economía local, regional, nacional e incluso internacional. El impacto económico que genera un aeropuerto va más allá que el traslado de pasajeros, sino también por la modernización de cada infraestructura aeroportuaria, se ha generado

actividades económicas de ocio y cultura que logre entretener a los pasajeros en tiempos de espera para conectar con las actividades económicas que presenta la ciudad. La investigación realizada por dichos autores tuvo como objetivo analizar el desarrollo económico que genera un aeropuerto, tomando como referencias diferentes aeropuertos a nivel mundial teniendo como enfoque principal la globalización aeroportuaria. Goetz y Budd (2014) afirman que los aeropuertos cuentan con diferentes actividades para el desarrollo económico, y no solo cumple la función de aeródromo sino también ofrecen servicios comerciales para los pasajeros, donde las empresas compiten entre sí para ofrecer el mejor precio y calidad en el servicio. Los aeropuertos contribuyen al desarrollo local y regional como producción económica. Y también son considerados como importantes impulsores del desarrollo económico (Florida, Mellander & Holgersson, 2015; Hong Kan, Ozer, Gilbey & Gow, 2014).

La instalación de un aeropuerto dentro de una ciudad, contribuye a mejorar la calidad de vida de sus habitantes, generando empleo, desarrollando actividades culturales y turísticas, mejorando el medio de transporte desarrollando así un crecimiento socio-económico que favorece a los pobladores (Collantes, 2018). Existe una gran interacción entre el transporte aéreo y el desarrollo económico, ya que el transporte aéreo contribuye de manera directa o indirecta a la economía (Sartzetaki, 2018).

Este tipo de infraestructuras beneficia a los pobladores de la ciudad, “la economía de una ciudad aeroportuaria no depende de una empresa determinada, sino del conjunto de actividades. El aeropuerto siendo el motor, genera un mercado potencial y atrae más actividades” (Minghong chu, 2019, p. 12). Este tipo de proyectos de gran escala pueden modificar el espacio y las dinámicas del territorio donde se ubiquen (Sandoval, 2015).

Como referencias de investigaciones nacionales, Vargas (2015) investigó la relación de lo urbano y ambiental de la ciudad de Tacna en relación con los

megaproyectos urbanos, en este caso en relación con el aeropuerto, que tiene un gran impacto en la vida cotidiana de los pobladores. Esta investigación, quiere realizar un análisis de la estructura territorial de la ciudad de Tacna e identificar el desarrollo turístico, ambiental, económico y social de la región.

Vargas (2015) nos indica que el aeropuerto crea nodos de intercambio con otros países a nivel mundial, creando un amplio desarrollo en las actividades económicas. El autor pretende demostrar la importancia del aeropuerto con el entorno urbano como un elemento de transporte. Tuvo como resultado una propuesta de reubicación del aeropuerto, ya que esta infraestructura aeroportuaria está muy cerca al perímetro urbano a causa del crecimiento no planificado de la trama urbana. El aeropuerto no es compatible con su entorno por la contaminación acústica que este representa, ya que no cumple con los parámetros establecidos por DIGESA del Ministerio de Salud. El autor de esta investigación llegó a la conclusión que este tipo de infraestructuras beneficia a la población, generando diversas fuentes de empleo y ayudando al desarrollo económico y social. Pero es indispensable que, para la realización de este tipo de mega proyectos se evalúe y analice correctamente la planificación urbana.

Otra de las investigaciones que se tomó fue en Chincheros, Cusco; donde los pobladores vienen sufriendo cambios socioculturales por la construcción del aeropuerto en su localidad. Matheus (2017) tuvo como objetivo principal identificar y analizar el impacto sociocultural que ha provocado la construcción de este aeropuerto en el distrito de Chincheros. Para esta investigación, el autor aplicó una metodología básica descriptivo – explicativo. Teniendo como resultados la interpretación de la relación que hay entre el aeropuerto y su entorno urbano.

Por otro lado, Dávalos (2014) afirma que están existiendo conflictos políticos, sociales, económicos y territoriales en la localidad de Chincheros por la construcción del aeropuerto. Creando un debate en la población, quienes ven al aeropuerto como una oportunidad de generar oportunidades de trabajo e ingresos

económicos como también los que ven el impacto negativo que se ocasionará en el territorio por la depredación del medio ambiente a causa de la inserción del aeropuerto. El conflicto socio ambiental que ha desatado la construcción del aeropuerto, se basa en el cambio de estructura urbana de la localidad. Esto generará un gran desarrollo económico en el ámbito local, pero a la vez hay pobladores que tienen como principal actividad económica la agricultura y el aprovechamiento del medio ambiente. Dávalos tuvo como objetivo en su investigación conocer las diferentes teorías de desarrollo con un enfoque socio territorial. En esta investigación se estableció una metodología mixta y documental para llegar a conocer más a fondo la problemática y concluyó indicando que es necesario implementar medidas y políticas de desarrollo integral favoreciendo al desarrollo económico y social, como también que favorezca a la preservación de los recursos naturales y del medio ambiente. La planificación adopta diferentes medidas para el beneficio de la población, orientadas a mejorar la calidad de vida del espacio público y reduciendo las desigualdades sociales (Mortueruel, 2019).

Para entender el enfoque de esta investigación, fue necesario comprender los conceptos de diferentes autores referentes a términos relacionados con el aeropuerto y su desarrollo urbano.

Hablemos de aeropuerto, según Jenkins (2020) indica que los aeropuertos en la actualidad tienen un rol importante en el ámbito económico ya que se encarga de conectar a las empresas y habitantes con el resto del país y también con el mundo. Por otro lado, Addie (2014) afirma que los aeropuertos no solo cumplen el rol de un servicio de transporte para la sociedad, sino que también se ha convertido en un punto clave para el desarrollo de la economía de una ciudad. Mientras que, para las Regulaciones Aeronáuticas del Perú (2018), el aeropuerto es una edificación de uso público con edificaciones de diferentes usos para la llegada y salida de pasajeros.

De acuerdo a lo investigado, el aeropuerto es un equipamiento que convierte a una ciudad más globalizada. La ciudad global es definida por Tian-Cheng Zheng (2017) como un centro económico con empresas u organizaciones multinacionales que conllevan al desarrollo de esta ciudad. Por otro lado, Peterson Institute for international economics (2018) describe a la globalización como la interdependencia que existe entre la economía, culturas y poblaciones con el comercio, tecnología, personas e información mundial, también Kasych y Vochozka (2019) lo definen como la interdependencia de los países en el ámbito económico, político y cultural. Mientras que para Flores (2016), la globalización es un proceso en el cual se integran a nivel mundial los diferentes cambios del conocimiento a través de procesos, métodos e información.

Si bien el aeropuerto contribuye al desarrollo de una ciudad, esto implica diferentes aspectos que logren garantizar un desarrollo urbano que beneficie a toda la población. El modelo del plan de desarrollo urbano de Perú define al desarrollo urbano como la adecuación de los centros poblados urbano y rural para promover el mejoramiento de calidad de vida de los pobladores. Según el BudaPest (2014) existen 3 principios generales para el desarrollo urbano: la habitabilidad, la sostenibilidad y la igualdad de oportunidades. En Berlin Strategy (2013) han planteado diferentes estrategias para alcanzar un desarrollo urbano. Una de esas estrategias es conservar la diversidad de su entorno urbano.

Hablar del desarrollo urbano, también implica estudiar el entorno urbano. Para Boris (2020), el entorno urbano es el medio físico intervenido por el hombre donde se interrelacionan diferentes mecanismos para lograr ser un entorno independiente.

Y el urbanismo, García-Ayllon (2014) lo define como un conjunto de disciplinas que se encarga del estudio de los asentamientos humanos para su diagnóstico, comprensión e intervención. Mientras que, el urbanismo según PRIA (2014) es una

disciplina que busca alcanzar una organización económica, sostenible y social en un pueblo o ciudad.

De acuerdo a las referencias tomadas, el aeropuerto cumple un papel importante para contribuir al desarrollo local y para hacer una ciudad más globalizada que garantice el desarrollo en diferentes aspectos como físico, social, económico, ambiental, cultural y turístico, este tipo de infraestructuras te conecta con el resto del país y el mundo convirtiéndose en un nodo económico importante para la ciudad abriendo muchas puertas para los pobladores de la localidad en el desarrollo de diferentes actividades económicas, sociales, culturales, turísticas, entre otras. El impacto que ocasiona un aeropuerto debe beneficiar a toda la población y respetar el medio ambiente, sin alterar su entorno y contribuyendo a mejorar la calidad de vida de los pobladores.

### III. METODOLOGÍA

#### 3.1. Tipo y Diseño de Investigación

En el libro de Hernández (2014) se afirma que “el alcance final de los estudios **cualitativos** consiste en comprender un fenómeno complejo. El acento no está en medir las variables del fenómeno, sino en entenderlo” (p. 18). Se deduce que esta investigación se realizó con el enfoque mencionado anteriormente, ya que se utilizó distintas fuentes, tales como: artículos científicos, libros, tesis nacionales e internacionales y conferencias; además Plan Maestro de Desarrollo (PMD) de la concesión de Aeropuertos del Perú (ADP), y Plan de Desarrollo Urbano (PDU), gestionados por las municipalidades respectivas, leyes y ordenanzas municipales; con el propósito de brindar información veraz, enfocadas al aeropuerto y desarrollo urbano respectivamente.

El **tipo de investigación** es **básica** ya que se recopiló la información de diferentes conocimientos y teorías en relación a las dos categorías; aeropuerto y desarrollo urbano. De esta manera se logró resolver la problemática planteada por los autores, dando respuesta a las preguntas y desarrollando cada uno de los objetivos.

El **diseño de Investigación** empleado fue **etnográfico**, ya que implica analizar a profundidad la dinámica de un determinado sistema social, se realizó las visitas al aeropuerto y a su entorno urbano para así obtener información del área de estudio.

#### 3.2. Categoría, sub categorías y matriz de categorización:

El objeto de estudio quedó conformado por dos categorías: el aeropuerto (independiente) y desarrollo urbano (dependiente), en el distrito de San Andrés. Primero se investigó las categorías incluidas, y luego se estableció las relaciones entre estas.

### **a) Categoría: Aeropuerto**

**Definición conceptual:** “Es todo aeródromo en el que existan, de modo permanente, instalaciones y servicios con carácter público, para asistir de modo regular al tráfico aéreo, permitir el aparcamiento y reparaciones del material aéreo y recibir o despachar pasajeros o carga” (Bueno, 2014, p. 03).

**Sub categorías:** Basado en las categorías de estudio que se propone en el siguiente estudio, se dio énfasis en el aspecto físico - ambiental, socio – cultural y arquitectónico. Entre sus indicadores tenemos:

- Ubicación geográfica
- Accesibilidad
- Entorno inmediato
- Entorno ecológico
- Turismo
- Principales recursos turísticos
- Hitos del entorno urbano inmediato
- Pasajeros transportados
- Infraestructura aeroportuaria
- Equipamiento del aeropuerto

### **b) Categoría: Desarrollo urbano**

**Definición conceptual:** “Proceso de planeación y regulación de la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población” (Ley general de asentamientos humanos, ordenamiento territorial y desarrollo urbano, 2016, Artículo 3).

**Sub categorías:** Basado en las categorías de estudio que se propuso en el siguiente estudio, se dio énfasis en la dimensión físico, económico y social. Entre sus indicadores tenemos:

- Equipamiento urbano

- Zonificación urbana
- Principales actividades económicas
- Empleo
- Índice de pobreza
- Crecimiento poblacional
- Material predominante de construcción
- Viviendas con servicios básicos
- Acceso a educación y analfabetismo

Se puede evidenciar la matriz de categorización en el Anexo N°1

### **3.3. Escenario de estudio:**

La provincia de Pisco, es una de las provincias que conforman el departamento de Ica, perteneciente a la región peruana de Ica. Se limita hacia el norte, con la provincia de Chincha, hacia el este, con la provincia de Huaytará, hacia el sur, con la provincia de Ica, y hacia el oeste, con el océano pacífico, llamado también mar Grau. Se encuentra dividido por 8 distritos: Pisco, Huancano, Humay, Independencia, Paracas, San Andrés, San Clemente y Tupac Amaru Inca, siendo Pisco la capital.

La presente investigación tiene como escenario de estudio el entorno urbano inmediato del distrito de San Andrés, lo cual tiene como vía de acceso principal la carretera Pisco-Paracas, conecta con el terminal pesquero, considerado como la principal fuente de ingreso económico en la localidad.

## Figura 1

*Imagen satelital del distrito de San Andrés.*



*Nota: El gráfico representa una imagen satelital del área urbana del distrito de San Andrés, imagen obtenida de google earth.*

### 3.4. Participantes:

El alcance de estudio para esta investigación, fueron los habitantes involucrados en las actividades económicas, sociales y culturales que se desarrollan en el área urbana del distrito de San Andrés.

Además, el aeropuerto y su entorno urbano ha sido investigado por conveniencia, de acuerdo a su impacto y desarrollo urbano, teniendo como propósito la recolección de datos informáticos de documentos que se obtuvieron de una forma estructurada y analítica.

### 3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos:

Se sabe que un instrumento de investigación es “el recurso que utiliza el investigador para registrar información o datos sobre las variables que tiene en mente” (Hernández, 2014, p.199).

Las técnicas de recolección de datos que se utilizaron, fueron:

La técnica de **observación**, teniendo como instrumento visitas in situ al área de estudio que es el entorno urbano inmediato del aeropuerto en el distrito de San Andrés, de esta manera se realizó el análisis del lugar, con tomas fotográficas de espacios públicos, viviendas y cualidades del entorno urbano. Además, se utilizó también las libretas de campo para anotar las incidencias que sucedieron durante el tiempo que se está estudiando.

