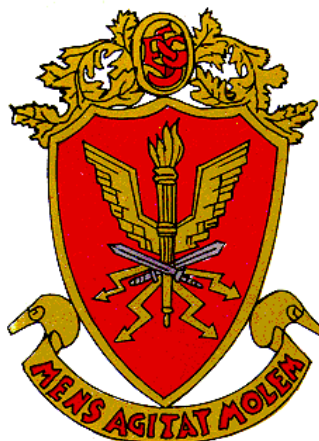


ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA DEL EJÉRCITO

ESCUELA DE POSTGRADO



TESIS

**Apoyo Terrestre del Batallón de Transportes N° 511 a las Unidades del Ejército,
Rímac - 2025**

AUTOR:

BACH. Carlos David Romero Alvarado

(orcid.org/0000-0001-5391-2407)

Para optar al Grado Académico de

MAESTRO EN CIENCIAS MILITARES

Con mención en Planeamiento Estratégico y Toma de Decisiones

ASESOR:

DR. Talavera Manuel Gustavo Prado Gamaliel

(orcid.org/0000-0002-5167-1897)

LÍNEA DE INVESTIGACION:

Sistema del Ejército

2025

ACTA DE SUSTENTACIÓN

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA DEL EJÉRCITO
ESCUELA DE POSTGRADO

DEPARTAMENTO GESTIÓN DE INVESTIGACIÓN



ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS No 079 – 2025/ DGI

En la Escuela Superior de Guerra del Ejército - Escuela de Postgrado, a los diecinueve (19) días del mes de diciembre del año dos mil veinticinco, siendo las ...16:15... horas, se reunió el jurado evaluador conformado por los docentes:


❖	Doctor	IVAN RICARDO BARRETO BARDALES	Presidente
❖	Maestro	FRANKLIN ROBERTO MEJIA CHIROQUE	Secretario
❖	Maestro	HENRY ARTURO ALCANTARA MINCHOLA	Vocal

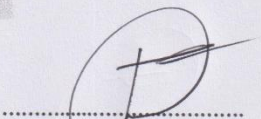
Designados según Resolución de Expedito para Sustentación de Tesis N° 079-2025/SIE/DGI/ESGE-EPG del 09 de diciembre de 2025, para evaluar la sustentación presencial y defensa de la Tesis de Grado titulada "APOYO TERRESTRE DEL BATALLON DE TRANSPORTES N° 511 A LAS UNIDADES DEL EJÉRCITO, RÍMAC - 2025", presentado por el Bachiller CARLOS DAVID ROMERO ALVARADO, para optar el Grado Académico de Maestro en Ciencias Militares con mención en Planeamiento Estratégico y Toma de Decisiones, de acuerdo a lo establecido en el artículo 45° de la Ley Universitaria N° 30220.

Luego de atender la sustentación presencial, defensa de la tesis de grado y realizadas las preguntas de rigor, el jurado acordó concederle la calificación de**DECISIOTE**.....(17)..

En mérito del cual, el jurado**Aprobado**..... (aprueba / no aprueba) que se le otorgue el Grado Académico de Maestro en Ciencias Militares con mención en Planeamiento Estratégico y Toma de Decisiones.

Firmado, en Chorrillos a los diecinueve (19) días del mes de diciembre del año dos mil veinticinco.


.....
DR. IVAN RICARDO
BARRETO BARDALES
PRESIDENTE


.....
MG. FRANKLIN ROBERTO
MEJIA CHIROQUE
SECRETARIO


.....
MG. HENRY ARTURO
ALCANTARA MINCHOLA
VOCAL

DEDICATORIA

Dedico el presente trabajo a mis padres por el apoyo recibido a lo largo de mi vida y a mi hijo que se convirtió en la luz de mis ojos, siendo ellos mi fortaleza en cada paso que doy como persona y como profesional.

AGRADECIMIENTOS

Un agradecimiento especial a mi alma mater, la Escuela Militar de Chorrillos, donde forme mi carácter y espíritu militar.

ÍNDICE

PORTADA	i
ACTA DE SUSTENTACIÓN	ii
DEDICATORIA	iii
AGRADECIMIENTOS	iv
ÍNDICE	v
RESUMEN	ix
ABSTRACT	x
REPORTE DE SIMILITUD	xi
DECLARACION JURADA DE AUTENTICIDAD Y NO PLAGIO	xii
INTRODUCCIÓN	xii
CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	1
1.1 Descripción de la situación problemática	1
1.2 Formulación del problema	3
1.3 Objetivos de investigación	3
1.4 Justificación de la investigación	3
1.5 Viabilidad de la investigación	4
1.6 Delimitación de la investigación	4
1.5 Limitaciones de la investigación	5
CAPITULO II: ESTADO DEL ARTE	6
2.1 Antecedentes de la investigación	6
2.2 Bases teóricas	16
2.3 Marco conceptual	19
2.4 Definición de términos básicos	27
CAPITULO III: MÉTODOLOGIA	30
3.1 Diseño metodológico	30
3.2 Diseño muestral	31
3.3 Técnicas e instrumentos de recolección de datos	31
3.4 Técnicas de procesamiento y análisis de datos	33
3.5 Aspectos éticos	34
CAPITULO IV: ANÁLISIS Y SÍNTESIS	36
4.1. Definición de categorías	41
4.2. Soporte de categorías	56

4.3. Red semántica	57
4.4. Triangulación	72
CAPÍTULO V: DIÁLOGO TEÓRICO EMPÍRICO	85
CONCLUSIONES	88
RECOMENDACIONES	91
PROPUESTA PARA ENFRENTAR LA REALIDAD PROBLEMÁTICA	93
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	99
ANEXOS	
1. Matriz de consistencia	102
2. Instrumento de recolección de información	104
3. Validación de instrumentos	109
4. Autorización para la recolección de información	113
5. Consentimiento Informado	116

ÍNDICE DE TABLAS		Pág.
Tabla 01	<i>Definición de categorías y subcategorías apriorísticas</i>	18
Tabla 02	<i>Relación de Oficiales que laboran o laboraron en el Servicio de Transporte del Ejército</i>	38
Tabla 03	<i>Empleo del Batallón de Transportes N° 511 para el apoyo administrativo a las Unidades del Ejército</i>	42
Tabla 04	<i>Limitaciones con las que cuenta el Batallón de Transportes para realizar el apoyo administrativo</i>	44
Tabla 05	<i>Medios de transportes necesarios del Batallón de Transporte N° 511 para realizar el apoyo administrativo</i>	46
Tabla 06	<i>Planeamiento del Batallón de Transporte N° 511.</i>	47
Tabla 07	<i>Medidas de seguridad que debe ejecutar el transporte de material.</i>	49
Tabla 08	<i>Unidades de análisis y categorías emergentes de la guía de observación.</i>	50
Tabla 09	<i>Unidades de análisis y categorías emergentes del análisis documental.</i>	53
Tabla 10	<i>Matriz soporte de Categorías</i>	55
Tabla 11	<i>Triangulación integral mediante las técnicas cualitativas</i>	73

ÍNDICE DE FIGURAS		Página
Figura 01	<i>Organización del Batallón de transporte</i>	21
Figura 02	<i>Grupo de participantes para las entrevista</i>	39
Figura 03	<i>Transporte de carga no clasificada</i>	40
Figura 04	<i>Marco Normativo para el análisis documental</i>	41
Figura 05	<i>Procedimientos de empleo del Servicio de Transporte del Batallón de Transporte N° 511</i>	60
Figura 06	<i>Coordinaciones con Escalón Superior y las Unidades y/o compañías de Transporte</i>	62
Figura 07	<i>Transporte de carga que realiza el Batallón de Transporte N° 511</i>	63
Figura 08	<i>Transporte de Personal Militar y Civil del Cuartel General del Ejército</i>	66
Figura 09	<i>Red semántica del objetivo principal, apoyo terrestre del Btn de Transporte N°511</i>	68
Figura 10	<i>Red semántica de la categoría marco operativo funcional</i>	69
Figura 11	<i>Red semántica de la categoría procedimiento y coordinación</i>	70
Figura 12	<i>Red semántica de la categoría apoyo administrativo a las UU del EP.</i>	71

Resumen

La presente tesis, titulada " Apoyo terrestre del Batallón de transportes N° 511 a las unidades del ejército, Rímac - 2025", aborda una temática crítica dentro del contexto militar: el papel esencial del Batallón de Transporte N° 511 en el apoyo logístico y administrativo. En un escenario donde las Fuerzas Armadas enfrentan desafíos crecientes debido a la modernización tecnológica y cambios en las necesidades logísticas, esta investigación se enfoca en la evaluación de la eficiencia y efectividad de dicho batallón, particularmente en sus funciones de transporte de personal y materiales a las diversas unidades del Ejército. La investigación se estructuró y desarrolló con un enfoque cualitativo, de tipo teórico-práctico siguiendo el método hermenéutico interpretativo-Fenomenológico con una muestra de cinco expertos. Habiendo realizado el trabajo de campo en las instalaciones del mismo batallón de transporte. Los hallazgos más relevantes advierten que existe una vulnerabilidad estructural por escasez de choferes, tecnología obsoleta y vehículos en mal estado, sumada a material antiguo y déficit de mantenimiento, que compromete la disponibilidad operativa y la seguridad. La rotación de personal, la falta de capacitación e incentivos agravan la baja moral y la continuidad de las campañas logísticas, mientras las deficiencias de coordinación interinstitucional y entre niveles de mando reducen la eficiencia de la cadena. Se propone una intervención integral: modernización tecnológica, reposición y mantenimiento preventivo de vehículos y equipos, estabilización de plantillas, programa continuo de capacitación y reconocimiento, y una reingeniería de la coordinación operativa para lograr tiempos de respuesta confiables, seguridad operativa y mayor resiliencia logística.



Palabras Clave: *Eficiencia operativa, Apoyo logístico y administrativo, Transporte militar.*

Abstract

The present thesis, titled "Ground Support of Battalion No. 511 Transport to Army Units, Rimac - 2025," addresses a critical topic within the military context: the essential role of Transport Battalion No. 511 in logistical and administrative support. In a scenario where the Armed Forces face growing challenges due to technological modernization and changes in logistical needs, this research focuses on evaluating the efficiency and effectiveness of the battalion, particularly in its functions of transporting personnel and materials to the various Army units. The research was structured and developed with a qualitative approach, of a theoretical-practical type, following the interpretive-hermeneutic-phenomenological method with a sample of five experts. Fieldwork was carried out in the facilities of the same transport battalion. The most relevant findings indicate a structural vulnerability due to a shortage of drivers, obsolete technology, and vehicles in poor condition, coupled with old materials and maintenance deficits, which compromise operational availability and safety. Employee turnover, lack of training, and insufficient incentives aggravate low morale and the continuity of logistical campaigns, while inter-institutional and hierarchical coordination deficiencies reduce supply-chain efficiency. An integral intervention is proposed: technological modernization, replacement and preventive maintenance of vehicles and equipment, stabilization of staffing, ongoing training and recognition programs, and a reengineering of operational coordination to achieve reliable response times, operational safety, and greater logistical resilience

Keywords: *Operational Efficiency, Logistics and Administrative Support, Military Transportation*

IFI MY ROMERO ALVARADO CARLOS DAVID NOV25 (1).pdf

 TESIS 2025
 TESIS 2025
 Escuela Militar de Chorrillos Coronel Francisco Bolognesi

Detalles del documento

Identificador de la entrega

trn:oid:::12350:537511372

Fecha de entrega

6 dic 2025, 11:51 p.m. GMT-5

Fecha de descarga

6 dic 2025, 11:56 p.m. GMT-5

Nombre del archivo

IFI MY ROMERO ALVARADO CARLOS DAVID NOV25 (1).pdf

Tamaño del archivo

2.6 MB

130 páginas

34,799 palabras

199.000 caracteres



Página 2 de 135 - Descripción general de integridad

Identificador de la entrega trn:oid:::12350:537511372




9% Similitud general

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

Filtrado desde el informe

- Bibliografía
- Texto citado
- Texto mencionado
- Coincidencias menores (menos de 10 palabras)

Fuentes principales

- 9%  Fuentes de Internet
- 1%  Publicaciones
- 3%  Trabajos entregados (trabajos del estudiante)

DECLARACIÓN JURADA DE AUTENTICIDAD Y NO PLAGIO
(Grado Académico de Magister)

Por el presente documento, yo Bach Carlos David Romero Alvarado, identificado con DNI 4141173, egresado del programa de CCMM -2018 informo que he elaborado el Trabajo de Investigación denominado “Empleo del Batallón de Transporte para el apoyo administrativo a las Unidades del Ejército, Rímac, 2022” para optar por el Grado Académico de Magíster en la maestría de Ciencias Militares, y declaro que este trabajo ha sido desarrollado íntegramente por el autor que lo suscribe y afirmo que no existe plagio de ninguna naturaleza.

Así mismo, dejo en constancia de que las citas de otros autores han sido debidamente identificadas en el trabajo, por lo que no se ha asumido como propias las ideas vertidas por terceros, ya sea de fuentes encontradas en medios escritos como en Internet. Así mismo, afirmo que soy responsable solidario de todo su contenido y asumo, como autor, las consecuencias ante cualquier falta, error u omisión de referencias en el documento. Sé que este compromiso de autenticidad y no plagio puede tener connotaciones éticas y legales.

Por ello, en caso de incumplimiento de esta declaración, me someto a lo dispuesto en las normas académicas que dictamine el Escuela Superior de Guerra del Ejército – Escuela de Posgrado y a lo estipulado en el Reglamento interno.

Chorrillos, 20 de octubre del 2025



.....
Carlos ROMERO ALVARADO
DNI 41411799

INTRODUCCIÓN

Este estudio se realiza en un contexto donde el Ejército, está atravesando una etapa de transición significativa debido a los procesos de modernización tecnológica y las evoluciones en las demandas logísticas y administrativas. La eficiencia y efectividad del Batallón en sus funciones de apoyo, que incluyen el transporte de personal y materiales a las diversas unidades del ejército, se colocan bajo un microscopio analítico en esta investigación.

El interés por esta área de estudio nace de la creciente relevancia de la logística y el transporte en las operaciones militares modernas. Estos componentes no solo aseguran la movilidad estratégica y la disponibilidad de recursos esenciales, sino que también representan un pilar fundamental en la estructura operativa de cualquier ejército. En este escenario, el Batallón de Transporte N° 511 asume un rol vital como la espina dorsal del soporte logístico, responsable de la crucial tarea de movilizar recursos humanos y materiales. Sin embargo, el análisis preliminar ha revelado desafíos significativos que afectan la capacidad del batallón para desempeñar sus funciones de manera eficiente y efectiva.

Una de las problemáticas más apremiantes es la antigüedad y el estado deteriorado de la flota de vehículos del batallón. Muchos de estos vehículos han excedido su vida útil óptima, lo que conduce a frecuentes problemas de mantenimiento y, por consiguiente, a una disminución de la eficiencia operativa. Este factor, combinado con la observación de una falta de personal debidamente capacitado, particularmente conductores calificados, plantea serias preocupaciones en términos de seguridad y efectividad en las operaciones de transporte. Esta situación se agrava debido a la evolución constante de los escenarios operativos y las demandas logísticas, lo que requiere un replanteamiento de las estrategias y recursos existentes

Además, se ha identificado una necesidad urgente de mejorar la coordinación y planificación entre el Batallón de Transporte y otras unidades del Ejército. Esta falta de sincronización en las operaciones puede resultar en ineficiencias operativas, redundancia en los esfuerzos y, en última instancia, en un gasto excesivo de recursos valiosos. La optimización de estos procesos logísticos no solo garantizará una mayor eficiencia operativa, sino que también contribuirá al bienestar del personal y a la efectividad general de las misiones del Ejército.

Para abordar estos problemas, la metodología adoptada en esta investigación es predominantemente cualitativa, incluyendo un enfoque en entrevistas profundas,

observaciones directas y análisis de documentos relevantes. Esta aproximación proporciona una comprensión holística de las dinámicas operativas del Batallón de Transporte, permitiendo una identificación precisa de las áreas que requieren atención y mejora. A través de entrevistas con personal clave y observaciones de las operaciones en tiempo real, la tesis recoge información valiosa que da forma a las recomendaciones y estrategias propuestas.

Las propuestas de esta investigación se centran en la renovación y modernización de la flota de vehículos, reconociendo que la eficiencia y la seguridad en las operaciones de transporte dependen en gran medida del estado y la capacidad de los vehículos utilizados. Además, se hace énfasis en la capacitación y desarrollo del personal, especialmente de los conductores, para mejorar sus habilidades y conocimientos en áreas críticas como la seguridad vial y la operación de vehículos especializados. Por último, se sugiere el desarrollo de un sistema de planeamiento y coordinación sincronizados, que involucre a diversas unidades del Ejército, con el fin de optimizar el uso de recursos y reducir los costos operativos.

CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 Descripción de la realidad problemática

La gestión logística en el ámbito militar implica una variedad de procesos integrados en el Sistema de Gestión Logística. Estos procesos están dedicados a asegurar eficientemente el transporte, producción, abastecimiento y retorno de recursos y servicios para apoyar a los soldados en áreas de conflicto. Este objetivo se alcanza a través de una planificación logística cuidadosa, la adquisición de los bienes y servicios requeridos, y la realización eficaz de operaciones logísticas. En el contexto bélico, la logística militar es esencial, ya que es la clave para el éxito y la efectividad de las misiones militares. Estas operaciones logísticas se llevan a cabo mediante una operación logística integral, que a su vez se subdivide en logística de abastecimiento, producción, reversa y movilidad (Pérez, 2015).

El transporte es una función logística importante, que facilita la distribución de los abastecimientos, antes, durante y después de la conducción de operaciones militares, así como en acciones militares y en guarnición.

A nivel internacional en la primera guerra del Golfo, fue impresionante el esfuerzo que realizó los Estados Unidos en el campo logístico, para poder trasladar a al desierto saudí toda la logística necesaria, estos medios ocupaban un área que tenía las dimensiones de la ciudad de Córdoba. El problema no fue la movilización del poderío militar, si no el poder hacer llegar los abastecimientos al lugar de empleo, siendo muy importante para ello el transporte, el cual, ha cobrado relevancia en los conflictos actuales, caracterizados porque se desarrollan a grandes distancias del propio territorio, además de existir limitados plazos para el despliegue. Es en este escenario que se evidencia el concepto Estratégico de la OTAN, la cual hace hincapié a las capacidades que se deben de disponer para poder proyectar a la fuerza a cualquier parte. Es así que hablamos ya de un transporte estratégico, a fin de poder desplazar los recursos materiales y humanos que sean necesarios a la zona de operaciones para la ejecución de la operación. (Ruiz, 2010)

Durante la Guerra del Golfo, el transporte militar desempeñó un papel de vital importancia en el éxito de la coalición liderada por Estados Unidos. La capacidad de movilizar rápidamente tropas, equipos y suministros a través de diferentes medios de transporte fue fundamental para lograr una ventaja estratégica sobre las fuerzas iraquíes. Los convoyes de vehículos militares fueron utilizados para transportar tropas y suministros a través del terreno hostil del desierto. El uso de vehículos blindados permitió a las tropas moverse rápidamente en el campo de batalla, asegurando la capacidad de maniobra y la flexibilidad operativa, así como asegurar el abastecimiento

y apoyo logístico, facilitar la movilidad táctica. Sin esta capacidad de transporte eficiente, la coalición habría enfrentado desafíos significativos para lograr sus objetivos y mantener una ventaja táctica en el conflicto.

A nivel regional la guerra de las Malvinas fue exitosa para el Ejército Británico por las capacidades que disponía para poder lograr mantener el poder de combate de sus fuerzas el tiempo necesario, que permitió quebrar la gran resistencia del Ejército Argentino, considerando que una de sus más grandes dificultades, fue la distancia que existía entre la isla de las Malvinas y el Reino Unido, siendo un riesgo muy importante la excesiva prolongación que podía derivarse del conflicto, que fue puesto en evidencia en informes internos, y que podría agotar la capacidad de sostener mucho tiempo a las fuerzas Británicas en las Malvinas, es aquí donde se resalta que el problema mayor, el cual no es disponer de los recursos, si no el de hacerlos llegar. (Ruiz, 2020)

Durante la Guerra de las Malvinas, la logística y el transporte desempeñaron un papel crucial para ambas partes en el conflicto. La distancia geográfica y las condiciones adversas del terreno planteaban desafíos significativos en cuanto a la movilización de tropas, suministros y equipos militares. Para Argentina, la logística y el transporte representaron un gran desafío debido a la distancia entre el continente y las islas Malvinas. El país tuvo que organizar y llevar a cabo una compleja operación logística para desplegar sus fuerzas y abastecerlas durante el conflicto. La falta de una infraestructura adecuada en las islas dificultó aún más el traslado de suministros y la movilidad de las tropas argentinas.

A nivel nacional encuadrada dentro de la organización del Ejército, el Batallón de transporte N° 511 es orgánica del Servicio de Transporte del Ejército – Comando Logístico del Ejército - COLOGE, la cual ha sido una unidad especializada y única en el Ejército a cargo del servicio de transportes a nivel nacional, transportando artículos de todas las clases que envían los Servicios Logísticos orgánicos del COLOGE a las diferentes unidades del Ejército en el Norte, Centro, Sur y Oriente del Perú por vía terrestre. Estos artículos normalmente han sido de Clase II, III, V (pequeño calibre), VIII (medicina, material de sanidad) y animales equinos, sin embargo, esta unidad ha venido presentando diferentes problemas, producto del uso constante de estos vehículos de carga, que han limitado su apoyo en el abastecimiento, sumándose la antigüedad del material, tal es el caso de los vehículos que tiene una antigüedad de más de 30 años, inclusive ya existiendo camiones inoperativos y que resulta anti económica su reparación, así como lo desfasado de sus sistemas, que limitan la obtención de repuestos en el mercado local. Los medios que dispone el Batallón de Transporte N° 511 para prestar un apoyo adecuado, son limitadas; cuentan con una flota limitada de vehículos (05 camiones), sus choferes son cambiados de colocación constantemente,

asignándose choferes que no tienen la capacidad de manejar camiones de 12 tn y 30 tn con sus respectivos tractos de 30 tn por falta de experiencia, además de no conocer todas las rutas a desplazarse al interior del país para el traslado del material, lo cual es muy importante para evitar accidentes; así mismo, no contaba con un adecuado modelo de transportes que permita un monitoreo en tiempo real de las unidades acorde con el desarrollo de la tecnología, lo cual motivo la realización de la presente investigación. Problemática conocida a través de un diagnóstico factico, que puso en evidencia las falencias de esta unidad, que limitaban su empleo, ante las grandes necesidades de abastecimientos de las unidades del Ejército, y que fueron necesarias de conocer en detalle a fin de optimizar la operatividad del Batallón de Transporte N° 511.

1.2 Formulación del problema

- ¿Cómo es el empleo del Batallón de Transportes N° 511 para el apoyo administrativo a las Unidades del Ejército, Rímac, 2022?
- ¿Cómo es la capacidad operativa del Batallón de Transportes N° 511 para el apoyo administrativo a las Unidades del Ejército, Rímac, 2022?
- ¿Cómo se podría optimizar el empleo del Batallón de Transportes N° 511 que describa las capacidades operativas a disponer para el apoyo administrativo a las unidades del Ejército?

1.3 Objetivos de investigación

- Conocer el empleo del Batallón de Transportes N° 511 para el apoyo administrativo a las Unidades del Ejército, Rímac, 2022.
- Analizar la capacidad operativa del Batallón de Transportes N° 511 para el apoyo administrativo a las Unidades del Ejército, Rímac, 2022.
- Establecer el empleo del Batallón de Transportes N° 511 para realizar un eficaz apoyo administrativo a las Unidades del Ejército.

1.4 Justificación de la investigación

La presente investigación tuvo una relevancia institucional, porque esta unidad especializada tenía una gran responsabilidad de realizar la distribución de los artículos de todas las clases, que los Servicios Logísticos del COLOGE asignaban a las unidades, y al no realizar una distribución oportuna, afectaba directamente la operatividad de las Grande Unidades de Combate y de Batalla que apoya y por ende limitaba el cumplimiento adecuado de las operaciones y acciones militares.

La presente investigación además tuvo una justificación teórica porque permitió generar nuevos conocimientos respecto al empleo de este tipo de unidad especializada, las cuales se materializaron en unas bases doctrinarias, con una misión, organización y capacidades operativas eficaces que le permitieron mejorar el empleo del Batallón de Transportes N° 511 y de la cual no se disponía acorde con las necesidad actuales de

despliegue, la doctrina que se disponía era desfasada y no permitía proporcionar un apoyo en el lugar y momento oportuno, en beneficio de las Unidades del Ejército, acorde con el desarrollo y la tecnología.

Esta investigación disponía así mismo de un valor práctico, toda vez que el producto del aporte teórico materializado en las bases doctrinarias, fueron puestas en aplicación tanto en el planeamiento como en la ejecución de las operaciones que ejecuta el Batallón de Transportes N° 511, así como fortalecer la instrucción además del entrenamiento, al formularse conceptos modernos respecto al apoyo de transportes, que mejoraba la capacitación del personal. Además de que contribuyo con las gestiones de la unidad en busca de mejorar sus capacidades acordes con el desarrollo de la tecnología.

La investigación fue viable debido a que se cuenta con la experiencia del investigador, por haber trabajado en el Batallón de Transportes No 511 como Ejecutivo y S-3, así como de disponer de acceso a la información y de los recursos necesarios para la realización de la investigación.

1.5 Viabilidad

La investigación es viable debido a que se cuenta con la experiencia del investigador, por haber trabajado en el Batallón de Transportes No 511 como Ejecutivo y S-3, así como de disponer de acceso a la información y de los recursos necesarios para la realización de la investigación.

1.6 Delimitación de la investigación

1.6.1 Delimitación temática.

De acuerdo con la Escuela Superior de Guerra del Ejército, el trabajo de investigación se encontraba en la siguiente Línea de Investigación:

Línea: Sistemas del Ejército y apoyo administrativo.

1.6.2 Delimitación espacial.

La investigación estuvo delimitada espacialmente en el distrito del Rímac, departamento de Lima, lugar donde se encontraba ubicada el Batallón de Transportes.

1.6.3 Delimitación temporal.

El trabajo de investigación fue desarrollado de enero 2022 a setiembre del año 2023, tiempo que fue suficiente para analizar la problemática que fue objeto de estudio

1.7 Limitaciones de la investigación

El presente estudio de investigación tuvo como limitaciones la poca disponibilidad de material bibliográfico particularmente en los antecedentes nacionales así como internacionales, porque la investigación fue prácticamente nueva en este campo del servicio de transporte a nivel Ejército y no existieron estudios respecto al Batallón de Transportes y el apoyo administrativo a nivel Ejército, sin embargo fueron superadas a través del empleo de estudios relativos a la logística militar, en cuanto a la importancia y la mejorar continua, considerando que el servicio de transportes es parte de esta logística, así como de investigaciones relativas al transporte civil, lo cual permitió comprender la problemática existente , así como las necesidades , las cuales afectaban el apoyo administrativo al Ejército.

CAPÍTULO II: ESTADO DEL ARTE

2.1 Antecedentes de la investigación:

Los Servicios Logísticos colaboran y funcionan de manera conjunta con la finalidad de unificar los esfuerzos de diversos sectores logísticos para llevar a cabo una función logística unificada que respalde a las Unidades del Ejército. Dicha integración conlleva la coordinación de varios sistemas, incluyendo abastecimiento, mantenimiento, evacuación y hospitalización, transporte e infraestructura. Estos componentes no solo son fundamentales, sino que también forman parte integral de los procesos implementados por cada uno de los Servicios Logísticos.

Al respecto el sistema de transportes apoya al sistema logístico para el traslado de todos los artículos de las diferentes clases de los Servicios Logísticos, hasta su usuario final a nivel nacional, en ese sentido las investigaciones nacionales e internacionales estuvieron enfocadas en logística y transportes, las cuales son parte del apoyo administrativo.

2.1.1 Investigaciones nacionales

Rengifo (2022), en su tesis titulada *Rol de los servicios logísticos en apoyo al Componente Terrestre (CT) del Comando Especial (CE) – VRAEM 2020*, para optar el grado académico de Maestro en Ciencias Militares de la ESGE – EPG. El objetivo fue de analizar el rol que desempeñan los Servicios Logísticos de material de Guerra, Intendencia y comunicaciones, para el apoyo al CT del CE-VRAEM. La metodología utilizada fue la cualitativa, de un tipo aplicada, de un nivel descriptivo, la muestra fue de 06 oficiales, las técnicas fueron el análisis documental y la entrevista. Las conclusiones fueron las siguientes:

En primer lugar, a pesar de las limitaciones presupuestales y la pandemia del Covid-19, los Servicios Logísticos de Material de Guerra, Comunicaciones e Intendencia desempeñaron satisfactoriamente su función de respaldo al CT del CE-VRAEM 2020. Aunque se enfrentaron a desafíos, lograron cumplir con éxito su rol. En segundo lugar, el SMGE, encargado del apoyo logístico de abastecimiento y mantenimiento, demostró un desempeño satisfactorio a pesar de las restricciones presupuestales y la pandemia. Aunque tuvieron que enfrentar dificultades, lograron cumplir adecuadamente con sus responsabilidades. Por otro lado, se observaron algunas deficiencias en el apoyo logístico proporcionado por el SCOME. Aunque su función de abastecimiento fue

satisfactoria, hubo una insuficiencia en el apoyo de mantenimiento debido a la imposibilidad de utilizar los Equipos Móviles de Mantenimiento (EEMMM) durante la pandemia. Además, la falta de talleres en el BCOM A/M N° 511 agravó aún más esta situación. En cuanto al SINTE, se encontró que su apoyo logístico en el abastecimiento de artículos de intendencia fue satisfactorio. Sin embargo, hubo una falta de apoyo en el mantenimiento debido a la falta de asignación de presupuesto. Además, se recomienda fomentar la competencia entre los Servicios Logísticos que operan en el VRAEM con el fin de mejorar la eficiencia, optimizar los procesos y reducir posibles errores. Esto podría contribuir a un mejor desempeño general. Se identificaron situaciones que ocasionaron demoras en la ejecución del abastecimiento y que escapan al control de los Servicios Logísticos de MG, COM e INT. Estas demoras fueron causadas por la falta de presupuesto para combustible y viáticos del personal, responsabilidad del Servicio de Transportes del Ejército. Es importante mencionar que el COLOGE no tiene una asignación específica de horas de vuelo y depende de los vuelos de oportunidad de la Aviación del Ejército. La priorización del presupuesto realizada por el CCFFAA resultó en demoras en la asignación presupuestaria y, por ende, en los procesos de adquisición.

