



ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA DEL EJÉRCITO  
ESCUELA DE POSTGRADO

DEPARTAMENTO GESTIÓN DE INVESTIGACIÓN



ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS No 018 – 2023/ DGI

En la Escuela Superior de Guerra del Ejército - Escuela de Postgrado, a los veinticuatro días del mes de julio del año dos mil veintitrés, siendo las *09:15* horas, se reunió el jurado evaluador conformado por los docentes:

❖	Doctora	<b>BERTHA MILAGROS VILLALOBOS MENESES</b>	<b>Presidente</b>
❖	Doctor	<b>GAMALIEL MANUEL GUSTAVO TALAVERA PRADO</b>	<b>Secretario</b>
❖	Maestro	<b>JORGE ELISBAN MARTIN CARO YBARRA</b>	<b>Vocal</b>

Designados según Resolución de Expedito para Sustentación de Tesis N° **018-2023/SIE/DGI/ESGE-EPG** del 03 de julio del 2023, para evaluar la sustentación presencial y defensa de la Tesis de Grado titulada **“TRANSPORTE FLUVIAL EN LAS UNIDADES DE FRONTERA DE LA 6ª BRIGADA DE SELVA Y DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE LA PROVINCIA DE CONDORCANQUI, REGIÓN AMAZONAS”**, presentado por el Bachiller **NARRO CUEVA JOSE ANTONIO**, 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 *..Aprobado por unanimidad (10.5)*

En mérito del cual, el jurado *Aprueba*..... (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 veinticuatro días del mes de julio del 2023.

  
.....  
**DRA. BERTHA MILAGROS  
VILLALOBOS MENESES**  
**PRESIDENTE**

  
.....  
**DR. GAMALIEL MANUEL GUSTAVO  
TALAVERA PRADO**  
**SECRETARIO**

  
.....  
**MG. JORGE ELISBAN MARTIN  
CARO YBARRA**  
**VOCAL**

### **Autorización de publicación y uso**

A través del presente documento autorizo al Escuela Superior de Guerra la publicación del texto completo o parcial de la tesis de grado titulada TRANSPORTE FLUVIAL EN LAS UNIDADES DE FRONTERA DE LA 6ª BRIG SVA Y DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE LA PROVINCIA CONDORCANQUI REGION AMAZONAS presentada para optar el grado de Magister en el repositorio institucional y en el Repositorio Nacional de Tesis (RENATI) de la SUNEDU, de conformidad al marco legal y normativo vigente. La tesis se mantendrá permanente e indefinidamente en el repositorio para beneficio de la comunidad académica y de la sociedad. En tal sentido autorizo gratuitamente y en régimen de no exclusividad los derechos estrictamente necesarios para hacer efectiva la publicación, de tal forma que el acceso al mismo sea libre y gratuito, permitiendo su consulta e impresión, pero no su modificación.

La tesis puede ser distribuida, copiada, exhibida y usada también con fines académicos siempre que se indique la autoría y no se podrán realizar obras derivadas de la misma.

Lima, 16 de marzo del 2023



---

José Antonio Narro Cueva

D.N.I. N° 26716680

### **Declaración Jurada de Autoría**

Mediante el presente documento, Yo, José Antonio NARRO CUEVA, identificado con Documento Nacional de Identidad N° 26716680, con domicilio real en Av. El Sol 236 dpto. 301 Chorrillos, Lima, egresado de la 6to Programa de empleo de grandes unidades (2012) de la Escuela Superior de Guerra-Escuela de Posgrado (ESGE-EPG) declaro bajo juramento que:

Soy el autor de la investigación titulada TRANSPORTE FLUVIAL EN LAS UNIDADES DE FRONTERA DE LA 6ª BRIG SVA Y DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE LA PROVINCIA CONDORCANQUI REGION AMAZONAS que presentó a los 16 días del mes de marzo del año 2023, ante esta institución con fines de optar el grado académico de Maestro es Ciencias Militares.

El estudio no ha sido previamente propuesto o publicado por otros investigadores o signatarios para la selección de otra licenciatura o título profesional. Certifico que todas las ideas, textos, imágenes, fórmulas, tablas u otro contenido, ya sea del suscrito o no, se citan correctamente, sin limitación respetando los derechos de autor. Certifico que conozco el marco legal y reglamentario aplicable y lo cumplo en relación con las obligaciones antes mencionadas.

Declaro bajo juramento que los datos e información presentada pertenecen a la realidad estudiada, que no han sido falseados, adulterados, duplicadas ni copiados. Que no he cometido fraude científico, plagio o vicios de autoría; en caso contrario, eximo de toda responsabilidad a la Escuela de Posgrado del Escuela Superior de Guerra y me declaro como el único responsable.



-----  
José Antonio Narro Cueva

D.N.I. N° 26716680

### **Dedicatoria**

Para mis hijos Aurelio Josué, María José y Vania Paola, por convertirse en esa fuerza que diariamente hace latir mi corazón y motivan mi existir; a mi madre por su amor, al cual solo podre reprocharle el dármele todo.

### **Agradecimiento**

A mis asesores y camaradas de armas, por facilitarme su experiencia y conocimiento, haciéndolo guía de mis pasos, en este devenir del conocimiento.

.

## Índice

Página	
Carátula	1
Página de jurado	2
Autorización para publicación y uso	3
Declaración jurada de autoría	4
Dedicatoria	5
Agradecimiento	6
Índice	7
Lista de tablas	10
Lista de figuras	11
Resumen	12
Abstract	13
Introducción	14
<b>CAPÍTULO I: EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN</b>	
1.1	Planteamiento del problema 16
1.2	Justificación de la investigación 17
1.3	Delimitación del problema 18
1.4	Limitaciones de la investigación 18
1.5	Formulación del problema 18
1.5.1	Problema general 19
1.5.2	Problemas específicos 19
1.6	Objetivos de la investigación 19
1.6.1	Objetivo general 19
1.6.2	Objetivos específicos 19

## CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

2.1	Antecedentes de la investigación	20
2.1.1	Antecedentes nacionales	20
2.1.2	Antecedentes internacionales	22
2.2	Bases teóricas	26
2.2.1	Base teórica que sustenta la investigación	26
2.2.2	Base teórica de las Variable 1	26
2.2.3	Base teórica de las Variable 2	40
2.3	Definición de términos	48
2.4	Hipótesis	49
2.4.1	Hipótesis general	49
2.4.2	Hipótesis específicas	49

## CAPÍTULO III: MÉTODO

3.1	Enfoque de investigación	50
3.2	Tipo de investigación	50
3.3	Nivel de investigación	50
3.4	Diseño de investigación	51
3.5	Población y muestra de estudio	51
3.6	Variables de investigación	53
3.7	Operacionalización de las variables	54
3.8	Técnicas e instrumentos de recolección de datos	56
3.9	Técnica de procesamiento y análisis de datos	56

## CAPÍTULO IV: RESULTADOS

4.1	Análisis descriptivo	57
4.2	Análisis inferencial	66

## CAPÍTULO V: DISCUSIÓN DE RESULTADOS

## CAPÍTULO VI: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1	Conclusiones	78
6.2	Recomendaciones	81
	Referencias bibliográficas	83

### Anexos

1. Matriz de consistencia
2. Instrumentos de recolección de datos
3. Validación de instrumentos
4. Confiabilidad del instrumento
5. Autorización para recolección de datos
6. Base de datos
7. Compromiso ético
8. Hoja de datos personales
9. Aporte de la investigación
  - 9.1 Título del aporte
  - 9.2 Objetivos del aporte
  - 9.3 Justificación del aporte
10. CD conteniendo la Tesis en PDF
11. Reporte de similitud de turnitin

## Lista de tablas

Página

Tabla 1 Distribución de las unidades de la 6a Brigada de Selva .....	30
Tabla 2 Disponibilidad de unidades fluviales para abastecimientos y personal .....	31
Tabla 3 Resumen del personal militar de la 6a Brigada de Selva.....	33
Tabla 4 Necesidad de transporte de personal por unidades 6a Brigada de Selva.....	33
Tabla 5 Necesidad de transporte de abastecimiento por unidades 6a Brigada de Selva.....	34
Tabla 6 Instalaciones para talleres de mantenimiento.....	37
Tabla 7 Demanda de infraestructura portuaria .....	39
Tabla 8 Frecuencia de la dimensión Adquisición de embarcaciones.....	57
Tabla 9 Frecuencia de la dimensión Implementación de Talleres de mantenimiento .....	59
Tabla 10 Frecuencia de la dimensión Construcción de Infraestructura portuaria.....	60
Tabla 11 Frecuencia de la dimensión Actividades de apoyo social .....	62
Tabla 12 Frecuencia de la dimensión Actividades de apoyo económico .....	63
Tabla 13 Frecuencia de la dimensión Lucha contra actividades ilícitas.....	65
Tabla 14 Frecuencia de la variable Transporte fluvial .....	66
Tabla 15 Frecuencia de la variable Desarrollo socioeconómico .....	67
Tabla 16 Prueba de normalidad Transporte Fluvial.....	68
Tabla 17 Prueba de normalidad adquisición de embarcaciones.....	68
Tabla 18 Prueba de normalidad implementación talleres mantenimiento .....	69
Tabla 19 Prueba de normalidad construcción de infraestructura portuaria .....	70
Tabla 20 Correlación de Rho Spearman entre transporte fluvial y desarrollo socioeconómico.....	71
Tabla 21 Correlación de Rho Spearman entre adquisición de embarcaciones y desarrollo socioeconómico.....	72
Tabla 22 Correlación de Rho Spearman entre implementación de talleres de mantenimiento y desarrollo socioeconómico.....	73
Tabla 23 Correlación de Rho Spearman entre construcción de infraestructura portuaria y desarrollo socioeconómico.....	74

## Lista de figuras

	Página
Figura 1 Mapa político del departamento de Amazonas.....	27
Figura 2 Mapa hidrográfico del departamento de Amazonas .....	28
Figura 3 Embarcación fluvial de la 6ª Brigada de Selva .....	32
Figura 4 Talleres de mantenimiento civil .....	36
Figura 5 Puertos de las unidades militares de la 6a Brigada de Selva .....	38
Figura 6 Mapa político de la provincia de Condorcanqui .....	41
Figura 7 Rutas de la droga en el Perú.....	47
Figura 8 Adquisición de embarcaciones.....	58
Figura 9 Implementación de talleres .....	60
Figura 10 Construcción de infraestructura portuaria.....	61
Figura 11 Actividades de apoyo social .....	63
Figura 12 Actividades de apoyo económico .....	64
Figura 13 Lucha contra actividades ilícitas.....	66

## Resumen

La 6ª Brig Sva es una organización militar que cumple labores en Condorcanqui; y al ser los ríos las vías principales de comunicación en esta provincia, requiere de medios de transporte fluvial para cumplir sus tareas, ya que los disponibles actualmente son insuficientes. En esa orientación, la investigación estableció como el mejoramiento del transporte fluvial, mediante la adquisición de embarcaciones fluviales, implementación de infraestructura portuaria y talleres de mantenimiento, activa actividades económicas y mejora la seguridad; elevando los niveles de desarrollo socioeconómico de esta provincia. El objetivo general fue determinar la relación entre el transporte fluvial en las unidades de frontera, y el desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui. Como metodología se empleó un enfoque cuantitativo, tipo aplicada, diseño no experimental, técnica de recopilación de datos la encuesta, e instrumento el cuestionario. Población y muestra 70 y 36 oficiales respectivamente. Los resultados indicaron que el 72.2 %, considera que la adquisición de embarcaciones fluviales mejorara el desarrollo socioeconómico de Condorcanqui, igualmente el 73.4 % y 100% consideran que la implementación de talleres de mantenimiento e infraestructura portuaria lograra este fin. Como conclusión se tiene que el mejoramiento y potenciación del transporte fluvial en las unidades de frontera de la 6ª Brig Sva, incidirá en la ejecución de acciones militares, en preeminencia del desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui; las que van desde la atención médica, hasta la ayuda humanitaria y seguridad de estas poblaciones en caso de desastres naturales.

Palabras claves: 6ª Brig Sva, Condorcanqui, transporte fluvial, desarrollo socioeconómico.