También se usó la técnica **análisis documental** concerniente a nuestras dos categorías, buscadas en base de datos como Google académico, Sigrid y Sayhuite, además con el propósito de brindar información veraz, enfocadas al desarrollo urbano y aeropuerto, se recolectó la información de las entidades competentes de cada área, tales como: Plan de Desarrollo Urbano Pisco (PDU) 2012 – 2021, Plan Maestro de Desarrollo (PMD) de la concesión de Aeropuertos del Perú (AdP) 2017, Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) 2021, Promperú (2019), Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) 2019, Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR), Ministerio de Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A.

Y, por último, la técnica de **encuesta**, teniendo como instrumento los cuestionarios dirigidos a los habitantes que realicen diferentes actividades relacionadas con el desarrollo urbano de su localidad, además estas han sido validadas por los expertos. (Ver anexo 03)

### **3.6. Procedimiento:**

El presente estudio se ha desarrollado mediante las distintas bases de datos recopiladas y los planes gestionados por las entidades competentes.

Asimismo, se realizó las visitas de campo para conocer y analizar la situación, ya que no se sabe mucho de este tema del aeropuerto y desarrollo urbano en el distrito de San Andrés.

Para estudiar el material que se propone, fue necesario la intervención de la población a través de encuestas acerca de las dinámicas urbanas que se desarrollaron al exterior del aeropuerto.

### **3.7. Rigor científico**

Para entender mejor el concepto Fernández, Martínez, Urquiza, Gálvez y Álvarez (2019) definen:

La confiabilidad en el grado de congruencia con el cual un instrumento mide la variable [...] evalúa la producibilidad, cuando existe una buena corrección en las mediciones en distintos momentos, y, por otro lado, la fiabilidad, que es la exactitud en las mediciones en diferentes momentos.  
(p. 443)

Se habla de confiabilidad y fiabilidad, lo cual se manifiesta en el presente trabajo de investigación, donde se utilizaron distintas fuentes académicas con un rango determinado.

Además, en el caso de las encuestas realizadas de manera presencial a los habitantes, estas fueron validadas por expertos, conformado por dos arquitectos y un ingeniero, lo cual establece credibilidad al trabajo.

(Ver anexos 04, 05 y 06)

### **3.8. Método de análisis de la información**

El método de análisis de información utilizado en el presente trabajo son los siguientes:

- Para la descripción del estudio, se utilizó el programa Microsoft Word, en donde se redactó todo lo analizado.
- Para el procesamiento de información se realizó un instrumento propio y validado, que se procesó en el programa Microsoft Excel.
- Para la obtención de información se realizaron mapeos en AutoCAD y paneles fotográficos en PowerPoint.

### **3.9. Aspectos Éticos**

El presente trabajo de investigación, se realizó protegiendo los derechos de los autores y sus investigaciones, siendo citados correctamente bajo el formato apa y mencionados en las referencias. Garantizando respeto y valor a las fuentes de investigación.

Asimismo, se define la ética como conjunto de decisiones adecuadas y éticamente correctas sumamente importantes en el desarrollo de una sociedad sostenible (Surampalli, Zhang, Kumar, Goyal, Satinder & Tyagi, 2020).

## IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

### **Categoría independiente: Aeropuerto**

Para la recolección de datos de esta categoría se empleó las tres técnicas: observación, análisis documental y encuestas, donde primero se observó y analizó la relación entre las dos variables, de acuerdo a los indicadores que se obtuvieron mediante la técnica de contrastación de los distintos autores mencionados en el marco teórico, para luego ser discutido y evaluado por los autores de la investigación. Asimismo, fue necesaria la intervención de la población ya que son los principales jueces para generar un análisis crítico de esta situación, y de esta manera poder determinar el impacto que se ha obtenido en la ciudad a raíz del funcionamiento del aeropuerto.

Una de las sub categorías del aeropuerto es el físico-ambiental, teniendo como primer indicador la **ubicación geográfica**. Para el desarrollo de este indicador se recolectó la información del PDU de Pisco 2012 – 2021 (vigente), además, se realizó visita de campo y tomas de vistas satelitales de la página web de Geo Perú.

El aeropuerto Capitán FAP Renan Elías Olivera se encuentra ubicado en el distrito de San Andrés, uno de los 8 distritos que conforman la provincia de Pisco. Está ubicado en la costa central del departamento de Ica, con una altitud que va desde los 3,755 m.s.n.m. Pisco se limita hacia el norte, con la provincia de Chincha, hacia el este, con la provincia de Huaytará, hacia el sur, con la provincia de Ica, y hacia el oeste, con el océano pacífico, tal como se muestra en la figura 2.

## Figura 2

### Ubicación geográfica



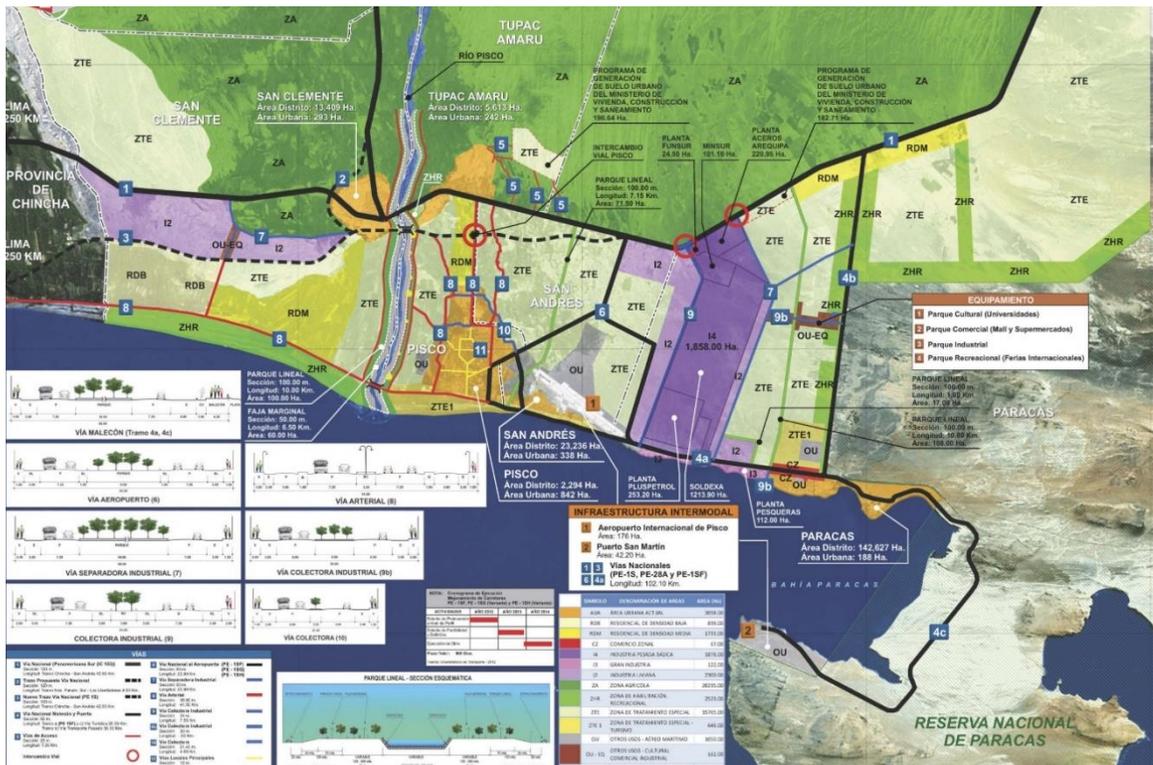
*Nota: Collage basado en fotografías de Geo Perú, año 2022. Partiendo de macro a micro, se señala de color verde las provincias que conforman el departamento de Ica, y de color amarillo los distritos de San Andrés y Paracas, pertenecientes a la provincia de Pisco. Además, en la parte inferior derecha se delimita la extensión del objeto arquitectónico de estudio, el aeropuerto Capitán FAP Renan Elías Olivera.*

En cuanto a la **accesibilidad**, se evidenció que los accesos a la provincia de Pisco son mediante vías:

- Aéreo. Por el aeropuerto ubicado en el distrito de San Andrés.
- Terrestre. Por la carretera panamericana sur, conectada a 5km de la provincia de Pisco, luego se toma la vía de acceso principal que es la carretera Pisco-Paracas.
- Marítima. Por el puerto general San Martín ubicado en el distrito de Paracas.

**Figura 3**

*Plano de vías*



*Nota: Plano de vías del conglomerado urbano de Pisco del Modelo de Desarrollo Urbano Visión Pisco (2012 – 2021) por Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento.*

Como se observa en la figura 3, se encuentran las diferentes vías del centro urbano de Pisco, siendo la vía de acceso principal a la zona de estudio, la vía arterial (8) que conecta con la vía aeropuerto (6), usando la carretera Pisco-Paracas, la cual llega de Pisco directamente a la Reserva de Paracas.

De acuerdo a las medidas de la sección vial del PDU Pisco 2012-2021, se realizó Vía arterial (8), detallada en la figura 4, y Vía nacional del aeropuerto (6), detallada en la figura 5.

## Figura 4

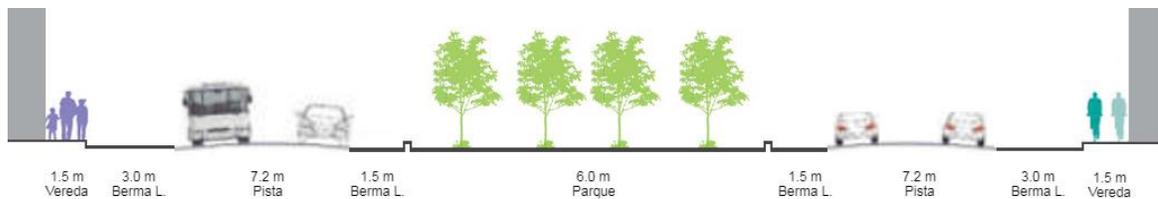
### Plano de vías - Vía arterial (8)



*Nota: Elaborado por los autores de la investigación.*

## Figura 5

### Plano de vías - Vía nacional del aeropuerto (6)



*Nota: Elaborado por los autores de la investigación.*

Los proyectos de este tipo de envergadura aparentemente pueden aportar grandes ventajas en muchos aspectos concernientes al desarrollo urbano, pero al mismo tiempo estos mismos contribuyen en muchas oportunidades a la degradación físico-ambiental del entorno, en caso este no cumpla con una correcta planificación urbana. Para este estudio, fue necesario identificar y analizar la ubicación de esta infraestructura, para así poder determinar el impacto que este ha tenido en su entorno inmediato y en su entorno ecológico.

**Figura 6**

*Plano de zonificación*



*Nota: Plano de zonificación y vías del centro urbano de San Andrés del Modelo de Desarrollo Urbano Visión Pisco (2012 – 2021). Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento.*

En relación a la figura 6, y contrastándolo con la teoría de Vargas (2015), donde dice que las infraestructuras de los aeropuertos deberían estar de acuerdo con la planificación urbana y, además según CAIA (2018) esto reduciría conflictos socioambientales. En base a lo expuesto se observa que la ubicación, uso y funcionamiento del aeropuerto Capitán FAP Renan Elías Olivera responde favorablemente a dichas teorías, ya que se encuentra ubicado respetando los parámetros urbanísticos establecidos. Además, se evidenció que el objeto arquitectónico de estudio no perjudica la conservación de los recursos naturales circundantes a este establecimiento.

## Figura 7

### Entorno inmediato



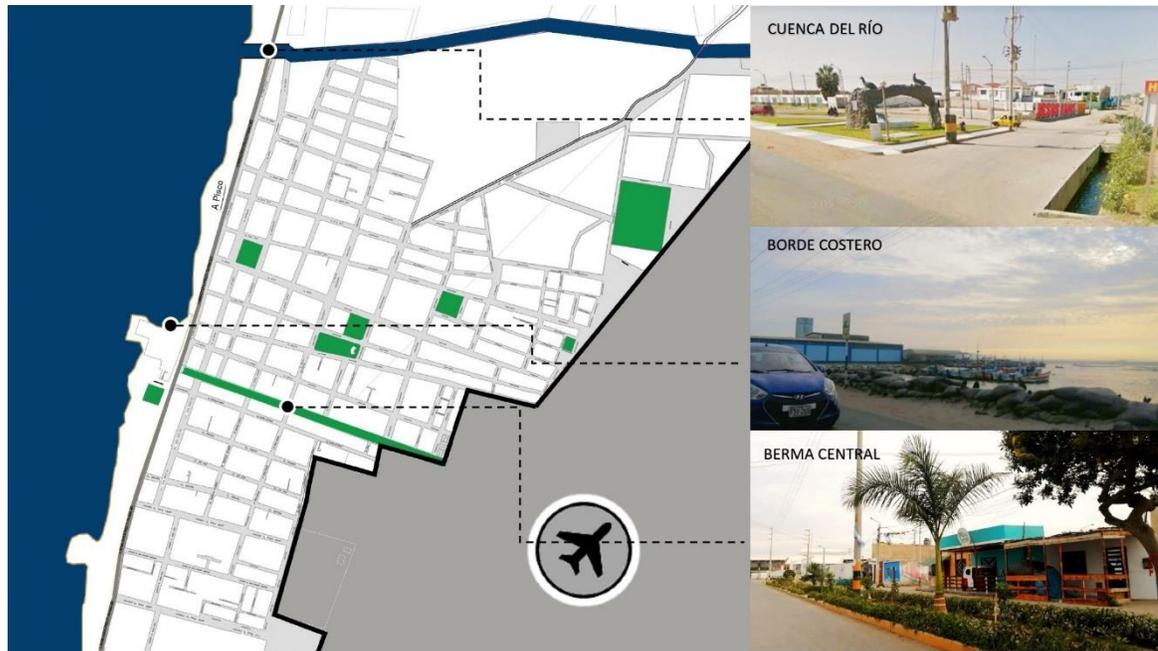
*Nota: Se realizó un mapeo del distrito de San Andrés con fotos satelitales de Google Earth acompañados de fotografías tomadas en campo. Elaborado por los autores de la investigación.*

En base al **entorno inmediato**, el aeropuerto de Pisco está ubicado en el distrito de San Andrés, considerándose este lugar como su área de influencia inmediata, tal como se muestra en la figura 6. Para este análisis es importante destacar la plaza de armas de cada localidad, ya que es el lugar con mayor afluencia y además donde se identifica la cultura de la población, porque muestra sus distintivos monumentos con característicos propios de la zona. Asimismo, se identificó al muelle artesanal o terminal pesquero, ya que es lugar donde se desarrolla la mayor actividad económica de la población. Circundante al aeropuerto también se pudo observar la presencia de la planta Petroperú, que colinda con la Base Aérea de Pisco, el cual tiene un acceso directo al aeropuerto.