La investigación de Rengifo resaltó las limitaciones presupuestales, así como de mantenimiento que sufrieron los servicios logísticos para el apoyo administrativo, así como la problemática del Servicio de Transportes para el traslado de los abastecimientos al VRAEM, lo cual facilita la comprensión de la realidad problemática, sirviendo además para la identificación de categorías emergentes como el presupuesto, el mantenimiento, que fueron parte de la realidad problemática, durante el análisis.

Mendoza (2021), en su tesis titulada *Lecciones aprendidas sobre planificación logística en el conflicto del alto Cenepa de 1995*, para optar el académico de Maestro en Ciencias Militares de la ESGE – EPG. EL objetivo fue de comprender el significado de las lecciones aprendidas respecto a la planificación de la logística militar en el conflicto del Cenepa, 1995, así como aquellas lecciones relacionadas con la doctrina, el procedimiento y los procesos, además de la aplicación de las doctrinas para el apoyo logístico en la selva. El enfoque fue cualitativo, el tipo fue teórica – empírica, el método fue hermenéutico interpretativo, las técnicas fueron el análisis documental y la entrevista. Las conclusiones fueron:

Después de realizar un análisis exhaustivo de los hallazgos empíricos y teóricos obtenidos en la investigación sobre la planificación logística militar durante el conflicto del Alto Cenepa, se llega a la conclusión de que Ecuador obtuvo una

clara ventaja sobre Perú en diversos aspectos logísticos. En primer lugar, en términos de vías de abastecimiento, tanto Ecuador como Perú utilizaron principalmente las vías aérea y terrestre, pero Ecuador, al poseer una ventaja táctica y ocupar posiciones dominantes en el terreno, pudo elegir libremente entre estas vías sin restricciones, mientras que Perú se vio limitado por el riesgo de los sistemas antiaéreos ecuatorianos y la superioridad aérea en la zona. Además, la elección de la vía terrestre por parte de Perú estaba alejada de la zona de operaciones, lo que dificultó el suministro eficiente a sus tropas. En segundo lugar, en cuanto al mantenimiento correctivo, Ecuador pudo llevar a cabo reparaciones inmediatas en su armamento, equipos y vehículos que participaron en el conflicto, mientras que Perú enfrentó dificultades para realizar el mantenimiento de manera eficiente, lo que resultó en la falta de disponibilidad de fusiles automáticos ligeros y piezas de artillería operativas. En tercer lugar, en el aspecto de la sanidad, Ecuador brindó una atención oportuna y eficaz a sus heridos, mientras que Perú experimentó deficiencias significativas en la atención médica de sus heridos debido a las minas y disparos enemigos. Esto requirió evacuaciones prolongadas y complicadas hasta zonas donde se pudiera proporcionar atención médica adecuada. Además, Ecuador demostró un uso eficiente y seguro de las vías de transporte aéreas, terrestres y fluviales, mientras que Perú se vio restringido en el uso de los medios de transporte debido al fuego enemigo y a la posición estratégica de Ecuador en puntos críticos del terreno. Estos resultados evidencian que Ecuador logró una marcada ventaja logística sobre Perú durante el conflicto del Alto Cenepa. Estas lecciones aprendidas destacan la importancia de una planificación logística efectiva, el uso adecuado de las vías de abastecimiento, el mantenimiento oportuno de equipos, la atención médica adecuada y el uso eficiente de las vías de transporte en el contexto de operaciones militares. Estas conclusiones son fundamentales para el diseño de estrategias de guerra más efectivas en el futuro y resaltan la necesidad de aprovechar el conocimiento adquirido para potenciar las capacidades propias y garantizar el éxito de las operaciones.

La investigación resalta la importancia de la planificación en el apoyo logístico para un eficaz ejecución, en este contexto el apoyo administrativo de transportes fue parte de esta logística, como tal las conclusiones permitieron comprender la importancia de esta planificación, y sirvió de guía para analizar los datos recabados después del trabajo de campo, en los aspectos de oportunidad, eficacia, mantenimiento, así como el uso adecuado de las vías de transporte para el apoyo a las operación es militares.

Manrique (2021), en su artículo publicado en la revista Pensamiento Conjunto de la Escuela Superior Conjunta de las FFAA titulada La logística estratégica en las Fuerzas armadas. La cual tuvo como objetivo realizar una valoración de la logística en las FFAA. Las conclusiones fueron las siguientes:

El presente artículo pone de manifiesto la relevancia actual de la logística estratégica y su proyección a lo largo del tiempo, al mismo tiempo que destaca la necesidad de aprovechar los avances tecnológicos en el sostenimiento de operaciones y acciones militares conjuntas. En este contexto, se reconocen las fortalezas existentes en las Fuerzas Armadas que deben ser aprovechadas en el ámbito de la logística estratégica, para lo cual se cuentan con herramientas y estrategias que deben ser adecuadamente empleadas, con el fin de establecer un ciclo virtuoso de mejora continua en la logística militar, la cual no debería estar ajena a los estándares de calidad. Para alcanzar este objetivo, es necesario perfeccionar los principios, conceptos, normas y procedimientos relacionados con el apoyo logístico a las operaciones y acciones militares conjuntas. Esta labor implica una revisión constante y una continua actualización, que proporcionará las condiciones favorables para llevar a cabo con éxito las misiones asignadas. Asimismo, se debe fomentar la participación activa de los gestores logísticos, con experiencia en el campo de batalla, para que busquen de manera constante alternativas que contrarresten los problemas que puedan poner en riesgo el sostenimiento logístico de dichas operaciones y acciones.

El trabajo de Solar, resaltó la importancia de la logística, y la necesidad de emplear las tecnologías durante la realización de las operaciones de sostenimiento, tecnologías que deben ser aplicadas a las necesidades, en busca de la mejora continua, lo cual sirvió de guía para comprender posibles soluciones a los problemas logísticos en el campo de transporte, y que podrían optimizarse con el empleo de las tecnologías, considerando que se debe de manejar y controlar adecuadamente el desplazamiento de las flotas durante el apoyo administrativo que se proporciona a las unidades del Ejército.

Cárdenas et al. (2019), en su tesis titulada *Logística Inversa para mejorar los precios Logísticos de la Entidad Eurofresh* para obtener el grado de Maestro en Supply Chain Managment en la universidad del Pacifico. Tuvo como objetivo general: Determinar una respuesta factible logística, donde se debe incluir la supervisión, el control logístico, el seguimiento logístico, mediante las actividades debidamente programadas para una supervisión y seguimiento eficientes, que monitorearen el desarrollo del avance, manteniendo los niveles de calidad total. La metodología

empleada fue: C - SAR para determinar si las metas de la entidad y las estrategias de los suministros están favoreciendo a la solución de los problemas que se identificaron o en su defecto, emplear los métodos necesarios para lograrlo. El trabajo de investigación concluyó en:

El país presenta condiciones favorables y estabilidad económica que lo convierten en un lugar propicio para invertir. Además, se observa una tendencia al alza en el consumo mundial de productos frescos, lo que explica el creciente enfoque de empresas hacia la agro exportación. Latinoamérica cuenta con un gran potencial para abastecer constantemente productos frescos de consumo directo a nivel mundial. Destaca por su variedad y calidad. Sin embargo, es importante tener en cuenta que otros países en diferentes regiones del mundo pueden ocupar fácilmente ese lugar si producen los mismos productos en condiciones más competitivas, donde el precio final del producto puede ser un factor determinante. Al analizar el mercado global de productos agrícolas, se deben considerar diversos factores económicos, políticos, sociales y ambientales que influyen en la preferencia por productos frescos y orgánicos. En este sentido, al evaluar internamente a la empresa, se concluye que la unidad de negocio de exportación de paltas tiene un potencial significativo para generar mayores ingresos y, por lo tanto, merece una mayor atención y enfoque estratégico. A través del uso de herramientas como el mapeo de flujo de valor (VSM) y el diagrama de Ishikawa, se han identificado áreas de la cadena de valor de la empresa que están afectando negativamente los resultados financieros. Por lo tanto, se considera fundamental replantear los objetivos tanto de la empresa como de la cadena de suministro, con el fin de mejorar los procesos existentes y explorar nuevas alternativas de gestión logística que agreguen valor a la cadena. Tras identificar los problemas que disminuyen el valor de la cadena y rediseñar las estrategias de la cadena de suministro, se propone un proyecto de reutilización de los empaques de exportación. Esta medida busca reducir las pérdidas y generar ahorros considerables para la empresa, a través de una gestión eficiente de los recursos y una optimización de la cadena logística.

El trabajo de tesis realizado por Cárdenas et al (2019) analizo la gestión logística de la entidad EURIFRESH, con la finalidad optimizar la cadena de suministros, analizando los factores que la afectaban , para poder rediseñar nuevas estrategias, lo cual sirvió de guía para realizar el análisis del empleo del Batallón de Transportes, respecto a su responsabilidad en la cadena de suministros del Ejército, y las estrategias

que empleaba , conociendo la problemática que afectaba el apoyo de transportes manera eficaz.

Orellana (2018), en sus tesis titulada *Actividad logística de transporte de la 7ª Brigada de Infantería y el apoyo al Centro de Operaciones de Emergencia (COER) ante Desastres Naturales en la región Lambayeque*, Para optar el grado académico de Maestro en Ciencias Militares de la ESGE - EPG. El objetivo de la investigación fue de determinar cuál era el grado de incidencia de la logística de transportes de la GUC en el apoyo ante los desastres naturales. Cabe resaltar que es necesario disponer de vehículos para poder trasladar los medios así como el personal para el apoyo al COER, así como para Guerra No convencional y Guerra Convencional. La investigación fue cualitativa, del tipo empírica, explicativo y causal, la técnica utilizada fue la entrevista. Las conclusiones fueron las siguientes:

Se ha determinado que la 7ª Brigada de infantería debe contar con vehículos de transporte que se correspondan con la asignación necesaria para respaldar al Centro de Operaciones de Emergencia en la Región Lambayeque durante situaciones de desastres naturales. Una medida propuesta es registrar a las empresas de transporte de carga y pasajeros en la Ciudad de Lambayeque, para utilizarlos en casos de desastres ocasionados por fenómenos naturales como el Niño Costero, sismos, entre otros. Porque estas falencias inciden directamente en el apoyo que se pueda proporcionar al COER ante los desastres naturales.

La investigación de Orellana denotaba la importancia de disponer de los medios de transporte en las cantidades necesarias, así como en una condición operativa, a fin de realizar una de acuerdo apoyo, lo cual sirvió de guía para comprender la importancia del servicio de transportes en la guerra convencional, no convencional y ante desastres naturales.

2.1.2 Investigaciones internacionales

Chicaiza (2020), en la tesis titulada *Planificación Estratégica para la gestión administrativa de la Compañía de Transportes Pesados Rutas Salcedenses S.A. del Cantón Salcedo*. Para optar el grado académico de Maestro en Administración de Empresas de la Universidad Técnica de Cotopaxi de Ecuador. El objetivo fue de diseñar un modelo para planificar estratégicamente la administración administrativa de la Compañía de Transportes. La metodología fue cualitativa, y la técnica de recolección de datos fue la entrevista directa y la observación. Las conclusiones fueron las siguientes:

Para evaluar la situación actual de la empresa de transporte "Pesados Rutas Salcedenses", se llevó a cabo una investigación cualitativa que empleó entrevistas para recopilar información. Mediante el uso del software MAXQDA 2020, se interpretaron las respuestas obtenidas, lo que permitió determinar la necesidad de implementar una planificación estratégica que mejorara la gestión administrativa de la compañía. La planificación estratégica para la gestión administrativa de la empresa se diseñó teniendo en cuenta la estructura ideológica, que establece de manera clara la identidad y las metas a seguir. Asimismo, se desarrolló un mapa de procesos para identificar los procesos clave de la compañía. A través del mapa estratégico, se crearon estrategias en cuatro perspectivas principales: talento humano, procesos, clientes y perspectiva financiera. Por último, se implementó un cuadro de mando integral como una herramienta de gestión empresarial efectiva para medir la evolución de las actividades y los resultados de la empresa, con una visión estratégica a mediano y largo plazo.

Las conclusiones de Chicaiza identificaron la necesidad de mejorar la gestión y la planificación estratégica de la empresa, siendo los puntos más álgidos a mejorar; los procesos, el talento humano, la parte financiera y los clientes, lo cual sirvió de guía durante el análisis de la realidad problemática del empleo del Batallón de transportes en las operaciones de apoyo administrativo, lo cual facilitó la identificación de los factores que afectaban su empleo.

Nope (2020), en su artículo de revisión de la universidad de Nueva Granada de Colombia titulado *La importancia del transporte multimodal en Colombia*. El objetivo fue de conocer los beneficios económicos de reducir los tiempos en la logística de comercio exterior mediante el empleo de transporte multimodal. Las conclusiones fueron:

El empleo del transporte multimodal en Colombia se presenta como una solución efectiva para reducir los costos en la cadena logística del comercio internacional dentro del país. Este enfoque implica la integración de distintos modos de transporte con el propósito de alcanzar todos los departamentos a un costo mínimo, lo cual repercutirá directamente en el precio final de los productos. La apertura económica que ha experimentado Colombia en años recientes ha brindado a los exportadores la oportunidad de ampliar sus mercados a nivel internacional. Sin embargo, para lograr este objetivo, resulta imprescindible que el gobierno colabore en la creación de una infraestructura adecuada que garantice precios competitivos en el mercado. De lo contrario, será difícil

mantener una posición ventajosa en comparación con otros países y regiones. La falta de una infraestructura nacional apropiada tendrá un impacto negativo en el comercio exterior de Colombia, ya que las importaciones superarán el valor de las exportaciones. Este desequilibrio se debe, en parte, a que no todos los empresarios cuentan con los recursos financieros necesarios para afrontar los costos asociados a la infraestructura requerida para la exportación. Con el fin de lograr una reducción óptima de costos, resulta crucial establecer un sistema de transporte multimodal que integre de manera eficiente todos los sistemas de transporte existentes en el país. Esto permitirá llegar a todas las áreas del territorio nacional a un costo menor y en tiempos adecuados para satisfacer las necesidades de los clientes y consumidores finales. Además, la disminución de costos en el transporte terrestre se logrará al minimizar la dependencia de las carreteras, lo que implica reducir los pagos de peajes y combustible, dos factores significativos que incrementan los gastos en este medio de transporte. En contraposición, se promoverá el uso del transporte ferroviario y fluvial, incentivando a los exportadores a aprovechar estas opciones, lo cual generará mayor seguridad y estabilidad en dichos medios. La reactivación del transporte fluvial y ferroviario para el traslado de mercancías a nivel nacional, tal como se plantea en la Dirección Nacional de Planeación, se erige como uno de los principales impulsores para fomentar el crecimiento del comercio internacional en los próximos años y, en consecuencia, aumentar el Producto Interno Bruto (PIB) del país.

La investigación de Nope, puso en evidencia la problemática de transporte en Colombia, respecto a los altos costos de sus empleo, así como las falencias de la infraestructura de transporte, por ello la necesidad de disponer de un sistema de transporte multimodal, lo cual facilitó el desplazamiento de las cargas, reduciendo costos, lo cual sirvió de guía durante el análisis de los datos, al identificar los problemas que afectaban el empleo del Batallón de Transporte para el apoyo administrativo al Ejército, considerando que debe de transportar artículos de las diferentes clases de los diferentes servicios logísticos a nivel nacional, lo cual ayudó además a establecer las categorías emergentes.

Bernal (2019), en su tesis titulada *Modelo para la programación de vehículos en una empresa de transportes*, para optar el grado de Maestro en Logística Integral de la Universidad Militar de Nueva Granada. El objetivo fue de desarrollar un modelo para realizar la programación de los vehículos de una empresa, a fin de minimizase los costos

operativos. En el aspecto metodológico fue una investigación cualitativa del tipo aplicada, la técnica de recojo de datos fue la indagación documental. Las conclusiones fueron las siguientes:

La investigación presenta un modelo de programación lineal aplicado a la programación de vehículos en una empresa de transporte. Este modelo se muestra como una herramienta útil para la toma de decisiones, ya que permite reducir costos operativos y, como resultado, disminuir los precios de venta de la empresa. Esto le brinda una ventaja competitiva y atrae a nuevos clientes. El modelo de programación lineal puede adaptarse a otras empresas de carga por carretera en Colombia, ajustando sus características y necesidades específicas. Por ejemplo, se pueden incluir diferentes tipos y cantidades de vehículos en los parámetros del modelo, así como agregar nuevas rutas con información sobre costos y duración. Además, la cantidad de viajes a programar puede variar según la demanda de la empresa, teniendo en cuenta las restricciones de disponibilidad de vehículos. Los resultados obtenidos al aplicar el modelo con datos reales de la empresa revelan varias conclusiones. En primer lugar, se logra una reducción de hasta el 13% en los costos de transporte anuales utilizando el modelo propuesto. Además, restringir el uso de los vehículos propios durante los fines de semana resulta en una disminución del 7% en comparación con la programación actual. También se observa una reducción en la reubicación de los vehículos propios, lo que implica un ahorro del 6% en los costos anuales, además de una disminución en las emisiones de CO₂ debido a los recorridos vacíos. Como trabajo futuro, se plantea la incorporación del modelo en una plataforma digital que permita el ingreso en tiempo real de la ubicación de los vehículos y los viajes programados. Esto mejoraría la respuesta y la asignación de vehículos, así como la posibilidad de recalcular inmediatamente al ingresar nuevos servicios.

La investigación de Bernal evidenciaba la importancia de reducir los costos en las operaciones de transportes, así como llevar un control lineal de las flotas, en cuanto a cargas, tiempos, vías, lo cual guardo relación con la investigación y sirvió para comprender la importancia de los medios de transporte para el transporte de la logística que requerían las Divisiones de Ejército y Brigadas para el cumplimiento de la misión, además de ser útil durante el análisis de los datos, haber facilitado la comprensión del tema de estudio

Santamaría (2018) en su tesis denominada “*Análisis de estrategias de diferenciación en el transporte interprovincial de pasajeros en Ambato*” para obtener el grado académico de Maestro en Administración de Empresas realizado en la Univ. Andina Simón Bolívar – Ecuador. Siendo el objetivo de la investigación el determinar estrategias para la diferenciación que apliquen para los consorcios en transporte de personas en los ámbitos de un servicio del tipo interprovincial. La metodología empleada fue cualitativa, del tipo descriptiva. La técnica utilizada fue la entrevista exploratoria a personal que emplea el servicio a fin de poder obtener las variables que sean claves durante la percepción de los valores, validándose la coherencia con resultados de similares estudios, este estudio se realizó en la Cooperativa denominada Transportes Ambato y S.A.N.T.A. La información que se recogió fue de los usuarios de las cooperativas, además la muestra estuvo conformada por 271 personas que eran usuario del transporte del terminal ubicado en Ambato, el análisis de los datos fue realizado a través de tabulaciones de las respuestas según cada pregunta, siendo las conclusiones las siguientes:

Las principales propuestas para diferenciación que aplican las organizaciones de transporte interprovincial en Ambato son: flota vehicular moderna, asientos más cómodos y con entretenimiento a bordo, capacitación anual al personal para servicio al cliente y en los últimos meses también se oferta el servicio de internet a bordo (wifi); Las propuestas de servicio que ofertan las operadoras en su mayoría no son atribuidas a una organización específica. Es decir, tienden a convertirse en atributos de mercado para todas las organizaciones; La mitad de los usuarios de transporte en el Terminal Terrestre de Ambato desconocen los beneficios que ofrecen las operadoras; Las variables clave de desempeño para satisfacción del usuario son la seguridad que brinda el bus y las condiciones de conducción, y el tiempo de viaje. (Santamaria, 2018, pág. 82)

La investigación de Santamaría realizó un análisis de los costos del transporte en un terminal terrestre, asimismo, hizo referencia a la satisfacción del personal que usa mencionado servicio, lo cual sirvió de guía durante el análisis de la investigación, toda vez que permitió orientar la identificación de los cuellos de botella que limitan el empleo del Batallón de Transportes.

Gaibor et al. (2018), en su artículo científico publicado en la Revista de Ciencias de Seguridad y Defensa de Ecuador titulado *El transporte terrestre y la movilidad de las Fuerzas Armadas (FFAA) – caso: situación actual y requerimiento de transporte terrestre y movilidad para las labores de los militares de la Escuela de Formación de Soldados del Ejército*. El objetivo fue de analizar la logística terrestre así como la movilidad de las FFAA, enfocada en la Escuela de Formación de Soldados. El enfoque fue cualitativo y

la técnica de recolección de datos fue la indagación documental. Las conclusiones fueron:

En este artículo se hace hincapié en la relevancia crucial del transporte militar y la necesidad de recursos adecuados en las operaciones de las Fuerzas Armadas. Se reconoce que, a lo largo de la historia, ha quedado demostrada la importancia de los sistemas de transporte terrestre, aéreo y naval en los combates bélicos. Sin embargo, se destaca específicamente el papel esencial de la vigilancia permanente en el ámbito terrestre, donde la sociedad vive y lleva a cabo sus actividades. Para garantizar un desempeño efectivo, es fundamental que las autoridades correspondientes realicen las gestiones necesarias ante los entes superiores para obtener un presupuesto suficiente. Esto permitiría mejorar las asignaciones económicas y adquirir más vehículos, asegurando así que el parque automotor esté debidamente complementado y cumpla con los requerimientos operativos. Asimismo, se enfatiza la importancia de que las ejecutorias castrenses se realicen en los tiempos establecidos o necesarios, manteniendo la eficiencia que caracteriza a las fuerzas militares. En relación a la ESFORSE (Escuela de Formación de Soldados del Ejército), se evidencia la insuficiencia de los vehículos actuales, lo que plantea la necesidad de que el gobierno ecuatoriano responda de manera rápida y eficaz. Actualizar y ampliar las capacidades logísticas se vuelve imperativo para satisfacer las necesidades de transporte y movilización militar. Además, se propone estandarizar al máximo los materiales, repuestos y equipos utilizados por las Fuerzas Armadas y los múltiples cuarteles del país encargados de defender la soberanía y la integridad territorial del Ecuador.

La investigación denotaba la importancia de los medios de transporte y las necesidades de disponer de presupuestos para mejorar sus presupuestos, lo cual sirvió de guía para comprender la realidad problemática respecto al sistema de transportes, así como para el dialogo teórico – empírico, al corroborar los resultados que se obtuvieron, lo cual fortaleció la importancia del empleo del Batallón de Transportes.

2.2 Bases teóricas

2.2.1 Teoría de la calidad total

El enfoque de calidad total en la gestión empresarial tiene como objetivo crear una sinergia entre los distintos niveles organizativos, facilitando así un manejo efectivo de los procesos operativos, comerciales y administrativos. Más allá de lograr una calidad integral, se busca también excelencia en aspectos como la

entrega, costos, satisfacción del cliente y calidad del servicio, mediante una dirección que adopta un modelo de gestión participativo. (Olivera, 1997)

El modelo propuesto por Deming (1950), científico de nacionalidad americana, que aportó a la industria japonesa a alcanzar el primer lugar en calidad a nivel mundial, a través de mejoras en la competitividad, mediante el empleo del concepto de la calidad total que comprende 14 principios para la transformación y eficacia empresarial. (Miranda, Chamorro, & Rubio, 2007)

El decidir por la calidad total, viene a implicar la toma de decisiones para mantener una ventaja más competitiva. No es una adicional herramienta, es más bien un enfoque más sistémico, y que la aplicación va a reflejar la madurez en varios aspectos de la administración en la organización. Además, incluye la prioritaria preocupación por los clientes, el análisis y la búsqueda de la información que es necesaria para la mejora del proceso y un distinto estilo para la dirección, fomentando en los miembros de la organización la permanente disposición para la formación de equipos. Sin embargo, mayores reuniones no significan trabajar en equipo, este concepto es más poder actuar con mayor sinergia, de manera conjunta, produciendo los resultados superiores de manera aislada. (Olivera, 1997)

Según Chiavenato (2002), la calidad total, se concibe como una filosofía en la gestión que consisten en involucrar a la totalidad de los miembros que integran la organización, en busca del perfeccionamiento y la auto superación de manera continua.

En esta teoría, se destaca la importancia de centrarse en el cliente como el elemento central de la calidad. Chiavenato enfatiza en comprender y satisfacer las necesidades y expectativas de los clientes, brindando productos y servicios de alto nivel que superen sus expectativas. Para lograr esto, es fundamental establecer una estrecha relación con los clientes, escuchar sus comentarios y utilizarlos para mejorar continuamente los procesos y productos de la organización. Además, evidencia la importancia de los procesos internos de la organización. Por ello se propone que se deben identificar, analizar y optimizar los procesos para eliminar cualquier tipo de desperdicio, reducir costos y mejorar la eficiencia.

2.2.2 El transporte terrestre y la movilidad de las fuerzas armadas

Algunos grupos sociales antimilitares sostienen que el transporte militar es un gasto difícil de cuantificar; sin embargo, desde la perspectiva militar, se aclara hasta qué punto la infraestructura clave y la red logística deben ajustarse no solo al flujo constante del comercio propio del sistema capitalista, sino a las demandas y exigencias de potencias equipadas. En este marco se mencionan, entre otros, los transportes por carretera, ferrocarril, marítimo y aéreo, cuyas erogaciones son altas porque implican el

uso de medios y elementos como grúas, grandes puertos, aeropuertos, y buques y aeronaves de gran envergadura destinados a usos militares; además, la necesidad de ocultar la magnitud real de los recursos consumidos por los regimientos para proteger a la sociedad da lugar a que el ejército vigile y asegure los capitales y bienes para disponer de ellos cuando lo estime necesario (CESEDEN, 2018).

Existen dos opciones para el movimiento del personal militar: cuando el traslado corre a cargo del régimen o cuando se realiza a título personal. En los viajes financiados por el Estado, los costos de medios y clases de transporte son gestionados y cubiertos íntegramente por el Ministerio de Defensa; para quienes viajan a título personal, se otorgan numerosos beneficios orientados a cubrir esta situación y apoyar la movilidad geográfica del cuerpo, dada la necesidad de ausentarse de sus hogares por motivos de servicio. La movilidad geográfica en la carrera profesional de los soldados es una).

El transporte se define como un conjunto de acciones orientadas a la movilización, con precauciones específicas para personas, animales y suministros. También se incluye la movilización de personal, materiales y equipamientos que deben ser trasladados. En suma, los procedimientos asociados al transporte de las unidades castrenses son fundamentales para el éxito de las operaciones militares (Ejército Ecuatoriano, 2014).

El Estado garantizará políticas integradas para promover la convivencia pacífica y se garantiza la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio, sin privilegios; se prioriza la promoción del transporte público masivo y una política de tarifas diferenciadas, y se regularán las actividades terrestres, aéreas y acuáticas, así como las operaciones aeroportuarias y

2.2.3 Categorías, subcategorías apriorísticas

Para orientar el trabajo de investigación y focalizar el objeto de estudio se han formulado las siguientes categorías y subcategorías apriorísticas, las cuales permitirán guiar el trabajo de campo y recolección de los datos, las cuales no son estáticas, y pueden variar a lo largo de la investigación, sobre la base de los patrones que se identifiquen.

Tabla 1

Definición de categorías y subcategorías apriorísticas

Categorías	Sub-Categorías
C1: Planificación y coordinación	Normatividad
	Planeamiento del transporte terrestre

C2: Apoyo Administrativo a las UU. del EP.	Procedimiento de empleo.
	Coordinaciones con el escalón superior.
	Coordinaciones con otras unidades de transporte
	Transporte de Carga no Clasificada.
	Transporte de Carga Clasificada.
	Transporte de Carga Particular
	Transporte de Carga Personal
Medidas de seguridad antes, durante y después del desplazamiento.	

2.2 Marco conceptual

2.2.1 Marco operativo funcional

El apoyo logístico en el ámbito militar se compone de diversas funciones logísticas esenciales para garantizar el éxito de las operaciones. Estas funciones incluyen el *abastecimiento, el mantenimiento y el transporte* (Logística, 2016).

En la logística militar, el transporte juega un papel crucial, involucrando el traslado de unidades, personal, equipo y suministros desde su lugar de origen hasta el destino final, incluyendo también su retorno una vez finalizado la misión. Este proceso engloba igualmente el envío de material necesitado de reparación a zonas de mantenimiento especializado. Estas actividades logísticas son fundamentales para garantizar que las fuerzas en operación dispongan de los recursos esenciales para ejecutar sus tareas de manera eficaz y eficiente. El apoyo logístico adecuado garantiza que las fuerzas estén equipadas, mantenidas y abastecidas de manera óptima, lo que contribuye al éxito general de las operaciones militares (Logística, 2016).

Se entiende por transporte como aquellas actividades que se relacionan con el traslado de cargas a diferentes lugares, esta actividad se inicia del transporte desde el lugar de entrega hasta los lugares de destino, asimismo, incluye no solo el transporte de personal, sino también la carga y descarga del material transportado, cumpliendo con los tiempos establecidos. (López , 2010, pág. 30)

Dentro de la organización del Comando Logístico del Ejército (COLOGE) , la cual integra a los Servicios Logísticos de Intendencia, Material de Guerra, Ingeniería, Comunicaciones, para el apoyo a todas las unidades del Ejército en aspectos de abastecimiento y mantenimiento, se dispone también al Servicio de Transportes, la cual tenía como su unidad ejecutora al Batallón de Transportes N° 511, quien era la

responsabilidad de proporcionar apoyo de transportes a nivel nacional, de acuerdo con sus posibilidades, las cuales son terrestres a través de sus flotas de vehículos.

2.3.1.1 Misión y Organización

ME 1-14 Logística (2016) menciona que comprende el transporte del personal, animales, equipos y abasto, mediante el empleo de los diferentes medios de transporte (terrestre, aéreo y marítimo), empleando las vías más adecuadas para cumplir con los plazos establecidos por el escalón superior.