## Abstract

The 6th Brig Sva is a military organization that works in Condorcanqui; and since the rivers are the main means of communication in this province, it requires means of fluvial transport to fulfill its tasks, since those currently available are insufficient. In this orientation, the present investigation established how the improvement of fluvial transport, through the acquisition of fluvial vessels, implementation of port infrastructure and maintenance workshops, activates economic activities and improves security; raising the levels of socioeconomic development of this province. The general objective was to determine the relationship between fluvial transport in the border units, and the socioeconomic development of the Condorcanqui province. As a methodology, a quantitative approach was used, applied type, non-experimental design, survey data collection technique, and questionnaire instrument. Population and sample 70 and 36 officers respectively. The results indicated that 72.2% consider that the acquisition of river boats will improve the socioeconomic development of Condorcanqui, likewise 73.4% and 100% consider that the implementation of maintenance workshops and port infrastructure will achieve this end. The conclusion is that the improvement and empowerment of fluvial transport in the border units of the 6th Brig Sva, will affect the execution of military actions, in pre-eminence of the socioeconomic development of the Condorcanqui province; those that go from medical attention to humanitarian aid and security of these populations in case of natural disasters.

Keywords: Sixth Jungle Brigade, Condorcanqui, river transport, socioeconomic development.

## Introducción

La 6ª Brig Sva acantonada en la región, antes departamento de Amazonas, para poder cumplir con su misión, requiere de una infraestructura logística adecuada en la zona, teniendo como su principal pilar los medios de transporte fluvial, ya que las vías terrestres son inexistentes; para que intercomuniquen las unidades militares y poblaciones más importantes.

Además, es fundamental recalcar que entre los roles constitucionales del Ejército esta, el de contribuir, ayudar, participar activamente y de manera permanente en el desarrollo socioeconómico del país (Art 171 de la Constitución Política del Perú), es por ello que la 6ª Brig Sva trabaja con las autoridades regionales para promover el crecimiento de la Provincia de Condorcanqui.

En ese sentido el transporte fluvial es importantísimo en la vida de los pobladores, por ser la única forma de comunicación en la selva y un gran factor de integración de los pueblos, ya que los ríos y sus afluentes penetran a través de toda la región.

Para la presente investigación se ha establecido de la siguiente forma: el capítulo I se inicia con una breve descripción que nos lleva al Planteamiento del problema, el cual establece como problema principal de estudio; ¿Cuál es la relación entre el transporte fluvial en las dependencias militares instaladas en la zona, áreas y terrenos de frontera de la 6ª Brig Sva y el desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui? y como problemas secundarios, ¿Cómo mejorar el transporte fluvial en las dependencias militares instaladas en la zona de frontera de la 6ª Brig Sva? ¿Cómo contribuir al desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui? Asimismo, se formularon los objetivos y las hipótesis que servirán como guía de la investigación.

Luego el capítulo II Marco teórico, que considera los precedente o antecedentes, luego las bases o sustento teórico sobre las dos variables de investigación: el transporte fluvial en las dependencias militares instaladas en la zona, áreas y terrenos de frontera de la 6ª Brig Sva y el desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui, su operacionalización indicando dimensiones e indicadores, finalmente el marco conceptual, que se materializa con una breve y rápida descripción de los términos que se hacen desconocidos para los lectores y que son de mayor uso o uso frecuente en la narrativa de la investigación.

En el capítulo III, se desarrolla la metodología de la investigación, teniendo en cuenta el tipo y enfoque de la investigación, el diseño y métodos de investigación, los escenarios, los sujetos de estudio y la observabilidad, e ilustra el conjunto y la muestra; al finalizar las técnicas y también los instrumentos de recopilación de información.

En el capítulo IV se mencionan los productos o resultados obtenidos, luego de haber realizado las encuestas a todo el personal, sea militar y/o civil que laboran o laborarán en la provincia Condorcanqui, y haberse procesado con el programa SPSS versión 26, y en el capítulo V se realizó la Discusión de los resultados.

Finalmente, en el capítulo VI se formularon las conclusiones y recomendaciones.

## CAPÍTULO I

### EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

#### 1.1 Planteamiento del Problema

Los grandes problemas que abruman y las dificultades que imperan en la selva amazónica, son la ausencia de vías de acceso y comunicación terrestre, esto por las propias características de la zona; esto ha generado pobreza, abandono y aislamiento de las poblaciones, siendo la mayoría comunidades nativas.

Las unidades militares de la 6ª Brig Sva para cumplir sus misiones de control y vigilancia de fronteras, deben emplear los ríos como única ruta de transporte, sin embargo, se ven afectadas por la precariedad de las unidades de transporte fluvial que disponen, incluso muchas veces tornándose inseguras, habiéndose originado en más de una vez, daños personales y materiales, en su afán de cumplir con estas labores. A su vez, al cumplir su tiempo de vida útil, han sido retiradas de la cadena logística del Ejército, pero no reemplazadas en su totalidad a la fecha.

Las deficiencias del sistema de transporte fluvial, infiere como consecuencia inmediata, que las operaciones o actividades de transporte de los diferentes tipos, sea de personal, ayuda o abastecimientos, etc. se realicen mayormente por vía aérea, sufriendo retrasos permanentes por las condiciones meteorológicas y la insuficiente disponibilidad de aeronaves, poniendo en situación de riesgo y condicionando el éxito y funcionalidad de las operaciones y dificultando considerablemente las condiciones de vida de las tropas en campaña; además que los helicópteros no pueden movilizar grandes cantidades de personal, ni abastecimientos, lo que representa una gran limitación para el cumplimiento de metas.

A su vez, el Ejército dentro de la Ley N° 29664 ley del Sistema Nacional de Gestión de Riesgo de Desastres, es una entidad de primera respuesta, hecho que se ve afectado al disponer de inadecuados medios de transporte fluvial; lo que coloca en riesgo latente la seguridad de las poblaciones y comunidades de esta región, las mismas que son altamente vulnerables.

Estas deficiencias en el transporte, repercuten directamente en las actividades de bienestar y sostenimiento de la fuerza, debido a que no se puede cumplir a cabalidad los plazos de rotación de personal en estas unidades, demora en los procesos de relevo en puestos de vigilancia, retrasos en el abastecimiento de los diferentes tipos y evacuación de enfermos, afectando directamente la moral de las tropas y el desempeño laboral de las mismas.

Por otra parte, el Ejército participa en el desarrollo social y a la vez económico de las poblaciones, comunidades y ciudades de esta zona mediante acciones cívicas y de apoyo,

labor que también se encuentra disminuida considerablemente, afectando la presencia del Estado mediante sus Fuerzas Armadas en estos sitios recónditos del país.

Cabe mencionar que los ríos en esta región del país, son el único medio que permite la movilización, transporte, de recursos tanto humanos como materiales, en cantidades apropiada y volúmen adecuado, es por ello que el transporte fluvial, es el medio fundamental para la integración y el desarrollo económico, el cual contribuye al crecimiento de los comercios y negocios de las poblaciones; asimismo, es un medio que permite acciones de respuesta rápida durante las operaciones de defensa y seguridad de nuestra frontera y acciones militares en favor de las comunidades desfavorecidas como: respuesta ante desastres naturales, evacuaciones, acciones cívicas, etc.

En ese sentido, el presente estudio busca analizar la problemática del transporte fluvial de las unidades militares (batallones y similares), de la región fronteriza de la 6ª Brig Sva, a fin de revalorar sus responsabilidades en esta zona del país, y lograr el óptimo desempeño de estas dependencias militares en el cumplimiento de sus funciones, acción que fortalecerá la presencia del Estado, reflejándose en la seguridad regional y nacional y por lo tanto, en la mejora progresiva y considerable en los estándares o parámetros de la calidad y expectativa del nivel de vida, para el desarrollo, desenvolvimiento y acrecentamiento de las aldeas, comunidades y poblaciones de esta zona o area.

## **1.2 Justificación de la Investigación**

### **1.2.1 Justificación teórica**

Ésta se viabiliza a través de la aplicación de nociones teóricas sobre la relación entre el transporte fluvial en las unidades de frontera de la 6ª Brig Sva y el desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui, explorando la relaciones de los habitantes de esta región con las fuentes de agua, que son los medios de comunicación principales en la zona.

### **1.2.2 Justificación práctica**

Porque permitirá conocer mediante encuestas a oficiales que trabajan o han trabajado en la región, las carencias y deficiencias en el transporte fluvial, el cuál es crítico para el transporte, abastecimiento y sostén de las unidades de frontera de la 6ª Brig Sva, además que incidirán en el desarrollo social y a la vez económico de la provincia de Condorcanqui, y realizarán actividades como, ayuda humanitaria a las comunidades afectadas durante desastres naturales, evacuación de heridos y todo tipo de acciones en apoyo al desarrollo de la región; todo ello, permitirá al Comando del Ejército disponer de

información específica para futuras decisiones. Asimismo, es importante porque marcará un antecedente ya que no existen investigaciones sobre este tema.

### **1.2.3 Justificación metodológica**

Porque se estudia la realidad problemática de tal manera de llegar a la verdad, es decir, analizar la relación entre el transporte fluvial en las unidades (batallones y compañías) del terreno o frontera de la 6ª Brig Sva y el acrecentamiento socioeconómico de la provincia Condorcanqui.

## **1.3 Delimitación de la investigación**

### **1.3.1 Delimitación Temática**

Se analiza la relación que existe, entre el transporte fluvial en las unidades fronterizas de la 6ª Brig Sva y el desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui.

### **1.3.2 Delimitación Teórica**

Se inicia con la pregunta central de la teoría del estado del conocimiento y categorías, sobre la relación entre, el transporte fluvial en las dependencias militares instaladas en la zona de terreno fronterizo de la 6ª Brig Sva y el desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui.

### **1.3.3 Delimitación Espacial**

La presente investigación, se llevo a cabo o realizó en la provincia Condorcanqui, región Amazonas.

### **1.3.4 Delimitación Temporal**

Se unicio en el primer mes del 2021(enero), hasta el ultimo mes del 2021(diciembre).

## **1.4 Limitaciones de la investigación.**

Una limitación principal fue la lejanía de la región Condorcanqui con respecto a Lima, ya que para la administración de encuestas se presentan serias dificultades; sin embargo, serán afrontadas con la ayuda de colaboradores de la región y el uso del internet. Otra limitación es la poca información, ya que hay escasas investigaciones y artículos sobre este tema materia de la presente.

## **1.5 Formulación del problema**

### **1.5.1 Problema general**

¿Cómo el transporte fluvial en las unidades de frontera de la 6a Brigada de Selva se relaciona con el desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui?

### **1.5.2 Problemas específicos**

¿Cómo la adquisición de embarcaciones en las unidades de frontera de la 6a Brigada de Selva se relaciona con el desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui?

¿Cómo la implementación de talleres de mantenimiento en las unidades de frontera de la 6a Brigada de Selva se relaciona con el desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui?

¿Cómo la construcción de infraestructura portuaria en las unidades de frontera de la 6a Brigada de Selva se relaciona con el desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui?

## **1.6 Objetivos**

### **1.6.1 Objetivo general**

Determinar el grado de relación del transporte fluvial en las unidades de frontera de la 6a Brigada de Selva con el desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui.

### **1.6.2 Objetivos específicos**

Establecer el grado de relación de la adquisición de embarcaciones en las unidades de frontera de la 6a Brigada de Selva con el desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui.

Indicar el grado de relación de la implementación de talleres de mantenimiento en las unidades de frontera de la 6a Brigada de Selva con el desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui.

Precisar el grado de relación de la construcción de infraestructura portuaria en las unidades de frontera de la 6a Brigada de Selva con el desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui.

## CAPÍTULO II MARCO TEÓRICO

### 2.1 Antecedentes de la Investigación

#### 2.1.1 Investigaciones Nacionales

Mosquera (2019), en su trabajo de investigación, titulado *“Una línea de acción basada en el índice de prosperidad de la triple frontera amazónica”*, dispuso como objetivo de su investigación, determinar la importancia del uso de indicadores de progreso y calidad de vida, como insumo principal para el diseño de políticas públicas. Como método desarrollo una investigación de tipo descriptivo y diseño no experimental, cuya muestra para su investigación, fueron los 776 habitantes del Centro Poblado Isla Santa Rosa de Yavarí; además, como técnicas de recopilación de datos se emplearon las encuestas y como herramientas los cuestionarios. Los resultados a los cuales se arribaron luego de la exploración y análisis de la información obtenida, es que el crecimiento y dinamismo de las economías, depende de los pobladores fronterizos, los que se convierten en los actores principales del cambio social, materializado en la transformación urbana; ya que son las personas las que generan esa fuerza dinámica y motora para crear relaciones, las cuales se dan cuando frecuentan lugares, intersecciones de nudos de comunicación, carreteras entre poblaciones y comunidades; es decir, generan el espacio social adecuado, en el cual la vida cotidiana fluye de manera natural en todas las actividades del hombre. También estableció que, el uso de indicadores de progreso y calidad de vida son muy importantes en estudios sobre poblaciones limítrofes, porque en analogía, un indicador permite la tangibilidad de una medida, en ese sentido, permitirá aplicar políticas públicas en otras poblaciones fronterizas. En sus conclusiones, estableció que los pobladores son los factores dinámicos de la creación de riqueza, mediante la activación de la economía representada en su interrelación social natural, y que el uso de indicadores de desarrollo humano, son importantes para reproducir o generalizar políticas públicas de progreso y desarrollo en las poblaciones.