En relación con lo anterior, y mediante los registros obtenidos con la visita a la zona de estudio, se desarrolló de la misma manera las cualidades del **entorno ecológico** presentes en el distrito de San Andrés.

### Figura 8

#### Entorno ecológico



*Nota: Mapeo elaborado con fotografías tomadas in situ, además se identifican con hatch de color verde las áreas verdes tales como: plazas, plazuelas y estadio.*

Como se muestra en la figura 8, se consideró los factores ecológicos del entorno inmediato, teniendo como resultado; la presencia de una berma central que se encuentra ubicada en la calle Ica. A su vez se puede evidenciar un borde costero, ya que el distrito de San Andrés se encuentra ubicado a 3.755 m.s.n.m. y también se tomó en consideración un recurso hídrico (río) que atraviesa el distrito.

Por lo tanto, al contrastarlo con la teoría de Changsheng, Yu, Xue, Rong & Qiaolin (2022), quienes señalan que el impacto ecológico de un aeropuerto es el resultado de las partes interesadas de este proyecto, por lo que tiene que ser acordado entre el gobierno local y habitantes del entorno inmediato, ya que este impacto puede

afectar al ambiente y a la ecología. Asimismo, en Berlin Strategy (2013) han planteado diferentes estrategias para alcanzar un desarrollo urbano, siendo una de esas estrategias el conservar la diversidad de su entorno urbano.

Ya que aparentemente se presenta un conflicto creciente a raíz de la inserción de un aeropuerto, entre la conservación del entorno ecológico y el desarrollo urbano de la localidad, esto genera una serie de preocupaciones, y lo que se busca en esta investigación es precisamente encontrar un punto de equilibrio entre ambas realidades, siendo los habitantes los principales autores para determinar el impacto que se genera con el funcionamiento del aeropuerto Capitán FAP Renan Elías Olivera. Para el desarrollo de este indicador, se realizó encuestas dirigido a los habitantes del distrito, donde la mayoría de los pobladores consideran que el funcionamiento del aeropuerto no ha afectado al entorno ecológico.

Por lo tanto, se tuvo como resultado, en base a este indicador, que el aeropuerto de Pisco, responde de manera favorable a estas teorías ya que este, no afecta a su entorno ecológico inmediato identificados en la visita de campo que tuvieron los autores de esta investigación como se muestra en la figura anterior (figura 8).

Para terminar el desarrollo de esta subcategoría, se tomó en cuenta el Estudio de Impacto Ambiental Semidetallado (EIA – sd) del proyecto “Mejoramiento de la infraestructura del Aeropuerto internacional de Pisco” (INFORME TÉCNICO N°39-2021-MTC), donde nos dicen que el Aeropuerto de Pisco, al estar ubicado en el distrito de San Andrés, se considera a este mismo como el área de influencia inmediata. En términos generales, distinguen dos áreas de influencia para la parte ambiental: AID y AII.

Área de Influencia Directa (AID); se circunscribe al espacio que abarca el distrito de San Andrés de Pisco, con un radio de 500m, delimitado por las avenidas, áreas de zona agrícola y la FAP, además comprende todos los componentes ambientales y sociales que serían directamente afectados (positivos o negativos).

## Tabla N°1

### *Límites del Área de Influencia Directa*

<b>Lado</b>	<b>Límite con Avenida/área/AAHH</b>
<b>Norte</b>	Asentamiento Humano Jorge Chávez
<b>Sur</b>	Terrenos de la FAP
<b>Este</b>	Áreas agrícolas y Eriazas
<b>Oeste</b>	Entre el límite distrital de San Andrés y Océano Pacífico

*Nota: Citado por Expediente Actualización EIA.sd con HR N°E-060933-2020*

Tal como se muestra en el siguiente estudio, el AID no se sobrepone a ningún área de conservación, en este caso lo más cercano, al área de la Reserva Nacional de Paracas.

Siguiendo con la siguiente sub categoría socio-cultural, se desarrolló el indicador del **Turismo**. Ha generado grandes expectativas, ya que ha demostrado un alto nivel de desarrollo en el sector económico, social y cultural.

Además, la Organización Mundial del Turismo (OMT), define al turismo como un modelo de desarrollo económico mejorando directamente la calidad de vida de la población receptora, maximizando los niveles de satisfacción del turista y minimizando los impactos negativos al entorno natural del que se beneficia tanto la población receptora como los turistas.

A nivel mundial se presenta una preocupación constante entre el desarrollo de la actividad turística y la conservación del medio ambiente, ya que ambos tienen como escenario principal a la naturaleza; ambos, turismo y conservación, frecuentemente entran en conflicto.

Para comprender mejor la información contenida en este indicador, al ser el turismo un tema de estudio muy amplio, se elaboró una tabla con la clasificación del turismo, buscando proporcionar de manera clara un conocimiento útil para los diferentes lectores de esta investigación.

## Figura 9

*Tipos de turismo*



*Nota: Perfil del Turista extranjero. Promperú (2019)*

## Tabla N°2

*Tipos de Turismo*

Tipos	Definición
<b>Turismo Cultural</b>	Tipo de turismo que satisface el deseo de conocer la historia del lugar y de admirar atractivos culturales, sitios arqueológicos, monumentos arquitectónicos, inmuebles históricos y museos.
<b>Turismo de Aventura</b>	Tipo de turismo que incluye al menos dos de los siguientes tres elementos: actividad física, entorno natural e inmersión cultural.
<b>Turismo de Naturaleza</b>	Tipo de turismo que brinda la oportunidad de recorrer áreas naturales para admirar la flora y fauna del lugar, así como su biodiversidad y medioambiente.
<b>Turismo de Sol y playa</b>	Este hace referencia a la elección de destinos costeros con el propósito de buscar buen clima, descansar, relajarse y divertirse.

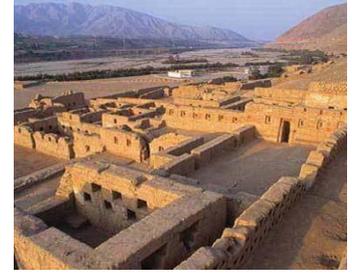
*Nota: Información basada en Perfil del Turista extranjero. Promperú (2019)*

En relación con lo anterior, se desarrolló la siguiente tabla, para mostrar los **principales recursos turísticos** que posee la ciudad de Pisco, y de esta manera demostrar que Pisco cuenta con un alto potencial turístico debido a su historia,

sitios arqueológicos, paisaje cultural y natural, donde se realizan distintas actividades de ocio y recreación para el turista.

### Tabla N°3

#### Principales recursos turísticos de Pisco

Tipo	Nombre	Descripción	Imagen
Turismo Cultural	<b>Museo De Sitio “Julio C. Tello”</b>	Forma parte de la Red Nacional de Museos del Instituto Nacional de Cultura. - <b>Ubicación:</b> Paracas; altura del km 27 de la carretera Pisco-Puerto San Martín.	
	<b>Restos arqueológicos de Tambo Colorado</b>	Es un gran complejo arquitectónico, hecho a base de barro construido en el s. XV. - <b>Ubicación:</b> Humay; altura del km 38 de la carretera Pisco-Ayacucho	
	<b>Las Ruinas de Chongo</b>	Los hallazgos encontrados son cráneos y ollas de barro. En el sitio hay restos de castillos de forma piramidal. - <b>Ubicación:</b> Tupac Amaru Inca.	
	<b>Caucato</b>	Patrimonio monumental de la nación donde se alojó todo el ejército que llegó con José de San Martín. - <b>Ubicación:</b> San Clemente	

Turismo de Naturaleza	<b>Laguna Morón</b>	Tiene una extensión de 150x300m y 8m aproximado de profundidad. - <b>Ubicación:</b> Humay	
	<b>Laguna Costa Rica</b>	Es una alternativa para las personas que les gusta disfrutar de la naturaleza. - <b>Ubicación:</b> Paracas	
	<b>Islas Ballestas</b>	Formaciones rocosas destacada por su fauna marina que habitan en él, tales como; aves guaneras y algunos ejemplares de pingüinos de Humboldt en peligro de extinción. - <b>Ubicación:</b> Paracas	
	<b>Reserva Nacional de Paracas</b>	Área protegida del Perú, que comprende un ecosistema marino. Tiene una extensión de 325 mil hectáreas. - <b>Ubicación:</b> Paracas	
	<b>El candelabro</b>	Con una altitud de 75 m.s.n.m. y una extensión de 177m este-sur x 54 m norte-sur, cavado en la ladera de un cerro mirando al mar. - <b>Ubicación:</b> Paracas	
	<b>La catedral</b>	Formación rocosa formada por erosión eólica, con una altitud de 50 m.s.n.m. - <b>Ubicación:</b> Paracas	

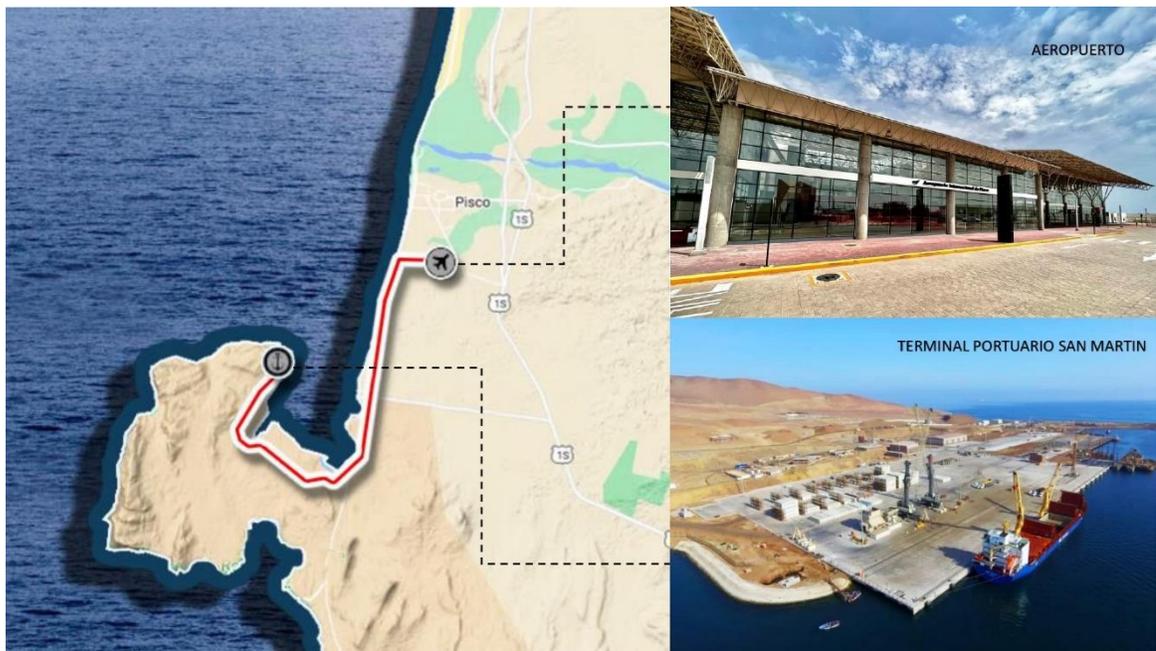
*Nota: Clasificación según Promperú (2019), lugares turísticos nombrados según Instituto Nacional de Estadística e Informática - Ica, y fotografías de Google.*

Además, por su cercanía al litoral costero, Pisco también ofrece al turista lo que es el Turismo de Sol y Playa, ya que cuenta con algunas de las playas que son: Playa de la mina, Playa Roja, Playa Yumaque, Playa el Raspón, Playa Mendieta, Playa arquillo, Playa Atenas, Playa el chaco, siendo este último atractivo, lugar donde existen facilidades de alojamiento, restaurantes, y un pequeño puerto de pesca, donde diariamente salen embarcaciones hacia las islas ballestas.

También se pudo identificar a dos hitos de gran envergadura, los cuales son los más representativos de la ciudad, ya que se trata de las dos vías de acceso aéreo y marítimo de la ciudad, como lo es el aeropuerto de Pisco y el puerto San Martín respectivamente.

### Figura 10

*Mapa de Hitos turísticos*



*Nota: Mapeo elaborado por los autores de la investigación con vistas satelitales de Geo Perú, 2022.*

De acuerdo a lo descrito en el párrafo anterior, se consideró estos hitos desde una perspectiva turística, ya que son dos medios de accesos más importantes para la recepción de los turistas a la ciudad.

Otro de los indicadores de esta sub categoría, es el **flujo de turistas**. Para el desarrollo de este indicador, se realizó una recolección de datos sobre estadísticas de movimientos de viajeros, perfil del turista nacional y/o extranjero, donde las provincias más visitadas por los turistas nacionales fueron:

#### **Tabla N°4**

*Ica – Lugares visitados (Turismo interno)*

<b>Principales lugares visitados</b>	<b>%</b>
Ica	56.1
Nazca	47.1
Palpa	37.8
Chincha	18.6
Pisco	14.6

*Nota: Citado por Encuesta trimestral de Turismo Interno Promperú - MINCETUR/VMT/DGIETA (2019).*

Según MINCETUR, durante la evaluación del movimiento turístico en Ica en el año 2018, se estimó un flujo de turismo interno con más de 3 millones de viajes a la región de Ica, lo que representa el 6.8% la totalidad de viajes a nivel nacional, posicionándolo como la 3ra región más visitada por turismo interno.