2.3.1.1.1 Misión

Según el ME 54-2 Brigada de Servicios (2004) definió la misión del Batallón de transportes: Proporcionar apoyo de Transporte al Ejército de Operaciones

2.3.1.1.2 Organización

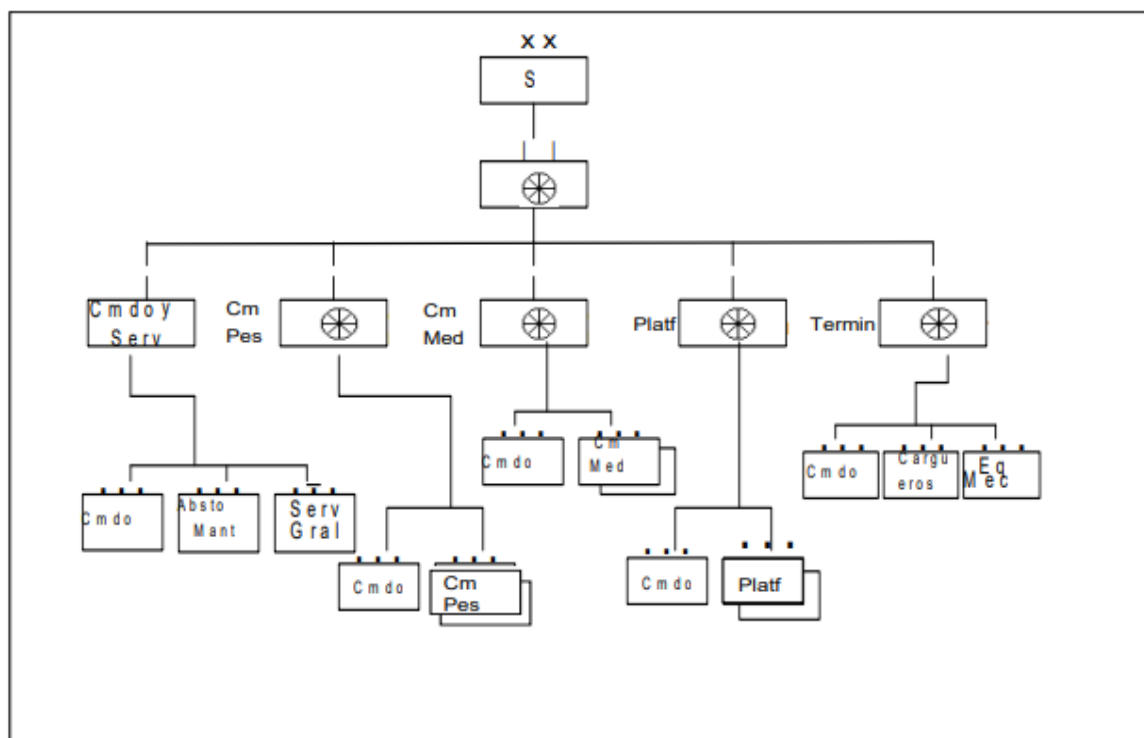
Según el ME 54-2 Brigada de Servicios (2004), El Batallón de Transportes está organizado de la manera siguiente:

- 1) Cmdo y Estado Mayor (Cmdo y EM)
- 2) Compañía de Comando y Servicios (Cía Cmdo y Serv)
- 3) Compañía de Camiones Pesados (Cía Cm Pes)
- 4) Compañía de Camiones Medianos (Cía Cm Med)
- 5) Compañía de Plataformas (Cía Plat)
- 6) Compañía de Servicios de Terminales (Cía Serv Term).

Este Batallón es orgánico de las Brigadas de Servicios que actúan en todas las regiones.

Figura 1

Organización



Fuente: Ejército del Perú (2004).

1.2.1.1 El Batallón de Transportes

- a) El ME 54-2 Brigada de Servicios (2004) mencionó, la compañía de Comando y Servicios está conformada por elementos de Comando, apoyo administrativo y de comunicaciones, capaces de permitir el Comando y Control de la unidad y de las operaciones de apoyo de transporte, proporcionar el personal y medios para la instalación y funcionamiento del PC del Btn, permitir los enlaces internos y externos, el abastecimiento, mantenimiento orgánico, servicios generales y alimentación.
- b) ME 54-2 Brigada de Servicios (2004) mencionó, que La Compañía de Camiones Pesados proporciona apoyo de transporte de personal y carga en provecho del EO mediante el empleo de veinte (20) camiones pesados de 18 Tn con remolques del mismo tonelaje, excepcionalmente, reforzará con medios de transporte a las GGUUCC

- c) El ME 54-2 Brigada de Servicios (2004) mencionó, que La Compañía de Camiones Medianos proporciona apoyo de transporte de personal y carga en provecho del EO mediante el empleo de veinte (20) camiones de 13 Tn; excepcionalmente reforzará con medios de transporte a las GGUUCC.
- d) El ME 54-2 Brigada de Servicios (2004) mencionó, La Compañía de Plataformas realiza el transporte de carga pesada (tractores, tanques, materiales de construcción, etc.) en provecho del EO, mediante el empleo de veinte (20) plataformas de 40 Tn.
- e) El ME 54-2 Brigada de Servicios (2004) mencionó, La Compañía de Servicios Terminales realiza actividades de carga y descarga y operación de Terminales terrestres (camiones, estaciones de ferrocarriles), puede operar hasta un máximo de tres (3) terminales terrestres.
- f) El ME 54-2 Brigada de Servicios (2004) mencionó, Todas las Sub-Unidades del Batallón de Transporte proporcionan seguridad inmediata a sus instalaciones y medios, y participan en las operaciones de Seguridad y Control de Daños.

1.2.1.2 Apoyo de Transportes

- a. La puesta en ejecución del Plan de Transporte en la Zona de Combate es una responsabilidad específica de la Brigada de Servicios y se cumple por intermedio de la unidad de transporte. Durante el planeamiento, el Oficial de Logística es el principal asesor del G-4 del EO y como tal, debe determinar las necesidades generales de transporte, consolidando las específicas de cada elemento subordinado y recomendando la forma como ellas pueden ser satisfechas con los medios asignados al EO y con otros disponibles en la zona.
- b. En principio, cada GUC debe estar en condiciones de satisfacer sus necesidades permanentes de transporte. Cuando exista una necesidad adicional impuesta por la situación y que escape a sus posibilidades, la Brigada de Servicios dispondrá los medios con que debe ser reforzada (eventualmente) o de lo contrario asumirá la responsabilidad de transporte adicional.
- c. El mayor esfuerzo del apoyo de transporte de la Brigada de Servicios estará orientado a satisfacer sus propias necesidades de transporte.
- d. Las necesidades de medios de transporte aéreos y/o acuáticos son solicitadas al comandante del TO través del canal de comando.
- e. En lo relacionado al planeamiento de tránsito en la Zona de Retaguardia del Ejército de Operaciones, la Brigada de Servicios tiene la responsabilidad de

la puesta en ejecución del Plan de Circulación y del Plan de Control e Tránsito.

- f. El comandante de la Unidad de Transporte es el responsable de la formulación del Plan de Circulación, mientras que el Plan de Control de Tránsito es de responsabilidad del Preboste (jefe de la Unidad de Policía Militar). El G-4 del Ejército de Operaciones, integra estos planes y asegura la debida coordinación en la ejecución.

Los detalles relacionados con esta función se encuentran indicados en el ME 101-4 Estado Mayor - Logística.

1.2.1.3 Vía principal de Abastecimiento

- a. La VPA, debe recibir preferente atención de mantenimiento y sobre la que se debe ejercer un mayor control a fin de asegurar el apoyo ininterrumpido.
- b. Para determinar esta vía, el EM de la Brigada de Servicios debe tener en cuenta, entre otros, los siguientes factores:
 - 1) Ubicación de las áreas de servicios que operan las diferentes unidades administrativas del EO.
 - 2) Sistema vial existente, particularmente el estado de vías, su capacidad para resistir el tránsito pesado, puntos sensibles, etc.
 - 3) Ubicación de los puertos, aeródromos y otros terminales que son empleados por la Zona del Interior o Administrativa (cuando exista), para la descarga de abastecimientos y equipo destinado a la Zona de Combate.
 - 4) Puntos de trasbordo por operar.
 - 5) Necesidades de vías para movimientos tácticos.
- c. El EO determina la Vía Principal de Abastecimiento que asegure el apoyo de todas sus GGUUCC, normalmente determina una VPA para cada dirección general.

2.2.2.2 Procedimientos y coordinación

La misión del sistema de transportes consiste en recibir y trasladar al personal y material de las fuerzas para asegurar el cumplimiento de la misión en el Teatro de Operaciones. El planeamiento de transportes desempeña un papel crucial al proporcionar un sistema integrado y seguro en todo el ámbito operativo, evitando así el mal uso de los medios de transporte disponibles. El rendimiento y la capacidad del sistema de transportes influyen significativamente en el resultado de las operaciones militares, por lo tanto, es necesario contar con una buena organización que permita aprovechar al máximo los limitados recursos de transporte y garantizar un funcionamiento coordinado y controlado. Esto asegurará la flexibilidad necesaria

para respaldar los planes estratégicos y tácticos, adaptándose a los cambios que se presenten en la situación (Logística, 2016).

El planeamiento de transportes es una etapa fundamental en la ejecución de cualquier operación logística. Para asegurar una correcta ejecución de los transportes, se proporcionan instrucciones detalladas al oficial encargado, abarcando diversos aspectos. Estas instrucciones incluyen información sobre la naturaleza y la identificación de la carga, los puntos de partida y destino, los puntos de carga y descarga, así como los comandos o entidades responsables en cada punto. Además, se especifican fechas, horarios y facilidades para cada fase del transporte, y se establecen arreglos especiales para cargamentos críticos si es necesario. Asimismo, se detalla la documentación y el marcado de la carga, se asigna un número de identificación al transporte y se proporciona cualquier otra información relevante para facilitar su realización (Logística, 2016).

El planeamiento de transportes se lleva a cabo en todos los niveles de comando, desde el más alto hasta los escalones subordinados. Una vez completado el planeamiento, se formula el plan que, una vez aprobado, se convierte en el Anexo Transportes al Plan Logístico, proporcionando una guía clara y detallada para la ejecución de los transportes (Logística, 2016).

La seguridad del transporte también es un aspecto crucial a considerar. Esto implica la correcta clasificación y distribución de la documentación, adopción de medidas para prevenir robos, uso excesivo o injustificado de los abastecimientos. Además, se deben garantizar la protección del cargamento durante el tránsito, la seguridad de las comunicaciones contra el espionaje, el sabotaje y las actividades de guerrilleros enemigos. También se deben tomar precauciones contra posibles ataques aerotransportados y ataques por infiltración terrestre o marítima, asegurando así la integridad de los transportes y su cumplimiento exitoso (Logística, 2016).

2.2.1 Apoyo Administrativo a las UU. del EP.

2.2.1.1 *Transporte*

El transporte, siendo una función logística clave, incluye el traslado de personal, ganado, materiales y suministros, empleando diversos métodos y tipos de vehículos de transporte, como aviones, barcos, tuberías, ferrocarriles, camiones, animales de carga, entre otros, y aprovechando las vías más apropiadas, como las aéreas, marítimas, lacustres, fluviales y terrestres. En situaciones de combate, la movilidad estratégica y un sólido respaldo logístico pueden permitir que una fuerza militar, incluso numéricamente inferior, supere a una fuerza enemiga más grande. Para lograrlo, es esencial organizar

adecuadamente las unidades de marcha, configurar las cargas vehiculares, planificar rutas y alternativas, y prever las normas y equipos necesarios para asegurar el movimiento en circunstancias especiales (Logística, 2016).

La organización de las unidades de marcha y el uso eficiente de los medios de transporte disponibles deben estar en consonancia con las misiones asignadas a la unidad, y estos detalles deben estar claramente especificados en los Planes de Operaciones y Vehículos (POV). Además, se debe aprovechar el regreso de los vehículos a la retaguardia para realizar tareas como la evacuación de equipos dañados y capturados al enemigo, así como el traslado de prisioneros de guerra y, en casos excepcionales, la repatriación de muertos y heridos. Es crucial realizar una planificación exhaustiva de las rutas y considerar alternativas para garantizar el cumplimiento de las misiones de transporte, especialmente cuando las rutas principales tienen prioridades y horarios establecidos por el Alto Mando, cuando existen puntos críticos en esas rutas o cuando hay escasez de cobertura y refugio, lo que podría representar un riesgo significativo. En resumen, una logística de transporte bien organizada y anticipada juega un papel esencial en el éxito de las operaciones militares (Logística, 2016).

Transporte terrestre

El transporte militar por vehículos es una forma eficiente de desplazar tropas y suministros, aprovechando las vías terrestres y optimizando el uso de los vehículos disponibles. Esta modalidad de transporte, combinada con otros medios, constituye un eslabón fundamental en el sistema logístico. En el TO el apoyo de transporte se brinda tanto a la Zona de Administración como a las Unidades tácticas. La Unidad de Transportes del Ejército de Operaciones está compuesta por diferentes tipos de vehículos, como camiones ligeros, medianos y pesados, que se adaptan a las necesidades de carga y proporcionan apoyo adicional a las Grandes Unidades de Combate. Estas unidades cuentan con camiones especializados para transportar carga general, refrigerada o de tanques de petróleo, así como camiones pesados con plataforma para cargas pesadas. Es importante destacar que las Unidades de Transporte están destinadas a cubrir las necesidades generales y su asignación a escalones subordinados se realiza solo en casos específicos que lo requieran. En resumen, el transporte por vehículos desempeña un papel clave en el movimiento estratégico y táctico, garantizando la movilidad y el suministro adecuado en las operaciones militares (Logística, 2016).

Según el ME 54-2 Brigada de Servicios (2004) menciona lo siguiente: El transporte a través de vehículos puede realizarse en dos tipos de terreno: por caminos, ya sean asfaltados o de tierra, y a campo traviesa. En el primer caso, se emplean camiones ligeros, medianos y pesados, así como carros blindados y camiones cisterna. Por otro lado, en terrenos difíciles se utilizan vehículos especializados como areneros y vehículos de reconocimiento, vehículos anfibios y cargueros tanto militares como civiles. Esta diversidad de vehículos permite cubrir distintas necesidades de transporte, adaptándose a las condiciones del terreno y asegurando el cumplimiento de las operaciones.

2.2.1.2 Distribución

La distribución, una faceta clave del abastecimiento, se encarga del transporte y la entrega de suministros al Componente Terrestre en los lugares necesarios. En cuanto al transporte, este se refiere al traslado de suministros desde sus puntos de origen hasta los centros de abastecimiento y, finalmente, hacia las unidades consumidoras o puntos de distribución designados. La entrega, un componente vital del proceso, involucra la descarga y transferencia formal de los suministros a la entidad encargada de su gestión o directamente a las unidades que los consumen. Para mantener un flujo eficaz, es imprescindible el establecimiento de normativas y procedimientos precisos que rijan el desplazamiento de los suministros a lo largo del sistema de abastecimiento, incluida la definición clara de las responsabilidades en la entrega. Así se asegura la llegada correcta y oportuna de los suministros a sus destinos finales (Logística, 2016).

Según el ME 1-14 Logística (2016), los métodos para la Distribución de Abastecimientos son los siguientes:

a. Por distribución a las Unidades.

Este método de distribución, utilizado frecuentemente por el escalón superior, implica el transporte de los abastecimientos hasta las unidades subordinadas. En este proceso, los suministros son entregados mediante los medios orgánicos del escalón superior hacia la zona de abastecimiento de las unidades subordinadas. Este enfoque de distribución es comúnmente empleado por el Ejército de Operaciones, tanto para transportar los abastecimientos a sus Grandes Unidades de Combate como para entregarlos a las unidades orgánicas de magnitud Batallón. De esta manera, se asegura que los abastecimientos lleguen de manera eficiente y oportuna a las diferentes unidades, optimizando el funcionamiento logístico dentro de la organización militar (Logística, 2016).

b. Por Punto de Abastecimiento.

Este método de distribución se utiliza comúnmente dentro de una Gran Unidad para llevar a cabo la entrega de abastecimientos a sus unidades subordinadas. En este proceso, las unidades se desplazan hacia las instalaciones del escalón superior para recoger los suministros necesarios. Cabe destacar que las propias unidades utilizan sus medios de transporte para llevar a cabo esta actividad logística. De esta manera, se busca garantizar que cada unidad reciba los abastecimientos requeridos, utilizando sus propios recursos de transporte para agilizar el proceso de distribución. Este método permite una mayor autonomía y eficiencia en el abastecimiento, al aprovechar los medios de transporte disponibles en cada unidad (Logística, 2016).

2.2.1.3 Factores del empleo

Según el Manual de logística (2016) Los factores para el empleo de cada forma de transporte son los siguientes:

- a. De acuerdo con situación táctica, que se refiere al contexto y condiciones en el campo de batalla.
- b. La operación donde se utilizarán los medios de transporte.
- c. La VPA y sus características específicas.
- d. El volumen y cantidad de los suministros que se deben transportar.
- e. Las necesidades de disponer de transporte para cumplir con los objetivos logísticos.
- f. La presencia y acciones del enemigo, que pueden influir en las decisiones y medidas de seguridad en el transporte.
- g. La situación de los medios de transporte disponibles, incluyendo su disponibilidad, capacidad y estado operativo.

2.4 Definición de términos

- ***Alcance operacional***

Se refiere a la distancia y duración en la que una unidad militar puede desplegar y utilizar de manera efectiva sus capacidades para llevar a cabo una operación exitosa. Esta medida está relacionada con la capacidad de una unidad para proyectar su poder y ejecutar sus tareas asignadas dentro de un área geográfica específica durante un período determinado. El alcance operacional puede variar dependiendo de factores como la capacidad de movilidad de la unidad, la disponibilidad de recursos logísticos y el apoyo necesario para mantener sus capacidades operativas. Es esencial tener en cuenta el alcance operacional al planificar y ejecutar operaciones militares, ya que permite evaluar la capacidad

de una unidad para cumplir sus objetivos estratégicos y tácticos en un entorno determinado (Ejército del Perú, 2015, pp. A7-1).

- **Apoyo administrativo**

Estas labores se llevan a cabo en todos los niveles de la guerra y se agrupan bajo el concepto de apoyo administrativo. Este abarca actividades logísticas, de personal y asuntos civiles, cuyo propósito es garantizar el suministro y el funcionamiento continuo de todas las fuerzas en el área de operaciones. El apoyo administrativo desempeña un papel crucial en la producción de sostenimiento y contribuye al éxito de las operaciones militares (Ejército del Perú, 2015, pp. A7-1).

- **Área de operaciones**

El comandante del escalón superior establece un área geográfica específica en la cual el subordinado llevará a cabo sus operaciones. Estas áreas de operaciones subordinadas generalmente no cubren todo el territorio del escalón superior, pero deben tener un tamaño adecuado. También es importante destacar que existe una distinción entre el término "área de operaciones" y "área de responsabilidad" (Ejército del Perú, 2015, pp. A7-2)

- **Combate**

Hace referencia a una confrontación entre fuerzas de tamaño reducido, típicamente breve en duración, que involucra una secuencia de acciones y choques entre fuerzas opuestas en varios dominios, incluyendo el aéreo, marítimo, subterráneo y terrestre (Ejército del Perú, 2015, pp. A7-5).

- **Funciones Logísticas**

El apoyo logístico se compone de seis grandes funciones logísticas que son esenciales para el funcionamiento eficiente de una operación. Estas funciones son el mantenimiento, abastecimiento, la ingeniería civil (infraestructura), sanidad, transportes y otros (diversos). Cada una de estas funciones desempeña un papel fundamental en la provisión de recursos, el mantenimiento de equipos, el movimiento de personal y material, la construcción y mantenimiento de infraestructuras, así como la atención médica y otros servicios necesarios para el éxito de la operación logística (Ejército del Perú, Logística, 2016, pp. 2-3).

- **Transporte**

Es el movimiento de unidades, personal, equipo y suministros desde el punto de origen hasta su destino final y repliegue al término de la misión o como se disponga. Esto incluye el movimiento de material que requiere reparación hacia la retaguardia. (Ejército del Perú, Logística, 2016, pp. 2-3)

- **Distribución**

La distribución es una función esencial dentro del sistema logístico, que tiene como objetivo principal coordinar y sincronizar todos los elementos involucrados para asegurar que los artículos y recursos necesarios sean entregados de manera oportuna y adecuada. Su propósito es asegurar que los productos correctos sean enviados al lugar correcto en el momento preciso, de manera que puedan brindar el apoyo necesario a las fuerzas operativas. La distribución eficiente y efectiva es crucial para garantizar el éxito y mantener la capacidad de combate (Ejército del Perú, Logística, 2016, pp. 2-5).

- **Terminales**

Las operaciones en los terminales son vitales para el manejo eficiente de la carga y el personal durante el proceso de transporte. Estas actividades incluyen la manipulación de carga, el embarque y desembarque de personal tanto en el punto de partida como en el punto de destino, así como la transferencia de la carga de un medio de transporte a otro cuando sea necesario. En los terminales, se llevan a cabo tareas de carga y descarga cuidadosamente coordinadas para garantizar la seguridad y la eficiencia en el manejo de los recursos. Además, se facilita el flujo constante de personal, permitiendo su movilidad fluida entre diferentes unidades o medios de transporte. Las operaciones en los terminales desempeñan un papel crucial en el sistema logístico, asegurando que los artículos y el personal sean enviados y recibidos en los momentos adecuados, contribuyendo así al apoyo efectivo (Ejército del Perú, Logística, 2016, pp. 6-14).

3. Hipótesis

Izcarra (2014) sostiene que en la investigación cualitativa “el investigador, al desprenderse de hipótesis de cualquier tipo que se formula de manera a priori, puede acercarse al objeto en estudio, no existe una necesidad de iniciar la investigación partiendo de cualquier tipo de idea preconcebida” (p. 23). Por lo que no siendo necesario ni práctico para esta investigación, no se estableció hipótesis.

CAPÍTULO III: METODOLOGÍA

3.1 Diseño metodológico

3.1.1 Enfoque de investigación:

Para el desarrollo del presente estudio de investigación se utilizó el enfoque cualitativo, ya que, mediante este enfoque, se pudo conocer de manera inductiva y en su estado natural la realidad empírica del Batallón de Transportes durante su empleo en apoyo a las unidades del Ejército, cabe resaltar que no se hizo uso de la estadística, y no se buco además la generalización de los resultados.

Al respecto Hernández-Sampieri (2016) menciona: “La investigación de enfoque cualitativa se centra en analizar y determinar los fenómenos, percibiéndolo desde el entendimiento de los colaboradores en su ambiente de trabajo y en su correlación con el contexto” (pág. 390).

3.1.2 Tipo de investigación

Fue del tipo Teórico–Empírico, toda vez que se realizó el análisis de la realidad empírica respecto al empleo Batallón de Transportes durante el apoyo administrativo de las unidades del Ejército del Perú, lo cual fue contrastado con los resultados del análisis de la doctrina y documentos empíricos existentes sobre el empleo de esta unidad, lo cual fue parte del dialogo teórico - empírico, identificándose aquellos vacíos que afectaban su empleo.

Al respecto Vargas (2011) sostiene que: Utilizamos el término "Estudios empíricos" cuando las preguntas de investigación, el objeto de estudio y el contexto se centran específicamente en un tiempo y lugar concretos. Estos estudios buscan obtener resultados concretos y específicos sin pretender la construcción de teorías generales. Por otro lado, denominamos "Investigación teórico-empírica" a aquellos trabajos que, en primer lugar, exploran la estructura empírica y categorial de una realidad concreta y luego establecen un diálogo entre esos hallazgos y las teorías propuestas por diferentes autores. Además, utilizamos el término "Investigación teórica" para referirnos a aquellos estudios que se centran exclusivamente en el ámbito de las ideas y las teorías, desde la formulación del problema hasta el análisis y la discusión de los resultados. Por último, el término "Investigación aplicada" se utiliza cuando los resultados de la investigación se aplican directamente para abordar problemas reales y desarrollar estrategias o productos con el fin de resolverlos de manera efectiva. En este caso, la investigación tiene un enfoque práctico y busca generar soluciones concretas y aplicables (pp. 78,79).

3.1.3 Método de investigación

Para el presente estudio de investigación, se utilizó el método hermenéutico interpretativo(fenomenológico), el cual nos permitió construir la realidad en estudio a través de la comprensión, así como de la interpretación del material textual resultado del trabajo de campo y de la transcripción de los mismos, lo cual facilitó la identificación de patrones que fueron posteriormente categorizados, lo cual se realizó por datos recabados por técnicas.

Trujillo (2019), afirmó que los métodos de investigación científica son aquellos que se aplican de las experiencias, análisis y las necesidades del investigador, que le permitirán alcanzar el resultado del estudio de investigación, a través de herramientas y técnicas.

3.1.4 Objeto de estudio

El objeto de estudio que guio el trabajo de investigación y sobre la cual se centró toda la atención durante el trabajo de campo fue: el empleo del Batallón de Transportes para el apoyo administrativo a las unidades del Ejército.

Al respecto Izcara (2014) manifestó que, el objeto de estudio es sumamente importante y significativa, constituyendo la base de la investigación, tiene su origen en el problema por investigar, deben estar bien determinados, toda vez que nos dará el alcance del estudio de la investigación.

3.2 Diseño Muestral

Muestra de estudio

En el presente trabajo de investigación se utilizó una muestra no probabilística, la cual fue del tipo de expertos, conformada por seis (06) oficiales del Batallón de Transportes expertos en el apoyo de transportes, tanto del planeamiento como de la ejecución, los mencionados oficiales disponían de la experiencia y conocimientos referentes al tema de investigación, asimismo, eran graduados de la Maestría en Ciencias Militares. Al respecto Izcara (2014) sostiene que:

En la investigación cualitativa, al investigador le compete elegir "quiénes" formarán parte de la muestra. Éstos deben presentar dos características: i) deben tener una riqueza de información sobre el objeto de estudio, y ii) tienen que presentar una clara disposición a cooperar con el investigador. (p. 45)

3.3 Técnicas e instrumentos de recolección de información

Para el desarrollo del presente estudio, emplearon las siguientes técnicas para el acopio de la información, de acuerdo al siguiente detalle: entrevista, indagación documental y la observación directa.

Al respecto Izcara (2014) mencionó lo siguiente, la elección de la técnica o instrumento para el recojo de la información necesaria para el estudio, debe estar directamente relacionada con el objeto de estudio, las situaciones de los expertos, y todas aquellas limitaciones con las que cuenta el investigado.

3.3.1 Técnicas

3.3.1.2 Observación Directa

Es aquella que permitió observar la realidad problemática del Batallón de Transportes sin intervenir en el desarrollo de esta, de manera natural. Vargas (2011) hizo mención de lo siguiente:

Son observaciones y registros realizados de manera directamente en el sitio por un investigador; sirven al propósito de ver y registrar detalladamente objetos, conductas, procedimientos, relaciones, etc. Con esta técnica se tiene una mirada curiosa que intenta captar y describir la realidad. (p. 47)

3.3.1.3 Entrevista

Para el desarrollo del presente estudio de investigación se utilizó la entrevista semi estructurada, la cual fue más flexibilidad durante el desarrollo del trabajo de campo, obteniéndose información de mayor calidad, agregando o modificando las preguntas de acuerdo con las necesidades de información. Al respecto Hernández-Sampieri (2016) lo definió de la siguiente manera

Las entrevistas semiestructuradas se basan en una guía de asuntos o preguntas y el entrevistador tiene la libertad de introducir preguntas adicionales para precisar conceptos u obtener mayor información. Las entrevistas abiertas se fundamentan en una guía general de contenido y el entrevistador posee toda la flexibilidad para manejarla. (pág. 449)

3.3.1.4 Indagación Documental

La técnica de la indagación documental facilito la selección de la información necesaria, mediante el estudio y análisis de la documentación referidos al empleo del Batallón de Transportes para el apoyo administrativo a las unidades del Ejército del Perú, esta selección se realizó tanto de los documentos doctrinarios, teóricos, así como empíricos.

3.3.1.5 Instrumentos

- ***Guía de observación***

La guía de observación instrumento que se utilizó en este estudio de investigación, para seleccionar datos a través de la observación sistemática de situaciones, procesos, comportamientos o eventos en el campo de trabajo. La finalidad de esta guía de observación fue ayudar a recopilar datos de manera organizada y

metódica, registrando observaciones importantes de acuerdo con los objetivos de la investigación.

- **Guía de entrevista**

La guía de entrevista, al ser una conversación entre el investigador y la persona entrevistada, permitió la obtención de la información esencial para abordar el objeto de estudio, se realizará de forma presencial y empleando los medios virtuales al personal especialista en los temas relacionados al transporte y apoyo administrativo, la cual fue semiestructurada.

- **Ficha de Investigación**

Para llevar a cabo el estudio y análisis de esta investigación, centrada en el uso del Batallón de Transportes y su apoyo administrativo, se empleó una ficha de investigación. Este instrumento facilitó la selección y almacenamiento de información pertinente al tema de estudio, abarcando fragmentos de texto como párrafos o líneas específicas.

3.3.1.6 Rigor científico

Durante la investigación a fin de darle la rigurosidad científica, se utilizó el criterio de credibilidad que fue propuesto por Hernández y Mendoza (2018), la cual comprendió la realización de la triangulación de los resultados de cada una de las técnicas sobre la base de sus categorías definidas, así como la muestra de expertos en las operaciones de apoyo de transportes, además de la contrastación de los resultados con la teoría en el diálogo teórico – empírico. Aspectos que sirvieron para que la investigación tuviera el valor científico esperado.

Al respecto Hernández y Mendoza (2018) mencionó que el rigor científico es la veracidad denominada también como la máxima validez, asimismo, resalta si se ha alcanzado el completo significado de las percepciones, entendimiento y análisis de los participantes libres de prejuicios.

3.4 Técnicas para el procesamiento de la información

El tratamiento y análisis de los datos recopilados en este estudio se efectuó de manera manual, lo que significa que no se recurrió a herramientas estadísticas para el análisis de la información. Para la comprensión e interpretación de los datos, se utilizó el método hermenéutico, con el objetivo de desarrollar categorías a partir de la información recogida. Este proceso requirió la identificación de unidades de análisis específicas, lo que facilitó la comprensión de la realidad investigada. La clasificación de los datos se realizó empleando técnicas de categorización como la lista, la categorización abierta y la axial, siendo estas herramientas clave para la síntesis y organización de la información recabada. El procesamiento general de análisis fue utilizado de acuerdo con lo propuesto por Hernández y Mendoza (2018). Al respecto:

La investigación cualitativa se enfoca en comprender los fenómenos, explorándolos desde la perspectiva de los participantes; asimismo tiene como propósito examinar la forma en que ciertos individuos perciben y experimentan fenómenos que los rodean, profundizando en sus puntos de vista e interpretaciones. (Hernandez-Sampieri, 2016, pág. 390)

3.5 Aspectos éticos

El desarrollo de esta investigación se enmarca en los principios éticos fundamentales de respeto, integridad, confidencialidad y justicia, conforme a los lineamientos establecidos por la Escuela Superior de Guerra del Ejército del Perú y en atención a las recomendaciones internacionales para la ética en la investigación cualitativa en ciencias sociales. La naturaleza del estudio (que involucra testimonios, percepciones y experiencias de actores institucionales y comunitarios en temas vinculados al orden interno y el desarrollo) requiere una atención especial a las implicancias éticas durante todo el proceso de producción, análisis y difusión del conocimiento.

Se garantizará en todo momento el consentimiento informado de los participantes, quienes serán debidamente informados sobre los objetivos de la investigación, el uso de la información proporcionada, la voluntariedad de su participación y su derecho a retirarse en cualquier momento sin que ello implique consecuencia alguna. Cada entrevista será precedida por una explicación oral y escrita del estudio, entregándose un formato de consentimiento que deberá ser firmado por el participante. No se forzará la participación de ningún informante ni se ofrecerá retribución a cambio de testimonios. Asimismo, se observarán estrictamente los principios de confidencialidad y anonimato. La identidad de los informantes será protegida mediante el uso de códigos alfanuméricos o seudónimos, y los datos personales no serán divulgados en ninguna parte del informe. Los registros, audios y transcripciones serán almacenados en carpetas digitales protegidas por contraseña y de acceso exclusivo al investigador principal. Una vez concluido el estudio, se garantizará el resguardo y posterior eliminación segura de los archivos sensibles.