Esta investigación sirve para indicarnos cuales pueden ser los factores clave que se deben considerar para aumentar, mejorar y lograr avances en el incremento socioeconómico y la medra(mejora) de los aspectos de vida, sus estándares y parámetros; de las poblaciones y comunidades de la Amazonía, en especial de la Provincia de Condorcanqui.

Aucca et al (2018), en su trabajo de investigación, titulado "*Planeamiento estratégico para la provincia de Condorcanqui*", dispuso como objetivo de su investigación, identificar y determinar las actividades económicas potencialmente rentables y desarrollables de esta región de nuestra selva norte, contextualizándolas en un esquema estratégico para ser implementadas, logrando de esta manera el desarrollo social y económico de la provincia de Condorcanqui. Como método desarrollo una investigación de tipo explicativa y diseño no experimental, se empleó o utilizo la entrevista como medio y técnica de recolección de datos y la guía de entrevista como su instrumento. Los resultados a los que arribaron fueron que se debe aprovechar al máximo sus capacidades turísticas, así como sus exportaciones de productos bandera como cacao y caucho, y a partir de estas actividades, diseñar sus objetivos a corto plazo, en un camino estratégico para lograr los objetivos a largo plazo, que visan el desarrollo social y económico de la provincia de Condorcanqui. En sus conclusiones estableció que la aplicación de los objetivos a corto plazo y la estrategia, concretará la estrategia de retención, con esta, el alcance de los objetivos a largo plazo y la visión estratégica de la provincia; y que en ese sentido se debe aprovechar al máximo sus capacidades económicas en cada una de las actividades establecidas en sus objetivos, lo que redundará en oportunidades de empleo más adecuados y contribuirá así, a mejorar el índice de desarrollo económico de sus pobladores. También estableció que es importante la calificación del personal, para el logro de la implementación de estas actividades, así como la sensibilización adecuada, para que no haya efecto negativo o resistencia al cambio.

Esta investigación sirve para identificar las falencias que existen en la implementación de actividades económicas en esta provincia, además de que nos ayuda a establecer, los vacíos que existen y que se representan en los índices de desarrollo socio económico de la región Amazonas en general y de la provincia de Condorcanqui en particular, de tal manera de incidir en estos aspectos y establecer de manera objetiva alternativas de solución, que contribuyan al desarrollo social y económico de esta provincia.

Alvarado et al (2018), en su trabajo de investigación, titulado "*Capacitación de los miembros de la 35ª Brig Sva en apoyo a la Policía Nacional del Perú(DINANDRO) en su sector o área de responsabilidad*", dispuso como objetivo de su investigación establecer la relación que existe entre la formación y constitución institucional en la preparación del personal de la 35ª Brig Sva y el apoyo a la Policía Nacional del Perú(DINANDRO) en el sector asignado a su responsabilidad. Como método, desarrollo una investigación de tipo descriptiva y diseño no experimental, como técnica de recolección de datos utilizo la

encuesta y como instrumento el cuestionario. Los resultados a los que se arribaron, fue que existe relación directa, entre el entrenamiento en ambientes reales y el mejoramiento de los estándares en los resultados de las operaciones, debido a que se adquieren altos niveles de adaptación disminuyendo las amenazas y generando controles sobre las mismas, lo que se refleja en el éxito de las operaciones de estabilidad y control del orden interno. En sus conclusiones se estableció, el como la formación institucional debe permitir una mayor descentralización para posibilitar una formación real y específica en ambientes similares a aquellos en los que se desarrollan las operaciones de apoyo a la estabilidad social, por lo que la formación institucional debe orientarse a permitir una mayor posibilidad de descentralización para posibilitar una formación real y específica. Asimismo, la capacitación operativa en la formación del personal de la 35ª Brig Sva debe ser de manera realista, complementada por la práctica de despliegue operativo en el sector de responsabilidad, y que además, la capacitación es fundamental para el desarrollo de nuevas doctrinas y para facilitar el ciclo entrenar-planificar-ejecutar de una manera fáctica y realista, materializada en el entrenamiento de combate obligatorio.

Esta investigación sirve para indicarnos la importancia de la capacitación y entrenamiento de parte de la DINANDRO en relación a las actividades e ilícitos que tienen recurrencia en las distintas regiones de la amazonia, a fin de hacer un paralelo con nuestra investigación y generar capacidades para complementar las posibilidades que se obtendrían con la mejora del transporte fluvial en la 6ª Brig Sva, lo que redundaría en un apoyo significativo y mejora en los estándares de las operaciones de seguridad en apoyo a la población. Esta capacitación al ponerse en práctica, limitaría las actividades que se desarrollan al margen del ordenamiento legal y que limitan el desarrollo socioeconómico de la provincia de Condorcanqui.

### **2.1.2 Investigaciones internacionales**

Suárez (2018), en su trabajo de investigación, titulado "*La comunicación visual y su influencia de la imagen corporativa de la empresa de transporte fluvial Suárez*". Ecuador. dispuso como objetivo de su investigación, *establecer como el posicionamiento de una marca, genera estabilidad y seguridad en el crecimiento económico de una actividad comercial. El método que desarrollo esta investigación es de tipo descriptivo y su diseño es no experimental, cuya muestra son 10 clientes de la empresa, empleó la observación y la encuesta como la técnica de recolección de datos y la observación participante y el cuestionario como su instrumento. Como resultado tenemos que la construcción de una imagen corporativa, garantiza el crecimiento económico sostenido de una empresa y activa*

el rubro comercial en el cual se desarrolla, dinamizando actividades económicas conexas, generando mejoras de vida en una sociedad y a la vez crecimiento económico. Como conclusiones determino que, el propósito del proyecto de construcción de una marca o imagen corporativa, es ampliar la imagen de Transporte Fluvial Suárez desde una perspectiva diferente y fortalecer su performance a través de conexiones comerciales a fin de consolidarse en el rubro del transporte fluvial.

Esta investigación sirve para conocer la problemática del transporte fluvial en la frontera sur de Ecuador y sus implicancias en el desarrollo de la región; problemática que con sus exclusiones propias de su realidad, es similar a la de la provincia de Condorcanqui, por lo que nos ayudaría a identificar factores de corrección, para mejorar los niveles económicos y sociales de esta región de nuestra amazonia.

Coronado (2020), en su trabajo de investigación, titulado "*La expansión demográfica en las comunidades amazónicas y el desarrollo ordenado de la sociedad*", dispuso como objetivo de su investigación determinar la influencia de los procesos ecológicos de la amazonia en el proceso de cambio climático mundial, considerando como un aspecto principal de influencia en estos cambios, al avance urbano y poblacional ordenado de la selva amazónica. *El método que desarrollo* esta investigación es de tipo descriptivo, como técnica para la recolección de datos, se utilizó la observación y además la entrevista. y como instrumento la guía de entrevista semiestructurada. Como resultado tenemos, que lo que sucede en materia ambiental en la selva amazónica, altera el ecosistema mundial de manera inexorable, y en ello tenemos la deforestación por el avance poblacional y urbano, la agricultura, la ganadería, como factores principales de la afectación sistémica del medio ambiente amazónico. Llegó a las siguientes conclusiones, la Amazonía es uno de los sitios y lugares más importantes de la sociedad y del mundo, y el colapso de sus procesos ecológicos está relacionado con la degradación y afectación del medio ambiente terrestre, y que el movimiento de las principales ciudades de Brasil hacia la meseta central, promovió una marcha hacia el oeste, inspirada en los éxtasis del desarrollo que dio vida a la expansión territorial. En este entorno, el gobierno federal ha desarrollado un plan maestro, para llevar a cabo una ocupación uniforme y ordenada de este sector, evitando el daño irreversible en el ecosistema por el avance poblacional y por las actividades económicas producto de este avance; en ese sentido, su principal objetivo es construir una carretera, que conecte el corazón de la selva amazónica a través de una carretera Belém-Brasil como ruta estratégica para conectar las 2 zonas macro-

geoeconómicas de Brasil (Amazonas y Centro Sur), favoreciendo un crecimiento homogéneo y cuidadoso en la selva amazónica.

Esta investigación sirve para conocer la estrategia de Brasil para el progreso social y a la vez económico de los poblados de la Amazonía, la interconexión, la ocupación homogénea de su territorio y el cuidado del medioambiente; lo que permitirá identificar estas buenas prácticas y estrategias, a fin de que análogamente y teniendo en cuenta las particularidades de la provincia de Condorcanqui, se planteen como alternativas para mejorar las condiciones sociales de vida y económicas de esta provincia.

Aponte (2019), en su trabajo de investigación, titulado "*Leticia y Tabatinga. Construcción de un espacio urbano fronterizo: hacia una geohistoria urbana de la Amazonia.*" Frontera Colombia – Brasil; dispuso como objetivo de su investigación determinar como los hechos o sucesos históricos están íntimamente relacionados al ambiente geográfico en el cual se desarrollaron, los cuales tienen la fuerza suficiente para influenciar y determinar las actuales relaciones de las poblaciones fronterizas de Leticia y Tabatinga. El método que desarrollo esta investigación es de tipo descriptivo, su diseño es no experimental, que empleó como su técnica los análisis documentales y como instrumento la revisión bibliográfica. Como resultado tenemos que la geohistoria regional de la Amazonía, está profundamente relacionada a los procesos que inciden e influyen en las relaciones actuales de estas poblaciones fronterizas, con una determinante influencia en sus relaciones económicas y sociales contemporáneas. Como conclusiones se tiene que, algunos recursos de la geohistoria regional de la Amazonía, permite comprender distintas conjunciones de las relaciones de estas poblaciones, como su relación con los ríos existentes, con los bosques amazónicos y con el peculiar *modus vivendi* de estos lugares, que en la mayoría de casos son lejanos a las grandes urbes, y por lo tanto se necesitan entre ellos, para complementar su necesidad de interacción social. También determino, cómo los fenómenos urbanos y de frontera constituyen procesos profundamente dinámicos involucrados en la construcción de la geohistoria, desde los primeros momentos de la articulación de las dinámicas amazónicas y moderno-coloniales, hasta el presente; asimismo, ha sugerido que las dos ciudades amazónicas, deben ser analizadas según sus realidades espaciales específicas, esto requiere entender cómo el imaginario de la región, se puede leer a través de diversas formas de representación, ofreciendo ideas e imágenes que sufren cambios transitorios desde la época virreinal, muchas de las cuales están relacionadas con la vida cotidiana de los habitantes, ambas cosas, pobladores y quienes observan e imaginan la Amazonía desde afuera. En ese sentido, las áreas urbanas se han convertido en partes integrales para legitimar un espacio imaginado, actualizado, que

funciona no solo al nivel de la expresión física urbana del área, sino también al nivel del espacio representado, donde la ubicación real o la ubicación imaginaria de las áreas urbanas funcionen como mecanismo de indicación y lucha dentro de los estados modernos, así como con el objetivo de conceptualizar los márgenes de una determinada región para expresar su control.

Esta investigación sirve para conocer las relaciones históricas de las poblaciones con su medio ambiente, destacando los ríos como su medio base de interacción social y dinamismo económico, es en ese sentido que no ayudara a identificar como el transporte fluvial, ayudo al desarrollo de las poblaciones en la línea de frontera Colombia-Brasil; lo que nos permitirá hacer un símil, para determinar como el transporte fluvial ayudara con el desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui, ya que las realidades geohistoricas son similares.

## **2.2 Bases teóricas**

### **2.2.1 Base teórica que sustenta la investigación**

La teoría geopolítica de la dominación de la selva amazónica y el surgimiento de Brasil como potencia regional durante el siglo XX.