**Tabla N°5**

*Ica – Transporte utilizado (Turismo interno)*

<b>Transporte utilizado</b>	<b>%</b>
Bus interprovincial	72.3
Auto particular	21.3
Otros (colectivos, etc.)	6.4

*Nota: Citado por Encuesta trimestral de Turismo Interno Promperú - MINCETUR/VMT/DGIETA (2019).*

Según MINCETUR, el principal medio de transporte utilizado por los turistas nacionales para llegar a Ica, fue el bus interprovincial. Asimismo, desarrollaron las encuestas a los turistas internos para obtener el nivel de satisfacción en el tiempo de estadía a los lugares de la región de Ica, el cual la puntuación fue de 83.2, es decir, por encima del mínimo aceptable (80 puntos).

**Figura 11**

*Índice de satisfacción*



*Nota: Citado por Encuesta trimestral de Turismo Interno Promperú - MINCETUR/VMT/DGIETA (2019).*

Mientras que las provincias más visitadas por los turistas extranjeros fueron:

### Tabla N°6

*Ica – Lugares visitados (Turismo extranjero)*

Principales lugares visitados	%
Ica	75.1
Paracas	63.3
Huacachina	56.7
Nazca	47.1
Islas Ballestas	37.8
Líneas de Nazca	26.5
Pisco	21.7

*Nota: Citado por Encuesta trimestral de Turismo Extranjero Promperú - MINCETUR/VMT/DGIETA (2019).*

Según MINCETUR, durante la evaluación del movimiento turístico en Ica en el año 2018, se estimó un flujo de turismo extranjero alrededor de medio millón de viajes a la región de Ica, lo que representa el 11.5% la totalidad de visitas al país.

### Figura 12

*Pasajeros transportados al distrito de San Andrés*

PASAJEROS TRANSPORTADOS POR LAS COMPAÑÍAS NACIONALES DE AVIACIÓN							
DISTRITO SAN ANDRÉS	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Entradas	12 028	482	669	2 736	569	692	570
Salidas	12 183	832	541	2 810	668	538	170

*Nota: Citado por Ministerio de Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. - Área de Planeamiento y Proyectos*

Según MCPAAC S.A. se observa que, a pesar del funcionamiento del aeropuerto en el año 2012, no ha ocurrido una incrementación de visitantes turistas o extranjeros que lleguen mediante la vía aérea, lo que significa que, según los

resultados obtenidos, esta instalación no ha causado un gran impacto con llegada de turistas al distrito de pisco mediante esta vía de accesibilidad como era de esperarse.

Siguiendo con la siguiente sub categoría del aeropuerto que es el arquitectónico, se desarrolló el indicador de **infraestructura aeroportuaria**, quien según el MTC (2019) existen tres tipos de infraestructuras aeroportuarias: aeropuerto, aeródromo y helipuerto, teniendo como titularidad: pública concesionada, pública no concesionada y privada respectivamente. Para comprender mejor los términos empleados por el MTC, se definen como:

### **Tabla N°7**

#### *Definición de clasificación de infraestructuras aeroportuarias*

<b>Tipo</b>	<b>Definición</b>
<b>Aeropuerto</b>	Es el aeródromo de uso público que cuenta con edificaciones, instalaciones, equipos y servicios destinados de forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en su superficie. Todo aeródromo que, a juicio de las autoridades competentes del Estado, posee instalaciones suficientes para ser consideradas de importancia en la Aviación Civil.
<b>Aeródromo</b>	Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.
<b>Helipuerto</b>	Aeródromo o área definida sobre una estructura destinada a ser utilizada, total o parcialmente, para la llegada, la salida o el movimiento de superficie de los helicópteros.

*Nota: Citado por Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC), Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), Regulaciones Aeronáuticas del Perú (RAP)*

1.

**Figura 13**

*Infraestructura aeroportuaria*



*Nota: Mapa de Infraestructura aeroportuaria citado por Ministerio de Transporte y Comunicaciones (2019)*

La figura 13, nos indica que actualmente el aeropuerto Capitán FAP Renán Elías Olivera, es considerado como un aeropuerto público concesionado. Por lo tanto, tomando como referencia la denominación establecida por el MTC, y como base la teoría de Goetz y Budd (2014) donde afirman que los aeropuertos no solo cumplen la función de aeródromo, sino que ahora también ofrecen servicios comerciales para los pasajeros, donde las empresas compiten entre sí para ofrecer el mejor precio y calidad en el servicio, generando de esta manera diferentes actividades para incrementar el desarrollo económico. Y además al contrastarlo con las encuestas dirigida a los habitantes del distrito de San Andrés, donde la mitad de los encuestados consideran que el aeropuerto no es una infraestructura moderna, mientras que la otra mitad consideran que sí lo es.

Se observa a groso modo que la implementación de esta denominada infraestructura en la localidad, ha pasado desapercibido por los pobladores, a

pesar de ser una infraestructura moderna, no satisface los requerimientos mínimos para que el distrito de San Andrés incursione en el mundo de la globalización. En base a lo expuesto, se determinó que existe un retraso respecto a esta teoría, ya que, según la opinión de la población el aeropuerto Capitán FAP Renán Elías Olivera es más usado para los vuelos militares, siendo de esta manera catalogado por los habitantes no como un aeropuerto, sino como un aeródromo.

Para comprender mejor la denominación en relación con lo anterior, se buscó desarrollar este último indicador de **equipamiento del aeropuerto** en la página web de Aeropuertos del Perú (AdP) para analizar la importancia de una eficiente infraestructura aeroportuaria, y discutir con lo que actualmente este presenta.

AdP, fue constituida el 30 de octubre del 2006. Es una asociación publica privada financiada por el estado peruano, además es la empresa concesionaria a cargo del diseño, modernización y ampliación de la infraestructura existente y calidad de servicio, renovar el equipamiento aeroportuario, y mantenimiento y operación de los aeropuertos ubicados en la figura 13 que se muestra a continuación.

#### Figura 14

Mapa de Aeropuertos AdP



Nota: Citado por Aeropuertos del Perú (2017)

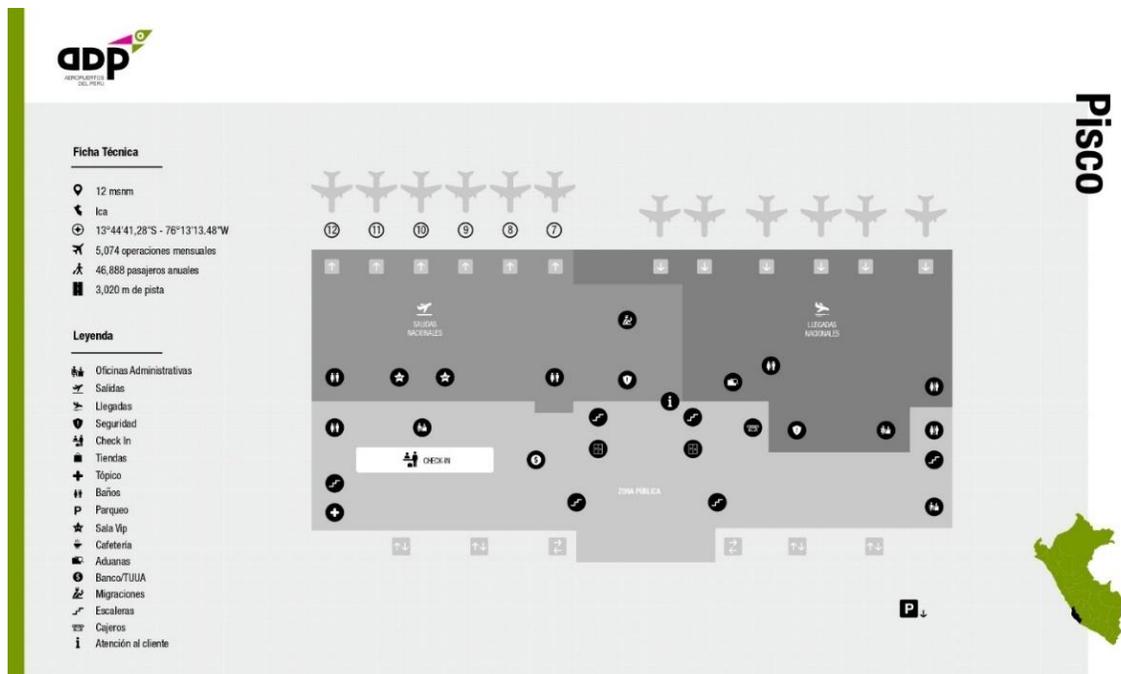
Según la visión para el año 2031, AdP tiene trazado como objetivo fundamental contar con modernas infraestructuras que operen de manera segura y eficiente.

Para lograrlo AdP desarrolló Planes Maestros de Desarrollo destinados a los aeropuertos bajo su concesión, los cuales muestran relación con el incremento en el flujo de pasajeros y operaciones aéreas, cumpliendo con estándares internacionales. Además, calculan que estas inversiones vayan de la mano con el crecimiento económico incrementando el ingreso de nuevas aerolíneas y la ampliación de frecuencias de vuelo.

Para el análisis del Aeropuerto en Pisco, y según lo citado por Adp, desde un punto de vista espacial, los autores de esta investigación evaluaron según su equipamiento de comercio, el porcentaje de economía que este aporta.

## Figura 15

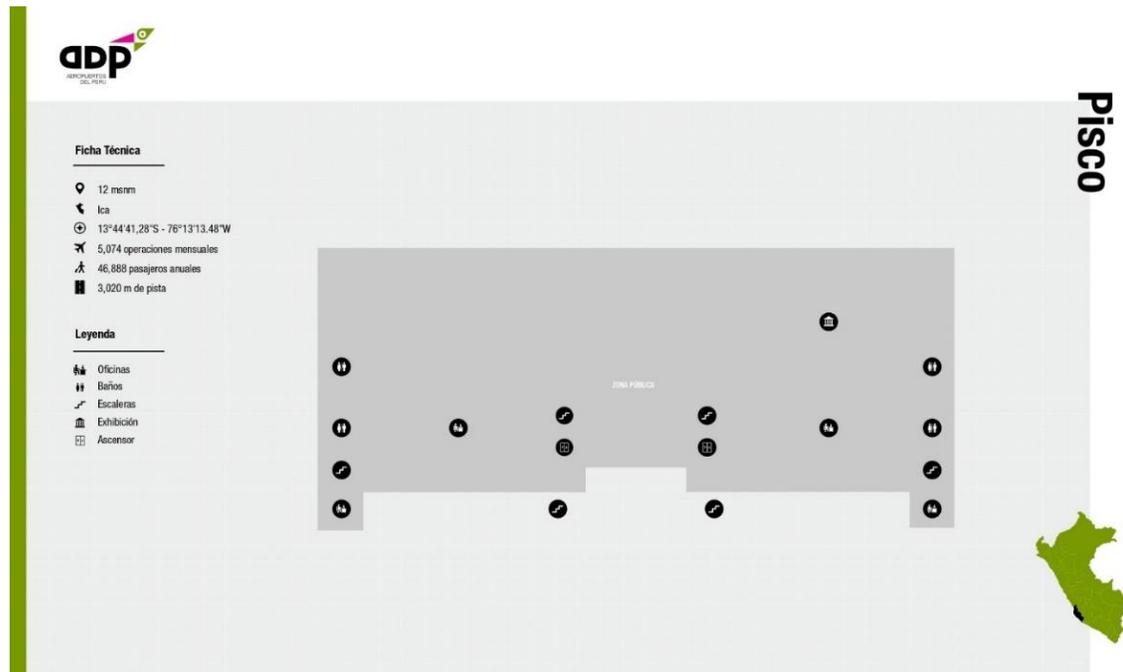
### Equipamiento de Aeropuerto de Pisco



*Nota: Imagen obtenida de la página de Aeropuertos de Perú (ADP).*

## Figura 16

### Equipamiento de Aeropuerto de Pisco



*Nota: Imagen obtenida de la página de Aeropuertos de Perú (ADP).*

Como se observa en la figura 15 y figura 16, y según la página web de ADP, el aeropuerto “Capitán FAP Renán Elías Olivera” de Pisco, cumpliría con un buen ingreso económico por las tiendas y restaurantes que ofrece a los turistas.

A continuación, se muestran tomas 3D del aeropuerto de Pisco de los aspectos a tratar.

### **Figura 17**

#### *Equipamiento del Aeropuerto de Pisco*



*Nota: Imagen obtenida de la página web del Aeropuerto de Pisco en YouTube.*

### **Figura 18**

#### *Equipamiento del Aeropuerto de Pisco*



*Nota: Imagen obtenida de la página web del Aeropuerto de Pisco en YouTube.*

## Figura 19

### *Equipamiento del Aeropuerto de Pisco*



*Nota: Imagen obtenida de la página web del Aeropuerto de Pisco en YouTube.*

Sin embargo, en la realidad sólo presenta una zona de comercio que es un restaurante “Buena Cosecha”, y un cajero “Scotiabank”. En cuanto a la cantidad de aerolíneas que operan en ellas, actualmente sólo opera LATAM con destinos nacionales.

En relación con lo anterior, y contrastándolo por otra parte la teoría de Diez, Gago y Córdoba (2016) donde afirman que la implementación de un aeropuerto en una ciudad es una infraestructura esencial como una estrategia de citymarketing favoreciendo a la economía local, regional, nacional e incluso internacional. El impacto económico que genera un aeropuerto va más allá que el traslado de pasajeros, sino también por la modernización de cada infraestructura aeroportuaria, se ha generado actividades económicas de ocio y cultura que logre entretener a los pasajeros en tiempos de espera para conectar con las actividades económicas que presenta la ciudad.