Se mantendrá también el principio de no discriminación, asegurando un trato equitativo e inclusivo hacia todos los participantes, independientemente de su rango jerárquico, género, procedencia territorial o función institucional. La selección de los informantes se fundamentará únicamente en criterios metodológicos pertinentes, buscando preservar la pluralidad de voces y perspectivas.

En lo que respecta al tratamiento académico de fuentes, se cumplirá con el debido respeto a los derechos de autor mediante la citación rigurosa de toda información proveniente de terceros, ya sea textual o parafraseada, utilizando el sistema de

referencias establecido por las normas APA (7.^a edición). Este compromiso con la integridad académica forma parte de las buenas prácticas que rigen la presente investigación.

Finalmente, los hallazgos serán presentados con honestidad y sin distorsionar la información obtenida, buscando generar conocimiento útil para la comprensión del fenómeno y para la mejora de las políticas públicas en materia de seguridad y desarrollo regional. Este compromiso ético no solo fortalece la validez del estudio, sino que también honra la confianza depositada por quienes acceden a compartir sus experiencias en el marco de una investigación sensible.

CAPÍTULO IV: ANÁLISIS Y SÍNTESIS

1. Recolección de datos

Previamente se realiza la recolección de datos, para lo cual se han utilizado los siguientes instrumentos:

1) *Ficha documental*

En este presente informe final de investigación, se ha recopilado información relevante y actualizada, estos documentos normativos le han otorgado una sólida coherencia a nuestro informe final de investigación; como, por ejemplo: Directiva N° 4319 - Normas y Procedimientos para el transporte de carga en el Ejército, donde se dictan normas y procedimientos que permitan a las Divisiones de Ejército, Grandes Unidades y los Servicios Logísticos del Ejército formulen adecuadamente sus necesidades de transporte de abastecimiento, evacuación de material y/o equipo, el Plan de Apoyo de Transporte de Personal del Servicio de Transporte del Ejército, Plan de Apoyo de Transporte de Carga del servicio de Transporte del Ejército, en ambos planes se proporciona apoyo logístico de transporte y evacuación de carga de los servicios logísticos, trámite aduanero y en menor medida transporte de personal con orden. Así mismo se realizó una revisión documentaria de las apreciaciones de personal y logística del Batallón de Transporte para el apoyo administrativo a las Unidades del Ejército, toda esta información está vinculada a los temas de investigación, de los cuales se derivaron las unidades de análisis y se identificaron categorías emergentes que fueron fundamentales para el objetivo de esta investigación.

2) *Guía de observación*

En lo que respecta al instrumento mencionado anteriormente, para la recolección de datos se empleó la técnica de observación, utilizando como herramienta una guía de observación. En este caso específico, se llevó a cabo una observación de tipo retrospectiva, en donde se realizó un registro sistemático y válido de datos e informaciones de los hechos observados.

El conocimiento adquirido sobre la situación problemática en el área de estudio facilitó la respuesta a las preguntas de la guía de observación. Posteriormente, los datos recopilados se procesaron en un formato Excel, lo que permitió identificar las categorías emergentes de las UUAA, en este presente informe final de investigación, también se ha observado al personal integrante del Batallón de Transportes SO2 “José Cruzado Flores” N° 511, como por ejemplo sus principales características distintivas en función a como

ellos han sobrellevado este tema del transporte y evacuación de carga de los servicios logísticos, trámite aduanero y en menor medida transporte de personal, se ha podido también verter coherentes categorías alineadas a los objetivos de este presente informe final de investigación.

3) *Guía de entrevista*

Como en los dos anteriores instrumentos (Análisis documental-Guía de observación), en este presente informe final de investigación, también se ha visto que en las entrevistas, el personal integrante del Batallón de Transportes SO2 “José Cruzado Flores” N° 511, nos ha comentado sus principales impresiones, comentarios, enseñanzas y todo aquello que va directamente relacionado con este informe final de investigación, estableciendo coherentes categorías alineadas a los objetivos de este presente informe final de investigación. Las entrevistas fueron realizadas de manera mixta, es decir de manera presencial y en teleconferencias Zoom/Meet.

4) *Organización de los datos*

Para el desarrollo de la organización de datos de la presente investigación científica, se han trabajado con los siguientes instrumentos:

5) *Ficha documental*

Haciendo uso de este instrumento, se ha organizado la información de forma prolija, recopilando data acorde, coherente y tangible, de tal manera que coadyuven a llevar un ordenado y eficaz informe final de investigación, como por ejemplo, los distintos Estudios de Estado Mayor, Planes de Transporte de Carga y de personal relacionados al sistema de Transporte de abastecimiento y evacuación del material y/o equipo del Ejército, marco normativo para el accionar sobre el apoyo logístico de transporte terrestre y documentación sobre la actuación de otros Batallones de Transporte orgánicos de las Divisiones de Ejército, los cuales han sido de mucha beneficio para poder comparar la información o la teoría con la realidad en este informe final de investigación, a fin de encontrar puntos en común y de vista que nos ayudaron a mejorar nuestra doctrina.

6) *Guía de observación*

En relación con el instrumento anterior, en este presente informe final de investigación, también se ha organizado en función de la observación del personal integrante de Servicio de Transporte del Ejército, particular atención a los integrantes del Batallón de Transportes SO2 “José Cruzado Flores” N° 511, organizando aquellos datos relevantes realizados en el lugar donde han ocurrido los hechos de forma fehaciente, a fin de contribuir a otorgarle un orden establecido al presente informe final de investigación. Los datos obtenidos de la observación se organizaron en carpetas de archivos distintos, cumpliendo el criterio cronológico, es decir, desde el primer dato

observado hasta el último a fin de poder separar la data más importante, además, se utilizó el criterio de ubicación del ambiente (Fuerte Rafael Hoyos Rubio y el Cuartel General del Ejército - Lima).

7) Guía de entrevista

En la misma medida de los dos anteriores instrumentos (Análisis documental-Guía de observación), en este presente informe final de investigación, también se han organizado los datos en base a las entrevistas, las cuales, constituyen de mucho valor, porque así se han evitado las subjetividades y a la par, organizándolas según el nivel de pertinencia para este presente informe final de investigación. Los datos fueron examinados con el fin de extraer información relevante en línea con los objetivos del estudio. Debido a la gran cantidad de respuestas obtenidas de los entrevistados, se establecieron criterios de organización, especialmente porque los datos se registraron en video. Esto llevó a la transcripción de todas las entrevistas grabadas. Los cargos de los participantes que han sido de mucho valor para este informe final de investigación son Oficiales, Técnicos y Suboficiales que laboran o laboraron en el Servicio de Transporte del Ejército y el Batallón de Transportes SO2 “José Cruzado Flores” N° 511, de acuerdo al detalle siguiente:

Tabla 2

Relación de Oficiales que laboran en el Batallón de Transportes N° 511

N/O	GRADO	CARGO QUE DESEMPEÑA
01	Coronel EP	Jefe del Servicio de Transporte del Ejército
02	Tte Crl EP	Comandante de Unidad
03	My EP	Ejecutivo
04	Capitán EP	Comandante de Compañía
05	Técnico EP	Chofer de transporte de carga y ómnibus

Nota: Datos tomados de la Organización del Estado Mayor del Servicio de Transporte del Ejército y del Batallón de Transportes N° 511

Tras realizar las entrevistas pertinentes, se transcribieron fielmente a un formato WORD, manteniendo en todo momento el principio de confidencialidad. Finalmente, los datos obtenidos mediante los diferentes instrumentos se clasificaron en distintas carpetas de archivos, organizándolos también según el tipo de datos y los grupos o participantes involucrados, siguiendo la estructura detallada a continuación:

Figura 2

Grupo de participantes para las entrevistas.



Nota. La figura muestra a los Oficiales, Técnicos y Suboficiales a quienes se le administro el instrumento de las entrevistas.

La estructuración de los datos obtenidos de la guía de observación se llevó a cabo formulando preguntas alineadas con los objetivos del estudio. Se consideró específicamente el ámbito de responsabilidad del Batallón de Transportes N° 511. De cada pregunta se extrajo una unidad de análisis y se identificaron las correspondientes categorías emergentes. Esta información se materializo en la siguiente figura.

Figura 3

Transporte de Carga No Clasificada.




Nota. La figura muestra el transporte de carga no clasificada, en esta área de responsabilidad se aplicó el instrumento de la observación.

Y finalmente para la organización de los datos del análisis documental se agrupó todo el marco normativo del Ejército y del Servicio de Transporte del Ejército en relación al sistema de Transporte de abastecimiento y evacuación del material y personal del Ejército, entre los más importantes tenemos la Directiva N° 4319 - Normas y Procedimientos para el transporte de carga en el Ejército, donde se dictan normas y procedimientos que permitan a las Divisiones de Ejército, Grandes Unidades y los Servicios Logísticos del Ejército formulen adecuadamente sus necesidades de transporte de abastecimiento, evacuación de material y/o equipo, el Plan de Apoyo de Transporte de Personal del Servicio de Transporte del Ejército, Plan de Apoyo de Transporte de Carga del servicio de Transporte del Ejército, en ambos planes se proporciona apoyo logístico de transporte y evacuación de carga de los servicios logísticos, trámite aduanero y en menor medida transporte de personal con orden.

Figura 4

Marco Normativo para el análisis documental.

<p>68 COPIA FIEL DEL ORIG</p>  <p>Resolución de la Comandancia General del Ejército</p> <p>San Boja, 24 ABR 2003</p> <p>N° 295 -CGE/</p> <p>VISTO:</p> <p>El oficio N° 005 SUB-IG/SEC. de fecha 07/06/2003, de la Inspección General del Ejército, el Informe Técnico N° 002-2003/OP/PLANTEAMIENTO DE OPERACIONES/STRASPE de fecha 13/MAR/03 del Servicio de Transporte del Ejército y el proyecto de Directiva N° 4319 D-4/DILOGESD/TRANSP. (NORMAS Y PROCEDIMIENTOS PARA EL TRANSPORTE DE CARGA EN EL EJÉRCITO).</p> <p>CONSIDERANDO</p>	<p><u>PLAN DE APOYO DE TRANSPORTE DE PERSONAL DEL STRASPE</u></p> <p>CARTAS : Mapa Político del Perú</p> <p>Escala: 1/1'000,000</p> <p>SITUACIÓN</p> <p>a. Frente Interno</p> <p>Las organizaciones terroristas durante el presente año no han representado ser un peligro latente para el Estado; sin embargo, vienen desarrollando una ideología y objetivos políticos que tienen como finalidad tomar de manera violenta el poder del Estado para cambiar su estructura sin respetar el orden democrático, actúan de modo clandestino tanto en sectores que perciben al Estado como ausente; el crimen organizado ha proliferado en el país, una de las principales beneficiadas por el crecimiento económico, del que ha surgido en paralelo, actualmente la delincuencia ha incrementado su accionar delictivo en sus diferentes</p>	<p><u>PLAN DE APOYO DE TRANSPORTE DE CARGA DEL STRASPE</u></p> <p>CARTAS : Mapa Político del Perú</p> <p>Escala: 1/1'000,000</p> <p>1. SITUACIÓN</p> <p>a. Frente Interno</p> <p>Las organizaciones terroristas durante el presente año no han representado ser un peligro latente para el Estado; sin embargo, vienen desarrollando una ideología y objetivos políticos que tienen como finalidad tomar de manera violenta el poder del Estado para cambiar su estructura sin respetar el orden democrático, actúan de modo clandestino tanto en sectores que perciben al Estado como ausente; el crimen organizado ha proliferado especialmente en la costa norte del Perú, una de las principales beneficiadas por el crecimiento económico, del que ha surgido en paralelo, actualmente la delincuencia ha incrementado su accionar delictivo en sus diferentes</p>	<p>RESERVADO RE 790-70</p> <p>EJERCITO DEL PERU</p> <p>TRANSPORTE</p> <p>TRANSPORTE DE CARGA EN EL EJÉRCITO</p>
---	---	---	---

Nota. La figura muestra los instrumentos normativos relacionados al análisis documental.

4.1 Definición de categorías y subcategorías

En esta fase del estudio, para determinar las categorías emergentes, se comenzó definiendo las unidades de análisis. Esto se logró a través de un análisis detallado y exhaustivo de las entrevistas realizadas. Entiéndase como unidad de análisis a “Segmentos de los datos narrativos para ir generando o descubriendo categorías que describan los conceptos de interés y sus vínculos, los cuales conforman el planteamiento del problema y permiten entender el fenómeno bajo análisis”. En el caso de las entrevistas realizadas, que presentan una narrativa significativa, reflejando la esencia de las ideas expuestas, se logró identificar categorías emergentes que ayudaron a comprender el fenómeno estudiado y a alcanzar los objetivos de la investigación.

En esta parte de la definición de categorías y en base a la guía de entrevista que previamente ha sido validada por expertos en el tema de investigación, se procedió a mostrar un extracto de las preguntas de los participantes de manera sucinta para poder comprender las tablas que se van a mostrar a posteriori, las cuales han sido determinantes para poder obtener las categorías emergentes. Se determinó unidades

de análisis para todas las preguntas que se realizó a los 05 entrevistados, seguidamente se determinó una categoría de cada unidad de análisis.

Se tomó como base las preguntas de la Guía de Entrevistas, de acuerdo al detalle siguiente:

1. ¿Conoce Ud. el empleo del Batallón de Transportes N° 511 para el apoyo administrativo a las Unidades del Ejército?

Tabla 3

Empleo del Batallón de Transportes N° 511 para el apoyo administrativo a las Unidades del Ejército.

Unidad de análisis a partir de las entrevistas	Categorías
<p>E1: Cuando se ejecuta el transporte de carga no clasificada, y la capacidad operativa del Batallón se sobrepase, los artículos de clase I, IV y VI, así como los de clase II (menos armamento de Material de Guerra y radios de Comunicaciones), el Comando Logístico del Ejército, a través del Servicio de Transporte del Ejército, convocara a un concurso público, para la contratación del servicio de transporte de carga a nivel nacional.</p>	
<p>E2: Se dispone de un control permanente a la organización de los convoyes y a la preparación de los vehículos y tripulaciones que realizan el transporte de equipo o material especial.</p>	
<p>E3: El transporte de carga no clasificada logística en apoyo a las dependencias del Ejército, se están realizando empleando los medios de transporte terrestre disponibles y /o contratados, según el caso.</p>	<p>Transporte de carga no clasificada</p>
<p>E4: Los Servicios logísticos del Ejército, cuando emplearán los servicios de una empresa en particular para el transporte de su material, deberán formular sus pedidos de flete y embalar su material de acuerdo a la normatividad vigente.</p>	
<p>E5: Los delegados de las Divisiones de Ejército y de las Grandes unidades de Combate deberán estar presentes, durante la estiba de la carga común, a fin de controlar e informar el tipo y cantidad de material que está transportando el Batallón de Transporte N°51 511.</p>	

E2: Cuando el Batallón de Transporte N° 511, ejecuta este tipo de empleo de unidad, se organiza con particular atención al vehículo o convoy de transporte de dicha carga clasificada estará custodiada siempre por una camioneta de seguridad.

E4: Para el transporte de carga logística clasificada a las diferentes dependencias del Ejército, se coordina con el servicio de Transporte del Ejército, con la finalidad de que ellos puedan formular las ordenes de transporte y los vehículos de carga de la Unidad no tenga problemas en su trayectoria hacia su destino final.

Transporte de carga
clasificada

E5: Para el cumplimiento de su misión siempre está coordinando con la entidad solicitante sobre la forma cómo se efectuará el transporte del equipo o material especial.

E3: El Batallón ejecutara este servicio a particulares para el transporte de mudanzas, de acuerdo a las disposiciones del RE 790-70 "Transporte de carga del Ejército".

E5: Asimismo, con respecto al empleo de la unidad para este servicio de carga particular y mudanza está regido a las normas y disposiciones de la Directiva N° 001/OGRE "Normas y procedimientos para la recaudación y manejo de fondos de los recursos directamente recaudados en el Ejército".

Transporte de carga
particular

E1: Este servicio se cumple mediante el empleo de ómnibus destinados a brindar apoyo de movilidad al personal de oficiales, técnicos, suboficiales y empleados civiles que laboran en el Cuartel General del Ejército y en forma limitada a otras dependencias del Ejército.

Transporte de
Personal

E2: El empleo de este servicio solo tiene un objetivo principal que es darle bienestar al personal militar y civil.

E2: El personal transportado deberá respetar, la distribución de los asientos, que en prioridad deben ser ocupados por Oficiales, personal femenino, etc.

Nota. La tabla muestra las unidades de análisis con las categorías emergentes del empleo del Batallón de Transportes N° 511 para el apoyo administrativo a las Unidades del Ejército.

¿Cuáles son las limitaciones con las que cuenta el Batallón de Transportes N° 511, para realizar el apoyo administrativo?

Tabla 4

Limitaciones con las que cuenta el Batallón de Transportes para realizar el apoyo administrativo.

Unidad de análisis a partir de las entrevistas	Categorías
<p>E1: Por los cambios de personal que se realizan anualmente en la Institución, existe personal de conductores nuevos con falta de experiencia en el manejo de los camiones de carga pesada, así como, ómnibus.</p>	
<p>E2: El personal que integra el convoy debe tener conocimiento de las coordinaciones que se debe realizar con la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas.</p>	
<p>E3: No se realiza una capacitación como choferes como parte de las responsabilidades del Batallón de Transportes, estos normalmente son formados en el Escuela Técnica del Ejército, o aprenden de manera particular gestionando de igual maneras sus licencias.</p>	<p>Personal especialista (Choferes)</p>
<p>E4: Los choferes que laboran en el Batallón de Transporte N° 511 disponen de su brevete militar para manejar todos los vehículos que dispone el Batallón, sin embargo, de acuerdo a la Ley de transporte deben tener una categorización tan igual que el brevete civil.</p>	
<p>E5: Falta de personal de choferes por vehículo de carga, de acuerdo a normas deben ser 2 conductores, esta infracción es subsanada con el apoyo de los mecánicos.</p>	
<p>E2: El efectivo de vehículos de carga pesada es limitado para el trabajo que realiza la Unidad a nivel nacional.</p>	
<p>E3: Es necesario la adquisición de una nueva flota de vehículos de carga pesada, ayudaría al cumplimiento de la misión de la Unidad.</p>	<p>Vehículos de Transporte de carga pesada</p>
<p>E4: El parque automotor debe ser renovado, debido al constante empleo y por la antigüedad de los mismos vehículos, requieren un mantenimiento constante y adquisición de repuestos de alto consumo.</p>	
<p>E5: No hay mantenimiento preventivo y programado a los vehículos de carga pesada y ómnibus.</p>	

E1: No existe planificación para el trabajo en conjunto de los Batallones de Transporte a nivel nacional.

E2: Falta de conexión con los Batallones de Transporte, en particular cuando las cargas están destinadas en el área de responsabilidad de las mismas, se ahorraría tiempo, medios logísticos, horas hombre, etc.

E3: El transporte de material de una Gran Unidad a otra, dentro de una División de Ejército debe realizarse con sus propios medios. Por lo tanto existe falta de compromiso en las coordinaciones que deben hacer los Batallones de Transporte a nivel nacional

E3: Es de importancia que el jefe de convoy mantenga el control y regulación de tránsito de los vehículos de comisión, a fin de evitar un accidente de tránsito.

E4: Durante los desplazamientos, es de importancia que el jefe de convoy reporte en los puntos de control establecidos en el planeamiento, algunos jefes de convoy no lo realizan, causando problemas administrativos de control.

E3: El marco normativo esta desactualizado, es necesario optimizarlo y que esté relacionado a la del Ministerio de Transporte.

E4: La Dirección Logística del Ejército, debe actualizar la Directiva de funcionamiento del Servicio de Transporte del Ejército.

E5: En la actualización de la normatividad debe considerarse el funcionamiento y la misión que tiene cada Batallón de Transporte.

Coordinaciones
con otras
Unidades de
transporte

Medidas de
seguridad en el
transporte

Normatividad
Vigente

Nota. La tabla muestra las unidades de análisis con las categorías emergentes de las limitaciones con las que cuenta el Batallón de Transportes para realizar el apoyo administrativo.

¿Considera usted que el Batallón de Transportes dispone de los medios de transportes necesarios para realizar el apoyo administrativo a las unidades del Ejército del Perú?

Tabla 5

Medios de transportes necesarios del Batallón de Transporte N° 511 para realizar el apoyo administrativo.

Unidad de análisis a partir de las entrevistas	Categorías
E1: Los camiones de carga pesada son relativamente nuevos y están en su gran mayoría operativos	
E2: Es necesario el incremento de Vehículos de carga pesada, con la finalidad de cumplir la misión del Batallón de Transporte N° 511, ya que se dispone de 5 camiones, los cuales son insuficientes al trabajo encomendado a la Unidad.	Camiones de carga pesada
E3: No se dispone de los medios necesarios, toda vez, que hay un porcentaje de abastecimiento que se realiza, tercerizando el servicio, y por dar un ejemplo en lo que podría conllevar en enviar con terceros nuestros abastecimientos, es que, no exista un compartimentaje en los artículos que se transporta y cantidades.	
E4: No cuenta con la cantidad de vehículos necesarios para cumplir con su misión, en vista de que sale un convoy de comisión y con la misma sale otra comisión, por lo tanto, faltan vehículos para cumplir las comisiones a nivel nacional.	
E5: Los camiones de carga no disponen de revisión técnica, contribuyendo a la normatividad del Ministerio de Transporte y Comunicaciones	
E2: La cantidad de ómnibus son incensarios para la misión que cumple la unidad, dispone de 12 vehículos.	
E3: Mantener la operatividad de los ómnibus, constatando el buen estado de los neumáticos, luces, frenos, parabrisas y cintas reflectivas, a fin de asegurar el servicio de las líneas de transporte y disponer de vehículos en reserva.	
E3: Es necesario la adquisición de una nueva flota de ómnibus, ayudaría al cumplimiento de las líneas de transporte.	
E4: Es necesario el incremento del presupuesto para el mantenimiento de los ómnibus.	Ómnibus
E5: Los ómnibus no disponen de revisión técnica, contribuyendo a la normatividad del Ministerio de Transporte y Comunicaciones.	

Nota. La tabla muestra las unidades de análisis con las categorías emergentes los medios de transportes necesarios para realizar el apoyo administrativo a las unidades del Ejército.

¿Considera usted que el planeamiento desarrollado es el correcto?

Tabla 6

Planeamiento del Batallón de Transporte N° 511.

Unidad de análisis a partir de las entrevistas	Categorías
<p>E1: El Servicio de Transporte del Ejército, actualmente es el responsable de los Planes de apoyo de abastecimiento y evacuación de los Servicio Logísticos, Divisiones del Ejército y Grandes Unidades de Combate, para lo cual, ha formulado 2 planes (Plan de apoyo de transporte de carga y Plan de apoyo de transporte de personal)</p>	<p>Planeamiento de transporte terrestre</p>
<p>E2: El Servicio de Transporte del Ejército, durante el planeamiento de transporte de carga y personal, es el responsable de evaluar los costos del transporte, y lo está realizando de acuerdo a normas establecidas, asimismo, estas son incluidas en el Plan de apoyo de Transporte.</p>	
<p>E3: El Servicio de Transporte del Ejército, dentro de su planeamiento, y antes del inicio del transporte de una carga, se formula el plan de transporte en cumplimiento a la orden de viaje y/o orden de transporte.</p>	
<p>E4: Otros documentos normativos que elabora el Servicio de Transporte del Ejército, es la Orden de Viaje, Orden de Transporte y Plan de Desplazamiento.</p>	
<p>E5: El Servicio de Transporte del Ejército, no existe el conocimiento del movimiento de transporte de carga o personal , que se realiza.</p>	
<p>E1: En base al planeamiento que desarrolla el Servicio de Transporte del Ejército, el Batallón de Transporte N° 511, de acuerdo al material que va a transportar realiza un planeamiento más detallado.</p>	<p>Unidad de Transporte</p>
<p>E2: Es necesario aperturar un planeamiento sincronizado y de apoyo de transporte con los Batallones de Transporte que se encuentran en las Divisiones de Ejército, con la finalidad de aminorar costos, bienestar al personal y conservación de la flota.</p>	

E3: El planeamiento que se realiza para el transporte de personal que labora en el Cuartel General del Ejército y otras Dependencias, se realizan enmarcadas en el planeamiento del escalón superior, este servicio se realiza diariamente, de acuerdo a la disponibilidad “operativa o administrativa” de los ómnibus del Batallón de Transporte.

E4: El BTRASPE N° 511 no dispone de vehículos que satisfagan las necesidades de acuerdo al COEq, asimismo existen vehículos con más de 50 años de uso, lo cual no permite brindar un servicio de transportes adecuado y eficiente, situación que se ha agravado al no haberse considerado un presupuesto para adquisiciones y mantenimiento que cubran la totalidad de la flota de vehículos del BTRASPE N° 511.

E5: El 90 % de los ómnibus tienen una antigüedad de casi 10 años y su capacidad actual es de cincuenta (53) personas sentadas y veinte (20) paradas, debido a la rigidez de sus asientos el 90 % de vehículos no son aptos para viajes interprovinciales.

E1: Si es el correcto, sin embargo, es importante la coordinación durante el desplazamiento, sobre todo en el transporte de Clase V, con la Policía Nacional.

E2: Sí, considero que el planeamiento para el traslado del apoyo logístico a las diferentes Divisiones de Ejército es el adecuado, sin embargo, muchas veces el Comando del Ejército prefiere la contratación de vehículos particulares, tal vez ese aspecto es el que deba cambiarse a fin de poder darle la importancia necesaria al Batallón.

E3: El planeamiento que se hace antes de realizar un transporte de carga si es lo correcto, este articulado con el escalón superior y con los demás servicios logísticos, así mismo especifica los detalles que se debe realizar y el itinerario por donde se desplazara el convoy, sin embargo, siempre existes imprevistos que se escapan de las responsabilidades del Batallón.

E4: Sí, considerando la situación del lugar y las rutas por donde se va a desplazar y con la seguridad correspondiente, el planeamiento para la distribución sí es la adecuada. Con respecto al plan de abastecimiento en general como mencione

El planeamiento
es correcto

anteriormente, algunos procedimientos o el mismo trámite documentario si demoran lo cual es la causa del retraso de la entrega de los artículos a las Unidades.

E5: Si, el planeamiento para el cumplimiento de esta función logística es el correcto, pues se considera para el mismo, el análisis del terreno, inteligencia, puntos críticos, fuerzas amigas, etc., todo ello permite que se cumpla la misión en las mejores condiciones.

Nota. La tabla muestra las unidades de análisis con las categorías emergentes del Planeamiento del Batallón de Transporte N° 511.

¿Considera usted, cuáles son las medidas de seguridad que debe ejecutar el transporte de material?

Tabla 7

Medidas de seguridad que debe ejecutar el transporte de material.

Unidad de análisis a partir de las entrevistas	Categorías
E1: Se debe restringir el conocimiento del movimiento por realizar solo al personal necesariamente indispensable, asimismo, el personal que integre el convoy pernoctará la noche anterior al viaje en las instalaciones del BTRASPE N° 511.	
E2: Dar al personal del convoy la mínima información sobre el viaje a fin que no constituya un riesgo su conocimiento, asimismo, prohibir el ingreso a personas extrañas al lugar donde se ubique el vehículo.	Medidas de seguridad antes del desplazamiento
E3: Otro aspecto a considerar es que se debe coordinar con las Unidades que se encuentran en el itinerario a fin que brinden y faciliten seguridad, en caso que se requiera.	
E4: Siempre se debe constatar la operatividad del Vehículo, coordinar con el SINTE (Dpto. de abastecimiento) el llenado del tanque de combustible y sus puntos de abastecimiento a lo largo del itinerario.	
E5: El Jefe del Convoy deberá verificar y controlar que se lleve material y equipo contra incendio tal como extintor,	

palas, frazadas, baldes etc. así como también adiestrar a todo el personal participante del Convoy en la técnica para apagar incendios. Asimismo, debe de llevar un botiquín con artículos necesarios para aplicar los primeros auxilios en casos que se produzcan accidentes con lesiones al personal de la tripulación

E1: Elegir áreas con visibilidad y zonas seguras realizando un reconocimiento de la zona, organizando rondas perimétricas alrededor del vehículo, asimismo, no permitir que personas extrañas se acerquen al convoy.

E2: En ningún momento el Convoy debe quedar sin protección alguna, verificando periódicamente los vehículos y su carga respectiva, otro aspecto a considerar es que de preferencia se pernoctará en instalaciones militares.

Medidas de seguridad
durante los
estacionamientos

Nota. La tabla muestra las unidades de análisis con las categorías emergentes del Planeamiento del Batallón de Transporte N° 511.

Seguidamente, se exponen las unidades de análisis y sus categorías emergentes correspondientes, obtenidas a partir de la guía de observación a través de una observación retrospectiva. Esta metodología nos facilitó la identificación de las unidades de análisis mediante la observación de los objetivos específicos (UOB1), (UOB2), (UOB3). A continuación, se detallan las principales categorías emergentes identificadas:

Tabla 8

Unidades de análisis y categorías emergentes de la guía de observación.

Unidad de análisis a partir de la observación	Categorías
<p>Se pudo observar y constatar que el Servicio de Transporte del Ejército, actualmente es el responsable de los Planes de apoyo de abastecimiento y evacuación de los Servicio Logísticos, Divisiones del Ejército y Grandes Unidades de Combate, para lo cual, ha formulado 2 planes (Plan de apoyo de transporte de carga y Plan de apoyo de transporte de personal) (UOB1). Asimismo, se observó que, el Servicio de Transporte del Ejército, durante el planeamiento de transporte de carga y personal, es el responsable de evaluar los costos del</p>	<p>Planeamiento para el transporte de carga y personal a las distintas Dependencias del Ejército</p>

transporte, y lo está realizando de acuerdo a normas establecidas, igualmente, estas son incluidas en el Plan de apoyo de Transporte (UOB2).

Se visitó las instalaciones del Servicio de Transporte del Ejército, y se pudo observar que, dentro de su planeamiento, y antes del inicio del transporte de una carga, se formula el plan de transporte en cumplimiento a la orden de viaje y/o orden de transporte (UOB3).