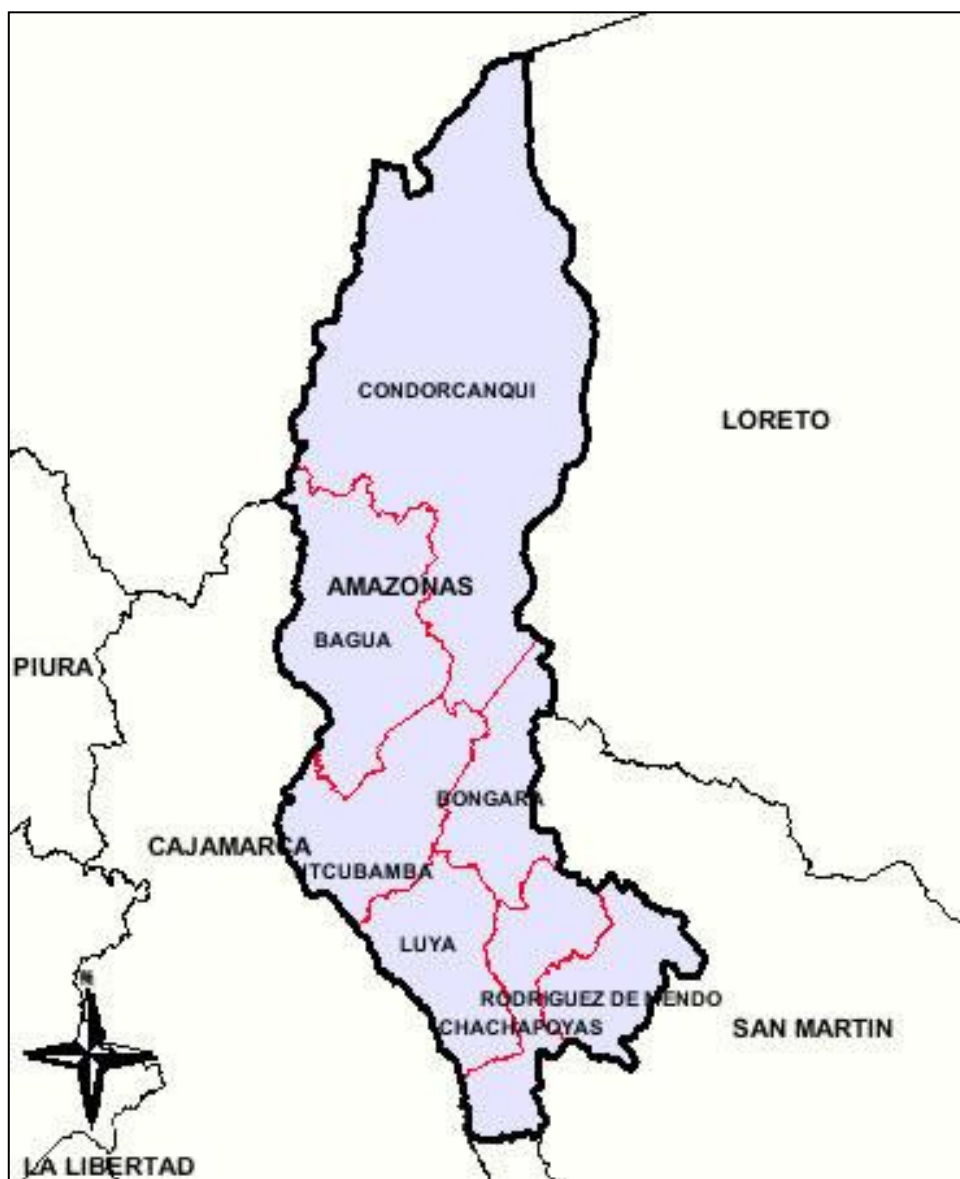
### **2.2.2 Base teórica de la variable 1. Transporte Fluvial en las Unidades de Frontera de la 6a Brigada de Selva**

La 6ª Brig Sva se encuentra ubicada en el distrito El Milagro – provincia de Utcubamba – región Amazonas, y tiene por misión resguardar el sector fronterizo entre el Hito Gramalotal y la Cordillera del Campanquiz (que abarca una extensión de 422 km de frontera con el Ecuador), y el apoyo al avance socioeconómico de la región y gestión de riesgos de desastres.

Para ello, dispone de unidades tipo batallón instaladas a lo largo de este sector, las cuales utilizan los ríos como su principal vía de transporte, para el movimiento de su personal y abastecimientos, así como de cumplir cualquier misión en su zona o área geográfica encargada a su custodia o responsabilidad.

**Figura 1**

*Mapa político del departamento de Amazonas*

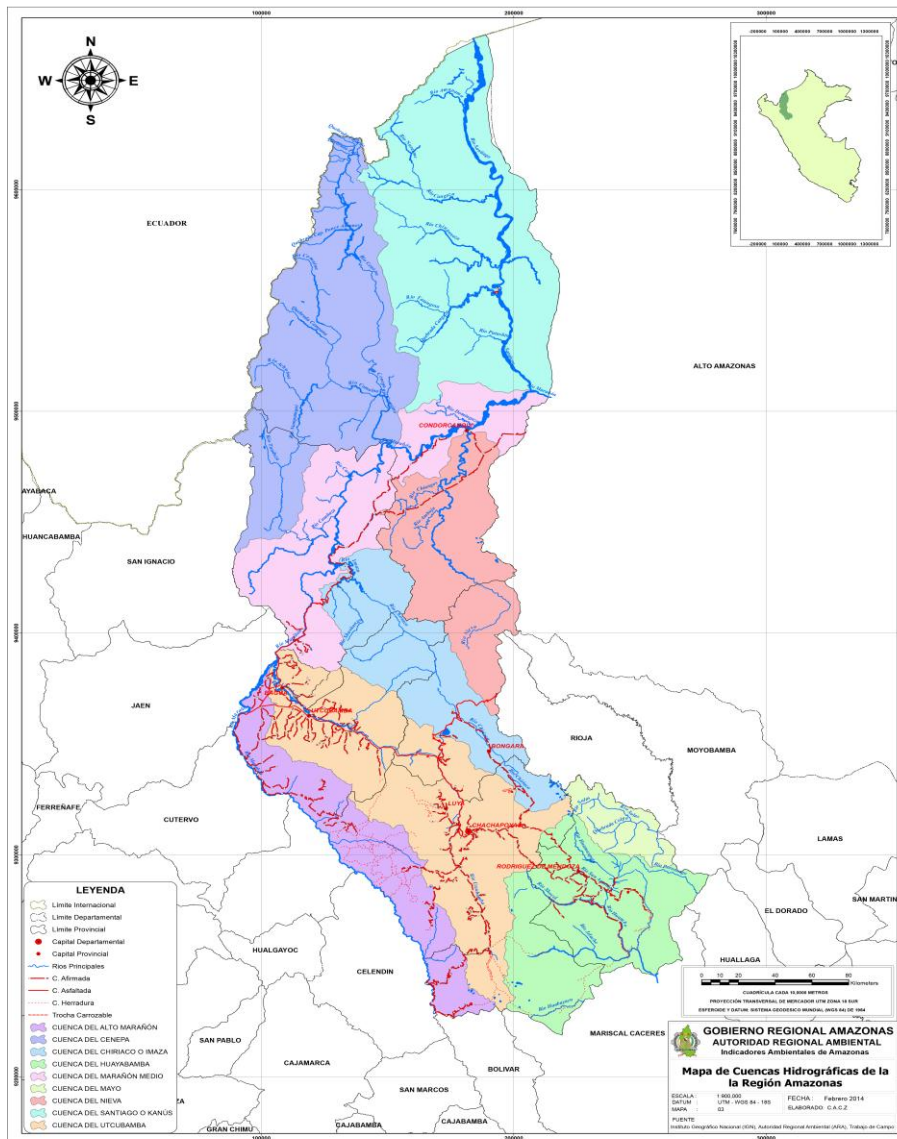


*Nota:* Instituto Geográfico Nacional (2019), describe la división política de Amazonas.

Los afluentes más importantes de la margen o lado derecho del río Marañón son los ríos Utcubamba, Chiriaco y Nieva, estos ríos son bravos y fríos por encima de ellos, con temperaturas más cálidas en los sectores inferiores; mientras que los afluentes de la margen o lado izquierdo son el Cenepa y el río Santiago, los cuales son de corrientes rápida y temperatura cálida.

**Figura 2**

*Mapa hidrográfico del departamento de Amazonas*



*Nota:* Gobierno Regional de Amazonas (2009), describe hidrografía de Amazonas.

La hidrografía de la provincia de Condorcanqui está definida por los ríos anteriormente descritos, los mismos que se interconectan entre sí, formando un solo eje económico fluvial en la zona de estudio, teniendo como base la dirección natural del río Maraón, el mismo que atraviesa las principales ciudades de la zona de estudio y se convierte en la principal vía de comunicación desde el Puerto Santa Rosa de Nieva, donde pierden importancia y categorización las vías terrestres existentes.

### **Adquisición de Embarcaciones Fluviales.**

Como ya se mencionó anteriormente, las embarcaciones fluviales son el medio de transporte por excelencia entre los pueblos selváticos, los cuales pueden ser construidos de madera o metálicos (lata con aluminio galvanizado), a su vez existen de diferentes tamaños y capacidades, las cuales son diferenciadas por su nombre como canoas, chalupas, peque peques, lanchas, deslizadores y botes, que surcan los numerosos ríos de la provincia Condorcanqui.

Según Bara et al (2006), Dado que los ríos son el alma de la Amazonía, se resalta la importancia del transporte fluvial en la región. La navegación fluvial es fundamental, único medio de comunicación para la mayoría de sus habitantes, aspecto crucial de la cultura única de la región, y la forma de locomoción más práctica para el extenso programa de protección ambiental de la Amazonía.

La tabla 1 muestra que esta brigada se encuentra desplegada en toda la provincia de Condorcanqui, cumpliendo sus respectivas misiones de control y vigilancia de fronteras; sin embargo, estas se ven afectadas por la precariedad de las embarcaciones con las que cuenta.

**Tabla 1***Distribución de las unidades de la 6ª Brig Sva*

<b>N/O</b>	<b>Rio</b>	<b>Unidad</b>	<b>Ubicación</b>
1	Santiago	Btn Inf Selva N° 85	Ampama
2	Santiago	Btn Serv N° 116	Candungos
3	Santiago confluencia con Marañón	Btn Inf Selva N° 25	Tte Pinglo
4	Cenepa confluencia con Comainas	Btn Inf Selva N° 69	Chávez Valdivia
5	Marañón	Btn Inf Selva N° 32	Ciro Alegría
6	Marañón	UMAR N° 1	Urakuza
7	Marañón	Btn Ing Comb N° 116	Galilea
8	Marañón	Btn Serv N° 116	Imacita

*Nota:* Departamento de Logística de la 6ª Brig Sva (2018), describe ubicación de unidades y sus ríos de afluencia.

Como se puede apreciar en la tabla 2, actualmente las dependencias militares instaladas en la zona o área geográfica de frontera sólo disponen de una limitada cantidad de unidades fluviales, entre las que destacan deslizadores y embarcaciones locales pequeñas o menores, con movimiento a motor fuera de borda, las cuales sólo son empleadas para transportar un mínimo de personal militar para su bienestar o evacuación de heridos; además de ser unidades fluviales medianamente operativas y de poca capacidad. La antigüedad de este material, es otro factor que influye en el incumplimiento de plazos en el transporte de personal y abastecimientos, además que no se cumple con los estándares requeridos por las unidades de frontera.

**Tabla 2**

*Disponibilidad de unidades fluviales para transporte de abastecimientos y personal*

<b>Rio</b>	<b>Unidad</b>	<b>Ubicación</b>	<b>Unidades Fluviales</b>
Santiago	Btn Inf Sva N° 85	Ampama	- 01 Lancha de aluminio 200 kg. - 01 Deslizador aluminio otorongo 10psj Ideasa. - 01 Deslizador aluminio 6psj Ideasa
Santiago	Btn Serv N° 116	Candungos	- 01 Deslizador aluminio 6psj Landao Jon Boat
Santiago confluencia con Marañón	Btn Inf Sva N° 25	Tte Pinglo	- 01 Lancha de aluminio 200 kg.
Marañón	Btn Inf Sva N° 32	Ciro Alegría	- 01 Lancha de aluminio 200kg. - 01 Deslizador aluminio otorongo 10psj Ideasa.
Marañón	Umar N° 1	Urakuza	- 01 Deslizador aluminio 6psj Brute Landau - 01 Lancha de aluminio 200 kg.
Marañón	Btn Ing Comb N° 116	Galilea	- 01 Lancha de aluminio 200 kg.

*Nota:* Departamento de Logística de la 6ª Brig Sva (2018), describe las unidades fluviales disponibles en las unidades de frontera.

El Batallón de Servicios N° 116 (Btn Serv N° 116) es la dependencia militar, encargada de brindar el servicio de transporte para personal, abastecimiento de los diferentes tipos o clases (clases I, II, III, IV, V y VI) a las dependencias, unidades, guarniciones de frontera; para el soporte o apoyo eficiente a las operaciones militares y acciones militares en la provincia de Condorcanqui.