Y a la vez, al contrastarlo con la realidad de los habitantes con el instrumento de las encuestas; donde la mayoría de los encuestados creen que el aeropuerto no cuenta con los suficientes servicios complementarios

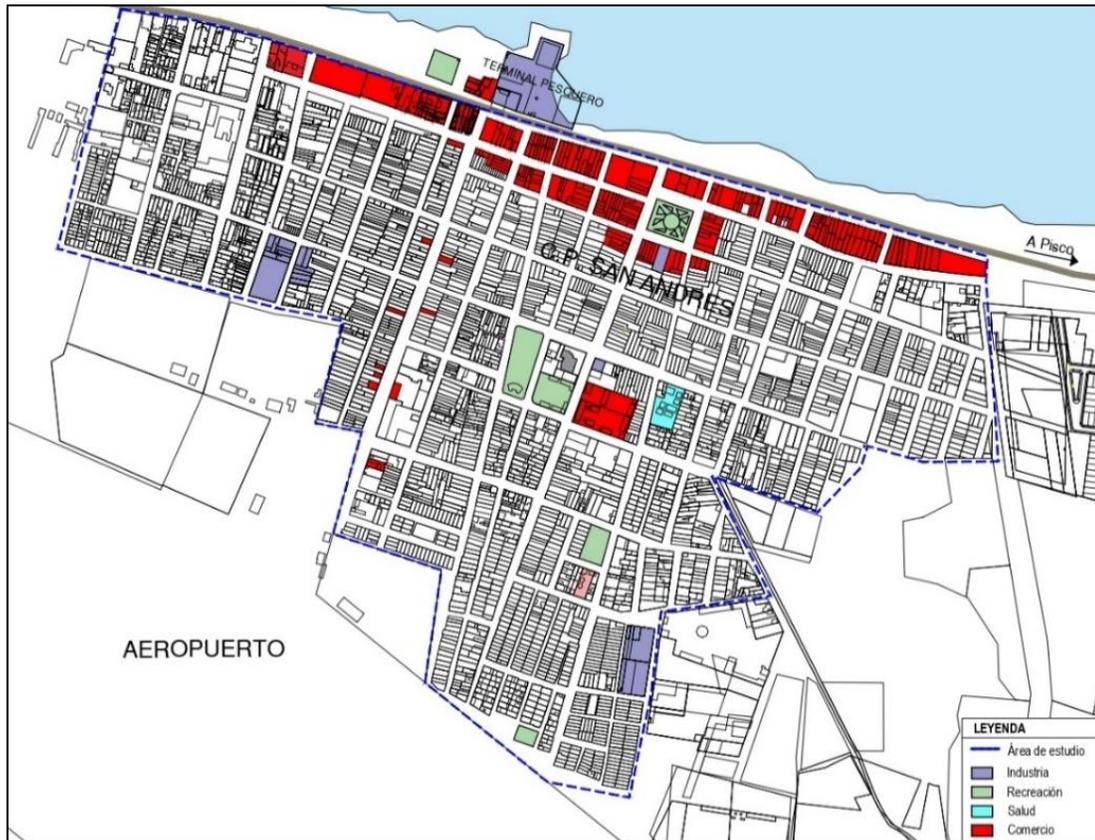
Por lo tanto, quedó demostrado que esta teoría responde de manera desfavorable, ya que esta infraestructura aeroportuaria carece de los diversos equipamientos complementarios, para la buena experiencia de los turistas que llegan a este establecimiento.

### **Categoría dependiente: Desarrollo urbano**

Una de las sub categorías del desarrollo urbano es el aspecto físico, teniendo como indicador el **equipamiento urbano**. Para la recolección de datos de esta sub categoría se realizó con una visita de campo para el análisis del equipamiento urbano, donde se observó que el comercio es el equipamiento que más predomina en el distrito. En el borde costero de San Andrés se apreció la existencia del muelle artesanal, como también existen restaurantes, hoteles, talleres mecánicos. A los alrededores de la plaza de armas, existen hoteles y tiendas caseras. Existe también una avenida que nos dirige al aeropuerto, donde se pudo apreciar la existencia de escuelas de pilotos, como también hoteles y tiendas. Otros de los equipamientos que se observó fueron equipamiento de salud como una posta médica, equipamientos de industria, de recreación como losas deportivas, parques y plazas. En la siguiente figura se realizó un mapeo de lo observado. Y en el anexo 5 se adjuntaron fotografías del equipamiento urbano del distrito.

**Figura 20**

*Equipamiento urbano del distrito de San Andrés*



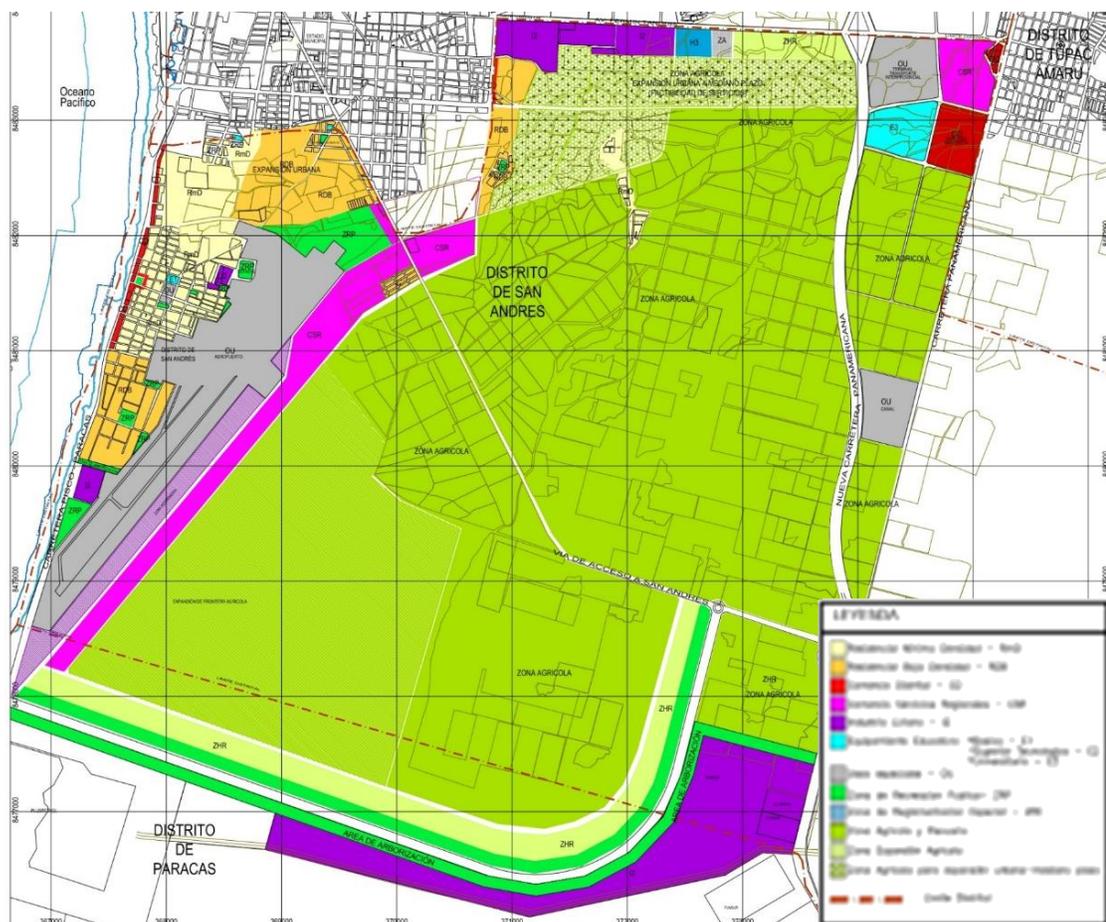
*Nota: La figura representa el equipamiento urbano que existe en San Andrés, desarrollado por los propios autores en la visita de campo.*

Según Goetz y Budd (2014), indican que un aeropuerto puede ofrecer diferentes servicios y equipamientos complementarios. Sin embargo, en el distrito de San Andrés solo se ha evidenciado la existencia de algunas escuelas de piloto. Este tipo de equipamiento antes no existía en el distrito, actualmente y por la inserción del aeropuerto ha generado que algunos habitantes ofrezcan estos servicios de escuelas de piloto ubicándose cerca al aeropuerto. Otro de los equipamientos que se ofrecen por la influencia del aeropuerto son los hospedajes; a pesar de que este tipo de equipamientos ya existía desde mucho antes, en la actualidad este tipo de equipamiento se ha incrementado, ubicándose a los alrededores del aeropuerto, contribuyendo a que los turistas que llegan a San Andrés, tomen estos servicios.

Otro de los indicadores de esta sub categoría, es la **zonificación urbana**. Para el desarrollo de este indicador, se realizó una recolección de datos del plan de desarrollo urbano 2012-2021, que se mantiene vigente hasta la actualidad, donde se pudo obtener la zonificación de usos de suelo del distrito de San Andrés. Esta zonificación señala que el aeropuerto Capitán FAP Renán Elías Olivera, está ubicado en un área de usos especiales, área destinada para este tipo de equipamientos como es el terminal aéreo.

**Figura 21**

*Zonificación de usos de suelo*



*Nota: En la figura se aprecia la zonificación de usos de suelo del distrito de San Andrés del Plan de Desarrollo Urbano de Pisco 2012 – 2021.*

En la investigación de Vargas (2015), indicó que para este tipo de mega proyectos se debe realizar una correcta planificación urbana, sin alterar sus usos de suelo. Mientras que el aeropuerto de San Andrés, cumple con el parámetro establecido en su zonificación urbana. Ya que el aeropuerto se encuentra en un área destinada para usos especiales, lo que está permitido para esta área la ubicación de terminales aéreas.

Se tiene como segunda sub categoría el aspecto económico, donde uno de los indicadores son las **principales actividades económicas**. San Andrés por ser una ciudad costera con acceso al mar, cuenta con un muelle artesanal que desde hace muchos años se ha desarrollado como su principal actividad económica la pesca, hasta la actualidad, lo que indica que a pesar de las diferentes actividades y servicios complementarios que se puede desarrollar en torno al aeropuerto, no ha existido un gran impacto económico que logre beneficiar a la población. Según registros de INEI 2007 y 2017, la pesca es una de las actividades económicas que más ha desarrollado los pobladores del distrito de San Andrés. Pescadores que no solo ejercen sus actividades en el muelle artesanal sino también en las distintas playas de la Reserva Nacional de Paracas. Otras de las actividades económicas que predominan aquí seguido de la pesca, es el comercio que también se evidenció en la visita de campo que se realizó. En el distrito de San Andrés existe comercio como restaurantes, hoteles, talleres de autos, entre otros, estas actividades se desarrollan por la conexión terrestre que existe entre la ruta de Pisco y Paracas. Otras de las actividades son las industrias manufactureras ya que el distrito de San Andrés cuenta con diferentes industrias dedicadas al procesamiento de productos marinos, como harina de pescado, conservas, entre otros. Así mismo, San Andrés cuenta con otras diferentes actividades económicas pero las principales son las antes mencionadas. En la visita a campo se realizó una encuesta a los pobladores, siendo alguno de los cuestionarios dirigido para conocer su opinión sobre el desarrollo económico de su ciudad. En uno de los cuestionarios aplicados la mayoría de los encuestados opinaron que el aeropuerto no favorece al desarrollo de las actividades económicas del distrito. Otro de los

cuestionarios que se realizó para conocer si se han sentido beneficiados con oportunidades laborales por el aeropuerto, la mitad de los encuestados consideró que el aeropuerto sí ha beneficiado con algunas oportunidades laborales a los pobladores, mientras que la otra mitad opinó que no. También se les cuestionó por su principal actividad económica, donde la mayoría de los encuestados afirmó que su principal actividad económica siempre ha sido la pesca.

Para Diez, Gago y Córdoba (2016), el funcionamiento de un aeropuerto genera muchas oportunidades laborales para los pobladores y un gran desarrollo económico de la ciudad, sin embargo, esta afirmación no se ve reflejado en la ciudad de San Andrés, ya que los mismos pobladores indican que hasta la actualidad no se ha percibido un impacto económico relacionado con el aeropuerto, y aún la pesca sigue manteniéndose como su principal actividad económica.

Otro de los indicadores, es el **nivel de pobreza**. Por el desarrollo de estas actividades, el índice de pobreza ha ido reduciendo entre 2007, 2009 y 2010, lo cual es una información corroborada por INEI-Encuesta nacional de hogares, y a la vez la población económicamente activa va en aumento en los últimos años.

Sartzetaki (2018), indica que el aeropuerto contribuye de manera directa o indirecta a la economía. Demostrando así que, en el distrito de San Andrés, el nivel de pobreza ha ido reduciendo con el transcurso de los años ya que el aeropuerto de una manera indirecta ha contribuido con el desarrollo económico de su localidad.

La última sub categoría es el aspecto social, teniendo como indicador el **crecimiento poblacional**. El crecimiento poblacional que existe en San Andrés en los últimos censos del 2007 y 2017 ha demostrado que el incremento es muy notorio. Para corroborar esta información, se realizó un mapeo donde se tomaron diferentes años como el 2007 (año donde se realizó el penúltimo censo nacional),

2012 (año donde se inauguró el aeropuerto), 2017 (año de último censo) y 2021 (año de último registro). En la siguiente figura se puede observar como el crecimiento poblacional ha ido incrementando.