Se pudo observar que se dispone de un procedimiento y control permanente a la organización de los convoyes y a la preparación de los vehículos y tripulaciones que realizan el transporte de equipo o material especial. (UOB1)

Los procedimientos empleados para el transporte de carga no clasificada logística en apoyo a las dependencias del Ejército, se están realizando empleando los medios de transporte terrestre disponibles y/o contratados, según el caso% (UOB2). También se pudo observar que, cuando el Batallón de Transporte N° 511, ejecuta este tipo de empleo de unidad, se organiza con particular atención al vehículo o convoy de transporte de dicha carga clasificada estará custodiada siempre por una camioneta de seguridad (UOB3).

Se pudo observar que los cambios de personal que se realizan anualmente en la Institución, existen conductores nuevos con falta de experiencia en el manejo de los camiones de carga y ómnibus, sin embargo, los conocimientos y experiencia que tiene este personal, incrementa su capacidad de manejo de los vehículos, esto debido a que la Unidad brinda con sus choferes antiguos instrucción de conductores. (UOB1).

Se pudo observar que, los choferes que laboran en el Batallón de Transporte N° 511 disponen de su brevete militar para manejar todos los vehículos que dispone la Unidad, sin embargo, de acuerdo a la Ley de transporte deben tener una categorización tan igual como el brevete civil, por lo tanto, en este aspecto es una limitación frente a la normatividad del ministerio de Transporte Y comunicaciones, asimismo, la licencia de conducir militar se rige de acuerdo al DS N°

Procedimientos empleados para el apoyo administrativo

Capacidades y limitaciones del Batallón de Transportes N° 511

011/EMG/A2C del 20 de AGO 1960 Y el DS N° 007-2016-MTC del 30 JUN 2016, que le permite conducir todo tipo de vehículo que se encuentra en una Instalación Militar. (UOB2).

Se puede observar que en la organización de los choferes que dispone la Unidad, existe falta de efectivos de la especialidad de choferes militares, de acuerdo a normas deben ser 2 conductores por vehículo de carga cuando cumplen una comisión, sin embargo, esa falencia de chofer es subsanada con el apoyo de los mecánicos. (UOB3).

Se ha podido observar que el presupuesto asignado al mantenimiento de los vehículos de carga y ómnibus, son limitados, es por ello que en la mayoría de comisiones presentan fallas mecánicas. (UOB1)

Asimismo, se pudo observar que la compañía de mantenimiento tiene un plan de mantenimiento preventivo, verificando el estado de los vehículos, asegurándose que se encuentren en óptimas condiciones técnicas de operatividad, para que cumplan con oportunidad y eficiencia el transporte de la carga logística, sin presentar contratiempos por fallas mecánicas. (UOB2).

Estado del mantenimiento asignado a los vehículos del Batallón de transportes

Se puede observar que la situación actual de la flota vehicular es de: 12 ómnibus, 11 operativos/ 04 camiones, 04 operativos y Un 01 Vehículo administrativo (operativo), asimismo, la operatividad de los ómnibus y camiones se ve afectada por la antigüedad y falta de mantenimiento del material, el escalón superior en un mediano plazo debe solucionar el pedido para el mantenimiento continuo de estos vehículos. (UOB3).

Nota. La tabla muestra las unidades de análisis con las categorías emergentes de la guía de observación.

Y finalmente se determinó las unidades de análisis a partir de la indagación documental, para lo cual se recogió información actualizada de los manuales y doctrina del ejército en relación al Sistema de Transporte de Carga y Personal del Ejército, RE 790-70 Transporte de Carga en el Ejército, Directiva N° 4319 - Normas y Procedimientos para el transporte de carga en el Ejército, donde se dictan normas y procedimientos que permitan a las Divisiones de Ejército, Grandes Unidades y los Servicios Logísticos del Ejército formulen adecuadamente sus necesidades de transporte de abastecimiento,

evacuación de material y/o equipo, el Plan de Apoyo de Transporte de Personal del Servicio de Transporte del Ejército, Plan de Apoyo de Transporte de Carga del servicio de Transporte del Ejército, en ambos planes se proporciona apoyo logístico de transporte y evacuación de carga de los servicios logísticos, trámite aduanero y en menor medida transporte de personal con orden. Así mismo se realizó una revisión documentaria de las apreciaciones de personal y logística del Batallón. A continuación, presentamos la unidad de análisis a partir del análisis documental con sus respectivas categorías emergentes:

Tabla 9

Unidades de análisis y categorías emergentes del análisis documental.

Unidad de análisis a partir del Análisis Documental	Categorías
<p>“Permitir un adecuado planeamiento y distribución de los abastecimientos y evacuación del material de los Servicios Logísticos por intermedio del Servicio de Transporte del Ejército, a las Divisiones de Ejército y Grandes Unidades de combate, con indicación de los medios de transportes a emplear en base a su prioridad y clasificación. (RE 790-70 Transporte de Carga en el Ejército, 2021, p.9).</p>	
<p>“Asegurar el control del avance de los planes de apoyo de abastecimiento y evacuación de los Servicios Logísticos y el uso de fondos presupuestales para tal efecto, asimismo, establecer responsabilidades de los Comandos de las Divisiones de Ejército, Grandes Unidades de Combate, Servicios Logísticos, organismos y otras Dependencias, referente al transporte de abastecimiento y evacuación de carga del Ejército” (Directiva N° 4319 - Normas y Procedimientos para el transporte de carga en el Ejército, 2023, p.3).</p>	
<p>“El Servicio de Transporte del Ejército, actualmente realiza el planeamiento para proporciona apoyo logístico de transporte y evacuación de carga de los servicios logísticos, trámite aduanero y en menor medida transporte de personal con orden, empleando sus medios disponibles y otros tipos de transporte, para mantener el abastecimiento permanente de las Divisiones de Ejército y Grandes Unidades de Combate” (Plan de Apoyo de Transporte de Personal y Material del Servicio de Transporte, 2023, p.1)</p>	<p>Planeamiento del escalón superior</p>

“Para el transporte de abastecimientos imprevistos, los Servicios Logísticos que lo requieran formularan un Plan de apoyo de abastecimiento y a su vez el Servicio de Transporte del Ejército formulara el Plan de Apoyo de Transporte, empleando vehículos propios y/o contratados” (Directiva N° 4319 - Normas y Procedimientos para el transporte de carga en el Ejército, 2023, p.5),

“El transporte de personal es el servicio que se cumple mediante el empleo de ómnibus destinados a brindar apoyo de movilidad al personal de oficiales, técnicos, suboficiales y empleados civiles que laboran en el Cuartel General del Ejército y en forma limitada a otras dependencias militares de la guarnición de Lima, este servicio tiene como finalidad proporcionar bienestar a dicho personal” (Plan de Apoyo de Transporte de personal, 2023, p.2)

“El transporte terrestre de carga logística en apoyo a las Divisiones de Ejército, Grandes Unidades de Combate o Teatros de Guerra, se realizará empleando los medios de transporte terrestre disponibles y/o contratados, según el caso. El apoyo terrestre será establecido de acuerdo a las situación de estado y conservación de los caminos y carreteras, accionar subversivo, el crimen organizado, medios disponibles, necesidades estratégicas, tiempo disponible y otros aspectos operacionales para brindar apoyo rápido, seguro y eficaz, dándose prioridad a la tercerización de estos servicios en algunas zonas a fin de optimizar el transporte de carga logística no clasificada a las Grandes Unidades y Divisiones de Ejército” (Plan de Apoyo de Carga, 2023, p.2)

Planeamiento del
Batallón de Transporte
N° 511

Existe tres tipos de carga: Carga Logística, carga de alto riesgo (artificiosos y explosivos) y carga particular. (Directiva N° 4319 - Normas y Procedimientos para el transporte de carga en el Ejército, 2023, p.5)

Nota. La tabla muestra las unidades de análisis con las categorías emergentes del análisis documental el cual servirá de insumo para la triangulación.

Tabla 10

Matriz soporte de Categorías

Categorías	Subcategorías	Patrones	Significado
C1: Marco operativo funcional	SC1: Planeamiento del transporte terrestre	<ul style="list-style-type: none"> • Carga militar y pertrechos • Abastecimiento de clases logísticas 	Los Planes de apoyo de transportes de los Servicio Logísticos, Divisiones del Ejército y Grandes Unidades de Combate, formulan 2 planes (Plan de apoyo de transporte de carga y Plan de apoyo de transporte de personal)
	SC2: Normatividad	<ul style="list-style-type: none"> • Ley de transporte terrestre • Directivas y manuales del EP 	Se trata de un conjunto de leyes, decretos, resoluciones y otras disposiciones que rigen el desempeño del Btn de Transportes y de estricto cumplimiento por el personal que opera el sistema de transportes del ejercito
C2: Procedimiento y coordinación	Sc3: Procedimiento de empleo	<ul style="list-style-type: none"> • Carga clasificada • Carga no clasificada • Carga particular 	Son procesos que se rigen por determinadas reglas con el fin de operativizar el apoyo de transportes a la UU del Ejercito ,caracterizando los tipos de carga que se tirne que transportar
	SC4: Coordinaciones con el escalón Superior	<ul style="list-style-type: none"> • Cologe y SSSL • UU del EP y DDEE 	La coordinación es el proceso de integrar y sincronizar actividades, recursos y departamentos para que funcionen de manera armoniosa y eficiente, evitando duplicaciones y fricciones, con el fin de alcanzar los objetivos organizacionales
C3: Apoyo Administrativo a las UU. del EP.	SC5: Transporte de Carga	<ul style="list-style-type: none"> • Carga clasificada • Carga no clasificada • Carga particular: 	El servicio de transporte de carga terrestre es el movimiento de mercancías y productos por tierra, utilizando principalmente vehículos como camiones y trenes. Su objetivo principal es trasladar bienes de forma segura, eficiente y puntual ..
	Sc6: Transporte de Personal	<ul style="list-style-type: none"> • Tipo de Vehiculo • Conductores y ayudantes 	El transporte de personal es un servicio de traslado de grupos específicos de personas, como el personal militar y familiares autorizados, a través de rutas y horarios predeterminados
	SC7: Medidas de seguridad antes, durante y después del desplazamiento.	<ul style="list-style-type: none"> • Antes • Durante • Después de los desplazamientos 	Son medidas que incluyen la seguridad del conductor (no conducir bajo la influencia de alcohol o fatiga, descansar adecuadamente) y la seguridad del vehículo (mantenimiento preventivo, revisión de frenos, neumáticos, etc.). Para la carga, es fundamental asegurar la estiba correcta, usar embalajes homologados si es necesario, y contar con equipos de seguridad obligatorios y un botiquín.

4.2 Soporte de categorías

La articulación del soporte de categorías se fundamenta la cuidadosa identificación de temas a través de la codificación axial, así como en la consolidación de categorías delineadas en los tres instrumentos de investigación. Estos temas no solo brindaron una estructura organizativa sólida, facilitando la comprensión y el análisis de las categorías emergentes en concordancia con los objetivos de la investigación, sino que también permitieron una integración coherente de los elementos clave extraídos de los distintos instrumentos. Este enfoque estratégico no solo ofreció una visión panorámica de los hallazgos, sino que también posibilitó una evaluación exhaustiva y una interpretación significativa de los resultados, fortaleciendo así la robustez del análisis categorial.

Cabe resaltar que este procedimiento se realizó adaptando los procedimientos establecidos por Hernández y Mendoza (2018), para el análisis y síntesis de los datos, empleando para ello la codificación axial y selectiva, lo cual permitió arribar a los Temas (grupos de categorías), los cuales fueron las bases de las conclusiones

Para el desarrollo de las categorías, estas se organizaron en categorías y subcategorías emergentes. Se llevó a cabo un análisis apoyándose en las entrevistas, la observación y la investigación documental. La estructuración quedó de la siguiente forma:

- **Generalidades**

El apoyo logístico en el ámbito militar se compone de diversas funciones logísticas esenciales para éxito de las operaciones. Estas funciones incluyen el abastecimiento, el mantenimiento y el transporte (Logística, 2016).

El transporte es un aspecto esencial de la logística militar, ya que implica el movimiento de unidades, personal, equipo y suministros desde el punto de origen hasta su destino final, así como el repliegue al concluir la misión. Esto abarca también el traslado de material que requiere reparación hacia áreas especializadas. Estas funciones logísticas trabajan en conjunto para asegurar que las fuerzas operativas cuenten con los recursos necesarios para llevar a cabo sus misiones de manera eficiente y efectiva. El apoyo logístico adecuado garantiza que las fuerzas estén equipadas, mantenidas y abastecidas de manera óptima, lo que contribuye al éxito general de las operaciones militares (Logística, 2016).

Se entiende por transporte como aquellas actividades que se relacionan con el traslado de cargas a diferentes lugares, esta actividad se inicia del transporte desde el lugar de entrega hasta los lugares de destino, asimismo, incluye no solo el transporte de personal, sino también la carga y descarga del material transportado, cumpliendo con los tiempos establecidos (López , 2010, pág. 30)

Dentro del COLOGE, la cual integra a los Servicios Logísticos, para el apoyo a todas las unidades del Ejército en aspectos de abastecimiento y mantenimiento, se dispone también al Servicio de Transportes, la cual tenía como su unidad ejecutora al Batallón de Transportes N° 511, quien era la responsabilidad de proporcionar apoyo de transportes a nivel nacional, de acuerdo con sus posibilidades, las cuales son terrestres a través de sus flotas de vehículos.

1. Categoría 1: Marco operativo funcional

• Sc1. Planeamiento del transporte terrestre

El planeamiento para el transporte de carga y personal en el Ejército del Perú es una parte fundamental de la logística militar. Este proceso implica una serie de pasos que permiten asegurar que los recursos necesarios, ya sea personal militar, equipo, suministros u otros, se muevan eficaz y eficientemente en apoyo de las operaciones militares. Los pasos involucrados en el planeamiento para el transporte de carga y personal en el Ejército del Perú son:

- Evaluación de las necesidades: El proceso comienza con una evaluación de las necesidades. Esto implica determinar qué tipo de carga o personal debe ser transportado, cuánto se necesita y cuándo debe estar en su destino. Se consideran factores como el tipo de operación, la ubicación, las distancias y las condiciones del terreno.
- Planificación de rutas y medios de transporte: Se planifican las rutas que se utilizarán para el transporte. Esto incluye la selección de carreteras, caminos o vías fluviales, dependiendo de las circunstancias. También se decide qué medios de transporte se utilizarán, como vehículos militares, vehículos de transporte, motochatas o barcazas, etc.
- Coordinación y programación: Se coordina y programa el movimiento de la carga y el personal. Esto puede involucrar la programación de convoyes, viajes en barco u otras operaciones de transporte.
- Seguridad y protección: Se establecen medidas de seguridad para proteger la carga y el personal durante el transporte. Esto puede incluir escoltas, puntos de control, medidas antiterroristas y otras precauciones.
- Mantenimiento y reparación: Se asegura que los vehículos u otros medios de transporte estén en condiciones óptimas. Se programan mantenimientos preventivos y se están preparados para reparaciones inesperadas.

- Entrenamiento del personal: El personal militar y de logística que participará en las operaciones de transporte recibe el entrenamiento necesario. Esto puede incluir capacitación en conducción, operación de equipos de comunicación y primeros auxilios, entre otros.
- Supervisión y seguimiento, se realiza una supervisión continua para garantizar que se sigan los planes y que se resuelvan los problemas o desafíos que puedan surgir.
- Evaluación post-operativa: Después de que se completa la operación de transporte, se realiza una evaluación para identificar lecciones aprendidas y áreas de mejora. Esto se utiliza para mejorar futuras operaciones de transporte.

El planeamiento para el transporte de carga y personal es esencial para garantizar que los recursos lleguen a donde se necesitan de manera oportuna y eficiente, lo que es crítico para el éxito de las operaciones militares. Este proceso es parte integral de la logística militar.

- **Sc2. Normatividad**

Se ha recopilado información relevante y actualizada, estos documentos normativos le han otorgado una sólida coherencia a nuestro informe final de investigación; como por ejemplo: El RE 790-70 Transporte de Carga en el Ejército, la Directiva N° 4319 - Normas y Procedimientos para el transporte de carga en el Ejército, donde se dictan normas y procedimientos que permitan a las Divisiones de Ejército, Grandes Unidades y los Servicios Logísticos del Ejército formulen adecuadamente sus necesidades de transporte de abastecimiento, evacuación de material y/o equipo, el Plan de Apoyo de Transporte de Personal del Servicio de Transporte del Ejército, Plan de Apoyo de Transporte de Carga del servicio de Transporte del Ejército, en ambos planes se proporciona apoyo logístico de transporte y evacuación de carga de los servicios logísticos, trámite aduanero y en menor medida transporte de personal con orden. Así mismo se realizó una revisión documentaria de las apreciaciones de personal y logística del Batallón de Transporte para el apoyo administrativo a las Unidades del Ejército.

- **Sc3. Procedimientos de empleo**

El Servicio de Transporte del Ejército, realiza los procedimientos de acuerdo al RE 790-70 "Transporte de Carga en el Ejército" (2003):

El apoyo administrativo relacionado con la función Logística de Transportes a los planes correspondientes será eficaz y oportuno, satisfaciendo con los medios orgánicos del Instituto al componente del Teatro de Guerra para lograr el éxito en el cumplimiento de su misión. Prever el empleo de otros medios de acuerdo a los planes de movilización,

supervisando la formulación de los planes de transportes de conformidad con el plan de concentración del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas y para transporte de la Reservas Generales a los diferentes Teatros de Operaciones en coordinación con el Comando de las Divisiones de Ejército y Comando de Movilizaciones. Permitir un adecuado planeamiento y distribución de los abastecimientos y evacuación del material de los Servicios Logísticos por intermedio del Servicio de Transporte del Ejército, a las Divisiones de Ejército y Grandes Unidades, con indicación de los medios de transportes a emplear en base a su prioridad y clasificación. En atención a las necesidades de transportes de enseres del personal del Ministerio de Defensa (EP) cambiado de colocación el Servicio de Transporte del Ejército proporcionará apoyo de movilidad de acuerdo a los medios disponibles del Batallón de Transporte N° 511. El personal cambiado de colocación procedentes de la guarnición o similar (TACNA-TUMBES-PUCALLPA-IQUITOS-PUNO) tendrá presente la prohibición de solicitar el transporte de artículos de procedencia extranjera, adquiridos en la localidad, salvo su declaración y aforo por Aduana acompañada de la factura por pago de impuestos. El sistema de Inspectoría del Servicio de Transporte del Ejército, tendrá a su cargo bajo responsabilidad, la fiscalización y el reconocimiento físico de las mercancías importadas o exportadas, teniendo la obligación de informar a la Inspectoría General del Ejército – Ministerio de Defensa sobre los despachos realizados. (p.10)

Figura 5

Procedimientos de empleo del Servicio de Transporte del Batallón de Transporte N° 511



Nota. La figura muestra el transporte de carga no clasificada.

Sc4. Coordinaciones con el escalón superior y otras unidades de transporte

Las conexiones que se mantienen con el escalón superior, particular atención es con los Servicios Logísticos. Según la Directiva N° 4319 - Normas y Procedimientos para el transporte de carga en el Ejército (2023):

Los Servicios Logísticos deben remitir al Servicio de Transporte del Ejército, en el mes de enero, su Plan de Apoyo logístico anual de abastecimiento a las Divisiones de Ejército y Grandes Unidades, información que servirá de base para que el Servicio de Transporte del Ejército formule el Plan de Apoyo de Transporte a las Divisiones de Ejército y/o Grandes unidades, teniendo en cuenta el presupuesto asignado. (p.6)

Asimismo, las coordinaciones se realizan con los Comandos de las Divisiones de Ejército, Grandes Unidades y Dependencias del Ejército. Según la Directiva N° 4319 - Normas y Procedimientos para el transporte de carga en el Ejército (2023):

Debido al alto costo que significa en la actualidad el empleo de camiones y tracto camiones, para el transporte de carga de abastecimiento y/o evacuación a nivel nacional, se requiere optimizar el empleo de los mismos, para los cual los elementos que integran el Sistema Logístico de las

Divisiones de Ejército y Grandes Unidades, realizarán su gestión en forma oportuna y adoptarán las previsiones del caso, para aprovechar la capacidad de transporte de los vehículos, particularmente cuando se encuentre un convoy del Servicio de Transporte del Ejército en su sector de responsabilidad. (p.8)

Y para terminar es necesario considerar las coordinaciones con las Unidades y/o compañías de Transporte de las Divisiones del Ejército y Comando Especial del Valle de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro. Según la Directiva N° 4319 - Normas y Procedimientos para el transporte de carga en el Ejército (2023):

Cuando las condiciones meteorológicas y/o otros motivos limiten la entrega de la carga logística a las Divisiones de Ejército y Grandes Unidades, las Unidades de Transporte orgánicas con sus medios u otros necesarios asegurarán que dicha carga llegue a su destino final. Los batallones y/o compañías de transporte en base al Plan de Apoyo de Abastecimiento y Evacuación formulado por el Servicio de Transporte del Ejército, de acuerdo al canal técnico apoyarán en el transporte de carga y evacuación a las Divisiones de Ejército, Grandes Unidades, Servicios Logísticos y otras dependencias. (p.14)

Figura 6

Coordinaciones con Escalón Superior y las Unidades y/o compañías de Transporte



Nota. La figura muestra las coordinaciones para el transporte de material con las Unidades del Norte del país.

2. Categoría 3: Apoyo Administrativo a las UU. del EP.

El apoyo administrativo que realiza el Batallón de transporte N° 511, está enmarcado dentro del Sistema de Apoyo Logístico que realiza y ejecuta las Dependencias del Ejército, Según el ME 1-14 LOGISTICA (2016):

Para el cumplimiento de las funciones y actividades indicadas anteriormente se han creado y organizado unidades e instalaciones y se han establecido procedimientos que, tomados en conjunto, constituyen lo que se conoce como Sistema de Apoyo Logístico, el cual funciona tanto en tiempo de paz como de guerra y está concebido a la luz de los fundamentos del apoyo logístico. Los Servicios Logísticos para el cumplimiento de su misión se integran y funcionan a fin de que elementos de diferentes servicios logísticos complementen sus esfuerzos para cumplir una misma función logística. Está integración determina que se organicen otros sistemas tales como el sistema de abastecimiento, de mantenimiento, de evacuación y hospitalización, de transporte e infraestructura (p. 22)

- **Sc5. Transporte de carga.**

Con respecto al Transporte de Carga que desarrolla en el cumplimiento de su misión el Batallón de Transporte N° 511, existen procedimiento de empleo. Según RE 790-70Transporte de Carga en el Ejército, (2003):

El Servicio de Transporte del Ejército tendrá la responsabilidad de la ejecución oportuna del transporte de carga militar utilizando sus propios medios o los medios comerciales de acuerdo al tipo de carga y las prioridades que serán establecidas por los solicitantes. El recojo y entrega de la carga se efectuarán conforme a los procedimientos que se establecen en este documento. Los Tipos de Carga se clasifican en Carga Logística y Carga particular, el primer tipo de carga en Clasificada y No Clasificada. (p.23)

Figura 7

Transporte de carga que realiza el Batallón de Transporte N° 511



Nota. La figura muestra el Transporte de ganado equino

El transporte de carga no clasificada del Batallón de Transporte N° 511, suele incluir una amplia variedad de suministros y equipos que son necesarios para el funcionamiento de nuestro Ejército del Perú y la realización de diversas operaciones militares y logísticas. Estos suministros pueden incluir, pero no se limitan a:

- **Municiones y Armamento:** Transporte de municiones, armas, explosivos y otros equipos relacionados con la artillería y la munición.
- **Equipos y Suministros Logísticos:** Incluye alimentos, combustible, ropa, repuestos de vehículos, materiales de construcción, medicamentos y otros suministros logísticos necesarios para mantener y apoyar a las unidades militares.
- **Equipos de Comunicación:** Transporte de equipos de comunicación, como radios, antenas y dispositivos de transmisión, que son esenciales para la coordinación y comunicación en el campo de batalla.

- **Material de Campamento:** Incluye tiendas de campaña, sistemas de purificación de agua, suministros para refugios, equipo de cocina y otros elementos necesarios para la vida en el campo.
- **Vehículos y Equipos Especializados:** Transporte de vehículos militares, maquinaria pesada, equipos de ingeniería y otros equipos especializados requeridos para operaciones militares y proyectos de construcción.
- **Equipos de Emergencia y Rescate:** Transporte de equipos de emergencia y rescate, como botes, equipos médicos, equipos de búsqueda y rescate, y otros suministros utilizados en situaciones de desastres naturales o emergencias.
- **Materiales de Entrenamiento:** Transporte de materiales y equipos utilizados en programas de entrenamiento y ejercicios militares.
- **Otros Suministros Esenciales:** Además de lo mencionado, se pueden transportar otros suministros esenciales según las necesidades específicas de las operaciones y misiones.

Para el transporte de carga clasificada del Batallón de Transporte N° 511, implica el traslado de materiales, equipos y otros elementos que contienen información o datos que deben mantenerse confidenciales y protegidos de acuerdo con las políticas y procedimientos establecidos por el Ejército del Perú. La carga clasificada se refiere a información o bienes que tienen diferentes niveles de clasificación según su grado de sensibilidad y riesgo si se revelan, de acuerdo a la Directiva N° 4319 D-4/DILOGE/SD TRASNP, (NORMAS Y PROCEDIMIENTOS PARA EL TRANSPORTE DE CARGA EN EL EJERCITO) que, menciona lo siguiente:

Para el transporte de material clasificado como son: Artículos de Clase II y IV (armamento de MG y radios COM) y Clase V (de MG e ING), el STRASPE proporcionara el vehículo con su respectiva tripulación y seguridad, desde los almacenes de los SSSL hasta su destino final. Apoyados por escoltas de seguridad de las DDEE y GGUU en sus áreas de responsabilidad de acuerdo al itinerario de los vehículos que transportan la carga. Cuando la carga clasificada se tenga que transportar de las DDEE y/o GGUU hacia los SSSL, se realizará las coordinaciones necesarias para que la seguridad del vehículo o convoy la proporcione las DDEE y/o GGUU hasta donde termine su zona de responsabilidad, debiendo nombrar su delegado quien será responsable de internar la carga a los almacenes de los SSSL. (p. 27)

Con respecto al Transporte de Carga Particular, el Batallón de Transporte N° 511 cumple las actividades relacionadas a esta importante misión, de acuerdo a la Directiva N° 4319 D-4/DILOGE/SD TRASNP, (NORMAS Y PROCEDIMIENTOS PARA

EL TRANSPORTE DE CARGA EN EL EJERCITO) que, menciona lo siguiente:

El STRASPE proporcionara los medios de transporte para mudanzas y transporte de carga privada de acuerdo al RE 790-70 "Transporte de Carga del Ejército". La carga será de responsabilidad directa del delegado o representante de los bienes, no siendo de responsabilidad del STRASPE la pérdida o deterioro. La gestión para solicitar servicio de mudanzas y transporte de carga privada, se efectuará directamente al Servicio de Transporte del Ejército de acuerdo al RE 790-70 "Transporte de Carga del Ejército", entidad que dará los lineamientos para su ejecución. La carga particular y mudanza estará regido a las normas y disposiciones de la directiva N° 001-2022/OGRE de Marzo del 2022 "Normas y procedimientos para la recaudación y manejo de fondos de los recursos directamente recaudados en el Ejército". (p.8)

- **Sc6. Transporte de Personal.**

Con respecto al Transporte de Personal que desarrolla en el cumplimiento de su misión el Batallón de Transporte N° 511, existen procedimientos de empleo. Según RE 790-70 Transporte de Carga en el Ejército, (2003):

El personal militar y empleados civiles deben tener presente cuando viajen en vehículos de transporte militar que estos se consideran como la prolongación del establecimiento militar por lo que están obligados a observar las reglas de disciplina y las disposiciones que al respecto dicta la superioridad. En cada vehículo y en tamaño apropiado, se fijarán letreros, avisos, consignas, etc. Con indicaciones de la reglamentación respectiva (Itinerarios, horas de viaje, personal autorizado para viajar, etc.). Ningún pasajero podrá hacer variar el itinerario. El personal transportado deberá respetar, la distribución de los asientos, que en prioridad deben ser ocupados por Oficiales, personal femenino, etc. (p.34).

Figura 8

Transporte de Personal Militar y Civil del Cuartel General del Ejército.



Nota. La figura muestra los ómnibus y personal de conductores que realizan el servicio de transporte de personal.

- **Sc7. Medidas de seguridad antes, durante y después del desplazamiento.**

Las medidas de seguridad antes, durante y después del desplazamiento que realiza el Batallón de Transporte N° 511, son fundamentales para garantizar la integridad de la carga y del personal, así como para cumplir con los protocolos de seguridad establecidos por el Ejército. Estas medidas pueden incluir:

Antes del Desplazamiento:

- **Planificación:** Se lleva a cabo una planificación minuciosa de la misión de transporte, incluyendo la ruta, el horario y el tipo de carga. Se evalúan las amenazas y se determinan las medidas de seguridad necesarias.
- **Inspección y Mantenimiento:** Se realiza una inspección exhaustiva de los vehículos, equipos de comunicación y armamento. Cualquier problema técnico se aborda antes de la misión.
- **Briefing:** El personal recibe un briefing que incluye información sobre la misión, las medidas de seguridad, las rutas de escape y las acciones a tomar en caso de incidentes.
- **Seguridad de la Carga:** La carga clasificada se asegura de manera adecuada para prevenir su acceso no autorizado. Esto puede incluir el uso de sellos de seguridad y

sistemas de vigilancia.

- **Protección de la Información:** Se garantiza que la información clasificada esté protegida y no sea accesible durante el transporte. Esto puede implicar el uso de contenedores sellados y sistemas de cifrado.

Durante el Desplazamiento:

- **Escolta de Seguridad:** Se puede proporcionar una escolta de seguridad, que puede incluir vehículos adicionales y personal armado para proteger el convoy.
- **Comunicaciones Seguras:** Se utilizan sistemas de comunicación segura para mantener el contacto con el comando y para coordinar cualquier respuesta necesaria.
- **Rutas Alternas:** Se establecen rutas alternas en caso de que se requiera un cambio repentino debido a amenazas u otros problemas en la ruta principal.
- **Vigilancia Continua:** Se mantiene una vigilancia constante en busca de actividades sospechosas o amenazas a lo largo del trayecto.

Después del Desplazamiento:

- **Informe y debriefing:** Después de la misión, se presenta un informe que documenta cualquier incidente o actividad inusual durante el desplazamiento. Se realiza un debriefing para revisar el desempeño y extraer lecciones aprendidas.
- **Seguridad de la Carga:** La carga se asegura y se verifica que no haya sufrido daños ni acceso no autorizado.
- **Mantenimiento:** Se realiza un mantenimiento adecuado de los vehículos y equipos utilizados durante la misión.