Para ello cuenta con instalaciones avanzadas en las localidades de Candungos e Imaza de la provincia de Condorcanqui, las mismas que se utilizan como bases o plataformas para brindar el apoyo logístico y de transporte desde estos puntos hacia todas las dependencias militares instaladas en la zona de terreno o área fronteriza de la 6ª Brig Sva.

Ante la falta de embarcaciones fluviales de gran capacidad, esta unidad para cumplir su misión de abastecimiento, debe tercerizar el servicio de transporte de personal y abastecimiento en las dependencias militares instaladas en la zona o área geográfica de frontera, tanto para el apoyo o sostenimiento de la fuerza, como para las diferentes actividades militares; para ello contrata botes de 12 y 24 toneladas que parten desde el puerto de Imaza, cobrándole S/.1 por kg, dependiendo de la distancia por cubrir, siendo la mayor distancia, la población de Ampama con 360 km.

### Figura 3

*Embarcación fluvial de la 6a Brigada de Selva*



*Nota:* Archivo fotográfico del Departamento de Logística de la 6a Brigada de Selva(1995), muestra la forma de transporte actual.

Es verdad que en algunas unidades con poblaciones grandes como Ampama, Chávez Valdivia o Santa Rosa de Nieva, por buenas relaciones con las autoridades, las embarcaciones pequeñas son prestadas o asignadas temporalmente para cumplir sus tareas.

El cálculo de personal para las dependencias militares instaladas en la zona aledaña a países vecinos o de frontera de la 6ª Brig Sva, se hará en base al efectivo del año 2018, que asciende a 2,130 personas (ver tabla 3), estos efectivos son constantes en el tiempo y corresponden a los cuadros en los cuales se refleja la organización de las unidades y/o dependencias tipo batallón de infantería.

**Tabla 3**

*Resumen del personal militar de la 6a Brigada de Selva*

<b>Personal</b>	<b>Efectivo</b>
Oficiales	145
TCOS Y SSOO	470
Tropa	1,515
<b>Total</b>	<b>2,130</b>

*Nota:* Departamento de personal 6ª Brig Sva (2018), describe la cantidad de personal disponible.

**Tabla 4**

*Necesidad de transporte de personal mensual, de acuerdo a los planes de operación y bienestar por unidades de la 6ª Brig Sva*

<b>Unidad</b>	<b>Efectivo Personal</b>	<b>Peso aproximado por persona (Kg)</b>	<b>Peso De Equipaje (Kg)</b>	<b>Total, de Peso en Tn.</b>
Btn Inf Sva N° 85 Ampama	382	90	30	45.84
PCA Btn Serv N° 116 Candungos	40	90	30	45.84
Btn Inf Sva N° 25 Tte Pinglo	382	90	30	45.84
Btn Inf Sva N° 69 Chávez Valdivia	382	90	30	45.84
Btn Inf Sva N° 32 Ciro Alegría	382	90	30	45.84
UMAR N° 1 Urakuza	140	90	30	16.80
Btn Ing Comb N° 116 Galilea	382	90	30	4.80
PCA Btn Serv N° 116 Imacita	40	90	30	4.80
<b>Total</b>	<b>2130</b>			<b>255.6</b>

En un año **3067.2 Toneladas** (255.6 por 12 meses)

*Nota:* Departamento de Logística de la 6ª Brig Sva (2018), muestra la cantidad de personal a transportar en toneladas, tanto mensual y el total anual.

**Tabla 5**

*Necesidad de transporte de abastecimientos mensuales a las unidades de frontera 6ª Brig Sva*

<b>Unidad</b>	<b>Ubicación</b>	<b>Clase I Útil/Aseo</b>	<b>Clase I Víveres</b>	<b>Clase II Eq / Vest</b>	<b>Clase III Función / Cocción</b>	<b>Clase III Inst / Entrena</b>	<b>Clase IV Repuestos</b>	<b>Clase V Munición de Tiro</b>	<b>Total Kg al mes</b>	<b>Total Toneladas al mes</b>
Btn Inf Sva N° 85	Ampama	409.5	23620.8	328.52	1600,00	80.00	20.00	191.00	26249.82	26.25
Btn Inf Sva N° 25	Tte Pinglo	409.5	23620.8	328.52	1600,00	80.00	20.00	191.00	26249.82	26.25
Btn Inf Sva N° 69	Chávez Valdivia	409.5	23620.8	328.52	1600,00	80.00	20.00	191.00	26249.82	26.25
Btn Inf Sva N° 32	Ciro Alegría	409.5	23620.8	328.52	1600,00	80.00	20.00	191.00	26249.82	26.25
Btn Ing Comb N° 116	Galilea	409.5	23620.8	328.52	1600,00	80.00	80.00	191.00	26249.82	26.25
UMAR N° 1	Urakusa	150.1	8656.8	120.4	800	40.00	80.00	70.00	9917.30	9.92
PCA Btn Serv N° 116	Candungos	42.9	2473.3	34.4	200	40.00	20.00	20.00	2830.60	2.83
PCA Btn Serv N° 116	Imacita	42.9	2473.3	34.4	200	40.00	20.00	20.00	2830.60	2.83
<b>TOTAL:</b>									<b>146827.60</b>	<b>146.83</b>

*Nota:* Departamento de Logística de la 6ª Brig Sva (2018), muestra la cantidad de material a trasportar en toneladas, tanto mensual y el total anual.

Teniendo en consideración las necesidades de transporte de naturaleza diversa, personal, abastecimientos, etc. que necesitan las dependencias militares y guarniciones instaladas en la zona geográfica de frontera durante un mes, para el sostenimiento de sus fuerzas, se estimó en transportar un peso de 255.6 TM por el personal y **146.83** TM por los abastecimientos.

Lo ideal sería que el ejército asigne un mínimo de 9 embarcaciones multipropósito de 12 TM (justo la capacidad necesaria para llevar abastecimientos por 3 meses) para poder abastecer las necesidades de las dependencias militares instaladas en la zona geográfica del área fronteriza acantonadas en toda la provincia. Sólo para tener una idea, se hace la siguiente comparación: una lancha transporta 0.5 TM, un helicóptero solo 2 TM, mientras que el bote que se requiere, hasta los 12 TM.

En el caso se asigne a la 6ª Brig Sva estas 9 embarcaciones, serían distribuidas equitativamente entre las unidades de línea de frontera y los puestos de abastecimiento avanzados del Batallón de Servicios N° 116, con excepción del Puesto de Comando Avanzado (PCA) del Btn Serv N° 116 de Imaza que dispondrá de 2, por ser el punto más próximo a la línea de carretera.

Es importante indicar que en poblaciones como Santa Rosa de Nieva e Imaza el costo de fabricación de un bote de 12 TM y 24 TM con motor fuera de borda con una longitud de 3.5 a 20 mts, cuesta S/.30,000 y S/.45,000 respectivamente; claro está, que estos botes son construidos sin estándares de calidad, es decir son informales como el 100% de embarcaciones fluviales que surcan los ríos en la región.

La necesidad de disponer o contar con estas unidades fluviales no responde únicamente al hecho de satisfacer la demanda de transporte, es necesario precisar que este número de unidades es el mínimo requerido para satisfacer las necesidades operativas para acciones militares y operaciones militares que se realizan a nivel 6ª Brig Sva.

La adquisición de estas embarcaciones fluviales permitirá las siguientes ventajas:

- Permitirá disponer de víveres en buen estado de conservación, lo que redundará en la alimentación y salud del personal, el personal estará debidamente entrenado y preparado para los requerimientos operacionales de los diferentes comandos.

- El Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas (CCFFAA) y el Ejército del Perú, obtendrán una respuesta rápida y eficiente de las dependencias militares instaladas en la zona de frontera.

### **Implementación de talleres de mantenimiento.**

Actualmente, las dependencias militares instaladas en la zona de línea de frontera, no se dispone de infraestructura para talleres de mantenimiento, necesitando contar con un ambiente para las actividades propias del mantenimiento orgánico o también llamado de 1er y 2do escalón; así mismo de un lugar, donde se puedan almacenar equipos, herramientas, repuestos, carburantes y lubricantes necesarios para el mantenimiento.

Al respecto, las unidades de frontera que tienen asignadas embarcaciones fluviales contratan los servicios de talleres civiles, que se encuentran en poblaciones como Santa Rosa de Nieva e Imaza.

#### **Figura 4**

*Talleres de mantenimiento civil*



*Nota:* Fotos proporcionadas por el Btn Serv N° 116(2018), muestra talleres disponibles actualmente en la Provincia Condorcanqui.

En ese sentido, se requiere la implementación de 4 talleres de mantenimiento con un área total de 800 m<sup>2</sup> de infraestructura, de acuerdo o según a la siguiente tabla:

**Tabla 6***Instalaciones para talleres de mantenimiento*

<b>Unidad</b>	<b>Ubicación</b>	<b>Área para Talleres de Mantenimiento (m<sup>2</sup>)</b>
Btn Inf Sva N° 85	Ampama	200
Btn Inf Sva N° 69	Chávez Valdivia	200
Btn Inf Sva N° 32	Ciro Alegría	200
PCA Btn Serv N° 116	Imacita	200
	<b>Total:</b>	<b>800</b>

*Nota:* Departamento de Logística de la 6ª Brig Sva (2018), muestra la necesidad de área para talleres de mantenimiento.

Al respecto de la actividad de mantenimiento orgánico, el dispositivo reglamentario que define la responsabilidad de esta actividad, es el RE 36-32 Organización, Normas y Responsabilidades en Operaciones de Mantenimiento, en el cual se especifica, que el responsable de esta actividad es el usuario del artículo, entendiéndose como usuario al elemento que tiene bajo su custodia un determinado bien, sea este mueble o inmueble.

Para el caso de las embarcaciones fluviales, los encargados de este mantenimiento serían los operadores y las unidades usuarias a cargo de las unidades fluviales, quienes requieren de talleres para esta actividad de mantenimiento orgánico, a fin de realizar este tipo de mantenimiento de manera eficiente.

En ese sentido, la implementación de talleres de mantenimiento no tendría colisión con normas legales, que facultan a los diferentes estamentos, dependencias, organismos estatales en diferentes actividades de comercio, como es el caso de la Ley 27073, que faculta al SIMA PERU, para realizar actividades comerciales; ya que estos talleres solo tendrían la finalidad de realizar el mantenimiento de uso, orgánico, o también llamado de 1er y 2do escalón de sus propias embarcaciones, no teniendo como objetivo ulterior la participación en actividades económicas particulares.

Así mismo, el Decreto Legislativo N° 1252, es el dispositivo normativo legal, que brinda origen al Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, este reemplazo al anterior sistema y entre sus bondades esta, que agilizo los gastos pequeños de la actividad de los organismos del Estado; haciéndolo mas fluido para

lograr una visualización rápida de la pertinencia de sus inversiones, es en este amparo legal, que no restringen la implementación de estos talleres, ya que el gasto de inversión que protegería la compra de embarcaciones fluviales, ampara también las actividades de mantenimiento de los bienes patrimoniales adquiridos por el Estado mediante gasto de inversión, es en ese sentido que la implementación de talleres de mantenimiento, estaría amparado legalmente por la ley antes mencionada.

### **Implementación de infraestructura portuaria.**

Los puertos fluviales poseen diversas propiedades técnicas y es viable mirar las próximas categorías: a) poblaciones sin instalación técnica a la orilla del flujo de agua, usando muelles naturales por la formación del flujo de agua con sitios variables a lo largo de el año; b) muelles fijos de madera; c) muelles/puertos del tipo flotante gigantes y pequeños; y d) muelles con plataforma fija, combinados con uno flotante. Paralelamente, los puertos flotantes y con plataforma fija, generalmente además cuentan con facilidades de atraque, almacenaje y conjuntos para el manipuleo de carga (Bara et al, 2006).

Actualmente en todas las dependencias militares instaladas en la línea de frontera, no se dispone de infraestructura portuaria fluvial; sólo se dispone de puertos naturales en estado precario, necesitando la construcción de infraestructura portuaria en concordancia con el calado de las nuevas embarcaciones fluviales y las necesidades de descarga.