## Figura 22

### *Crecimiento poblacional*



2007

2012

2017

2021

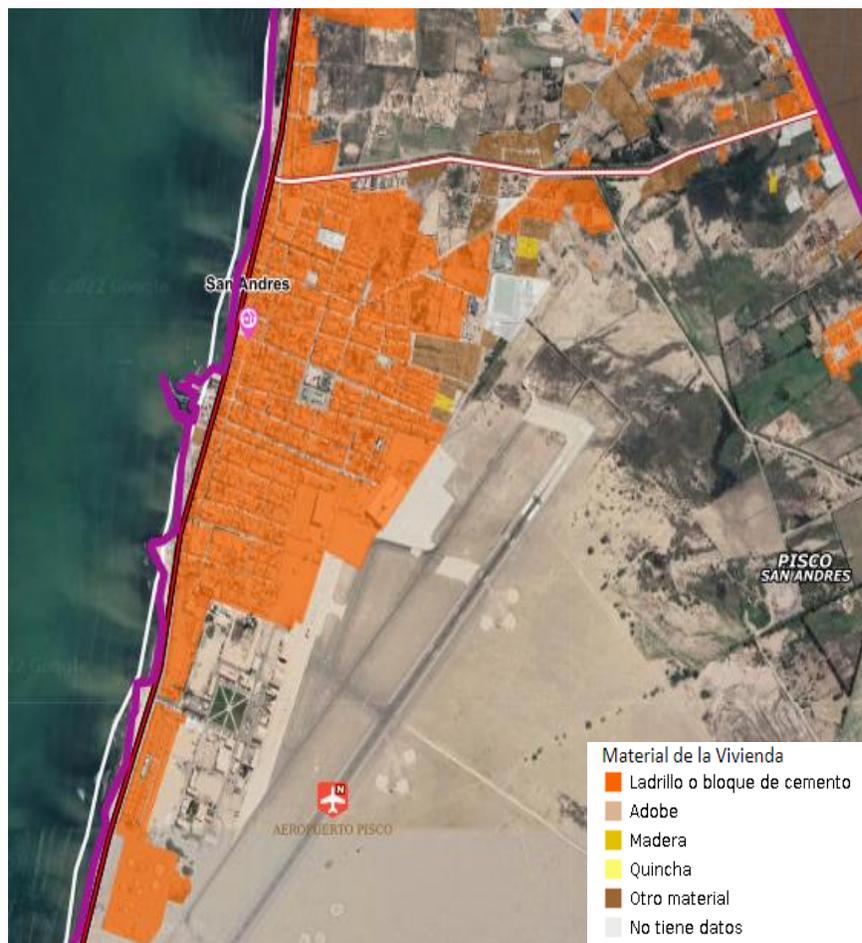
*Nota: En la figura se indica con manchas blancas el crecimiento poblacional del 2007 al 2021, imágenes de la base de datos de google earth y censos 2007-2017*

Otro de los indicadores de esta sub categoría, es el **material predominante de viviendas**. El crecimiento poblacional, el desarrollo de sus principales actividades económicas, el incremento del índice de empleo ha ayudado a mejorar la calidad de vida de los pobladores. Esto se puede apreciar en la predominancia de materiales de construcción de sus viviendas, según el censo 2007 se registraba que aún existían viviendas de adobe, madera, quincha, piedra con barro u otros materiales. Mientras que en la actualidad y según censos de 2017, el material de construcción que más predomina en las viviendas es ladrillo o bloques de

cementos, ya no existen viviendas de piedra con barro; y las viviendas de adobe, madera y quincha, han ido reduciéndose notoriamente.

### Figura 23

*Material predominante de viviendas*



*Nota: En la figura se indican las viviendas con diferentes tipos de materiales como ladrillo o bloque de cemento, adobe, madera, quincha y entre otros. Predominando el material de vivienda de ladrillo o bloques de cemento. De la base de datos de Geo Perú.*

Mortueruel (2019), indicó en su investigación que una correcta planificación aeroportuaria contribuiría al mejoramiento de la calidad de vida de los pobladores.

Y sí, es evidente que la calidad de vida de los pobladores ha ido mejorando a través de los años.

Otro de los indicadores de esta sub categoría son las viviendas con **acceso a servicios básicos y acceso a educación y tasas de analfabetismo**, actualmente la mayoría de las viviendas cuentan con acceso a servicios básicos. Hace unos años, existía un porcentaje que no disponía de estos servicios, pero en la actualidad la mayor parte de los pobladores cuentan con acceso a alumbrado eléctrico, agua, desagüe, internet. También cuentan con acceso a educación y el índice de la tasa de analfabetismo ha reducido.

Collantes (2018), en su investigación afirma que el funcionamiento de un aeropuerto contribuye a mejorar la calidad de vida de los pobladores y al desarrollo socio económico de la ciudad. Notando que la calidad de vida de los pobladores ha mejorado, ya que la mayoría cuenta con acceso a servicios básicos, acceso a educación, ha reducido la tasa de analfabetismo y los materiales más predominantes de sus viviendas es de ladrillo y concreto. Esto mejoramiento de calidad de vida de los pobladores no es directamente por el aeropuerto, sino por el desarrollo de su ciudad y por las diferentes actividades económicas que los pobladores realizan, les ha permitido ir mejorando su calidad de vida. En uno de los cuestionarios realizados a los pobladores, la mayoría de los encuestados opinó que el aeropuerto no ha ayudado a mejorar su calidad de vida. Y también opinaron que no han notado ningún cambio o desarrollo con el funcionamiento del aeropuerto.

El impacto que ha generado el aeropuerto en otros lugares del país y/o del mundo ha sido un desarrollo económico, social, cultural, físico y turístico que ha beneficiado a la población. Mientras que, en San Andrés, se puede afirmar que el aeropuerto no ha causado un gran impacto en el desarrollo urbano.

## V. CONCLUSIONES

Para el **objetivo específico 1**: Determinar la relación que existe entre la tipología de arquitectura del aeropuerto con el entorno inmediato de la ciudad de Pisco.

Luego de un extenso análisis en el área de intervención se llegó a la conclusión de que existe un mal manejo de parte de las entidades competentes, ya que pese al esfuerzo del estado por modernizar la infraestructura del Aeropuerto Internacional de Pisco y del concesionario Aeropuertos del Perú, esta infraestructura no cumple con las grandes expectativas que se tenía proyectado, ya sea por el flujo de turistas, la cantidad de aerolíneas que operan en ella y el equipamiento que este ofrece a los visitantes. Además, se determinó en base a las encuestas realizadas a la población que existe una relación desfavorable con el entorno inmediato, ya que actualmente es más utilizado por la base aérea de Pisco, pasando de esta manera desapercibido por los habitantes. Concluyendo de esta manera, que a pesar que un aeropuerto es considerada como una infraestructura de orden global, este específicamente, no satisface los requerimientos mínimos para que el distrito de San Andrés incursione en el mundo de la globalización.

Para el **objetivo específico 2**: Analizar el desarrollo económico que se da en el entorno inmediato de la ciudad de Pisco frente a la inserción de un aeropuerto.

Con esta investigación, es inevitable afirmar que, el desarrollo económico que existe en el distrito de San Andrés no está relacionado al aeropuerto, dado que esta infraestructura no ha causado un gran impacto económico. Lo que se esperaba de ser una ciudad más desarrollada en el aspecto económico y aprovechando el uso de los diferentes servicios comerciales que este podía ofrecer, no ha tenido un buen resultado. Se ha evidenciado la existencia de algunos equipamientos relacionados con el aeropuerto como escuelas de piloto, estas escuelas se encuentran instaladas muy cerca al aeropuerto, al frente y

alrededores, ofreciendo a los pobladores y público en general a tomar cursos teórico y práctico de aviación para pertenecer al rubro aeronáutico. También se observó, la existencia de algunos hospedajes que, se han instalado en la vía principal que dirige al aeropuerto, a pesar de los pocos turistas que llegan al aeropuerto, estos hospedajes siguen ofreciendo sus servicios a los mismos habitantes y público en general. Sin embargo, en el distrito de San Andrés, la economía no se desarrolla en torno al aeropuerto sino a la pesca, aprovechando su cercanía al mar y el muelle artesanal, la pesca sigue manteniéndose como su principal actividad económica seguida también de otras actividades como las industrias manufactureras y el comercio como restaurantes y tiendas ubicados en el borde costero que ofrecen sus servicios a turistas nacionales y extranjeros que llegan por vía terrestre que se dirigen a Paracas y las industrias manufactureras.

Para el **objetivo específico 3**: Analizar el grado de impacto que se da con la llegada de los turistas al aeropuerto en el entorno inmediato de la ciudad de Pisco.

Se ha llegado a la conclusión que, en el aspecto turístico, el aeropuerto tenía proyectado albergar anualmente un aproximado de 400 mil turistas, mientras que en estos últimos años desde el 2020 hasta la actualidad, solo se ha reportado la llegada de 10 mil turistas aproximadamente según CAPATUR. Evidenciando así que la llegada de turistas nacionales y/o extranjeros a la ciudad de Pisco, no provienen del terminal aéreo sino de accesos terrestres y/o marítimas. Además, para complementar esta investigación se detalló los principales recursos turísticos de Pisco a los que pueden llegar los turistas, con el fin de dar a conocer que Pisco cuenta con un alto potencial turístico pero que a su vez no está muy bien gestionado por las entidades competentes, ya que falta una mayor promoción del mismo a nivel nacional e internacional, para generar de esta manera un mayor arribo de turistas a la zona de estudio.

Para concluir con el **objetivo general**: determinar la relación entre el aeropuerto y el desarrollo urbano en los escenarios de globalización del entorno inmediato de la ciudad de Pisco.

Se puede concluir con esta investigación y opiniones de los pobladores que a pesar de que San Andrés cuenta con esta infraestructura que les abre las puertas al mundo para que esta ciudad logre un desarrollo en diferentes aspectos, no se evidencia el impacto de globalización que se creyó tener desde un inicio. Para lograr que San Andrés sea una ciudad más globalizada, no solo es necesario la presencia de un aeropuerto en su ciudad, ya que este no ha logrado un alcance de desarrollo favorable, sino que también es necesario un buen funcionamiento de esta infraestructura; para que logre así una integración mundial que traspase fronteras nacionales y exista un desarrollo a través del comercio y turismo. Un buen resultado del aeropuerto en los escenarios de globalización es una conexión directa con el resto del mundo, la mejora del transporte, el intercambio de culturas, conocimientos, tecnología, bienes y productos; diferentes aspectos que no se ha logrado desarrollar de manera adecuada en el distrito de San Andrés, lo que se esperaba de convertirse en una ciudad más globalizada a causa del aeropuerto, según pobladores, no se ha logrado alcanzar este objetivo. Este aeropuerto lejos de traer un desarrollo al distrito, no ha traído oportunidades laborales a los pobladores, no cuentan con un incremento turístico que lleguen del terminal aéreo, y no se han desarrollado actividades económicas relacionadas con el aeropuerto que beneficien a la población. Se cuenta con un mega proyecto y a la vez una infraestructura muy importante en una ciudad que aún no ha logrado alcanzar ser una ciudad globalizada.

## VI. RECOMENDACIONES

- Incitar a otros investigadores a seguir estudiando la relación que existe entre el aeropuerto y el desarrollo urbano a nivel nacional. Para conocer la importancia que este tipo de infraestructura en una ciudad y cómo contribuye en el desarrollo de la ciudad y su entorno inmediato.
- A la municipalidad provincial de Pisco, en acuerdo estratégico con sus distritos y con las entidades competentes mencionadas en la investigación, desarrollen y/o actualicen un plan de promoción turístico con las potencialidades de la zona, creando de esta manera una ventaja competitiva a nivel nacional e internacional.
- A la comunidad académica, seguir investigando a corto o largo plazo, temas sobre conservación del medio ambiente, ya que estas infraestructuras pueden aportar al desarrollo urbano de la ciudad, pero a su vez puede causar el deterioro del paisaje y territorio del mismo.
- Promover a que los pobladores tengan una mejor aceptación del aeropuerto para que, de manera directa o indirecta, el aeropuerto logre ofrecer oportunidades laborales en el desarrollo de la ciudad ya que de alguna manera el aeropuerto ha favorecido a San Andrés en convertirse en una ciudad moderna.
- Invitar a los pobladores a desarrollar actividades económicas relacionadas al aeropuerto, ya que este tipo de infraestructuras en una ciudad puede ofrecer el desarrollo de muchas actividades y servicios complementarios dirigido a los mismos habitantes como también a turistas nacionales y extranjeros, contribuyendo así al desarrollo turístico y económico de la ciudad.

- Mejorar la administración del aeropuerto, con un mejor manejo y una buena administración interna del aeropuerto se puede lograr el mejor funcionamiento de esta infraestructura, ofrecer más vuelos nacionales como internacionales generando promociones u ofertas con precios accesibles a los viajeros que los incentive a tomar estos servicios, ya que en la actualidad por el mal manejo administrativo y el poco interés de los viajeros, no están existiendo muchos vuelos a nivel nacional e internacional.
- Mejorar el equipamiento del aeropuerto, ya que esta infraestructura carece de diferentes ambientes como los servicios comerciales entre; restaurantes, tiendas, cajeros y según las investigaciones, tampoco cuenta con una planta frigorífica que contribuiría con el traslado de productos agroindustriales, la implementación de esta planta frigorífica ayudaría a la operatividad del aeropuerto y lograría descentralizar el aeropuerto Jorge Chávez de Lima, que sí cuenta con este tipo de ambiente.
- Incitar a la municipalidad a proyectar obras que beneficie a embellecer la ciudad, ordenar y descentralizar el comercio que se está concentrando en el borde costero lo que provoca una congestión vehicular ya que ahí está la vía vehicular que conecta con Paracas, mantener la ciudad limpia y mejorar el cuidado de las áreas verdes y el entorno ecológico para mantener un mejor confort de los turistas y pobladores.
- Incitar a los pobladores a mantener la ciudad limpia, ordenada y conservar su entorno ecológico, este rol es importante tanto para la gestión municipal como también para los pobladores. La realidad de San Andrés, es que se está convirtiendo en una ciudad contaminada, a pesar de que su principal actividad económica es la pesca, los mismos pobladores no muestran interés en el cuidado del medio ambiente, esto se ve reflejado en la contaminación que existe en el mar y en sus alrededores, por el arrojado de residuos sólidos, la quema de basura y el poco cuidado que se le brinda al entorno ecológico. Una ciudad

limpia y ordenada garantiza una mejor impresión a los visitantes de la ciudad y una mejor calidad de vida a los pobladores, por eso es necesario la intervención de la gestión municipal con los pobladores.

- Incentivar a las autoridades municipales a mejorar los servicios turísticos de la ciudad, para ofrecer equipamientos como museos o centro cultural dirigido a los visitantes que lleguen a San Andrés para que así conozcan más de su historia y cultura logrando que se sientan identificados con las costumbres del lugar.
- Incitar a los pobladores a mejorar los servicios dirigido a los turistas, servicios comerciales tanto como hospedajes, restaurantes y tiendas, promoviendo a ofrecer un mejor servicio como también generando más ingresos económicos para los pobladores.