4.3 Red semántica

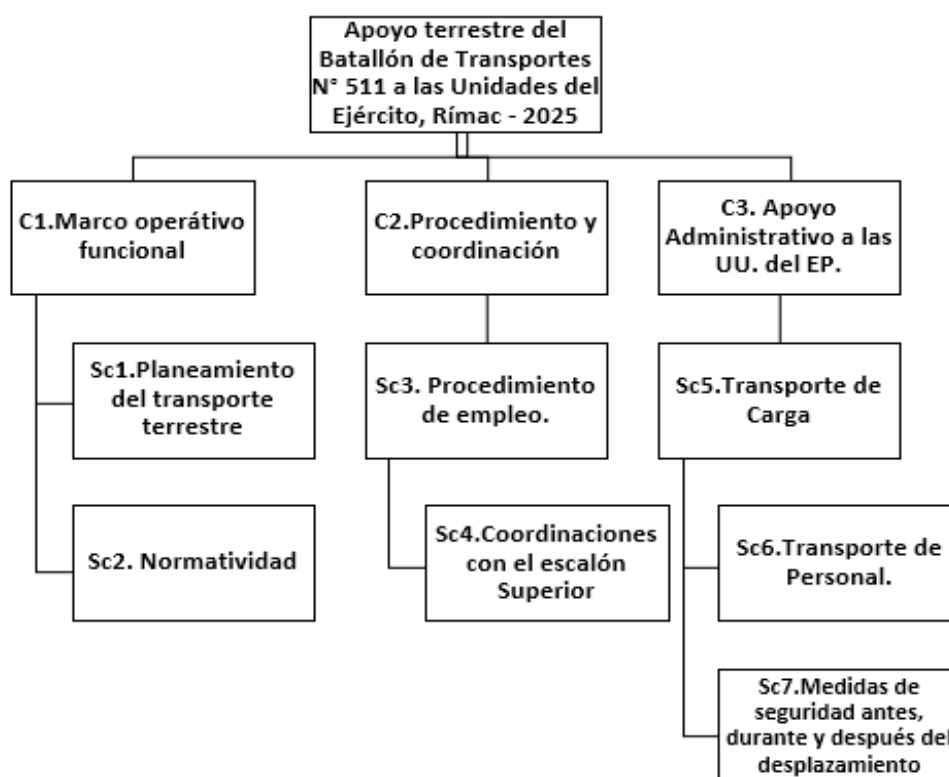
La red semántica es una estructura gráfica (un grafo) que representa el conocimiento lingüístico mediante nodos que representan conceptos y aristas (líneas o flechas) que simbolizan las relaciones semánticas entre ellos. Sirve para organizar información, modelar el significado de textos en el procesamiento del lenguaje natural, y construir mapas conceptuales, conectando de forma visual ideas y sus interrelaciones.

En cuanto a este punto se da a conocer como están articuladas de una forma lógica y consecuente las categorías que han ido surgiendo durante esta investigación.

Una vez expresado todo lo anterior se procede a describirlas mediante esquemas lógicos, los cuales permitirán una adecuada comprensión del estudio de las mismas a fin de darle un mayor entendimiento y en base a lo anteriormente dicho procederé a describirlas de acuerdo con el siguiente detalle:

Figura 9

Red semántica del objetivo principal, apoyo terrestre del Btn de Transporte N°511



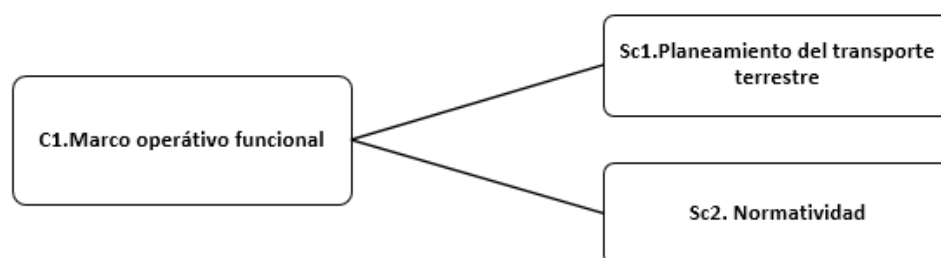
Nota: Título de la investigación y tres categorías cualitativas

En la figura 9, se observa la red semántica del objetivo principal, en el cual esta sub dividida en tres (03) categorías, normatividad vigente, planeamiento para el transporte de carga y personal, procedimientos de empleo del sistema de transporte que se realiza en el Ejército, las coordinaciones con el Escalón Superior y otras Unidades de Transporte y las capacidades y limitaciones que se presentan en el transporte del Ejército. En el caso de la categoría principal cuenta con normatividad vigente como es el RE 790-70 Transporte de Carga en el Ejército, a eso se adiciona la Directiva N° 4319 - Normas y Procedimientos para el transporte de carga en el Ejército, donde se dictan normas y procedimientos que permitan a las Divisiones de Ejército, Grandes Unidades y los Servicios Logísticos del Ejército formulen adecuadamente sus necesidades de transporte de abastecimiento, evacuación de material y/o equipo y en el caso de las Subcategoría Procedimiento de Empleo, se refiere

particularmente a como se realizan las diversas actividades para poder ejecutar el Sistema de Transporte en el Ejército, con el apoyo de las dependencias comprometidas, en la sub categoría coordinaciones con el Escalón Superior y otras Unidades de Transporte, estas funciones de coordinación están enmarcadas en la normatividad actualizada que ha formulado la Dirección Logística del Ejército y el Servicio de Transporte del Ejército. Asimismo, con respecto a la actualización de la normatividad vigente, se tiene conocimiento que el Escalón Superior ha actualizado sus normas y disposiciones, sin embargo, está pendiente que las Divisiones de Ejército y Grandes Unidades, actualicen su normatividad. Y por último tenemos la categoría, donde visualizamos las capacidades y limitaciones actuales que tiene el servicio de transporte del Ejército de manera general.

Figura 10

Red semántica de la categoría marco operativo funcional.



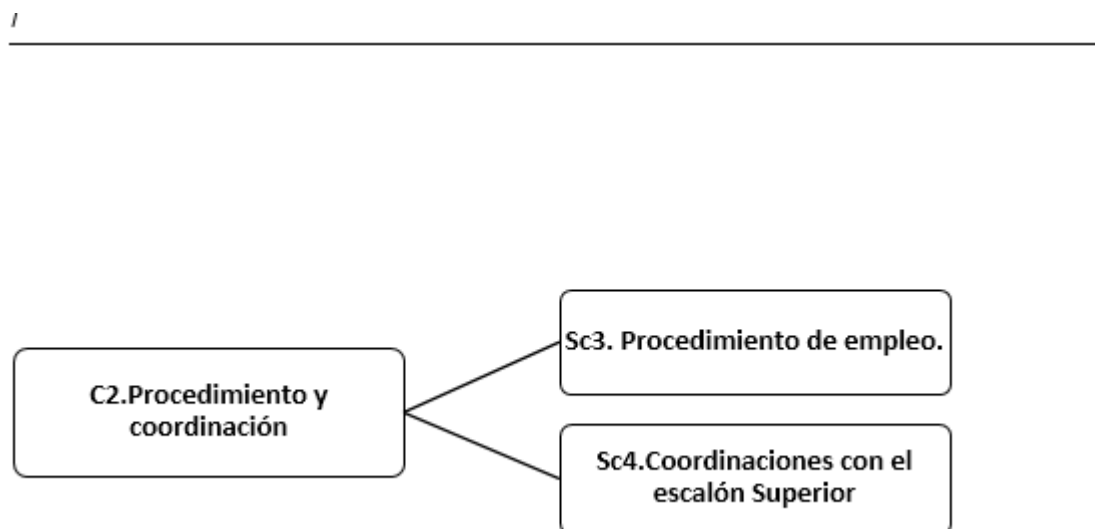
Nota: Categoría marco operativo funcional, con dos subcategorías

En la figura 10, se observa la red semántica de la categoría marco operativo funcional, la cual tiene dos (02) subcategorías, la primera que es el planeamiento del transporte terrestre en donde El STRASPE realiza el planeamiento para proporcionar los medios de transporte para mudanzas y transporte de carga privada de acuerdo al RE 790-70 “Transporte de Carga del Ejército”, la carga particular y mudanza estará regido a las normas y disposiciones de la directiva N° 001-2022/OGRE de Marzo del 2022 “Normas y procedimientos para la recaudación y manejo de fondos de los recursos directamente recaudados en el Ejército”, otra sub categoría es el Transporte de Personal, en donde los ómnibus del Servicio de Transporte del Ejército, brindan apoyo de movilidad al personal de oficiales, técnicos, suboficiales y empleados civiles que laboran en el Cuartel General del Ejército, trasladándolos del área de sus hogares a este centro de trabajo y viceversa.

También, realiza apoyo en forma limitada a otras dependencias militares y públicas de la guarnición de Lima. y por último todas estas comisiones de Transporte de Personal y Carga, se realizan adoptando las medidas de seguridad antes, durante y después de la misión encomendada.

Figura 11

Red semántica de la categoría procedimiento y coordinación

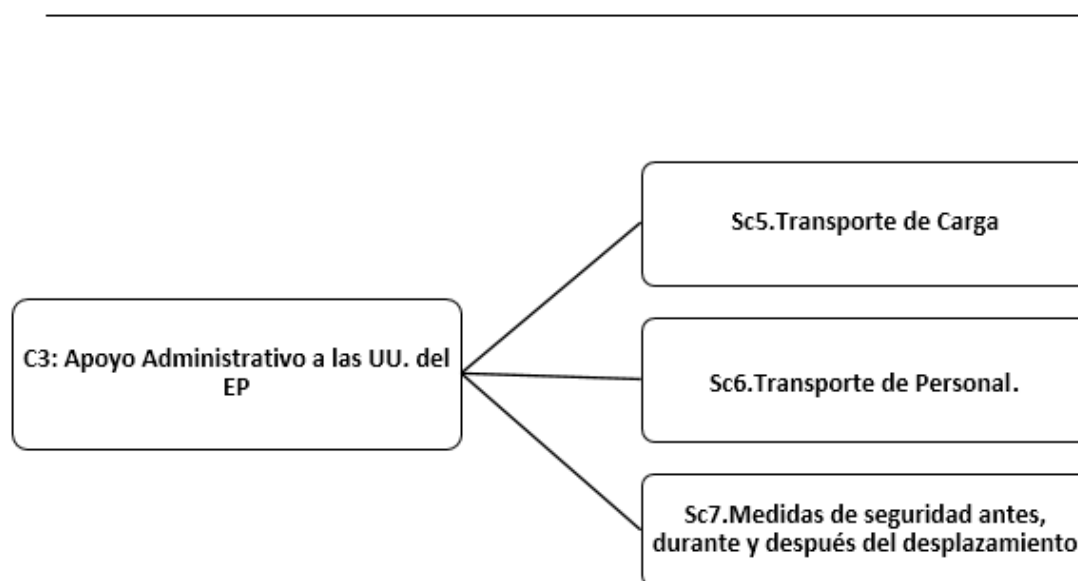


Nota:Categoría Procedimiento y coordinación

En la figura 11, se observa la red semántica de la categoría emergente procedimiento y coordinación , la cual tiene dos (02) subcategorías, la primera que es Procedimiento de empleo y la otra las coordinaciones con el escalón superior, esta categoría es relevante toda vez que en ella se fijan los procedimientos en el transporte los que tienen que ser de todas maneras coordinados y autorizados con el escalón superior sin descuidar las coordinaciones que se realiza con los otros batallones de las DDEE que tienen sus respectivos batallones de transporte orgánicos a la Brigada de Servicios y las GGUUCC a las secciones de transporte También, realiza apoyo en forma limitada a otras dependencias militares y públicas de la guarnición de Lima. Y por último todas estas comisiones de Transporte de Personal y Carga, se realizan adoptando las medidas de seguridad antes, durante y después de la misión encomendada.

Figura 12

Red semántica de la categoría apoyo administrativo a las UU del EP.



Nota: Categoría Apoyo Administrativo a las UU. del EP.

En la figura 12, se observa la red semántica de la categoría emergente Apoyo Administrativo, la cual tiene tres (03) subcategorías, la primera que es Transporte de Carga, la cual se divide en Carga Clasificada (Armamento de Material de Guerra, radios de Comunicaciones y munición de Guerra) y Carga No Clasificada, que es una carga común, la cual se ejecutara de acuerdo al RE 790-70 Transporte de carga en el Ejército, asimismo tenemos la sub categoría Transporte de Carga Particular, en donde El STRASPE proporciona los medios de transporte para mudanzas y transporte de carga privada de acuerdo al RE 790-70 "Transporte de Carga del Ejército", la carga particular y mudanza estará regido a las normas y disposiciones de la directiva N° 001-2022/OGRE de Marzo del 2022 "Normas y procedimientos para la recaudación y manejo de fondos de los recursos directamente recaudados en el Ejército", otra sub categoría es el Transporte de Personal, en donde los ómnibus del Servicio de Transporte del Ejército, brindan apoyo de movilidad al personal de oficiales, técnicos, suboficiales y empleados civiles que laboran en el Cuartel General del Ejército, trasladándolos del área de sus hogares a este centro de trabajo y viceversa. También, realiza apoyo en forma limitada a otras dependencias militares y públicas de la

guarnición de Lima. Y por último todas estas comisiones de Transporte de Personal y Carga, se realizan adoptando las medidas de seguridad antes, durante y después de la misión encomendada.

4.5 Triangulación

La triangulación en la investigación cualitativa se refiere al uso de múltiples enfoques para estudiar un fenómeno, ya sea combinando distintos métodos (por ejemplo, entrevistas, observación y análisis de documentos), distintas fuentes de datos, diferentes investigadores o marcos teóricos; su finalidad es aumentar la credibilidad, la validez y la confiabilidad de los resultados al corroborar hallazgos desde distintas perspectivas y reducir posibles sesgos, permitiendo una comprensión más rica y robusta del fenómeno investigado.

Entiéndase por triangulación al cruce de la información que se obtiene de diferentes fuentes y métodos de recolección que permitirá tener una mejor comprensión interpretativa a partir de los datos recabados. (Vargas.,2011). La triangulación en esta investigación se ha realizado cruzando la información obtenida por dos métodos de recolección como son las entrevistas y la indagación documental con cada una de las categorías obtenidas, logrando así incrementar la certidumbre interpretativa de los datos expresados en la síntesis integrativa por cada una de ellas.

Dicha información ha sido esquematizada en cuadros de doble entrada siendo analizadas en relación a las categorías determinadas, orientadas a dar una respuesta al problema y objetivos de la investigación, en tal sentido, la triangulación se ha desarrollado primeramente de manera específica, posteriormente de manera general.

En la Triangulación se empleará matriz con las herramientas cualitativas de Entrevista, observación y análisis documental en forma horizontal, siendo el método que más se ajusta a la presente investigación.

Tabla 11*Triangulación integral mediante las técnicas cualitativas*

Sub-Categorías	Técnicas	Triangulación integral de técnicas cualitativas
Sc1 Planificación	Entrevista	<p>El planeamiento para el transporte de carga y personal en el Ejército del Perú es una parte fundamental de la logística militar. Este proceso implica una serie de pasos que permiten asegurar que los recursos necesarios, ya sea personal militar, equipo, suministros u otros, se muevan eficaz y eficientemente en apoyo de las operaciones militares. El planeamiento para el transporte de carga y personal es esencial para garantizar que los recursos lleguen a donde se necesitan de manera oportuna y eficiente, lo que es crítico para el éxito de las operaciones militares. Este proceso es parte integral de la logística militar.</p>
	Observación	<p>El Servicio de Transporte del Ejército, actualmente es el responsable de los Planes de apoyo de abastecimiento y evacuación de los Servicio Logísticos, Divisiones del Ejército y Grandes Unidades de Combate, para lo cual, ha formulado 2 planes (Plan de apoyo de transporte de carga y Plan de apoyo de transporte de personal) (UOB1).</p> <p>Asimismo, se observó que, el Servicio de Transporte del Ejército, durante el planeamiento de transporte de carga y personal, es el responsable de evaluar los costos del transporte, y lo está realizando de acuerdo a normas establecidas, igualmente, estas son incluidas en el Plan de apoyo de Transporte (UOB2).</p> <p>Se visitó las instalaciones del Servicio de Transporte del Ejército, y se pudo observar que, dentro de su planeamiento, y antes del inicio del transporte de una carga, se formula el plan de transporte en cumplimiento a la orden de viaje y/o orden de transporte (UOB3).</p>

Sub-Categorías	Técnicas	Triangulación integral de técnicas cualitativas
Indagación documental	<p>Permitir un adecuado planeamiento y distribución de los abastecimientos y evacuación del material de los Servicios Logísticos por intermedio del Servicio de Transporte del Ejército, a las Divisiones de Ejército y Grandes Unidades de combate, con indicación de los medios de transportes a emplear en base a su prioridad y clasificación. (RE 790-70 Transporte de Carga en el Ejército, 2021, p.9).</p> <p>“Asegurar el control del avance de los planes de apoyo de abastecimiento y evacuación de los Servicios Logísticos y el uso de fondos presupuestales para tal efecto, asimismo, establecer responsabilidades de los Comandos de las Divisiones de Ejército, Grandes Unidades de Combate, Servicios Logísticos, organismos y otras Dependencias, referente al transporte de abastecimiento y evacuación de carga del Ejército” (Directiva N° 4319 - Normas y Procedimientos para el transporte de carga en el Ejército, 2023, p.3).</p> <p>“El Servicio de Transporte del Ejército, actualmente realiza el planeamiento para proporciona apoyo logístico de transporte y evacuación de carga de los servicios logísticos, trámite aduanero y en menor medida transporte de personal con orden, empleando sus medios disponibles y otros tipos de transporte, para mantener el abastecimiento permanente de las Divisiones de Ejército y Grandes Unidades de Combate” (Plan de Apoyo de Transporte de Personal y Material del Servicio de Transporte, 2023, p.1)</p>	
Síntesis integrativa	<p>El transporte terrestre de carga logística en apoyo a las Divisiones de Ejército, Grandes Unidades de Combate o Teatros de Guerra, se realizará empleando los medios de transporte terrestre disponibles y/o contratados, según el caso. El apoyo terrestre será establecido de acuerdo a las situación de estado y conservación de los caminos y carreteras, accionar subversivo, el crimen organizado, medios disponibles, necesidades estratégicas, tiempo disponible y otros aspectos operacionales para brindar apoyo rápido, seguro y eficaz, dándose prioridad a la tercerización de estos servicios en algunas zonas a fin de optimizar el transporte</p>	

Sub-Categorías	Técnicas	Triangulación integral de técnicas cualitativas
		<p>de carga logística no clasificada a las Grandes Unidades y Divisiones de Ejército” (Plan de Apoyo de Carga, 2023, p.2)</p> <p>Existe tres tipos de carga: Carga Logística, carga de alto riesgo (artificiosos y explosivos) y carga particular. (Directiva N° 4319 - Normas y Procedimientos para el transporte de carga en el Ejército, 2023, p.5)</p>
SC2 Normatividad	Entrevista	El marco normativo esta desactualizado, es necesario optimizarlo y que esté relacionado a la del Ministerio de Transporte. La Dirección Logística del Ejército, debe actualizar la Directiva de funcionamiento. En la actualización de la normatividad debe considerarse el funcionamiento y la misión que tiene cada Batallón de Transporte.
	Observación	<p>De acuerdo a la observación realizada por el investigador, el año 2022 la normatividad relacionada al Sistema de Transporte del Ejército no estaba articulada y relacionada tanto con el escalón superior como a las dependencias que ejecutan el transporte en el Ejército.</p> <p>El 2023, la normatividad ha mejorado, es por ello que la Dirección de Logística del Ejército elaboro la Directiva N° 4319 - Normas y Procedimientos para el transporte de carga en el Ejército, donde se dictan normas y procedimientos que permitan a las Divisiones de Ejército, Grandes Unidades y los Servicios Logísticos del Ejército formulen adecuadamente sus necesidades de transporte de abastecimiento, evacuación de material y/o equipo.</p>
	Indagación documental	<p>El RE 790-70 Transporte de Carga en el Ejército, ahí se prescriben las normas y procedimientos para el transporte en el Ejército; asimismo determinar las responsabilidades del Servicio de Transporte del Ejército y otros participantes en la ejecución de esta función logística.</p> <p>La Directiva N° 4319 - Normas y Procedimientos para el transporte de carga en el Ejército, se dictan normas y procedimientos que permitan a las Divisiones de Ejército, Grandes Unidades y los Servicios Logísticos del Ejército formulen adecuadamente sus necesidades de transporte de abastecimiento, evacuación de material y/o equipo.</p>
	Síntesis integrativa	Como resultado de la triangulación de nuestros instrumentos podemos concluir que, existe una limitación con respecto a la normatividad vigente del Brevete Militar, ya que: los choferes que laboran

Sub-Categorías	Técnicas	Triangulación integral de técnicas cualitativas
		<p>en el Batallón de Transporte N° 511 disponen de su brevete militar para manejar todos los vehículos que dispone la Unidad, sin embargo, de acuerdo a la Ley de transporte deben tener una categorización tan igual como el brevete civil, por lo tanto, en este aspecto es una limitación frente a la normatividad del ministerio de Transporte Y comunicaciones, asimismo, la licencia de conducir militar se rige de acuerdo al DS N° 011/EMG/A2C del 20 de AGO 1960 Y el DS N° 007-2016-MTC del 30 JUN 2016, que le permite conducir todo tipo de vehículo que se encuentra en una Instalación Militar.</p>
SC3 Procedimientos de empleo	Entrevista	<p>Los entrevistados manifestaron que:</p> <p>E1: Cuando se ejecuta el transporte de carga no clasificada, y la capacidad operativa del Batallón se sobrepase, los artículos de clase I, IV y VI, así como los de clase II (menos armamento de Material de Guerra y radios de Comunicaciones), el Comando Logístico del Ejército, a través del Servicio de Transporte del Ejército, convocara a un concurso público, para la contratación del servicio de transporte de carga a nivel nacional.</p> <p>E2: Cuando el Batallón de Transporte N° 511, ejecuta este tipo de empleo de unidad, se organiza con particular atención al vehículo o convoy de transporte de dicha carga clasificada estará custodiada siempre por una camioneta de seguridad.</p> <p>E5: Asimismo, con respecto al empleo de la unidad para este servicio de carga particular y mudanza está regido a las normas y disposiciones de la Directiva N° 001/OGRE "Normas y procedimientos para la recaudación y manejo de fondos de los recursos directamente recaudados en el Ejército"</p>
	Observación	<p>De acuerdo a la observación realizada. Se pudo constatar que se dispone de un procedimiento y control permanente a la organización de los convoyes y a la preparación de los vehículos y tripulaciones que realizan el transporte de equipo o material especial. (UOB1)</p> <p>Los procedimientos empleados para el transporte de carga no clasificada logística en apoyo a las dependencias del Ejército, se están realizando empleando los medios de transporte terrestre disponibles y /o contratados, según el caso% (UOB2).</p>

Sub-Categorías	Técnicas	Triangulación integral de técnicas cualitativas
		<p>También se puede observar que, cuando el Batallón de Transporte N° 511, ejecuta este tipo de empleo de unidad, se organiza con particular atención al vehículo o convoy de transporte de dicha carga clasificada estará custodiada siempre por una camioneta de seguridad (UOB3)</p>
	Indagación documental	<p>De acuerdo al marco normativo se dispone :</p> <p>Permitir un adecuado planeamiento y distribución de los abastecimientos y evacuación del material de los Servicios Logísticos por intermedio del Servicio de Transporte del Ejército, a las Divisiones de Ejército y Grandes Unidades de combate, con indicación de los medios de transportes a emplear en base a su prioridad y clasificación. (RE 790-70 Transporte de Carga en el Ejército, 2003, p.9).</p> <p>Asegurar el control del avance de los planes de apoyo de abastecimiento y evacuación de los Servicios Logísticos y el uso de fondos presupuestales para tal efecto, asimismo, establecer responsabilidades de los Comandos de las Divisiones de Ejército, Grandes Unidades de Combate, Servicios Logísticos, organismos y otras Dependencias, referente al transporte de abastecimiento y evacuación de carga del Ejército” (Directiva N° 4319 - Normas y Procedimientos para el transporte de carga en el Ejército, 2023, p.3)</p>
	Síntesis integrativa	<p>Como resultado de la triangulación de nuestros instrumentos podemos resumir que, El Servicio de Transporte del Ejército, actualmente realiza el planeamiento para proporcionar apoyo logístico de transporte y evacuación de carga de los servicios logísticos, trámite aduanero y en menor medida transporte de personal con orden, empleando sus medios disponibles y otros tipos de transporte, para mantener el abastecimiento permanente de las Divisiones de Ejército y Grandes Unidades de Combate.</p> <p>Asimismo, dentro del planeamiento que realiza el mayor S-3 Instrucción y Operaciones de la Unidad, existe una falencia con la organización de los choferes que dispone la Unidad, existe falta de efectivos de la especialidad de choferes militares, de acuerdo a normas deben ser 2 conductores por vehículo de carga cuando cumplen una comisión, sin embargo, esa falencia de chofer es subsanada con el apoyo de los mecánicos.</p>

Sub-Categorías	Técnicas	Triangulación integral de técnicas cualitativas
		Asimismo, se puede sintetizar que la situación actual de la flota vehicular es de: 12 ómnibus, 11 operativos/ 04 camiones, 04 operativos y Un 01 Vehículo administrativo (operativo), asimismo, la operatividad de los ómnibus y camiones se ve afectada por la antigüedad y falta de mantenimiento del material, el escalón superior en un mediano plazo debe solucionar el pedido para el mantenimiento continuo de estos vehículos.
SC4 Coordinaciones con el Escalón Superior y otras Unidades de Transporte	Entrevista	El Servicio de Transporte del Ejército, actualmente es el responsable de los Planes de apoyo de abastecimiento y evacuación de los Servicio Logísticos, Divisiones del Ejército y Grandes Unidades de Combate, para lo cual, ha formulado 2 planes (Plan de apoyo de transporte de carga y Plan de apoyo de transporte de personal).El Servicio de Transporte del Ejército, durante el planeamiento de transporte de carga y personal, es el responsable de evaluar los costos del transporte, y lo está realizando de acuerdo a normas establecidas, asimismo, estas son incluidas en el Plan de apoyo de Transporte.El planeamiento que se realiza para el transporte de personal que labora en el Cuartel General del Ejército y otras Dependencias, se realizan enmarcadas en el planeamiento del escalón superior, este servicio se realiza diariamente, de acuerdo a la disponibilidad “operativa o administrativa” de los ómnibus del Batallón de Transporte.
	Observación	De acuerdo a la observación realizada por el investigador, las coordinaciones del Escalón Superior y otras Unidades de Transporte, se encuentran materializadas en la normatividad de la Directiva N° 4319 - Normas y Procedimientos para el transporte de carga en el Ejército, donde se dictan normas y procedimientos que permitan a las Divisiones de Ejército, Grandes Unidades y los Servicios Logísticos del Ejército formulen adecuadamente sus necesidades de transporte de abastecimiento, evacuación de material y/o equipo, esta directiva establece los procedimientos a desarrollar de parte de las dependencias que planean y las que ejecutan.
	Indagación documental	El Servicio de Transporte del Ejército, dentro de su planeamiento, y antes del inicio del transporte de una carga, se formula el plan de transporte en cumplimiento a la orden de viaje y/o orden de transporte. (Directiva N° 4319 - Normas y Procedimientos para el transporte de carga en el Ejército, 2023, p.3)

Sub-Categorías	Técnicas	Triangulación integral de técnicas cualitativas
SC5 Transporte de Carga	Síntesis integrativa	<p>El planeamiento que se realiza para el transporte de personal que labora en el Cuartel General del Ejército y otras Dependencias, se realizan enmarcadas en el planeamiento del escalón superior, este servicio se realiza diariamente, de acuerdo a la disponibilidad “operativa o administrativa” de los ómnibus del Batallón de Transporte. (Plan de apoyo de transporte de personal, 2023, p.2)</p> <p>Es necesario aperturar un planeamiento sincronizado y de apoyo de transporte con los Batallones de Transporte que se encuentran en las Divisiones de Ejercito, con la finalidad de aminorar costos, bienestar al personal y conservación de la flota.El BTRASPE N° 511 no dispone de vehículos que satisfagan las necesidades de acuerdo al COEq, asimismo existen vehículos con más de 50 años de uso, lo cual no permite brindar un servicio de transportes adecuado y eficiente, situación que se ha agravado al no haberse considerado un presupuesto para adquisiciones y mantenimiento que cubran la totalidad de la flota de vehículos del Batallón de Transporte del Ejercito N° 511.</p>
	Entrevista	<p>Los entrevistados manifestaron que:</p> <p>Cuando se ejecuta el transporte de carga no clasificada, y la capacidad operativa del Batallón se sobrepase, los artículos de clase I, IV y VI, así como los de clase II (menos armamento de Material de Guerra y radios de Comunicaciones), el Comando Logístico del Ejercito, a través del Servicio de Transporte del Ejercito, convocara a un concurso público, para la contratación del servicio de transporte de carga a nivel nacional. Se dispone de un control permanente a la organización de los convoyes y a la preparación de los vehículos y tripulaciones que realizan el transporte de equipo o material especial. El transporte de carga no clasificada logística en apoyo a las dependencias del Ejercito, se están realizando empleando los medios de transporte terrestre disponibles y /o contratados, según el caso.Los delegados de las Divisiones de Ejército y de las Grandes unidades de Combate deberán estar presentes, durante la estiba de la carga común, a fin de controlar e informar el tipo y cantidad de material que está transportando el Batallón de Transporte N° 511</p>
	Observación	<p>La sección de operaciones del Batallón de Transporte N° 511, ante de iniciar el transporte de carga, se cerciora la organización del Convoy, les proporciona las medidas de seguridad antes durante y al retorno de la comisión, le informa al convoy que todo el desplazamiento se realizará al mando del jefe</p>

Sub-Categorías	Técnicas	Triangulación integral de técnicas cualitativas
Indagación documental	<p>de Convoy, asimismo, el jefe de convoy debe tener comunicación en los puntos abastecimiento de combustible (Clase III) con el jefe del departamento de abastecimiento del Servicio de Intendencia del Ejército.</p> <p>Otro aspecto que se pudo observar es la operatividad de los camiones de carga, que deben tener su mecánico correspondiente y el convoy su vehículo de seguridad, que normalmente es una camioneta con su personal entrenado para este tipo de emergencias.</p> <p>Los Servicios logísticos del Ejército, si requieren los servicios de una empresa en particular para el transporte de su material, deberán formular sus pedidos de flete y embalar su material de acuerdo a la normatividad vigente.</p> <p>Para el transporte de carga logística clasificada a las diferentes dependencias del Ejército, el Batallón de Transporte N° 511 coordina con el servicio de Transporte del Ejército, con la finalidad de que ellos puedan formular las ordenes de transporte y los vehículos de carga de la Unidad no tenga problemas en su trayectoria hacia su destino final.</p> <p>Asimismo, con respecto al empleo de la unidad para este servicio de carga particular y mudanza está regido a las normas y disposiciones de la Directiva N° 001/OGRE "Normas y procedimientos para la recaudación y manejo de fondos de los recursos directamente recaudados en el Ejército. (RE 790-70 Transporte de Carga en el Ejército, 2003, p.12).</p>	
Síntesis integrativa	<p>Como resultado de la triangulación de nuestros instrumentos podemos resumir que, antes del inicio del transporte de carga se verificará el estado de los vehículos designados y asegurar que se encuentren en óptimas condiciones técnicas de operatividad, para que cumpla oportuna y eficientemente el transporte de la carga logística, sin presentar contratiempos por fallas mecánicas. Asimismo, se coordinará con el Servicio de Transporte del Ejército, los requerimientos para el mantenimiento preventivo correspondiente (Cambio de aceite, filtros, imprevistos, etc.).</p> <p>El efectivo de vehículos de carga pesada es limitado para el trabajo que realiza la Unidad a nivel nacional, por lo tanto, es necesario la adquisición de una nueva flota de vehículos de carga pesada, ayudaría al cumplimiento de la misión de la Unidad.</p>	

Sub-Categorías	Técnicas	Triangulación integral de técnicas cualitativas
SC6 Transporte de Personal		Es necesario el incremento del presupuesto para el mantenimiento de los vehículos de carga pesada, en vista que no hay mantenimiento preventivo y programado a los vehículos de carga pesada.
	Entrevista	Los entrevistados manifestaron que: Este servicio se cumple mediante el empleo de ómnibus destinados a brindar apoyo de movilidad al personal de oficiales, técnicos, suboficiales y empleados civiles que laboran en el Cuartel General del Ejército y en forma limitada a otras dependencias del Ejército. El empleo de este servicio solo tiene un objetivo principal que es darle bienestar al personal militar y civil. El personal transportado deberá respetar, la distribución de los asientos, que en prioridad deben ser ocupados por Oficiales, personal femenino, etc.
	Observación	De acuerdo a la observación realizada por el investigador, se pudo constatar que el apoyo de transporte para el personal que labora en el Cuartel General del Ejército y otras dependencias es una disposición del Señor General de Ejército Comandante General del Ejército y tiene por finalidad proporcionar bienestar a dicho personal. Asimismo, se pudo verificar que este apoyo se realiza diariamente, de acuerdo a la disponibilidad “operativa o administrativa” de los ómnibus del Servicio de Transporte del Ejército. Para el año 2023, este apoyo se ha establecido diez (10) líneas de servicio urbano.
Indagación documental	El personal de oficiales, técnicos, suboficiales y empleados civiles usuarios de las líneas de transporte deberán presentar obligatoriamente su carnet de identidad personal (CIP) para abordar el ómnibus y su tarjeta de embarque emitida por el COGAE, que acredite ser beneficiario de una determinada línea. El oficial, técnico o suboficial, más antiguo que viaja en el ómnibus, será el encargado de hacer respetar las disposiciones dictadas en la presente directiva, bajo responsabilidad; así mismo informará por escrito al STRASPE, sobre las ocurrencias que hubiese o sugerencias para mejorar el servicio. Los asientos serán ocupados en su totalidad, teniendo en consideración que en los asientos delanteros tendrán como prioridad las personas con discapacidad física, de acuerdo a las normas emitidas por el MTC; asimismo, por ningún motivo los ómnibus deberán transportar personas parados (de pie), debiendo el personal de choferes tratar con cortesía al personal que no alcanza ocupar un asiento disponible. (Directiva de Transporte de Personal, 2023. p.4).	