### **Figura 5**

*Puertos de las unidades militares de la 6ª Brig Sva*



*Nota: Fotos proporcionadas por el Btn Serv N° 116 (2018), muestra puertos actuales en UU.*

La construcción de una infraestructura portuaria, facilitará el embarque del personal y abastecimientos, la misma que debe corresponder a la capacidad de las embarcaciones, para este caso se han previsto, puertos o rampas semifijas de pontones, según el diseño correspondiente, de acuerdo al siguiente detalle:

**Tabla 7**

*Demanda de infraestructura portuaria*

<b>Unidad</b>	<b>Ubicación</b>	<b>Área de Infraestructura Portuaria Fluvial (m<sup>2</sup>)</b>
Btn Inf Sva N° 85	Ampama	75
Btn Inf Sva N° 25	Tte Pinglo	75
Btn Inf Sva N° 69	Chávez Valdivia	75
Btn Inf Sva N° 32	Ciro Alegría	75
Btn Ing Comb N° 116	Galilea	75
UMAR N° 1	Urakusa	75
PCA Btn Serv N° 116	Candungos	75
PCA Btn Serv N° 116	Imacita	75
	<b>Total</b>	<b>600</b>

*Nota:* Departamento de Logística de la 6ª Brig Sva (2018) , establece la demanda de infraestructura portuaria en las UU.

Es decir, se requiere de la construcción de 600 m<sup>2</sup> de infraestructura portuaria, para el calado de embarcaciones de capacidad de hasta 18 TM, con previsión de futuras ampliaciones.

### **2.2.3 Base teórica de la variable 2. Desarrollo Socioeconómico de la Provincia de Condorcanqui**

La provincia de Condorcanqui nació como organización territorial y política un dieciocho de mayo de mil novecientos ochenta y cuatro, en la región Amazonas, teniendo como su capital, la villa Santa María de Nieva y en su organización dispone de tres distritos: Nieva, El Cenepa y Río Santiago.

La provincia Condorcanqui se caracteriza por las siguientes actividades comerciales: (1) Forestal (325.848,15 hectáreas aptas para silvicultura), que es insumo para potenciar la industria maderera; (2) Agricultura (198.658,94 hectáreas para cultivo y pastoreo), proporcionando banano, yuca, achiote, arroz, cacao, café y productos pecuarios para consumo en fresco e industria; (3) el turismo, que es clave para el desarrollo de la frontera con Ecuador, por sus ríos, paisajes naturales, etc. (4) Sector minero subdesarrollado (Planificación Vial Provincial Participativa, 2009).

Según lo afirmado por Aucca et al (2018):

Condorcanqui cuenta con las siguientes ventajas: una ubicación privilegiada y estratégica, diversidad y cantidad de flora y fauna y un extenso potencial para el turismo ecológico y cultural; además de la posibilidad de realizar actividades económicamente rentables, como la agricultura y la selvicultura; sin embargo, aún están por explotar diferentes locales, autoridades regionales y nacionales. Por ello, se ha elaborado una visión, mirando al 2027, proponiendo un desarrollo sustentable con base en la producción agrícola y exportación de sus productos bandera, como el cacao y el caucho natural de alta calidad; el turismo ecocultural, lo que redundará en el aumento del empleo, con lo cual mejorará la calidad y estándares de vida de los residentes. Ulteriormente, para lograr alcanzar esta visión se sumarán e introducirán estrategias como: desarrollar y promover el turismo ecológico, de aventura, cultural, científico, vivencial; desarrollando y llevando a cabo alianzas estratégicas y proyectos conjuntos público y privados, para promover y desarrollar el aumento de la ejecución de proyectos en relación a la siembra, producción, promoción y comercialización del caucho natural y el cacao, en mercados nacionales e internacionales; también llevar a cabo convenios con entidades del sector privado para realizar gasto de inversión en herramientas y tecnología, para crear y desarrollar productos con valor agregado acumulado, como los derivados del caucho natural y el cacao; y establecer compromisos, alianzas y cooperaciones con entidades y empresas, que

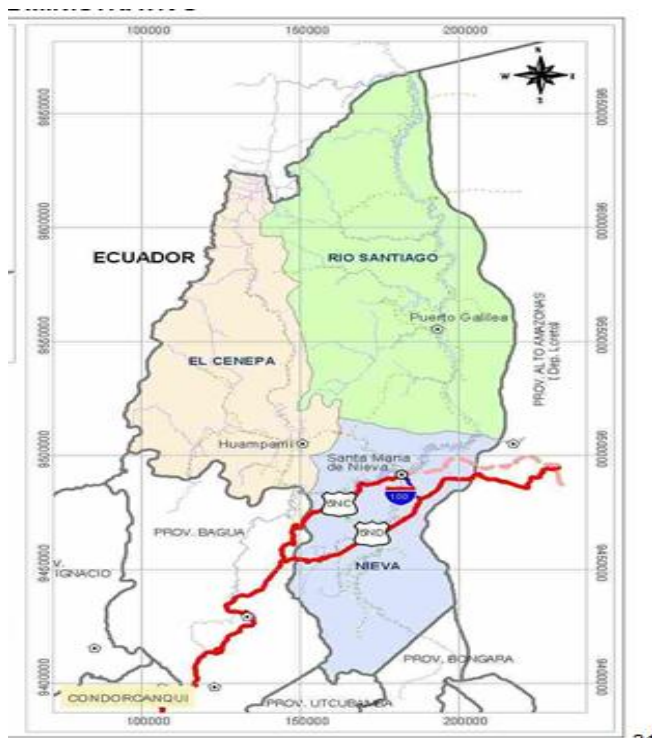
venden, comercializan y promueven productos certificados como de comercio justo, con el fin de entregarles, proveerles caucho natural a buenos precios (p. 4).

Para lograr el ansiado desarrollo económico, social y cultural de los pueblos, el sistema fluvial es muy importante para la interconexión e integración de todos sus centros densamente poblados, con centros de fabricación para penetrar en el mercado y para acceder a los flujos comerciales con los principales orbes de la región; de esta manera se logrará el desarrollo de los pueblos, la generación sostenida de trabajo y empleos y mejorando así la calidad, estándares y parámetros de vida.

Según Matos et al (2016) en muchas comunidades de la selva, aisladas por la falta de carreteras y su difícil acceso, las unidades militares son unidades expresivas y de coordinación, junto con otras instituciones del Estado que se ocupan de tareas de desarrollo social y económico.

### Figura 6

*Mapa político de la provincia de Condorcanqui*



31

*Nota:* Municipalidad Provincial de Condorcanqui (2009), división política Condorcanqui.

### **Actividades de apoyo social a la población.**

Según Martinetti (2018) al analizar y equiparar el grado de déficit de infraestructura y grandes brechas sociales prevaletentes en las diversas zonas del entorno fronterizo norperuano, tenemos la posibilidad de reconocer los índices o parámetros de pobreza y extrema pobreza que existe en la selva peruana, especialmente en los lugares con poblaciones indígenas. Lo cual lleva a pensar sobre la enorme deuda que tiene el Estado para con estas poblaciones excluidas, olvidadas y abandonadas, de generar proyectos y programas que incluyan la satisfacción de sus necesidades primordiales como enseñanza, salud, trabajo, producción, estabilidad, etcétera. para articular mecanismos de desarrollo social en pro de la adhesión fronteriza y su vinculación con los polos de desarrollo.

Para asegurar la existencia peruana en las regiones de frontera, la milicia del Perú por medio de sus unidades militares desplegadas en la provincia Condorcanqui hacen ocupaciones de apoyo social en favor de las sociedades del territorio, intentando encontrar convertirlas "en fronteras vivas" para fomentar el desarrollo socioeconómico y evitar invasiones de pobladores de países fronterizos; asimismo, hay proyectos de desarrollo en que la milicia participa por medio de sus unidades de ingeniería que vienen creando o manteniendo carreteras y puentes (Matos et al, 2016).

Como podemos notar las poblaciones de este sector del país, son altamente vulnerables, por lo que necesitan urgente la presencia del Estado para mitigar estas carencias y mejorar sus indicadores de desarrollo, seguridad y bienestar.

Por ello, es primordial que la 6ª Brig Sva potencie su sistema de transporte fluvial, adquiriendo embarcaciones para sus unidades militares, lo cual redundará en un mejor desempeño, para incrementar las actividades en apoyo social a estas poblaciones.

Asimismo, es un medio que permite acciones de respuesta rápida durante las operaciones de defensa y seguridad de nuestra frontera, acciones militares en favor de las comunidades desfavorecidas; tales como, respuestas ante desastres, medios para la evacuación de la población y acciones cívicas de apoyo social efectiva y oportuna.

Por otro lado, las tareas que lleva a cabo o realiza la 6ª Brig Sva se facilitan de gran manera, gracias a la buena imagen que tiene el Ejército con la poblaciones amazónicas, dicho apoyo social se da en concordancia con el mandato constitucional asignado al Ejército (Art 171 de la Constitución Política del Perú) y se materializa mediante una estrecha articulación en todos y cada uno de los tres niveles de gobierno.

Asimismo, esta brigada planeará y ejecutará acciones militares en favor y beneficio de los poblados de esta frontera, con participación activa en el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres (SINAGERD), lo que obviamente redundará directamente en la seguridad y bienestar de la población.

Además, realizaría acciones cívicas para brindar bienestar a las poblaciones más necesitadas, en el sentido de hacer su vida y desarrollo más fácil, para que puedan cumplir sus metas y objetivos de desarrollo humano.

La naturaleza del apoyo social a las comunidades más necesitadas está vinculada directamente con la seguridad y defensa nacional, de este modo, se incidirá directamente en su crecimiento y desarrollo, ya que dicha sensación de seguridad, facilitará el aumento cuantitativo en todos los aspectos que representan los indicadores de desarrollo humano.

Por lo mencionado anteriormente, se tienen los siguientes beneficios:

- Se dispondrá de óptimos recursos fluviales para apoyar a las labores de defensa civil, desastres naturales, inundaciones, etc., permitiendo emplear nuestros medios en caso de estas necesidades, mejorando de manera sustancial la presencia del Estado en esta región, e incrementando su bienestar.
- Se incrementarán las actividades orientadas al desarrollo nacional, mediante acciones cívicas; lo que contribuirá con el gobierno en sus políticas de inclusión social, así como dentro de las actividades de acción cívica planificadas por el CCFFAA.
- Las comunidades, caseríos, anexos y distritos de la provincia de Condorcanqui, tendrán la posibilidad de emplear nuestras embarcaciones para transportar sus víveres, material y equipo, desde y hacia el puerto de Imaza, lugar que determina un punto de distribución hacia todos los puntos y lugares de esta provincia, y una salida fluvial interconectada hacia la región Loreto; incrementando de esta manera la cohesión de la población con el Ejército.

### **Actividades de apoyo económico a la población.**

Según Tello (2006), el desarrollo de las actividades de índole económico local (incremento económico), solo es, el producto de la fluctuación altamente móvil e interacción social, política y económica de una economía nacional como resultado de las interacciones y comportamiento de los elementos sociales, políticos y económicos que viven allí con la intención y finalidad de incrementar el nivel de las condiciones en la forma de vida y estándares, parámetros de la población mientras, en tanto, se utilicen plena y eficazmente sus recursos.

Dentro del marco del Plan Binacional firmado entre Perú y Ecuador post conflicto del Cenepa, se acordó el diseño, implementación, adecuación y desarrollo (ejecución) de proyectos de desarrollo socio económico en la línea, área o región fronteriza de ambos países, la cual consistía en una significativa inversión y gasto en infraestructura social y productiva, beneficiando a gran parte de la población fronteriza (Martinetti, 2018).

Según Rojas (2018) afirma que:

La provincia de Condorcanqui tiene una población mayormente nativa e indígena, con usos y costumbres muy propias, ligada a la historia de los pueblos originarios Awajun y Wampis o Shuar, teniendo un Índice de Desarrollo Humano (IDH) de 0.1866, una de las posiciones más bajas en el ranking a nivel del Perú, que lo ubica en el puesto 192 de un total de 195 provincias, muestra una tasa de pobreza en el año 2009 de 83.3% y en el año 2013 una tasa de 69% y 76% indicando una disminución (p.2).

Las unidades militares de la frontera, en coordinación con las autoridades de la región, hacen los esfuerzos para participar en la activación, desarrollo e incremento de la dinámica económica de las poblaciones y comunidades, a pesar de enfrentarse a serias limitaciones tanto de personal, medios y presupuesto.

Cabe mencionar que el transporte, con preponderancia del fluvial en este sector, es el medio fundamental para la integración y el desarrollo económico, ya que este medio contribuye e incrementa la eficiencia de los comercios y negocios de las poblaciones.

De esta manera, los ríos afluentes del Amazonas son un componente sorprendente de unidad y desarrollo regional, sin embargo la perspectiva de desarrollo debe partir de la significación de las propiedades de cada subregión, lo que requiere un plan de acción que permita lograr un objetivo estratégico, compartido y compartido, visión complementaria e integrada de la cuenca amazónica (Bara et al, 2006).