## REFERENCIAS

- Addie, J-P. (2014). Flying high (in the competitive sky): Conceptualizing the role of airports in global city-regions through “aero-regionalism”. *Geoforum*, 55, 87–99.  
Flying high (in the competitive sky): Conceptualizing the role of airports in global city-regions through “aero-regionalism” - ScienceDirect
- Aeropuertos del Perú. (s.f.) *Contrato de Concesión para el Diseño, La construcción, mejora, mantenimiento y explotación del primer grupo de aeropuertos de provincia de la República del Perú*. Recuperado el 14 de febrero de 2022 de <https://adp.com.pe/es/nosotros>
- Bernal, C. (2006). *Metodología de la investigación*. Universidad de la Sabana, Colombia.
- Boris, T. (6 de julio de 2020). Espacio urbano: rural, definición, características. *Ingeniería ambiental*. <https://ingenieriaambiental.net/espacio-urbano/>
- Budapest (2014). *The Budapest 2030 Long-Term Urban Development Concept*. <http://budapest.hu/Lapok/Hivatal/Varosfejlesztes.aspx>
- Bueno, R. (2014) *Análisis prospectivos de los aeropuertos en México* [Universidad nacional autónoma de México].  
<http://www.ptolomeo.unam.mx:8080/jspui/bitstream/132.248.52.100/3235/1/TESSIS.pdf>
- Changsheng X., Yu T., Xue L., Rong T. and Qiaolin L. (2022) The Different Impacts of Airports on the Ecological Environment under Distinct Institutional Contexts. *Land*. <https://doi.org/10.3390/land11020291>
- Collantes, S. (2018). *Percepción del Impacto Económico de un Aeropuerto en Chota 2018*. Universidad Cesar Vallejo.  
<https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/28381>

- Dávalos, R. (2014). *El proyecto aeropuerto internacional en el distrito de Chinchero percepciones socio-ambientales de una disputa desarrollista*. Universidad Complutense de Madrid. <https://renati.sunedu.gob.pe/handle/sunedu/960015>
- Diez P., Gago, C., Córdoba, J. (2016). Los Aeropuertos de la globalización: Espectacularización y teatralización de la infraestructura como herramienta de citymarketing. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*. (72), 221-247. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5756995>
- Diez, P. (2015). *El aeropuerto y la ciudad en los escenarios de la globalización: una simbiosis necesaria y cambiante*. [Tesis de maestría, Universidad Complutense de Madrid]. <https://eprints.ucm.es/id/eprint/38236/1/T37435.pdf>
- Fernández, R., Martínez, R., Urquiza, D., Gálvez, S., y Álvarez, M. (2019). *Validation of instruments as a guarantee of credibility in scientific research*. Cuban Journal of Military Medicine.
- Flores, M. (2016). La globalización como fenómeno político, económico y social. *Revista Científica Ciencias Humanas*, 12(24), 36-41. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=70946593002>
- Florida, R., Mellander, C. y Holgersson, T. (2015). Up in the air: the role of airports for regional economic development. <https://link.springer.com/article/10.1007/s00168-014-0651-z>
- García-Ayllón, S. (2014). *Urbanismo y Ordenación del territorio*. (1º edición). Universidad Politécnica de Cartagena
- Giraldo, C., Valderrama, A. y Zapata, S. (2015). Las infraestructuras aeroportuarias: tipo de propiedad y su relación con la eficiencia. *Revista Ingenierías Universidad de Medellín*, 14(27), 180-194. <http://www.scielo.org.co/pdf/rium/v14n27/v14n27a12.pdf>
- Goetz, A. y Budd, L., (2014). *The geographies of air transport*. <https://books.google.com.pe/books?hl=es&lr=&id= IW1CwAAQBAJ&oi=fnd&pg>

[=PA81&dq=airports+and+economic+development&ots=eUSxx3q5l8&sig=eNrYibTMOIz80G8wpAGNNnZcDRs#v=onepage&q=airports%20and%20economic%20development&f=false](#)

Goig, J. (2016). La OCDE en la era de la globalización: desarrollo e influencia.

*Revista de derecho UNED*, (19), 112-113.

<http://revistas.uned.es/index.php/RDUNED/article/view/18492/15531>

Hernández, H. y Tobón, S. (2016). *Análisis documental del proceso de inclusión en la educación. Universidad Autónoma Indígena de México*. 12(6), 399-420.

<https://www.redalyc.org/pdf/461/46148194028.pdf>

Hernández, R. (2014), *Metodología de la investigación 6ª. Edición*. Editorial McGraw-Hill Interamericana.

Hong Kan, W., Ozer, H., Gilbey, A., Gow, H., (2014). *Operational efficiency of Asia-Pacific airports* (vol.40). <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2014.05.003>

Huderek-Glapska, S. (2017). What does the success of an airport mean and when it contributes to the regional economy?. *Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu*.

<https://www.researchgate.net/publication/333330032> What does the success of an airport mean and when it contributes to the regional economy

Instituto Nacional de Estadística e Informática - Censo Nacional 2007: XI de Población y IV de Vivienda.

Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI). Censos Nacionales 2017: XII de Población, VII de Vivienda y III de Comunidades Indígenas. Censos Nacionales INEI 2017

Jenkins, M. (2020). Socio-economic impacts of airport infrastructure in the Queenstownlakes district.

[https://www.qldc.govt.nz/media/0xkdujeq/mj\\_socioeconomic-impacts-of-ql-airports\\_final\\_report\\_15062020.pdf](https://www.qldc.govt.nz/media/0xkdujeq/mj_socioeconomic-impacts-of-ql-airports_final_report_15062020.pdf)

- Kasych, A. y Vochozk, M. (2019). Globalization processes in the modern world challenging the national economy development. *SHS Web of Conferences*. <https://doi.org/10.1051/shsconf/20196509002>
- Ley general de asentamientos humanos, ordenamiento territorial y desarrollo urbano. Art. 3. 28 de noviembre de 2016 (México).
- Ley N° 26842. Artículo 105 de la Ley general de Salud. D.S. No. 085-2003-PCM.
- Marenco, G. (2010). *Funcionamiento y Evolución de Aeropuertos ante una Demanda Turística creciente*. [http://nulan.mdp.edu.ar/1540/1/marenco\\_gn.pdf](http://nulan.mdp.edu.ar/1540/1/marenco_gn.pdf)
- Matheus, P., (2017). *El proyecto del aeropuerto internacional de Chinchero y sus impactos socioculturales en el poblador de Chinchero, Cusco – 2017*. Universidad Andina del Cusco. <https://repositorio.uandina.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12557/2525/RESUMEN.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Minghong, Chu (2019). *Del aeropuerto a la ciudad-aeropuerto: estudio del impacto económico*. Universidad Politécnica de Madrid. <https://oa.upm.es/54016/>
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2018) *Perfil del turista que visita ICA*. [https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/turismo/estadisticas/ReporteTurismoRegional/RTR\\_Ica.pdf](https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/turismo/estadisticas/ReporteTurismoRegional/RTR_Ica.pdf)
- Moreno, A., Elejoste, P., Masegosa, A., Rodriguez, B., y Perez, P. (2018). *A software tool for the optimization of airport services by simulating and modeling the behavior of travelers*. In Proceedings of the Multidisciplinary Digital Publishing Institute 2(19), 1211-1221
- Moreno, E. (2018). El nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México en el ex lago de Texcoco, Estado de México, problemática socioterritorial y ambiental. *Revista CS*, (26), 203-235. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=476358899009>

- Morteruel, M. (2019). El entorno urbano y la salud. *OSEKI*. <https://oseki.eus/wp-content/uploads/2020/01/4.-El-entorno-urbano-y-la-Salud.pdf>
- Municipalidad Provincial de Pisco. (2012). Programa nuestras ciudades. Propuesta general de zonificación y vías del conglomerado urbano de Pisco. Visión Pisco 2012- 2021. Manuscrito inédito.
- Peterson Institute for International Economics. (29 de octubre de 2018). What Is Globalization? And How Has the Global Economy Shaped the United States?. <https://www.piie.com/microsites/globalization/what-is-globalization>
- Planzer, R. y Pérez, G. (2019). Infraestructura aeroportuaria en América Latina y el Caribe. *Boletín FAL* 370, (2).  
[https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/44900/1/S1900358\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/44900/1/S1900358_es.pdf)
- Plataforma Nacional de datos georreferenciados Geo Perú 2022.
- PRIA International Academy (2014). *Participatory Urban Planning: Making Cities Inclusive of Urban Poor*. <https://pria-academy.org/pdf/MODULE%201%20%20An%20Introduction%20to%20Urban%20Planning.pdf>
- Rao, S., Tian Z., Manish K., Satinder B. y R Tyagi. (2020). Sustainability: Fundamentals and Applications.  
<https://onlinelibrary.wiley.com/doi/book/10.1002/9781119434016>
- Regulaciones Aeronáuticas del Perú. (2018). *RAP 1 Definiciones y abreviaturas*. Revisión 16. Recuperado el 19 de febrero de 2022, de [https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/388133/1. RAP\\_1\\_rev16\\_completa.pdf](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/388133/1. RAP_1_rev16_completa.pdf)
- Sandoval, A. (2015). *Impactos del Nuevo Aeropuertos de Quito en arraigo de los habitantes de Tababela (1970- 2015) [Tesis de magíster, Instituto de estudios urbanos y territoriales de la Pontificia Universidad Católica de Chile]* Instituto de estudios urbanos y territoriales. Facultad de arquitectura, diseño y estudios

urbanos. <https://estudiosurbanos.uc.cl/exalumnos/impactos-del-nuevo-aeropuerto-de-quito-en-el-arraigo-de-los-habitantes-de-tababela-1970-2015/>

Sartzetaki, M. (2018). Assessing air transport socio-economic footprint. *International Journal of Transportation Science and Technology*.

<https://reader.elsevier.com/reader/sd/pii/S2046043018300030?token=A593EFBE378CAE8FF78E39D40A3F8D583D5A3B658C246E633DD1EA65BD3539DA5BF76DAD29492953E25F3B5FBA9713AA&originRegion=us-east-1&originCreation=20220319224257>

Strategy Berlín (2013). *Urban Development Concept Berlin 2030*.

[https://use.metropolis.org/system/images/1935/original/BerlinStrategie\\_Broschüre\\_en.pdf](https://use.metropolis.org/system/images/1935/original/BerlinStrategie_Broschüre_en.pdf)

Tian-Cheng Zheng (2017) *Ciudades globales: procesos sociales de cambio en las nuevas ciudades chinas* [Tesis de doctorado, Universidad Autónoma de Madrid].

[https://repositorio.uam.es/bitstream/handle/10486/680704/zheng\\_tian\\_cheng.pdf?sequence=1](https://repositorio.uam.es/bitstream/handle/10486/680704/zheng_tian_cheng.pdf?sequence=1)

Vargas, D. (2015). *Reubicación del aeropuerto "CmI. FAP. Carlos Ciriani – Santa Rosa" por riesgo inminente y el diseño de un nuevo aeropuerto internacional en la provincia de Tacna, año 2015*. Universidad Nacional Jorge Basadre Grohmann. <http://repositorio.unjbg.edu.pe/handle/UNJBG/482>

Zapico, E., Elaskar, S., Schulz, W., Cid, G., Tamagno, J., García, J., Galeasso, A., Elaskar, O., Bonvin, E., Herrera, A., Soria, L., Centeno, S., Saldía, J., Krause, G., Cimino, A., Malano, M., Gutiérrez, L. (21-23 de noviembre de 2018). 5° *Congreso Argentino de Ingeniería Aeronáutica*. Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales - Universidad Nacional de Córdoba.

<http://www.caia.con.efn.uncor.edu/>

## Anexo 1

### Matriz de Consistencia

Título: El aeropuerto y desarrollo urbano en los escenarios de globalización del entorno inmediato de la ciudad de Pisco, 2011-2022.

Autor(es): Guerra Palomino, Iviana Aida y Guerra Palomino, Sheylla Janet.

Problemas	Objetivos	Categorías	Metodología
<b>Problema general:</b> - ¿Cuál es la relación del aeropuerto y el desarrollo urbano en los escenarios de globalización del entorno inmediato de la ciudad de Pisco, año 2022?	<b>Objetivo general:</b> - Determinar la relación entre el aeropuerto y el desarrollo urbano en los escenarios de globalización del entorno inmediato de la ciudad de Pisco.		Línea de investigación: - Urbanismo sostenible
<b>Problemas específicos:</b> - ¿Cómo contribuye la tipología de arquitectura del aeropuerto en el entorno urbano inmediato de la ciudad de Pisco? - ¿Cuál es el impacto del aeropuerto frente al desarrollo económico que se da en el entorno urbano inmediato de la ciudad de Pisco? - ¿Cómo contribuye el turismo al entorno inmediato de la ciudad de Pisco?	<b>Objetivos específicos:</b> - Determinar la relación que existe entre la tipología de arquitectura del aeropuerto con el entorno inmediato de la ciudad de Pisco. - Analizar el desarrollo económico que se da en el entorno inmediato de la ciudad de Pisco frente a la inserción de un aeropuerto. - Analizar el grado de impacto que se da con la llegada de los turistas al aeropuerto en el entorno inmediato de la ciudad de Pisco.	<b>Independiente:</b> - Aeropuerto  <b>Dependiente:</b> - Desarrollo Urbano	Tipo de investigación: - Básica  Diseño de investigación: - Etnográfico  Técnicas de recolección de información: - Observación - Documental - Encuesta

## Anexo 2

### Operacionalización de variables

Título: El aeropuerto y desarrollo urbano en los escenarios de globalización del entorno inmediato de la ciudad de Pisco, 2011-2022.

Autor(es): Guerra Palomino, Iviana Aida y Guerra Palomino, Sheylla Janet.