Sub-Categorías	Técnicas	Triangulación integral de técnicas cualitativas
Sc7. Medidas de seguridad antes, durante y después del desplazamiento.	Síntesis integrativa	<p>Como resultado de la triangulación de nuestros instrumentos podemos resumir que, para el cumplimiento del Servicio de Transporte de Personal el Batallón de Transporte N° 511, debe mantener la operatividad de los ómnibus, constatando el buen estado de los neumáticos, luces, frenos, parabrisas y cintas reflectivas a fin de asegurar el servicio de las 10 líneas y disponer de vehículos en reserva.</p> <p>El conductor deberá llevar obligatoria y permanentemente los documentos prescritos en el RE 747-20 Formato de Registro de Manto y de Operación de Equipos siguientes: Licencia de conducir, (de acuerdo a la categoría del vehículo que se conduce o Brevete Militar) / CIP y DNI actualizados/ SOAT vigente/ Papeleta de salida de vehículo y revisión técnica vehicular.</p> <p>El conductor es responsable de verificar que en cada ómnibus suban los pasajeros para ello contarán con el apoyo del oficial y/o técnico jefe de embarque de la PM, a quien dará cuenta si existe personal que incurre en falta de respeto ante el incumplimiento de la presente disposición, posteriormente dará cuenta por escrito al BTRASPE N° 511 y este a su vez al STRASPE para las acciones del caso.</p>
	Entrevista	<p>Se debe limitar el conocimiento del movimiento al personal indispensable; el personal del convoy pernoctará la noche anterior en las instalaciones del BTRASPE N.º 511. Proporcionar la mínima información del viaje para no generar riesgos y restringir el ingreso de personas extrañas al área del convoy. Coordinar con las unidades en el itinerario para apoyo y seguridad si se requiere. Verificar la operatividad del vehículo; coordinar con SINTE el llenado de combustible y los puntos de abastecimiento a lo largo del itinerario. El Jefe del Convoy debe asegurarse de llevar material contra incendio (extintores, palas, frazadas, baldes, etc.), instruir al personal en técnicas de apagar incendios y llevar un botiquín de primeros auxilios. Elegir áreas con buena visibilidad, realizar reconocimiento y rondas perimétricas; no permitir acceso de extraños. El convoy debe mantener protección constante; verificar periódicamente vehículos y carga; preferencia por pernoctar en instalaciones militares.</p>
	Observación	<p>Los cambios de personal que se realizan anualmente en la Institución, existen conductores nuevos con falta de experiencia en el manejo de los camiones de carga y ómnibus, sin embargo, los conocimientos y experiencia que tiene este personal, incrementa su capacidad de manejo de los</p>

Sub-Categorías	Técnicas	Triangulación integral de técnicas cualitativas
		<p>vehículos, esto debido a que la Unidad brinda con sus choferes antiguos instrucción de conductores. (UOB1).</p> <p>Se pudo observar que, los choferes que laboran en el Batallón de Transporte N° 511 disponen de su brevete militar para manejar todos los vehículos que dispone la Unidad, sin embargo, de acuerdo a la Ley de transporte deben tener una categorización tan igual como el brevete civil, por lo tanto, en este aspecto es una limitación frente a la normatividad del ministerio de Transporte Y comunicaciones, asimismo, la licencia de conducir militar se rige de acuerdo al DS N° 011/EMG/A2C del 20 de AGO 1960 Y el DS N° 007-2016-MTC del 30 JUN 2016, que le permite conducir todo tipo de vehículo que se encuentra en una Instalación Militar. (UOB2).</p> <p>Se puedo observar que en la organización de los choferes que dispone la Unidad, existe falta de efectivos de la especialidad de choferes militares, de acuerdo a normas deben ser 2 conductores por vehículo de carga cuando cumplen una comisión, sin embargo, esa falencia de chofer es subsanada con el apoyo de los mecánicos. (UOB3)</p>
	Indagación documental	<p>Según el manual de transporte de carga, se debe permitir un adecuado planeamiento y distribución de los abastecimientos y evacuación del material de los Servicios Logísticos por intermedio del Servicio de Transporte del Ejercito, a las Divisiones de Ejercito y Grandes Unidades de combate, con indicación de los medios de transportes a emplear en base a su prioridad y clasificación. (RE 790-70 Transporte de Carga en el Ejercito, 2021, p.9).</p> <p>Asimismo asegurar el control del avance de los planes de apoyo de abastecimiento y evacuación de los Servicios Logísticos y el uso de fondos presupuestales para tal efecto, asimismo, establecer responsabilidades de los Comandos de las Divisiones de Ejercito, Grandes Unidades de Combate, Servicios Logísticos, organismos y otras Dependencias, referente al transporte de abastecimiento y evacuación de carga del Ejercito” (Directiva N° 4319 - Normas y Procedimientos para el transporte de carga en el Ejercito, 2023, p.3).</p> <p>El transporte terrestre de carga logística en apoyo a las Divisiones de Ejercito, Grandes Unidades de Combate o Teatros de Guerra, se realizará empleando los medios de transporte terrestre disponibles</p>

Sub-Categorías	Técnicas	Triangulación integral de técnicas cualitativas
		<p>y/o contratados, según el caso. El apoyo terrestre será establecido de acuerdo a las situación de estado y conservación de los caminos y carreteras, accionar subversivo, el crimen organizado, medios disponibles, necesidades estratégicas, tiempo disponible y otros aspectos operacionales para brindar apoyo rápido, seguro y eficaz, dándose prioridad a la tercerización de estos servicios en algunas zonas a fin de optimizar el transporte de carga logística no clasificada a las Grandes Unidades y Divisiones de Ejército” (Plan de Apoyo de Carga, 2023, p.2)</p>
	<p>Síntesis integrativa</p>	<p>Las medidas de seguridad para el desplazamiento del Batallón de Transporte N° 511 abarcan tres fases: antes, durante y después de la misión, centradas en proteger la carga y al personal y en cumplir los protocolos del Ejército; previamente se realiza una planificación detallada de la ruta, horario y tipo de carga, se inspeccionan y mantienen vehículos y equipos, se imparte un briefing con información de la misión, rutas de escape y acciones ante incidentes, se asegura adecuadamente la carga con sellos y vigilancia y se protegen la información clasificada mediante contenedores sellados y cifrado; durante el desplazamiento se puede brindar escolta de seguridad, se emplean comunicaciones seguras, se contemplan rutas alternas y se mantiene vigilancia continua para detectar amenazas; y tras el desplazamiento se elabora un informe y se realiza un debriefing para evaluar el desempeño y extraer lecciones aprendidas, se verifica la seguridad de la carga ante posibles daños o accesos no autorizados y se procede al mantenimiento</p>

Nota. La tabla muestra la triangulación a partir del análisis de la entrevista, observación y análisis documental

CAPITULO V: DIALOGO TEÓRICO EMPÍRICO

En cuanto a la interacción entre teoría y práctica, los descubrimientos obtenidos se comparan con diversas teorías o estudios previamente abordados en el Capítulo II del Marco Teórico y en el Capítulo IV de Análisis y Discusión, como sigue:

En el caso concreto se revisó la Directiva N° 4319 - Normas y Procedimientos para el transporte de carga en el Ejército, donde se dictan normas y procedimientos que permitan a las Divisiones de Ejército, Grandes Unidades y los Servicios Logísticos del Ejército formulen adecuadamente sus necesidades de transporte de abastecimiento, evacuación de material y/o equipo, teniendo como actividades primordiales que están entrelazadas con la finalidad de la misma, de acuerdo al detalle siguiente:

Realizar un adecuado planeamiento y distribución del abastecimiento y evacuación del material y/o equipo de los Servicios Logísticos, por intermedio del Servicio de Transporte del Ejército y los Batallones de Transporte a nivel nacional. / Lograr que el Servicio de Transporte del Ejército, estructure un adecuado plan de apoyo y presupuesto, para financiar el transporte de abastecimiento y evacuación del material y/o equipo de los Servicios Logísticos. / Asegurar el control del avance de los planes de apoyo de abastecimiento y evacuación de los servicios logísticos. / Establecer las responsabilidades de los Comandos de las Divisiones de Ejército, Grandes Unidades, Servicios Logísticos y otras Dependencias, referente al transporte de abastecimiento y evacuación de carga del Ejército. (p.3).

Asimismo, se realizó una revisión documentaria a los Planes (Plan de Apoyo de Transporte de Personal del Servicio de Transporte del Ejército y Plan de Apoyo de Transporte de Carga del servicio de Transporte del Ejército), en ambos planes se proporciona apoyo logístico de transporte y evacuación de carga de los servicios logísticos, trámite aduanero y en menor medida transporte de personal con orden.

A continuación, algunos aspectos a considerar:

La función principal: proporcionar movilidad y apoyo logístico a una unidad militar, mediante el transporte de personal, material, equipos y, en su caso, suministros y retirada de heridos.

Funciones clave:

- Transporte de personal, tropas y mandos.
- Transporte de material y equipos (armamento, municiones, repuestos).

- Logística de movimiento de vehículos y convoyes.
- Apoyo a la cadena de suministro y, cuando corresponde, evacuación médica básica y aseguramiento de rutas.
- Organización típica:
- Mando y sección de despacho.
- Una o varias compañías de transporte (con secciones de camiones y vehículos ligeros).
- Secciones de carga y/o tren de vehículos para manejo de material y remolques.
- Personal de servicio y mantenimiento de vehículos.
- Equipamiento típico:
- Camiones y vehículos de transporte de personas y carga (varía según la fuerza y el país).
- Remolques y plataformas para carga.
- Equipamiento de seguridad vial, navegación, comunicaciones y mantenimiento básico.

Rol en operaciones:

- Garantizar movilidad operativa de la unidad y de fuerzas aliadas.
- Desplegarse en rutas logísticas, líneas de suministro y zonas de operaciones.
- Apoyar operaciones de emergencia y reacciones rápidas ante cambios en el frente.

Contexto: en muchos ejércitos modernos, los Batallones de Transportes forman parte de la brigada de servicios o tronco logístico, funcionando como apoyo directo a la movilidad y la logística de la unidad operativa.

Los hallazgos revelados en nuestra investigación a través de la entrevista a expertos como la experiencia del investigador confirman que, las actividades primordiales entrelazadas a la finalidad de la Directiva N° 4319 - Normas y Procedimientos para el transporte de carga en el Ejército, donde se dictan normas y procedimientos que permitan a las Divisiones de Ejército, Grandes Unidades y los Servicios Logísticos del Ejército, si tiene relación a las preguntas que respondieron nuestros entrevistados, según manifestó el Tte Crl Comandante Unidad del Batallón de Transporte N° 511: La misión que realiza el Batallón de Transportes impacta en el desarrollo de esta función logística, en vista que para el transporte de carga clasificada, no se podría optar por realizar este traslado por encargo, siendo que ejecutarse solo por personal especializado y en seguridad. Asimismo, el tema de abastecimiento a las Unidades y Dependencias del Ejército, debido que, el Batallón de Transporte N° 511 es

el sostén de la logística, para brindar un adecuado y, sobre todo, oportuno abastecimiento.

Por lo tanto, existen factores limitantes como que, es necesario la renovación de los medios de transporte y equipo, afín de poder incrementar las capacidades y se pueda cumplir la misión primordial, que es el transporte de abastecimientos de manera oportuna. Esta renovación de la flota vehicular es indispensable en la actualidad, en vista que la Unidad en mención realiza comisiones de traslado de personas importantes (funcionarios públicos, extranjeros, etc.), asimismo, ejecuta el transporte de carga logística tanto común, como clasificada (armamento, munición, equipos, etc.), motivo por el cual debe disponer de unidades modernas acorde con la misión que desempeña.

Otro factor a considerar es, la capacitación de los choferes que no se lleva a cabo, es un aspecto que se encuentra descuidado en relación al entrenamiento que debería tener el personal de choferes para este tipo de vehículos, sin embargo, la experiencia de los mismos, permite que la misión de transporte se realiza de manera óptima.

CONCLUSIONES

A la luz de los resultados y luego de haber triangulado y realizado al dialogo teórico empírico se ha llegado a las siguientes conclusiones

Como conclusión general de la investigación se pudo advertir que persiste una vulnerabilidad estructural causada por la escasez de choferes, tecnología obsoleta y vehículos en mal estado, sumada a material obsoleto y falta de mantenimiento, lo que compromete la disponibilidad operativa y la seguridad de las operaciones; la rotación del personal por cambios de colocación, junto con deficiencias de capacitación e incentivos, agrava la baja moral y la continuidad de las campañas logísticas, mientras que la debilidad en las coordinaciones interinstitucionales y entre niveles de mando reduce la eficiencia de la cadena de suministro. En conjunto, estas fallas requieren una intervención integral que priorice la modernización tecnológica, la reposición y mantenimiento preventivo de vehículos y equipamiento, la estabilización de plantillas, un programa sostenido de capacitación y reconocimiento, y una reingeniería de la coordinación operativa para garantizar tiempos de respuesta confiables, seguridad operativa y una logística más resiliente.

De acuerdo al objetivo N° 1.Describir el marco de gestión operacional del Btn. de Transp. N° 511 para el apoyo de transporte terrestre a las Unidades del Ejército, Rímac-2025, se concluye que :

1. El transporte terrestre de carga logística en apoyo a las Divisiones de Ejército, Grandes Unidades de Combate o Teatros de Guerra, se realizará empleando los medios de transporte terrestre disponibles y/o contratados, según el caso. El apoyo terrestre será establecido de acuerdo a las situación de estado y conservación de los caminos y carreteras, accionar subversivo, el crimen organizado, medios disponibles, necesidades estratégicas, tiempo disponible y otros aspectos operacionales para brindar apoyo rápido, seguro y eficaz, dándose prioridad a la tercerización de estos servicios en algunas zonas a fin de optimizar el transporte de carga logística no clasificada a las Grandes Unidades y Divisiones de Ejército” (Plan de Apoyo de Carga, 2023, p.2)
2. Existe una limitación con respecto a la normatividad relacionada con la vigencia del Brevete Militar, ya que: los choferes que laboran en el Batallón de Transporte N° 511 disponen de su brevete militar para manejar todos los vehículos que dispone la Unidad, sin embargo, de acuerdo a la Ley de transporte deben tener

una categorización tan igual como el brevete civil, por lo tanto, en este aspecto es una limitación frente a la normatividad del ministerio de Transporte Y comunicaciones, asimismo, la licencia de conducir militar se rige de acuerdo al DS N° 011/EMG/A2C del 20 de AGO 1960 Y el DS N° 007-2016-MTC del 30 JUN 2016, que le permite conducir todo tipo de vehículo que se encuentra en una Instalación Militar.

De acuerdo al objetivo N°2, Explicar los procedimientos y actividades de coordinación del Btn. de Transp. N° 511 para el apoyo de transporte terrestre a las Unidades del Ejército, Rímac-2025.se concluye que:

El Servicio de Transporte del Ejército, actualmente realiza el planeamiento para proporcionar apoyo logístico de transporte y evacuación de carga de los servicios logísticos, trámite aduanero y en menor medida transporte de personal con orden, empleando sus medios disponibles y otros tipos de transporte, para mantener el abastecimiento permanente de las Divisiones de Ejército y Grandes Unidades de Combate.

3. Es necesario aperturar un planeamiento sincronizado y de apoyo de transporte con los Batallones de Transporte que se encuentran en las Divisiones de Ejército, con la finalidad de aminorar costos, bienestar al personal y conservación de la flota. El BTRASPE N° 511 no dispone de vehículos que satisfagan las necesidades de acuerdo al COEq, asimismo existen vehículos con más de 50 años de uso, lo cual no permite brindar un servicio de transportes adecuado y eficiente, situación que se ha agravado al no haberse considerado un presupuesto para adquisiciones y mantenimiento que cubran la totalidad de la flota de vehículos del Batallón de Transporte del Ejército N° 511

De acuerdo al objetivo N° 3. Explicar Cómo apoya administrativamente el Btn de Transp. N° 511 a las Unidades del Ejército, Rímac-2025.se concluye que:

4. Antes del inicio del transporte de carga se verifica el estado de los vehículos designados y asegurar que se encuentren en óptimas condiciones técnicas de operatividad, para que cumpla oportuna y eficientemente el transporte de la carga logística, sin presentar contratiempos por fallas mecánicas. Asimismo, se coordinará con el Servicio de Transporte del Ejército, los requerimientos para el mantenimiento preventivo correspondiente (Cambio de aceite, filtros, imprevistos, etc.).El efectivo de vehículos de carga pesada es limitado para el trabajo que realiza la Unidad a nivel nacional, por lo tanto, es necesario la adquisición de una nueva flota de vehículos de carga pesada, ayudaría al

cumplimiento de la misión de la Unidad. Por último es necesario el incremento del presupuesto para el mantenimiento de los vehículos de carga

5. Para el cumplimiento del Servicio de Transporte de Personal el Batallón de Transporte N° 511, debe mantener la operatividad de los ómnibus, constatando el buen estado de los neumáticos, luces, frenos, parabrisas y cintas reflectivas a fin de asegurar el servicio de las 10 líneas y disponer de vehículos en reserva. En todo movimiento o desplazamiento el conductor deberá llevar obligatoria y permanentemente los documentos prescritos en el RE 747-20 Formato de Registro de Manto y de Operación de Equipos siguientes: Licencia de conducir, (de acuerdo a la categoría del vehículo que se conduce o Brevete Militar) / CIP y DNI actualizados/ SOAT vigente/ Papeleta de salida de vehículo y revisión técnica vehicular.
6. El conductor es responsable de verificar que en cada ómnibus suban los pasajeros para ello contarán con el apoyo del oficial y/o técnico jefe de embarque de la PM, a quien dará cuenta si existe personal que incurre en falta de respeto ante el incumplimiento de la presente disposición, posteriormente dará cuenta por escrito al BTRASPE N° 511 y este a su vez al STRASPE para las acciones del caso
7. Las medidas de seguridad para el desplazamiento del Batallón de Transporte N° 511 abarcan tres fases: antes, durante y después de la misión, centradas en proteger la carga y al personal y en cumplir los protocolos del Ejército; previamente se realiza una planificación detallada de la ruta, horario y tipo de carga, se inspeccionan y mantienen vehículos y equipos, se imparte un briefing con información de la misión, rutas de escape y acciones ante incidentes, se asegura adecuadamente la carga con sellos y vigilancia y se protegen la información clasificada mediante contenedores sellados y cifrado; durante el desplazamiento se puede brindar escolta de seguridad, se emplean comunicaciones seguras, se contemplan rutas alternas y se mantiene vigilancia continua para detectar amenazas; y tras el desplazamiento se elabora un informe y se realiza un debriefing para evaluar el desempeño y extraer lecciones aprendidas, se verifica la seguridad de la carga ante posibles daños o accesos no autorizados y se procede al mantenimiento

RECOMENDACIONES

1. El Mayor Jefe de Instrucción y Entrenamiento, en coordinación con su Estado Mayor y Comandantes de Compañía, deben establecer un planeamiento sincronizado con actividades de seguimiento y evaluación al Servicio de Transporte tanto de Carga como el transporte que realiza la Unidad a nivel Nacional, empleando sus medios disponibles y otros tipos de transporte, a fin de mantener el abastecimiento permanente de las DDEE y GGUUCC.
2. El oficial de personal de la Unidad, formulara una Hoja de Recomendación, sustentando el incremento de personal que requiere la Unidad, en vista que, existe una falencia con los efectivos de choferes militares que dispone la Unidad, en vista que para cumplir en óptimas condiciones las comisiones, los camiones de carga deben disponer de 2 conductores, sin embargo, esa falencia de chofer es subsanada con el apoyo de los mecánicos.
3. El Mayor Jefe de Instrucción y Entrenamiento, en coordinación con su Estado Mayor y Comandantes de Compañía, deben dictar la instrucción correspondiente a los conductores de vehículos de carga y ómnibus, esta capacitación debe estar mejorada con el apoyo de entidades privadas relacionadas a la preparación de conductores de ruta larga y ómnibus.
4. El Comandante de Unidad, con su oficial logístico, deben elaborar una Hoja de Recomendación, para solicitar al Servicio de Transporte del Ejército, la categorización del brevete militar tan igual como el brevete civil, siempre encuadrado a la normatividad del Ministerio de Transporte y Comunicaciones.
5. El Comandante de Unidad, con su oficial logístico, solicitaran al Servicio de Transporte del Ejército, el pedido logístico para solucionar los problemas de mantenimiento y abastecimiento que puedan presentar la flota de VVHH de carga y transporte de personal, ya que muchos de estos vehículos tienen una antigüedad de más de 50 años de servicio.
6. El Comandante de Unidad, el Mayor Jefe de Instrucción y Entrenamiento, deben solicitar al Servicio de Transporte del Ejército, que se ejecute el punto N° 6 (e) Unidades y/o Compañías de Transporte DDEE y CE VRAEM, de la Directiva N° 4319 - Normas y Procedimientos para el transporte de carga en el Ejército, donde se indica que, de acuerdo al canal técnico apoyaran en el transporte de carga y evacuación al

Batallón de Transporte N° 511. Desarrollando de esta manera un planeamiento sincronizado y de apoyo de transporte con los Batallones de Transporte que se encuentran en las Divisiones de Ejercito, con la finalidad de aminorar costos, bienestar al personal y conservación de la flota.

7. El Comandante de Unidad, con su oficial logístico, deben elaborar una Guía de procedimientos, para establecer y describir los procesos y pasos específicos que deben seguirse en el BTRASPE N° 511, para llevar a cabo diversas tareas, actividades, o funciones, adecuados y eficientes, asimismo, solicitar un presupuesto para adquisiciones y mantenimiento que cubran la totalidad de la flota de vehículos de la Unidad.

PROPUESTA PARA ENFRENTAR LA REALIDAD PROBLEMÁTICA

Título de la propuesta de la investigación

“Guía de procedimientos para el empleo del Batallón de Transporte N° 511”.

1. Introducción

Algunos grupos antimilitaristas sostienen que el gasto en transporte militar resulta difícil de cuantificar, pero al analizar el tema desde la óptica militar se clarifica hasta qué punto las obras de infraestructura más relevantes y el diseño de redes logísticas deben regirse no solo por el flujo constante del comercio capitalista, sino también por las demandas de las potencias armadas. En este marco se mencionan transportes por carretera, ferrocarril, mar y aire, cuyos costos son elevados por el uso de recursos como grúas, puertos de gran envergadura, aeropuertos y grandes buques y aeronaves con fines militares. Además, el esfuerzo de ocultar la magnitud real de los recursos empleados por los regimientos para proteger a la sociedad facilita que el ejército supervise y gestione los capitales y bienes para disponer de ellos cuando lo estime oportuno. En relación con esto, la Dirección General de Apoyo al Personal del Ministerio de Defensa de España (2015) señala dos opciones para mover al personal del Ejército de Tierra, según si el costo corre a cargo del régimen o de los propios individuos. En viajes financiados por el Estado, los gastos de medios y tipos de transporte corren por completo a cargo del Ministerio; mientras que para quienes viajan por cuenta propia, se ofrecen numerosos beneficios destinados a solventar esta necesidad prioritaria de movilidad geográfica del cuerpo, dadas las ausencias que ello implica para el domicilio habitual del personal. La movilidad geográfica a lo largo de la trayectoria profesional de los soldados constituye una particularidad destacada que favorece tanto el aprendizaje como la operatividad del Ejército de Tierra. El transporte se define como un conjunto de actividades orientadas a la movilización, con cuidados específicos para personas, animales y suministros, e incluye también la movilización de personal, material y equipamiento que deben trasladarse. En síntesis, los procedimientos vinculados al transporte de las unidades castrenses son fundamentales para lograr la victoria en los distintos combates de la fuerza militar.

2. Objetivos

- Desarrollar un marco doctrinario para la gestión eficiente de los recursos de transporte en el ámbito militar.

- Fomentar la capacitación continua y especializada del personal de transporte militar.
- Establecer protocolos de evaluación y mejora continua en la gestión del transporte militar.

3. Justificación

La eficiencia en la gestión del transporte y la logística es fundamental para asegurar la movilidad operativa, la disponibilidad de recursos y la capacidad de respuesta ante escenarios de combate, emergencias y misiones de apoyo humanitario.

En contextos de modernización tecnológica y cambios en las necesidades operativas, surgen carencias específicas (parque automotor obsoleto, poca capacitación focalizada del personal, procesos de gestión dispersos) que limitan la operatividad y elevan costos.

El Batallón de Transporte N° 511, como unidad núcleo de suministro y movilidad, representa un caso de estudio representativo para aplicar un marco doctrinal que permita estandarizar procedimientos, mejorar la interoperabilidad y potenciar la resiliencia logística.

a. Objetivo del marco doctrinal

Desarrollar una guía doctrinal para la gestión eficiente del transporte que optimice el uso de recursos, reduzca costos y aumente la capacidad de respuesta ante diversas situaciones operativas.

Promover la formación continua y la concienciación del personal para elevar las competencias técnicas en planificación logística, gestión de flota, mantenimiento y seguridad.

Establecer un modelo replicable para otras unidades con retos similares, fomentando la mejora sistémica de las prácticas de transporte y logística en el ámbito castrense.

b. Principios rectores

Eficiencia y sostenibilidad: optimizar vehículos, combustible, tripulación e infraestructuras sin comprometer la seguridad ni la capacidad de respuesta; incorporar estrategias de conservación del medio ambiente y reducción de huellas logísticas.

Centralización operativa, descentralización táctica: planificar a nivel central para garantizar coherencia global y ejecutar a nivel de unidad de forma autónoma

rutas, cargas y contingencias, respetando la realidad local y la autonomía operativa.

Integración e interoperabilidad: lograr compatibilidad con otras ramas, fuerzas aliadas y proveedores logísticos mediante estándares comunes de datos, comunicaciones y procedimientos; facilitar la coordinación interinstitucional y la logística multinacional.

Seguridad y resiliencia: gestión proactiva de riesgos, protección de recursos, continuidad de operaciones ante interrupciones y capacidad de recuperación ante incidentes.

Transparencia y trazabilidad: registro detallado de movimientos, consumos, estados de carga y mantenimiento para auditoría, control de costos y evaluaciones de desempeño.

Profesionalización y capacitación: desarrollo de competencias en planificación logística, gestión de flota, mantenimiento preventivo, seguridad vial y técnicas de transporte; fomentar una cultura de mejora continua.

c. Componentes clave del marco

Gestión de flota y mantenimiento: implementación de programas de mantenimiento preventivo, renovación gradual del parque automotor, rotación de vehículos y gestión de piezas de repuesto; incorporación de tecnologías de diagnóstico y telemetría para reducir fallas operativas.

Planificación logística integrada: herramientas de planificación de rutas, asignación de cargas, gestión de inventarios y control de tiempos de entrega; uso de simuladores y modelado para optimizar misiones de transporte.

Capacitación y profesionalización: programas formativos regulares que cubran logística, mantenimiento de vehículos, seguridad vial, aeronáutica (cuando aplique), artillería y respuestas a emergencias; certificaciones y evaluaciones periódicas.

Interoperabilidad y sistemas de información: adopción de estándares de datos, interfaces de comunicaciones, y procedimientos operativos comunes; sistemas de gestión del conocimiento para facilitar la transferencia de lecciones aprendidas y buenas prácticas.

Gestión de riesgos y seguridad: evaluación de amenazas, planes de contingencia, raciocinio de seguridad vial y protección de recursos ante robos, sabotajes o fallos críticos.