Uno de los principales ejes estratégicos económicos de la región son el puerto de Imaza, puerto de Nieva y puerto de Sarameriza, los mismos que están en las riberas del Marañón y se conectan con la región Loreto en el último puerto mencionado. La variante existente a este eje económico, es el que se forma en la unión del río Marañón con el río Santiago, que lleva desarrollo económico a las comunidades de Galilea, Tte Pinglo, Ampama. Asimismo, entre el puerto de Imaza y Uracuza, se encuentra la confluencia, entre el río Marañón y el río Cenepa; y aguas arriba por este último río, se interconecta Huampami y Chávez Valdivia (Plan Vial Provincial Participativo, 2009).

### **Lucha contra las actividades ilícitas.**

Las dependencias militares acantonadas en la 6ª Brig de Sva, no solo cumplen su rol principal de defender la soberanía nacional y resguardo fronterizo, sino que también participan en el orden interno y apoyan a la PNP en su combate contra las actividades ilícitas.

Entre las amenazas más importantes a la seguridad en la provincia Condorcanqui están el narcotráfico, tala ilegal de madera, pesca y caza ilícita y extracción ilegal de minerales (Alvarado et al, 2018). Si bien es cierto que estas amenazas a la seguridad no son significativas, la inoperancia y desidia de las autoridades, puede ocasionar que estas amenazas se expandan y se salgan de control.

Es verdad que la inaccesibilidad de la zona, dificultad de vías disponibles y pobre presencia del Estado, facilitan la práctica de estos ilícitos, sobretodo el narcotráfico, ya sea como rutas de la droga hacia Ecuador y Colombia y/o con sembríos ilegales de coca y amapola, con la consiguiente degradación de los suelos, deforestación, daños al medio ambiente, etc.

En muchos casos, las fronteras son territorios donde el Estado no existe y no ha sido integrado exitosamente en proyectos o políticas públicas, por estar alejado, abandonado y marginado de los centros de poder; esto es utilizado por mafias internacionales como contrabando de armas y otros artículos, narcotráfico, lavado de dinero, etc. (García, 2014).

Debido a ello, es importante que la PNP dentro de sus planes operacionales, considere capacitar a elementos militares sobre los procedimientos por realizar, en aquellas zonas donde se sospecha que existen sembríos de dichas drogas y tala ilegal de madera (principales ilícitos), a su vez que el personal militar alertará ante la presencia de dichas actividades ilegales.

Es de vital importancia señalar, que determinadas acciones militares requieren de una preparación permanente y especializada de las fuerzas del orden para apoyar estos ilícitos criminales y velar por la defensa territorial interna (Alvarado et al, 2018).

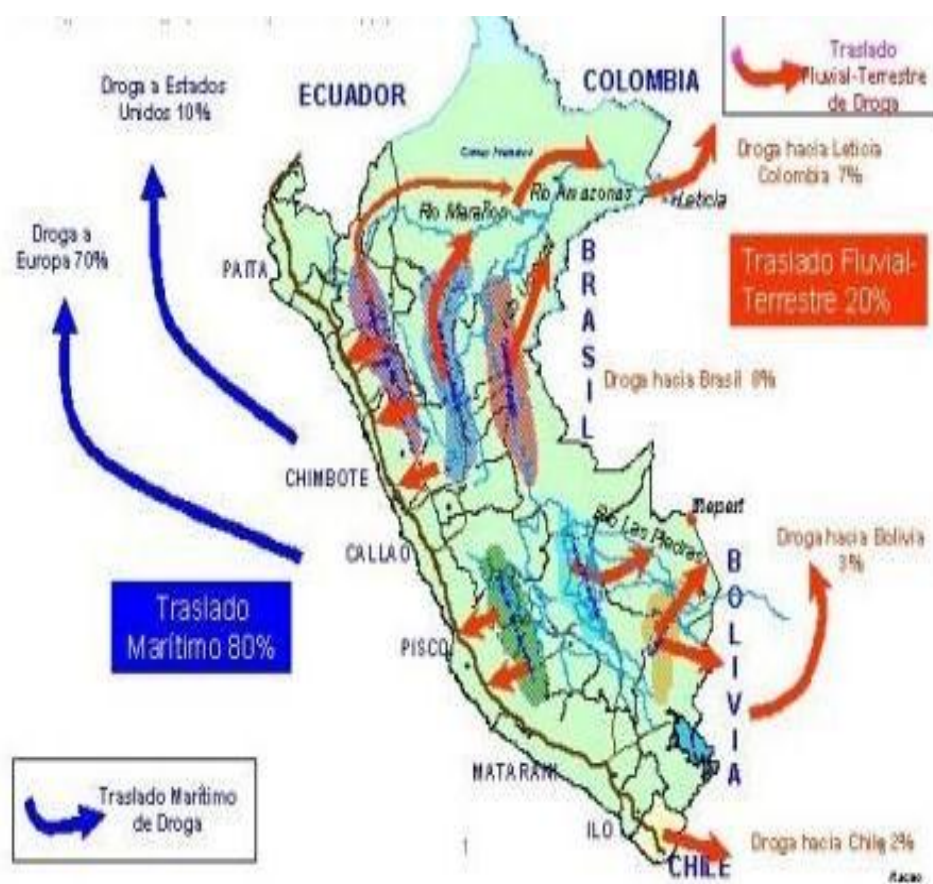
Por otro lado, la participación del Ejército del Perú como parte las Fuerzas Armadas peruanas, en apoyo y auxilio a la PNP y organismos del estado, en su esfuerzo y lucha contra estas nuevas amenazas están amparadas en el siguiente marco legal:

- DL N° 1241 del 26 de setiembre del 2015 que intenta nutrir y fortalecer y respaldar; la lucha y combate para vencer al narcotráfico, señalando el apoyo del ejército a la PNP en la realización y desarrollo de operaciones de estas fuerzas en la interdicción e intercepción al TID y las actividades resultantes como producto de esta criminalidad y estos delitos, a solicitud de ésta fuerza cuando su tolerancia sea rebasada (Cap. V, Art. 18°).
- DL N° 1095 del 1 de setiembre del 2010, que es el cuerpo normativo, que recoge el establecimiento de las nuevas reglas y normas de empleo y uso de la fuerza de los institutos constitutivos de las FF.AA. en el territorio patrio, que según detalla en su cuerpo legal del Art. 4° inciso 3, la participación o injerencia de las FF.AA. en valimiento a la PNP, en ocasión de TID, actividades de terrorismo y resguardo de instalaciones estratégicas y servicios públicos esenciales, cuando la tolerancia de la policía sea rebasada. Asimismo, en su Art 24, dispone que, en las ocasiones previstas en el artículo expuesto anteriormente, la PNP sigue manteniendo el control del orden interno con el valimiento de las FF. AA.
- Ley N° 28222 del 17 de mayo del 2004, que norma y dispone la participación e intervención y presencia territorial de las FF.AA. en zonas y áreas no expresamente declaradas en el estado exepcional de emergencia, en colaboración y apoyo a la PNP, en circunstancias de que su capacidad sea superada y peligre la eficiencia de su misión o la integridad de sus efectivos.

Finalmente, aludir que el mejoramiento del sistema de transporte fluvial de las dependencias militares del ejército en este sector, incidirá en su mejor desempeño para apoyar a la PNP en su combate contra estas nuevas amenazas existentes.

**Figura 7**

*Rutas de la droga en el Perú*



*Nota:* Alvarado et al (2018) , muestra rutas actuales del tráfico ilícito de drogas en Perú.

### 2.3 Definición de términos

- Diccionario términos militares. (2019). *Acciones militares*; Aquellas actividades militares, enfocadas, orientadas o determinadas para evitar, disuadir, dispersar la guerra y procurar la paz, además de garantizar también el apoyo interno. Estas operaciones comprende actividades como socorro en casos de desastre, ayuda humanitaria, lucha contra el TID, apoyo y colaboración con el control del orden interno y la activación efectiva del desarrollo socioeconómico.
- Diccionario términos militares. (2019). *Apoyo administrativo*; Aquellas actividades que incluye actividades logísticas, de personal y de apoyo a las poblaciones, llamadas también asuntos civiles, orientadas a brindar apoyo adecuado a todas las dependencias y unidades que desarrollan o llevan a cabo operaciones en el campo de batalla.
- Diccionario términos militares. (2019). *Corredor de flujo*; Debido a las limitaciones del terreno, son áreas de transferencia de tropas. Permiten que los ejércitos exploten los principios de concentración y velocidad y, por lo tanto, están relativamente libres de obstáculos (RE 320-5 Diccionario-términos militares).
- Diccionario términos militares. (2019). *Fuerza conjunta*; Es una fuerza compuesta por personal clave asignado o adjunto perteneciente a dos o más organizaciones armadas que operan bajo el mando de un solo comandante.
- Diccionario términos militares. (2019). *Indicador*; En el contexto de la evaluación, es un punto de información que puede proporcionar una idea de la eficacia o la medición del desempeño.
- Diccionario términos militares. (2019). *Vigilancia y reconocimiento de inteligencia*; Es una actividad que sincroniza, armoniza e integra el planeamiento y operación de recursos, medios y sistemas de procesamiento, el desarrollo y difusión de información o inteligencia.
- Diccionario términos militares. (2019). *Logística*; Es una parte y/o rama de la ciencia y el arte moderno militar, estrechamente relacionado con la satisfacción y atención de todo requerimiento y necesidades de apoyo básico, y de los aspectos logísticos de las tropas en combate y en otras actividades.

- Diccionario términos militares. (2019). *Misión*; Es una tarea que, junto con el propósito, indica claramente la acción a realizar y, por lo tanto, las razones para realizar esa acción.
- Diccionario términos militares. (2019). *Monitoreo*; Consiste en la observación continúa de aquellas condiciones relevantes para la operación actual.
- Diccionario términos militares. (2019). *Movimiento de tropas*; Es el desplazamiento de tropas de un lugar a otro mediante el empleo de los medios disponibles.
- Diccionario términos militares. (2019). *Operaciones militares*; Son aquellas actividades de la guerra conocidas como operaciones de combate y son sostenidas en el tiempo y espacio, de gran escala, y de cumplimiento obligatorio para lograr objetivos nacionales, implantar políticas o proteger y hacer subsistentes los intereses nacionales.
- Diccionario términos militares. (2019). *Trocha*; Es un sendero, un pequeño camino, etc. abierto o bifurcado en la espesura de las selvas, hecha por el hombre para facilitar su caminata.
- Diccionario términos militares. (2019). *Unidad militar*; Es una organización dentro de las fuerzas armadas; puede combinar diferente número de soldados, vehículos, equipo, armamento, medios aéreos, navales, instalaciones y otros .

## **2.4 Hipótesis**

### **2.4.1 Hipótesis general**

El transporte fluvial en las unidades de frontera de la 6ª Brig Sva, se relaciona directamente con en el desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui.

### **2.4.2 Hipótesis específicas**

La adquisición de embarcaciones en las unidades de frontera de la 6ª Brig Sva, se relaciona directamente con en el desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui.

La implementación de talleres de mantenimiento en las unidades de frontera de la 6ª Brig Sva, se relaciona directamente con en el desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui.

La construcción de infraestructura portuaria en las unidades de frontera de la 6ª Brig Sva, se relaciona directamente con en el desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui.

## **CAPÍTULO III**

### **MÉTODO**

#### **3.1 Enfoque de investigación**

Se empleó un enfoque denominado cuantitativo, en la que se analizó el transporte fluvial en las unidades de frontera de la 6ª Brig Sva y el desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui, en el cual se llegó a establecer la relación de variables utilizando métodos matemáticos y estadísticos.

Hernandez –Sampieri (2018) Metodología de la Investigación; nos indica que en el enfoque cuantitativo, se determinan unidades de medida numéricas para medir las variables, analizando como se interrelacionan numéricamente y estadísticamente las mismas.

#### **3.2 Tipo de investigación**

Fue de tipo aplicada, ya que desea resolver un problema, que es el transporte fluvial en las unidades de frontera de la 6ª Brig Sva.

Hernandez –Sampieri (2018) Metodología de la Investigación; nos indica que es aquella, que esta orientada a resolver un problema, el mismo que esta planteado como respuesta al objetivo del trabajo investigación.

#### **3.3 Nivel de investigación**

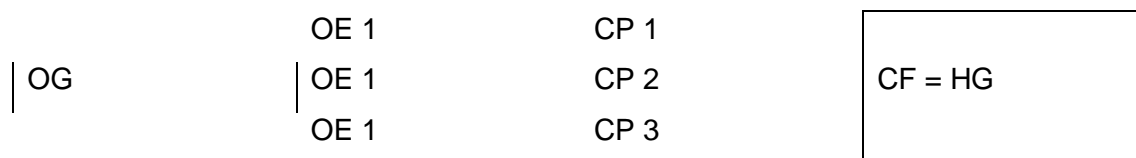
El presente estudio fue de carácter correlacional, ya que parte de una hipótesis general y de allí establece cual es el trabazón que hay o existe entre las dos variables.