Categorías	Definición conceptual	Sub categorías	Indicadores	Instrumentos
<b>Independiente:</b> <b>- Aeropuerto</b>	"Es todo aeródromo en el que existan, de modo permanente, instalaciones y servicios con carácter público, para asistir de modo regular al tráfico aéreo, permitir el aparcamiento y reparaciones del material aéreo y recibir o despachar pasajeros o carga" (Bueno R., 2014, p. 03).	• Físico-ambiental	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ubicación geográfica</li> <li>• Accesibilidad</li> <li>• Entorno inmediato</li> <li>• Entorno ecológico</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registros de P.D.U</li> <li>• Registros de M.T.C</li> <li>• Planos</li> <li>• Recopilación de datos</li> <li>• Cuestionarios</li> </ul>
		• Socio-cultural	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Turismo</li> <li>• Principales recursos turísticos</li> <li>• Hitos</li> <li>• Pasajeros transportados</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registros de Promperú</li> <li>• Registros de INEI</li> <li>• Registros de MINCETUR</li> <li>• Análisis personal y fotografías del lugar.</li> <li>• Recopilación de datos</li> <li>• Cuestionarios</li> </ul>
		• Arquitectónico	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Infraestructura aeroportuaria</li> <li>• Equipamiento del aeropuerto</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registros de M.T.C.</li> <li>• Registros de P.M.D.</li> <li>• Registros de A.D.P.</li> <li>• Recopilación de datos</li> <li>• Cuestionarios</li> </ul>

---

<b>Dependiente:</b> - <b>Desarrollo Urbano</b>	“Proceso de planeación y regulación de la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población” (Ley general de asentamientos humanos, ordenamiento territorial y desarrollo urbano, 2016, Artículo 3).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Físico</li> <li>• Económico</li> <li>• Social</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Equipamiento urbano</li> <li>• Zonificación urbana</li> <li>• Principales actividades económicas</li> <li>• Niveles de pobreza</li> <li>• Crecimiento poblacional</li> <li>• Material predominante de viviendas</li> <li>• Viviendas con servicios básicos</li> <li>• Acceso a educación y tasas de analfabetismo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registros de P.D.U</li> <li>• Recopilación de datos</li> <li>• Cuestionarios</li> <li>• Registros de INEI</li> <li>• Recopilación de datos</li> <li>• Cuestionarios</li> <li>• Registros de INEI</li> <li>• Recopilación de datos</li> <li>• Cuestionarios</li> </ul>

---

### Anexo 3

#### Encuestas



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

CÓDIGO:

### CUESTIONARIO DE ENCUESTA SOBRE EL AEROPUERTO Y EL DESARROLLO URBANO

FINALIDAD: El presente cuestionario tiene la finalidad de recoger información sobre el aeropuerto y el desarrollo urbano en el entorno inmediato de la ciudad de Pisco.

INDICACIONES: Luego de leer atentamente los ítems que se plantean relacionados al aeropuerto y el desarrollo urbano, marque con una (X) la alternativa según considere conveniente.

ITEM	PREGUNTAS	SI	NO
01	¿Considera que el aeropuerto cumple con una moderna infraestructura aeroportuaria?		
02	¿Cree usted que es suficiente los servicios complementarios que ofrece el aeropuerto?		
03	¿Cree usted que el aeropuerto favorece a las actividades económicas del distrito de San Andrés?		
04	¿Considera que el aeropuerto ha beneficiado con oportunidades laborales a los pobladores del distrito?		
05	¿Cree usted que el entorno ecológico de su ciudad ha sido afectado a causa de la instalación del aeropuerto?		
06	¿Cree usted que la pesca sigue siendo la principal actividad económica en su localidad?		
07	¿Cree usted que el nuevo aeropuerto beneficia a su entorno inmediato?		
08	¿Considera que el aeropuerto ha beneficiado en el desarrollo turístico de su ciudad?		
09	¿Considera que la implementación del aeropuerto ha ayudado a mejorar la calidad de vida de los pobladores?		
10	¿Ha notado algún cambio significativo o desarrollo de su ciudad en los últimos años con el funcionamiento del aeropuerto?		

Gracias por su aporte a la investigación.

## Anexo 4

### Fichas de opinión y validación del instrumento

#### FICHA DE OPINION Y VALIDACION DEL INSTRUMENTO

##### I. DATOS INFORMATIVOS

APELLIDO Y NOMBRE DEL INFORMANTE	CARGO O INSTITUCION DONDE LABORA	NOMBRE DEL INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN	AUTOR DEL INSTRUMENTO
SAMANAMUD SILVA WALDO ALBERTO	DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO ACADEMICO DE ARQUITECTURA FACULTAD DE ARQUITECTURA UNICA - UNIVERSIDAD NACIONAL SAN LUIS GONZAGA	Cuestionarios	Guerra Palomino Iviana Guerra Palomino Sheylla
TÍTULO: El Aeropuerto y Desarrollo Urbano en los Escenarios de Globalización del Entorno Inmediato de la Ciudad de Pisco, 2022			

##### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0 – 20 %	Regular 21 – 40 %	Buena 41 – 60 %	Muy buena 61 – 80%	Excelente 81 – 100%
1. CLARIDAD	Formulado con lenguaje apropiado					X
2. OBJETIVIDAD	Expresado en enfoques objetivos				X	
3. ACTUALIDAD	Enfocado en el desarrollo actual			X		
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica				X	
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos según las categorías				X	
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para conocer el grado de impacto del aeropuerto			X		
7. CONSISTENCIA	Basado en la conexión entre título y dimensiones					X
8. COHERENCIA	Entre las categorías, dimensiones y sub categorías				X	
9. METODOLOGIA	La estrategia responde al propósito del diagnóstico					X
10. OPORTUNIDAD	El instrumento ha sido aplicado en el momento oportuno o más adecuado				X	

##### III. OPINIÓN DE APLICACIÓN

MAS QUE SUFICIENTE CLARIDAD, OBJETIVIDAD Y CONSISTENCIA EN LOS CUESTIONARIOS PLANTEADOS

-----

-----

-----

##### IV. PROMEDIO DE VALIDACIÓN

79%

Pisco, 08 de marzo 2022			
Lima, 14 de marzo 2022 Lugar y fecha	06181862 DNI	 Firma del Experto	946297489 Teléfono

## Anexo 5

### Fichas de opinión y validación del instrumento

#### FICHA DE OPINION Y VALIDACION DEL INSTRUMENTO

##### I. DATOS INFORMATIVOS

APELLIDO Y NOMBRE DEL INFORMANTE	CARGO O INSTITUCION DONDE LABORA	NOMBRE DEL INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN	AUTOR DEL INSTRUMENTO
Hernández Hernández Elizabeth Iraida	Sub Gerencia de Obras Privadas y Planeamiento Urbano - MBSA	Cuestionarios	Guerra Palomino Iviana Guerra Palomino Sheylla
TÍTULO: El Aeropuerto y Desarrollo Urbano en los Escenarios de Globalización del Entorno Inmediato de la Ciudad de Pisco, 2022			

##### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0 - 20%	Regular 21 - 40 %	Buena 41 - 60 %	Muy buena 61 - 80%	Excelente 81 - 100%
1. CLARIDAD	Formulado con lenguaje apropiado					100%
2. OBJETIVIDAD	Expresado en enfoques objetivos				80%	
3. ACTUALIDAD	Enfocado en el desarrollo actual					100%
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica					95%
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos según las categorías				80%	
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para conocer el grado de impacto del aeropuerto					95%
7. CONSISTENCIA	Basado en la conexión entre título y dimensiones					92%
8. COHERENCIA	Entre las categorías, dimensiones y sub categorías					90%
9. METODOLOGIA	La estrategia responde al propósito del diagnóstico					100%
10. OPORTUNIDAD	El instrumento ha sido aplicado en el momento oportuno o más adecuado					100%

##### III. OPINIÓN DE APLICACIÓN

El cuestionario presentado se encuentra enmarcado con la realidad de la infraestructura existente y como esta aporta en el entorno del distrito de San Andres. La interpretación es muy clara y objetiva.

##### IV. PROMEDIO DE VALIDACIÓN 93.2%

Pisco, 08 de marzo 2022			
San Andrés, 11 de Marzo, 2022	43576587		993286124
Lugar y fecha	DNI	Firma del Experto	Teléfono

## Anexo 6

### Fichas de opinión y validación del instrumento

#### FICHA DE OPINION Y VALIDACION DEL INSTRUMENTO

##### I. DATOS INFORMATIVOS

APELLIDO Y NOMBRE DEL INFORMANTE	CARGO O INSTITUCION DONDE LABORA	NOMBRE DEL INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN	AUTOR DEL INSTRUMENTO
TUMAY MERINO HERNANDEZ MIRKO	GERENTE GENERAL AS BUILT INGENIEROS SAC	Cuestionarios	Guerra Palomino Iviana Guerra Palomino Sheylla
TÍTULO: El Aeropuerto y Desarrollo Urbano en los Escenarios de Globalización del Entorno Inmediato de la Ciudad de Pisco, 2022			

##### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0 – 20%	Regular 21 – 40 %	Buena 41 – 60 %	Muy buena 61 – 80%	Excelente 81 – 100%
1. CLARIDAD	Formulado con lenguaje apropiado					100%
2. OBJETIVIDAD	Expresado en enfoques objetivos					95%
3. ACTUALIDAD	Enfocado en el desarrollo actual					90%
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica				80%	
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos según las categorías				80%	
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para conocer el grado de impacto del aeropuerto					95%
7. CONSISTENCIA	Basado en la conexión entre título y dimensiones					95%
8. COHERENCIA	Entre las categorías, dimensiones y sub categorías					90%
9. METODOLOGIA	La estrategia responde al propósito del diagnóstico					100%
10. OPORTUNIDAD	El instrumento ha sido aplicado en el momento oportuno o más adecuado					90%

##### III. OPINIÓN DE APLICACIÓN

-----

-----

-----

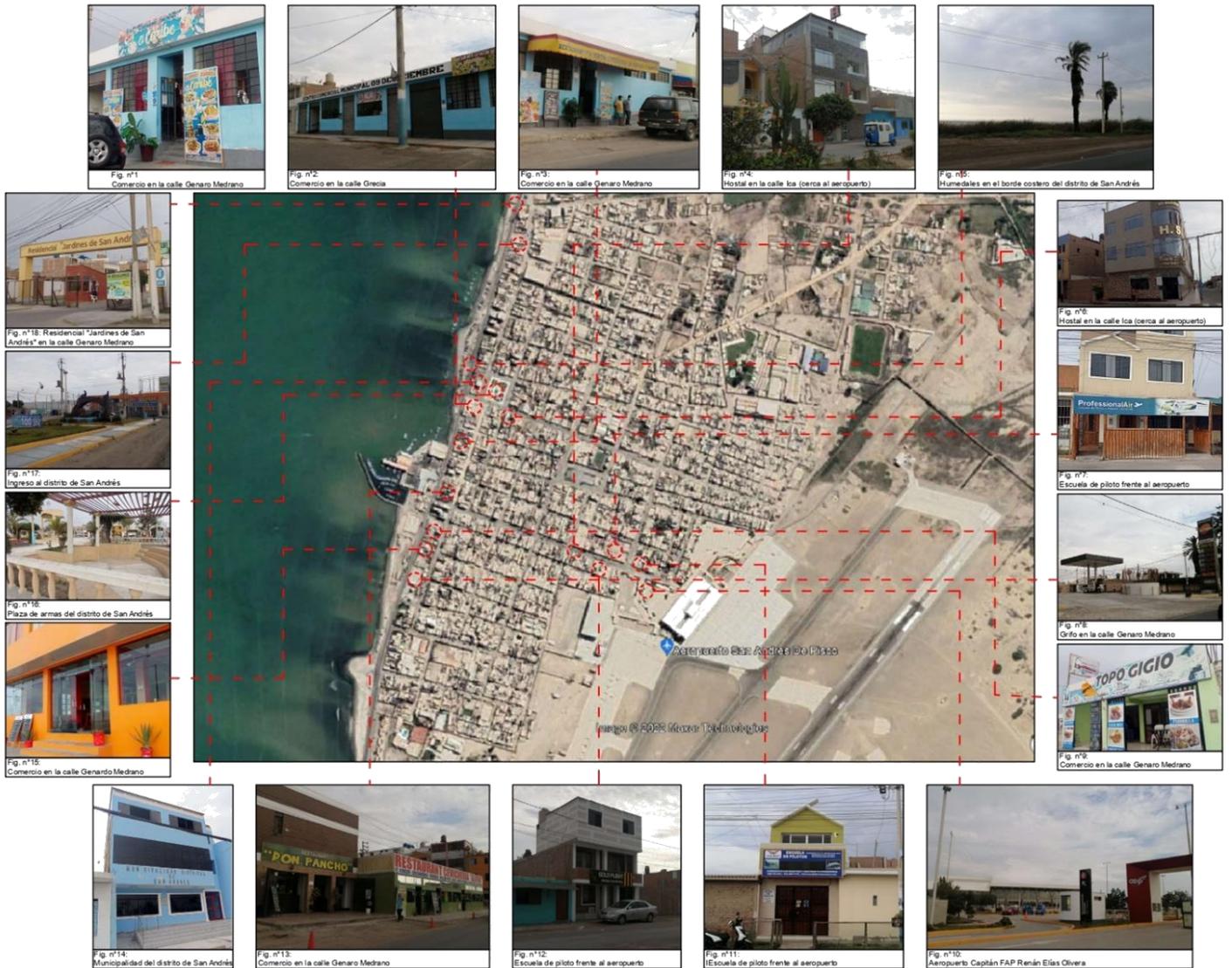
##### IV. PROMEDIO DE VALIDACIÓN 91,50%

Pisco, 08 de marzo 2022			
PISCO, 15 MARZO DEL 2022 Lugar y fecha	42424345 DNI	 Firma del Experto	945-041860 Teléfono

## Anexo 7

Figura 12

### Equipamiento urbano del distrito de San Andrés



*Nota: Imágenes tomada por los autores del equipamiento urbano del distrito de San Andrés.*