Trazabilidad y auditoría: implementación de registros electrónicos de movimientos (logística de entrada/salida, consumos de combustible, estados de

carga, mantenimiento realizado), con mecanismos de verificación y auditoría interna.

Mejora continua: establecer ciclos de evaluación, retroalimentación y actualización de procedimientos para abordar proactivamente debilidades detectadas y adaptar la doctrinal a nuevas tecnologías y doctrinas.

Estructura operativa propuesta

Nivel estratégico (centrado en regulación, políticas y estándares): definición de normas, indicadores de desempeño, presupuestos y metas de modernización de la flota.

Nivel operativo (centrado en ejecución y control de campo): planificación de rutas, gestión de cargas, asignación de tripulación, monitoreo en tiempo real y respuesta a incidentes.

Nivel táctico (centrado en implementación local): resolución de incidencias, adaptación a condiciones de terreno, coordinación con unidades aliadas y proveedores logísticos.

Nivel de capacitación: programas de formación continua, simulaciones, ejercicios conjuntos y evaluaciones de competencias.

d. Proceso de implementación

Fase de diagnóstico: revisión del estado actual de la flota, infraestructuras, sistemas de información y capacidades del personal; identificación de brechas y prioridades.

Fase de diseño: redacción de procedimientos estandarizados, selección de tecnologías y definición de indicadores de desempeño.

Fase de pilotaje: implementación en el Batallón de Transporte N° 511 y pruebas en escenarios controlados para validar procedimientos y herramientas.

Fase de escalamiento: despliegue progresivo a unidades afines, con adaptaciones basadas en experiencias y lecciones aprendidas.

Fase de consolidación: institucionalización de la guía doctrinal, mantenimiento de la formación y revisión periódica para adecuarse a cambios tecnológicos y operativos.

e. Formación y certificaciones

Programas formativos actualizados con énfasis en:

Logística de transporte y gestión de flota.

Mantenimiento preventivo y predictivo de vehículos.

Seguridad vial, gestión de riesgos y respuesta a emergencias.

Aeronáutica y artillería cuando corresponda a las necesidades de movilidad táctica.

- f. Procedimientos de emergencia, continuidad operativa y gestión de incidentes.

Metodologías de enseñanza: instrucción teórica, simuladores de ruta y operación de flotas, prácticas de campo, ejercicios multinacionales y uso de plataformas de gestión del conocimiento.

Evaluaciones y certificaciones: evaluaciones periódicas de competencias, certificaciones oficiales y matrices de equivalencia para asegurar estándares homogéneos a nivel nacional e internacional.

Interoperabilidad: ejercicios conjuntos con unidades aliadas para fortalecer la coordinación, comunicación y transferencia de mejores prácticas.

Indicadores y evaluación de desempeño

Eficiencia de recursos: consumo de combustible por kilómetro, costo por entrega, utilización de la capacidad de carga.

Disponibilidad de la flota: porcentaje de vehículos operativos, tiempo medio entre fallos y tiempos de reparación.

Capacidad de respuesta: tiempos de movilización, cumplimiento de rutas programadas y tasa de incidentes controlados.

Seguridad y sostenibilidad: incidentes de seguridad vial, consumo de emisiones y cumplimiento de normas de seguridad.

Formación y competencias: porcentaje de personal certificado, resultados de ejercicios y tasa de mejora en evaluaciones.

- g. Beneficios esperados

Mayor disponibilidad operativa y capacidad de respuesta ante distintos escenarios.

Reducción de costos operativos y optimización del uso de recursos (vehículos, combustible, repuestos, personal).

Mayor seguridad de las operaciones y resiliencia ante interrupciones.

Mejora de la interoperabilidad con aliados y mayor consistencia en procedimientos.

Desarrollo profesional y motivación del personal al ver garantizadas oportunidades de formación y crecimiento.

Consideraciones para la replicabilidad

El marco puede adaptarse a otras unidades con retos similares mediante:

Ajustes a la escala operativa y al tipo de mobiliario/logística específica de cada unidad.

Personalización de planes de formación para las capacidades técnicas locales.

Integración con las normas doctrinales y políticas nacionales de defensa y logística.

Se recomienda mantener una comunidad de práctica para compartir experiencias, incidentes y lecciones aprendidas entre unidades.

4. Conclusión

Este marco doctrinal pretende convertir la gestión del transporte en el ejército del Perú y la logística en un proceso disciplinado, medible y adaptable, capaz de sostener operaciones seguras, eficientes y resilientes.

La guía propuesta no solo aborda la modernización de la flota, sino que también enfatiza la formación, la transparencia, la interoperabilidad y la mejora continua como pilares para elevar las capacidades operativas del Batallón de Transporte N° 511 y de unidades afines del Ejército.

Referencias Bibliográficas

- Bernal, N. (2019). Modelo para la programación de vehículos en una empresa de transportes. [Tesis de maestría de la Universidad de Nueva Granada]. Repositorio Institucional de la universidad de Nueva Granada. <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/32612/BernalLopezNicolas2019.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Chicaiza, N. (2020). *Planificación Estratégica para la gestión administrativa de la Compañía de Transportes Pesados Rutas Salcedenses S.A. del Cantón Salcedo*. [Tesis de Maestría de la Universidad Técnica de Cotopaxi de Ecuador]. Repositorio institucional de la UTC. <http://repositorio.utc.edu.ec/bitstream/27000/7414/1/MUTC-000822.pdf>
- Claure, F. (2017). Creación de un fondo de Inversión Cerrado como Alternativa de Financiamiento para el Sector de Transporte de Carga Integral y Logística. Tesis de Maestría. Bolivia: Universidad Andina Simón Bolívar. Obtenido de <http://repositorio.uasb.edu.bo:8080/bitstream/54000/1390/2/TE-295.pdf>
- Córdova, M., & Ramírez, J. (2021). Gestión logística del transporte de carga y rentabilidad en la empresa Grupo Rio Verde Selva Cargo E.I.R.L., año 2021. Tesis de Maestría. Lima: Universidad Cesar Vallejo. Obtenido de https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/93614/Cordova_AML-Ramirez_VJ-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Ejército del Perú (2004). Brigada de Servicios ME 54-2.
- Ejército del Perú (2015). Planeamiento de las Operaciones Terrestres.
- Ejército del Perú (2016). Logística. ME 1-14.
- Fernando, M., & Granero, J. (2005). Calidad Total: Modelo EFQM de Excelencia. Madrid, España: Fundación Confemetal .
- Gaibor, J., Sánchez, P., Tello, A., Gallardo, N. y Guachi, I. (2018). El transporte terrestre y la movilidad de las Fuerzas Armadas - caso: situación actual y requerimiento de transporte terrestre y movilidad para las labores de los militares de la Escuela de Formación de los Soldados del Ejército. *Revista de Ciencias de Seguridad y Defensa*. III (03), 28-36. <https://journal.espe.edu.ec/ojs/index.php/revista-seguridad-defensa/article/download/RCSDV3N3ART03/pdf/8820>

- Hernández-Mendoza. (2018). Metodología de la investigación. Ciudad de México.
- Hernández-Sampieri, R. (2016). Metodología de la Investigación. México: Edamsa Impresiones.
- Izcara, P. (2014). Manual de Investigación Cualitativa. México, D.F.: Fontamara.
- López, R. (2010). Logística Comercial. España: Ediciones Paraninfo.
- Manrique, E. (2021). La logística estratégica en las Fuerzas Armadas. *Pensamiento Conjunto*, 9(1), 8. Recuperado a partir de <http://www.pensamientoconjunto.com.pe/index.php/PC/article/view/28>
- Mendoza, J., Hurtado, J. y Muñoz, H. (2021). *Lecciones aprendidas sobre planificación logística en el conflicto del Alto Cenepa de 1995*. [Tesis de Maestría de la ESGE-EPG]. Repositorio de la ESGE – EPG. <http://repositorio.esge.edu.pe/bitstream/handle/20.500.14141/233/Mendoza%20Del%20%20c3%81guila%2c%20Joe%20Paul.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Miranda, F., Chamorro, A., & Rubio, S. (2007). Introducción a la Gestión de la Calidad. Madrid, España: Delta Publicaciones Universitarias.
- Navarrete, M., & Aspiazu, K. (2016). Logística operativa, comercial y financiera en la creación
- Nope, D. (2020). La importancia del transporte multimodal en Colombia. *Universidad militar Nueva Granada*. <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/35284/NopeZambranoDianaPatricia2020.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Olivera, I. (1997). Calidad Total y los Servicios de Información. Perú.
- Orellana, L. (2018). Actividad logística de transporte de la 7ª Brigada de Infantería y el apoyo al Centro de Operaciones de Emergencia ante desastres naturales en la región Lambayeque. [Tesis de Maestría de la ESGE-EPG]. Repositorio de la ESGE-EPG. <http://repositorio.esge.edu.pe/bitstream/handle/20.500.14141/343/Orellana%20Vizcarra%2c%20Luis.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Rengifo, L. (2022). *Rol de los servicios logísticos en apoyo al Componente Terrestre del Comando Especial – VRAEM, 2020*. [Tesis de Maestría de la ESGE-EPG]. Repositorio de la ESGE – EPG. <http://repositorio.esge.edu.pe/bitstream/handle/20.500.14141/203/TESIS%20LUI%20RENGIFO%20M.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Ruiz, J. (2010). La logística operativa terrestre en los conflictos del siglo XXI. Lecciones aprendidas y tendencia (2010). Revista Dialnet, (315), pp. 87-107. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3800752.pdf>

Santamaria, V. (2018). Análisis de estrategias de diferenciación en el transporte interprovincial de pasajeros en Ambato. Ecuador: Universidad Andina Simón Bolívar. Obtenido de <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/6181/1/T2610-MAE-Santamar%c3%ada-Analisis.pdf>

Trujillo, N. L. (2019). Investigación cualitativa. Quito-Ecuador: Universidad Técnica del Norte.

Vargas, X. (2011). ¿Cómo hacer Investigación cualitativa? Jalisco, México: ETXETA.

ANEXO 1



MATRIZ DE CONSISTENCIA

MATRIZ DE CONSISTENCIA				
Título: “Apoyo terrestre del Batallón de Transportes N° 511 a las Unidades del Ejército, Rímac – 2025”				
PREGUNTAS	OBJETIVOS	CATEGORÍAS	SUBCATEGORÍAS	METODOLOGÍA
Pregunta General ¿Cómo el Btn. de Transp. N° 511 realiza el apoyo de transporte terrestre a las Unidades del Ejército, Rímac - 2025?	Objetivo general Analizar cómo el Btn. de Transp. N° 511 realiza el apoyo de transporte terrestre a las Unidades del Ejército, Rímac – 2025.	C1: Marco operativo funcional	Sc1.Planeamiento del transporte terrestre Sc2.Normatividad	Enfoque: Cualitativo Tipo: Teórico empírico Método: Hermenéutico interpretativo(fenomeno lógico) Muestra: Cinco Oficiales expertos Técnicas: Entrevista Observación Análisis documental Instrumentos Guía de entrevista Guía de observación Ficha documental Técnica de análisis de datos Técnica artesanal, con análisis crítico y rigurosidad científica
Pe1: ¿Cuál es el marco de gestión operacional del Btn. de Transp. N° 511 para el apoyo de transporte terrestre a las Unidades del Ejército, Rímac-2025?	Oe1: Describir el marco de gestión operacional del Btn. de Transp. N° 511 para el apoyo de transporte terrestre a las Unidades del Ejército, Rímac-2025	C2: Procedimiento y coordinación	Sc3.Procedimiento de empleo. Sc4.Coordinaciones con el escalón Superior	
Pe2: ¿Cómo son los procedimientos y actividades de coordinación del Btn. de Transp. N° 511 para el apoyo de transporte terrestre a las Unidades del Ejército, Rímac-2025?	Oe2: Explicar los procedimientos y actividades de coordinación del Btn. de Transp. N° 511 para el apoyo de transporte terrestre a las Unidades del Ejército, Rímac-2025.	C3:Apoyo Administrativo a las UU. del EP.	Sc5.Transporte de Carga de Personal. Sc6.Transporte de Personal. Sc7.Medidas de seguridad antes, durante y después del desplazamiento.	
Pe3. ¿Cómo apoya administrativamente el Btn? de Transp. N° 511 a las Unidades del Ejército, Rímac-2025?	Oe3: Explicar Cómo apoya administrativamente el Btn de Transp. N° 511 a las Unidades del Ejército, Rímac-2025.			

ANEXO 2



INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

GUÍA DE OBSERVACIÓN

La observación se realizará de manera no participante

Nº	ASPECTOS POR EVALUAR	SI	NO	OBSERVACIONES
01	Existe un planeamiento para el transporte de material a las distintas unidades del Ejército.			Trabajo de campo en las instalaciones del Btn de transportes N°511
02	Realizan actividades para la función logística de transporte.			Trabajo de campo en las instalaciones del Btn de transportes N°511
03	Procedimientos empleados para el apoyo administrativo.			Trabajo de campo en las instalaciones del Btn de transportes N°511
04	Capacidades con que cuenta el Batallón de Transportes.			Trabajo de campo en las instalaciones del Btn de transportes N°511
05	Limitaciones que impiden el funcionamiento del Batallón de Transportes.			Trabajo de campo en las instalaciones del Btn de transportes N°511
06	Manteamiento asignado a los vehículos del Batallón de transportes			Trabajo de campo en las instalaciones del Btn de transportes N°511
07	Existen factores ajenos que afectan la funcionalidad de la Unidad.			Trabajo de campo en las instalaciones del Btn de transportes N°511
08	Adecuada coordinación con los demás servicios logísticos del EP.			Trabajo de campo en las instalaciones del Btn de transportes N°511

GUÍA DE ENTREVISTA

Entrevista al Señor

Buenos días, me encuentro desarrollando un trabajo de investigación de tesis para obtener el grado académico de Maestro en Ciencias Militares con mención en Planeamiento Estratégico y Toma de Decisiones en la Escuela Superior de Guerra del Ejército-Escuela de Postgrado, habiendo elegido el tema titulado: **“EMPLEO DEL BATALLÓN DE TRANSPORTE PARA EL APOYO ADMINISTRATIVO A LAS UNIDADES DEL EJÉRCITO, RÍMAC, 2022”**.

Desde ya le agradezco su colaboración.

1. ¿Conoce Ud. el empleo del Batallón de Transportes N° 511 para el apoyo administrativo a las Unidades del Ejército?
Rpta.-
 2. ¿Considera que su misión está acorde con los trabajos que desarrolla actualmente?
Rpta.-
 3. ¿Cuáles son las limitaciones con las que cuenta el Batallón de Transportes para realizar el apoyo administrativo? ¿Por qué?
Rpta.-
 4. ¿Considera usted que el Batallón de Transportes dispone de los medios de transportes necesarios para realizar el apoyo administrativo a las unidades del Ejército del Perú
Rpta.-
 5. ¿Considera usted que se deberían renovar los medios de transportes y equipo? ¿Por qué?
Rpta.-.....
 6. ¿Considera usted que el apoyo administrativo proporcionado a las unidades del Ejército llega en el momento oportuno? ¿Por qué?
Rpta.-
 7. ¿Considera usted que el planeamiento desarrollado es el correcto? ¿Por qué?
Rpta.-.....
 8. ¿Considera usted, cuáles son las medidas de seguridad que debe ejecutar el transporte de material?
Rpta.-.....
 9. ¿Considera usted que la capacitación del personal de choferes es el correcto? ¿Por qué?
Rpta.-
 10. ¿Considera usted que el Batallón de Transportes tiene un impacto en el apoyo administrativo es adecuado? ¿Por qué?
Rpta.-
 11. ¿Cuál es su opinión con respecto al empleo y procedimientos de transporte logístico hacia las Unidades del EP, está acorde con las normativas y reglamentos actuales?
Rpta.-
-

FICHA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL

Se seleccionó los documentos considerados de mayor relevancia para la elaboración del estudio de la base de datos de repositorios académicos, Google Académico y fuentes primarias, tales como: libros, tesis de investigación y revistas electrónicas especializadas. De esta forma, los documentos claves que cumplieron a cabalidad con los criterios establecidos en las fases del estudio, y que dieron sustento al estudio conceptual, son los que se describen a continuación:

Tipo de documento	País	Referencia	Temas
Tesis	España	Bernal, N. (2019).	Modelo para la programación de vehículos en una empresa de transportes.
Tesis	Ecuador	Chicaiza, N. (2020).	Planificación Estratégica para la gestión administrativa de la Compañía de Transportes Pesados.
Tesis	Bolivia	Claure, F. (2017).	Financiamiento para el Sector de Transporte de Carga Integral y Logística.
Tesis de Maestría	Perú	Córdova, M., & Ramírez, J. (2021).	Gestión logística del transporte de carga.
Manual	Perú	Brigada de Servicios ME 54-2 (2004).	-Misión -Organización -Empleo -Funciones
Manual	Perú	Logística. ME 1-14 (2016).	-Abastecimiento -Mantenimiento -Transporte
Tesis	Perú	Orellana, L. (2018).	Actividad logística de transporte de la 7ª Brigada de Infantería.
Revista de Ciencias de Seguridad y Defensa	Ecuador	Gaibor, J., Sánchez, P., Tello, A., Gallardo, N. y Guachi, I. (2018).	El transporte terrestre y la movilidad de las Fuerzas Armadas
Tesis	Perú	Mendoza, J., Hurtado, J. y Muñoz, H. (2021).	Lecciones aprendidas sobre planificación logística
Tesis	España	Nope, D. (2020).	La importancia del transporte multimodal en Colombia
Tesis	Perú	Rengifo, L. (2022).	Rol de los servicios logísticos en apoyo al Componente Terrestre del Comando Especial – VRAEM

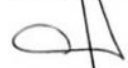

Tesis	Ecuador	Santamaria, V. (2018).	Análisis de estrategias de diferenciación en el transporte
Artículo académico	Ecuador	Trujillo, N. L. (2019).	Investigación cualitativa
Artículo académico	México	Vargas, X. (2011).	Como hacer Investigación cualitativa
Manual	Perú	ME 1-134	Planeamiento de las Operaciones Terrestres
Artículo científico	Perú	Manrique, E. (2021).	La logística estratégica en las Fuerzas Armadas
Artículo académico	España	Miranda, F., Chamorro, A., & Rubio, S. (2007).	Introducción a la Gestión de la Calidad. Madrid
Artículo académico	España	Navarrete, M., & Aspiazu, K. (2016).	Logística operativa, comercial y financiera en la creación
Libro	México	Hernández-Mendoza. (2018).	Metodología de la investigación
Libro	México	Hernández-Sampieri, R. (2016).	Metodología de la Investigación

ANEXO 3




VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

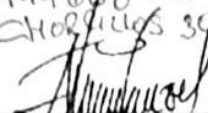

VALIDACIÓN DE GUÍA DE ENTREVISTA POR EXPERTO

TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN:			
I. DATOS DEL EXPERTO:			
a.	Apellidos y nombres	: ALAUDA SANCHEZ JEFFERSON	
b.	Grado académico-profesión	: MG EN CIENCIAS HUMANAS	
c.	D.N.I.	: 4042 2376	
d.	N° de teléfono	: 937 286574	
e.	Lugar y fecha	: CHONALLOS, 25 DE MAYO 2023	
f.	Firma	: 	
II. DATOS DEL INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN (entrevista)			
a.	Autor(es) del instrumento	: Bach. ROMERO ALVARADO CARLOS DAVID	
b.	Institución a la que pertenece:	EP	
c.	Método de investigación	: Hermenéutico	
d.	Tipo de entrevista	: Semi estructurado	
III. ASPECTOS DE EVALUACIÓN			
N°	Criterios	Indicadores	Valoración De: 0 a 1
01	Diseño	Convocatoria: Lugar – tiempo. Contenidos: Propuesta de temas- preguntas – respuestas.	9
02	Organización	Selección: informantes – representación de temas – tipo de respuesta – número de entrevistas.	9
03	Estructuración	Guía de entrevista : Dirección a seguir - Objetivos - N° de preguntas según tipo de entrevista Contexto de los datos: Conocer experiencias del entrevistado Tema propios : Aspectos que interesen	9
04	Secuencial	Con relación a variables – dimensiones e indicadores. Sigue un orden lógico y pre-requisitorial.	9.5
05	Conectividad	Conjuga el tipo de pregunta con el objetivo de investigación y se armoniza con las experiencias que esperan ser revaloradas en el cuestionario.	9
06	Intencionalidad	Adecuado para valorar aspectos desconocidos y/o modificados de las variables de investigación.	9.5
07	Actualidad	Existe coherencia entre resultados alcanzados con la realidad por conocer en el marco de doctrina, leyes, teorías vigentes.	9
08	Contrastación de otros resultados	Han sido formuladas las preguntas, conociéndose los resultados alcanzados por otro instrumento para comparar la hipótesis de investigación.	9
09	Orientación a solución de problemas	Se concatenan las preguntas para alcanzar criterios, juicios, conceptos que ayuden a solucionar el problema de investigación planteado.	9.5
10	Análisis e interpretación	Se ha adecuado algún instrumento o herramienta para verter los resultados de la entrevista y analizarlos /interpretarlos.	9.5
IV. RESULTADO DE VALORACIÓN:		V. OPINIÓN DE APLICACIÓN	
92%		INSTRUMENTO APLICABLE	
Aspectos para la valoración <ul style="list-style-type: none"> - Validada por TRES expertos, con grado académico de maestro/doctor. - Debe aplicarse la prueba de la "V" de Aiken - Resultado mínimo aprobatorio: 0.85 u 85% - La validación solo se hará hasta dos decimales que terminen en cero o en cinco. Ejemplo: 0.60; 0.75 			

VALIDACIÓN DE GUÍA DE ENTREVISTA POR EXPERTO

TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN: Empleo del Batallón de Transporte para el apoyo administrativo a las unidades del Ejército, Rimac, 2022			
I. DATOS DEL EXPERTO:			
a.	Apellidos y nombres	:	Alvarado Pardo Caracalí
b.	Grado académico-profesión	:	Dr en educación
c.	D.N.I.	:	
d.	N° de teléfono	:	996132050
e.	Lugar y fecha	:	09771027
f.	Firma	:	<i>[Firma]</i> / Chonillo, 20 Feb-23
II. DATOS DEL INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN (entrevista)			
a.	Autor(es) del instrumento	:	Bach. ROMERO ALVARADO CARLOS DAVID
b.	Institución a la que pertenece:		EP
c.	Método de investigación	:	Hermenéutico
d.	Tipo de entrevista	:	Semi estructurado
III. ASPECTOS DE EVALUACIÓN			
N°	Criterios	Indicadores	Valoración De: 0 a 1
01	Diseño	Convocatoria: Lugar – tiempo. Contenidos: Propuesta de temas- preguntas – respuestas.	9
02	Organización	Selección: informantes – representación de temas – tipo de respuesta – número de entrevistas.	9
03	Estructuración	Guía de entrevista : Dirección a seguir - Objetivos - N° de preguntas según tipo de entrevista Contexto de los datos: Conocer experiencias del entrevistado Tema propios : Aspectos que interesen	9.5
04	Secuencial	Con relación a variables – dimensiones e indicadores. Sigue un orden lógico y pre-requisitorial.	9
05	Conectividad	Conjuga el tipo de pregunta con el objetivo de investigación y se armoniza con las experiencias que esperan ser revaloradas en el cuestionario.	9.5
06	Intencionalidad	Adecuado para valorar aspectos desconocidos y/o modificados de las variables de investigación.	9
07	Actualidad	Existe coherencia entre resultados alcanzados con la realidad por conocer en el marco de doctrina, leyes, teorías vigentes.	9
08	Contrastación de otros resultados	Han sido formuladas las preguntas, conociéndose los resultados alcanzados por otro instrumento para comparar la hipótesis de investigación.	9.5
09	Orientación a solución de problemas	Se concatenan las preguntas para alcanzar criterios, juicios, conceptos que ayuden a solucionar el problema de investigación planteado.	9
10	Análisis e interpretación	Se ha adecuado algún instrumento o herramienta para verter los resultados de la entrevista y analizarlos /interpretarlos.	9
IV. RESULTADO DE VALORACIÓN:		V. OPINIÓN DE APLICACIÓN	
91.5%		Instrumento aplicable	
Aspectos para la valoración <ul style="list-style-type: none"> - Validada por TRES expertos, con grado académico de maestro/doctor. - Debe aplicarse la prueba de la "V" de Aiken - Resultado mínimo aprobatorio: 0.85 u 85% - La validación solo se hará hasta dos decimales que terminen en cero o en cinco. Ejemplo: 0.60; 0.75 			

VALIDACIÓN DE GUÍA DE ENTREVISTA POR EXPERTO

TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN:			
I. DATOS DEL EXPERTO:			
a.	Apellidos y nombres	: JIMÉNEZ VILCHES ALEX	
b.	Grado académico-profesión	: MAGISTER EN CCMH	
c.	D.N.I.	: 43428776	
d.	N° de teléfono	: 999808992	
e.	Lugar y fecha	: CHORRILLOS 30 MARZO 2023	
f.	Firma		
II. DATOS DEL INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN (entrevista)			
a.	Autor(es) del instrumento	: Bach. ROMERO ALVARADO CARLOS DAVID	
b.	Institución a la que pertenece:	EP	
c.	Método de investigación	: Hermenéutico	
d.	Tipo de entrevista	: Semi estructurado	
III. ASPECTOS DE EVALUACIÓN			
N°	Criterios	Indicadores	Valoración De: 0 a 1
01	Diseño	Convocatoria: Lugar – tiempo. Contenidos: Propuesta de temas- preguntas – respuestas.	9
02	Organización	Selección: informantes – representación de temas – tipo de respuesta – número de entrevistas.	9
03	Estructuración	Gula de entrevista : Dirección a seguir - Objetivos - N° de preguntas según tipo de entrevista Contexto de los datos: Conocer experiencias del entrevistado Tema propios : Aspectos que interesen	9.5
04	Secuencial	Con relación a variables – dimensiones e indicadores. Sigue un orden lógico y pre-requisitorial.	9
05	Conectividad	Conjuga el tipo de pregunta con el objetivo de investigación y se armoniza con las experiencias que esperan ser revaloradas en el cuestionario.	9
06	Intencionalidad	Adecuado para valorar aspectos desconocidos y/o modificados de las variables de investigación.	9
07	Actualidad	Existe coherencia entre resultados alcanzados con la realidad por conocer en el marco de doctrina, leyes, teorías vigentes.	9
08	Contrastación de otros resultados	Han sido formuladas las preguntas, conociéndose los resultados alcanzados por otro instrumento para comparar la hipótesis de investigación.	9
09	Orientación a solución de problemas	Se concatenan las preguntas para alcanzar criterios, juicios, conceptos que ayuden a solucionar el problema de investigación planteado.	9
10	Análisis e interpretación	Se ha adecuado algún instrumento o herramienta para verter los resultados de la entrevista y analizarlos /interpretarlos.	9
IV. RESULTADO DE VALORACIÓN:		V. OPINIÓN DE APLICACIÓN	
90.5%		INSTRUMENTO APLICABLE	
Aspectos para la valoración <ul style="list-style-type: none"> - Validada por TRES expertos, con grado académico de maestro/doctor. - Debe aplicarse la prueba de la "V" de Aiken - Resultado mínimo aprobatorio: 0.85 u 85% - La validación solo se hará hasta dos decimales que terminen en cero o en cinco. Ejemplo: 0.80; 0.75 			

ANEXO 4



AUTORIZACIÓN DE RECOLECCIÓN DE DATOS



"AÑO DE LA UNIDAD, LA PAZ Y EL DESARROLLO"

Chorrillos, 04 de abril del 2023

Oficio N° 094 - 2023/ ESGE-EPG/U-26.e.a

Señor : Coronel EP
Juan Carlos TORRES ROMERO
Jefe del Servicio de Transportes del Ejército.

Asunto : Solicita brindar facilidades al personal que se indica.

Ref. : a. Reglamento para la obtención del grado académico de Maestro en Ciencias Militares AF-2023.
b. Reglamento General de Investigación de la ESGE-EPG

Tengo el honor/agrado de dirigirme a Ud., en relación a los documentos de la referencia, se solicita se digne brindar las facilidades para el levantamiento de datos e informaciones al **My EP ROMERO ALVARADO Carlos David**, estudiante de la XI Maestría en Ciencias Militares de esta casa de estudios y que realiza la investigación titulada: "**EMPLEO DEL BATALLÓN DE TRANSPORTE PARA EL APOYO ADMINISTRATIVO A LAS UNIDADES DEL EJÉRCITO, RÍMAC, 2022**".

Agradeciendo de antemano por las facilidades brindadas, siendo propicia la oportunidad para expresarle mis consideraciones y deferente estima.

Dios guarde a Ud.



O-2144790731-O +
EMILIO JESUS CAM ALBUJAR
Coronel de Artillería
Sub Director de la Escuela Superior de Guerra
Escuela de Post - Grado

Distribución:

Solicitante.....01
Archivo.....01/02



ANEXO 5



CONSENTIMIENTO INFORMADO

CONSENTIMIENTO INFORMADO

Escuela Superior de Guerra del Ejército- Escuela de Posgrado

Investigador: Bach. Carlos David ROMERO ALVARADO.

Título de Tesis: “Apoyo terrestre del Batallón de Transportes N° 511 a las Unidades del Ejército, Rímac - 2025”.

Propósito del estudio: El propósito central del estudio es conocer cómo el Batallón de Transportes N° 511, realiza el apoyo de transporte terrestre a las Unidades del Ejército, Rímac – 2025.

Procedimiento: Si usted decide participar en este estudio, se realizará lo siguiente:

La entrevista puede demorar unos 45 minutos y (según corresponda, añadir a detalle). Los resultados de la investigación se le entregará a usted en forma individual y se almacenará respetando la confidencialidad y el anonimato.

Riesgos: La investigación no presentará riesgo alguno para su integridad física ni emocional.

Beneficios: Considerar la relevancia social y/o institucional de la investigación.

Costos e incentivos: Usted no deberá pagar nada por la participación. Tampoco recibirá ningún incentivo económico a cambio de su participación.

Confidencialidad: Nosotros guardaremos la información de manera anónima, utilizando códigos y no con nombres. Si los resultados de este estudio son publicados, no se mostrará ninguna información que permita su identificación.

Si tiene alguna duda y necesita mayor información puede comunicarse con el Bach. Carlos David Romero Alvarado (Número de teléfono: 947656718) o con el asesor: Dr. Gamaliel Talavera Prado (número de teléfono: 996132051)

CONSENTIMIENTO: Acepto voluntariamente participar en este estudio. Recibiré una copia firmada de este consentimiento.

- Participante..... (Nombre y apellido), DNI.....y firma:
- Investigador Bach. Lister Franklin Sandoval Gallardo, DNI y firma: .