Hernandez –Sampieri (2018) Metodología de la Investigación; nos indica que, esta relacionado a la intensidad con la que se llega a establecer la relación numérica o estadística, entre las variables.

### 3.4 Diseño de la investigación.

Fue no experimental, la razón responde, a que no se ha generado situaciones nuevas o constructos nuevos y se averigua la incidencia, repercusión e interrelación en un espacio de tiempo, momento o instante entre variables que ya existen en la realidad.

Hernandez –Sampieri (2018) Metodología de la Investigación; nos indica que, implica que el investigador no dirige o altera ninguna de las variables propuestas, quedando las mismas en su estado natural.



Leyenda:

- OG : Objetivo general
- OE : Objetivo específico
- CP : Conclusión parcial
- CF : Conclusión final
- HG : Hipótesis general

### 3.5 Población y muestra de estudio

#### 3.5.1 Población (N)

Se consideró a todas las personas que han ejercido labores o laboran actualmente, entre ellos los oficiales, en las dependencias militares instaladas en la zona geográfica o área fronteriza de la 6ª Brig Sva, que asciende a 70 personas.

### 3.5.2 Muestra (n)

Como la población está completamente definida, debemos hacer uso de una fórmula estadística para poblaciones finitas, en estricto a la siguiente fórmula estadística:

$$n = \frac{Z^2 PQN}{e^2 (N-1) + Z^2 PQ}$$

Leyenda:

n = Tamaño óptimo de muestra	=	X
Z = Nivel de confianza	=	1.96 (al 95% de la tabla tipificada)
P = Probabilidad de éxito probable.	=	95%
Q = Probabilidad de fracaso.	=	5%
N = Población	=	70
e = Margen de error	=	5%
1 = Factor de corrección	=	1

Entonces, el nivel de significancia es de 95%, con el 5% de margen de error, siendo óptima.

$$n(x) = \frac{(1.96)^2 (0.95) (0.05) (70)}{(0.05)^2 (70 - 1) + (1.96)^2 (0.95) (0.05)} = \frac{12.773}{0.354} = 35.9$$

### 3.5.3 Criterio de exclusión de la población

Para lo que nos convoca, en el estudio presente, la muestra fue proporcional, debido a que se consideró al personal militar de mayor grado jerárquico de cada dependencia militar perteneciente a la 6ª Brig Sva.

### **3.6 Variables de investigación**

Variable 1

Transporte fluvial en las unidades de frontera de la 6ª Brig Sva

Variable 2

Desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui

#### **Variable 1: Transporte fluvial en las unidades de frontera de la 6ª Brig Sva**

Adquisición de embarcaciones fluviales

Implementación de talleres de mantenimiento

Construcción de infraestructura portuaria

#### **Variable 2: Desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui**

Actividades de apoyo social a la población

Actividades de apoyo económico a la población

Lucha contra las actividades ilícitas

### 3.7 Operacionalización de las variables

#### Variable 1: Transporte fluvial en las unidades de frontera de la 6ª Brig Sva

<b>Dimensiones</b>	<b>Indicadores</b>	<b>Ítems</b>	<b>Escala y valores</b>	<b>Niveles y rangos</b>
Adquisición de embarcaciones	Cantidad de embarcaciones adquiridas	1, 2 y 3	Ordinal	Completamente de acuerdo (5)
Implementación de talleres de mantenimiento	Cantidad de talleres de mantenimiento implementados	4, 5 y 6		De acuerdo (4)
Construcción de infraestructura portuaria	Area de infraestructura portuaria construida	7, 8 y 9		Ni de acuerdo ni en desacuerdo (3)
				En desacuerdo (2)
				Completamente en desacuerdo (1)

**Variable 2: Desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui**

<b>Dimensiones</b>	<b>Indicadores</b>	<b>Ítems</b>	<b>Escala y valores</b>	<b>Niveles y rangos</b>
Actividades de apoyo social a la población	Actividades de apoyo social	10, 11 y 12	Ordinal	Completamente de acuerdo (5)
Actividades de apoyo económico a la población	Actividades de apoyo económico	13, 14 y 15		De acuerdo (4)
Lucha contra actividades ilícitas	Acciones militares contra actividades ilícitas	16, 17 y 18		Ni de acuerdo ni en desacuerdo (3)
				En desacuerdo (2)
				Completamente en desacuerdo (1)

### **3.8 Técnicas e instrumentos de recolección de datos**

#### **3.8.1 Técnicas**

Como técnica principal se empleó la encuesta, por ser la más representativa de un enfoque cuantitativo, para luego analizar los resultados a través del software SPSS.

Además, se utilizó el análisis documental, con el motivo de analizar textos, artículos y estudios; que tengan relación con la investigación propuesta, y nos ayuden u orienten a alcanzar los objetivos propuestos.

#### **3.8.2 Instrumentos**

Se llevo a cabo utilizando en este estudio, el cuestionario tipo cerrado con cinco alternativas, pero de una sola respuesta, el cuestionario consta de 18 preguntas realizada a 36 personas, con la finalidad de medir los beneficios que trae la presencia del Ejército del Perú, mediante las dependencias, guarniciones militares de la 6ª Brig Sva instaladas en la provincia de Condorcanqui y las mejoras que representa en la vida de estas poblaciones las mejoras sustanciales en su sistema de transporte fluvial.

Los estudios de validación y los de confiabilidad del instrumento, estan establecidos en el Anexo 4.

Se utilizó como instrumento además, la revisión bibliográfica, cuyos resultados se han citado en la hoy planteada investigación, con el motivo de complementar la interpretación de los resultados obtenidos al termino del procesamiento del cuestionario propuesto, mediante el programa SPSS.

### **3.9 Técnicas de procesamiento y análisis de datos**

Se empleó y/o utilizó para llevar a cabo o realizar esta actividad, el programa informático estadístico SPSS, en su versión 26, para aplicar la tabla de frecuencias y correlación de las variables a través del Rho de Spearman, a fin de validar la contrastación de la hipótesis general y sus hipótesis específicas; y con la revisión bibliográfica se complemento la interpretación de los resultados.

## CAPÍTULO IV RESULTADOS

### 4.1 Análisis descriptivo

Se aplicó la frecuencia a las dimensiones de acuerdo al siguiente detalle:

Variable 1: Transporte fluvial en las unidades de frontera de la 6ª Brig Sva

D1\_Adquisición de embarcaciones

D2\_Implementación de Talleres de mantenimiento

D3\_Construcción de Infraestructura portuaria

Variable 2: Desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui

D4\_Actividades de apoyo social

D5\_Actividades de apoyo económico

D6\_Lucha contra actividades ilícitas

#### Tabla 8

*Frecuencia de la dimensión Adquisición de embarcaciones*

#### Dimensión Adquisición de embarcaciones

-----  
D1\_Adquisición de embarcaciones

N	Válido	36
	Perdidos	0

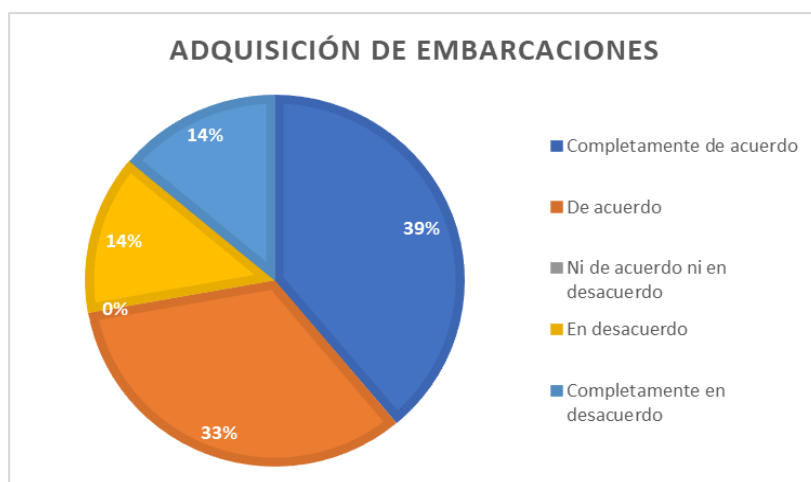
-----

	Frecuencia	Porcentaje
Válido Completamente de acuerdo	14	38,9
De acuerdo	12	33,3
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	0	0
En desacuerdo	5	13,9
Completamente en desacuerdo	5	13,9
Total	36	100,0

De acuerdo con la tabla 8, en relación a la dimensión Adquisición de embarcaciones, el 38.9% de los encuestados que equivale a 14 personas, están completamente de acuerdo que la 6ª Brig Sva debe adquirir embarcaciones para mejorar el transporte fluvial en las unidades de frontera; el 33.3% que equivale a 12 personas están de acuerdo en lo mismo; el 13.9% que equivale a 5 personas están en desacuerdo y finalmente el otro 13.9% también equivalente a 5 personas están completamente en desacuerdo. Por lo tanto, se puede afirmar o concluir que la mayoría de la población (72.2%) está convencida que el CG de la 6ª Brig Sva debe adquirir para las unidades de frontera, embarcaciones fluviales que vienen a ser cualquier medio de transporte flotante propulsada por un motor, de variable tonelaje y manejada por un hombre, (Diccionario Oxford Languages, s/f) con la finalidad de contribuir y lograr en esta amazonia peruana, el desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui.

**Figura 8**

*Adquisición de embarcaciones*



**Tabla 9**

*Frecuencia de la dimensión Implementación de Talleres de mantenimiento*

**Dimensión Implementación de Talleres de mantenimiento**

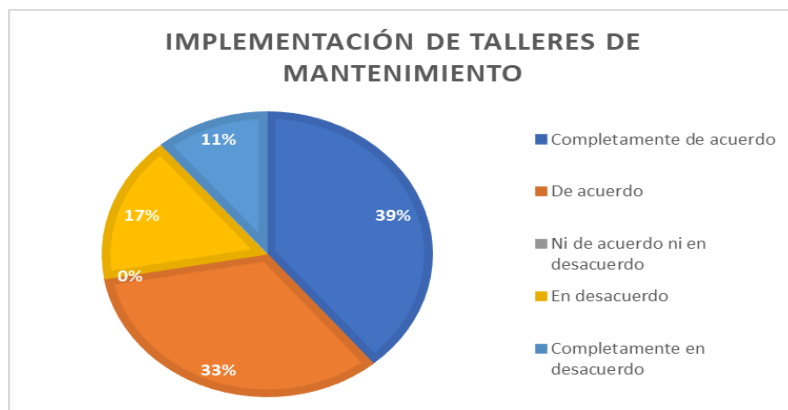
-----  
D2\_Implementación de Talleres de mantenimiento

N	Válido	36
	Perdidos	0

-----

	Frecuencia	Porcentaje
Válido Completamente de acuerdo	14	38,9
De acuerdo	12	34,5
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	0	0
En desacuerdo	6	15,2
Completamente en desacuerdo	4	11,1
Total	36	100,0

De acuerdo con la tabla 9, en relación a la dimensión Implementación de Talleres de mantenimiento, el 38.9% de los encuestados que equivale a 14 personas están completamente de acuerdo que la 6ª Brig Sva debe implementar talleres de mantenimiento para las embarcaciones fluviales con el fin de optimizar su operatividad y alargar su tiempo de vida útil; el 33.3% que equivale a 12 personas están de acuerdo; el 16.7% que equivale a 6 personas están en desacuerdo y finalmente el 11.1% que equivale a 4 personas están completamente en desacuerdo. Por lo tanto, se puede determinar o concluir que la mayoría de la población (73.4%) está convencida que el CG de la 6ª Brig Sva debe implementar talleres de mantenimiento, que vienen a ser ambientes adecuados para el mantenimiento de piezas, accesorios o equipos pequeños, se realizan las labores de inspección de equipos y de la línea de tratamiento con herramientas básicas y también sirve para almacenar las herramientas del personal (Arenas, 2017) en las grandes poblaciones de la región, de tal manera de mantener las embarcaciones fluviales en buen estado de operatividad y puedan cumplir sus misiones de seguridad y desarrollo, así como las demás encomendadas por el gobierno, a fin contribuir y lograr el desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui.

**Figura 9***Implementación de Talleres de mantenimiento***Tabla 10***Frecuencia de la dimensión Construcción de Infraestructura portuaria***Dimensión Construcción de Infraestructura portuaria**

D3\_Construcción de Infraestructura portuaria

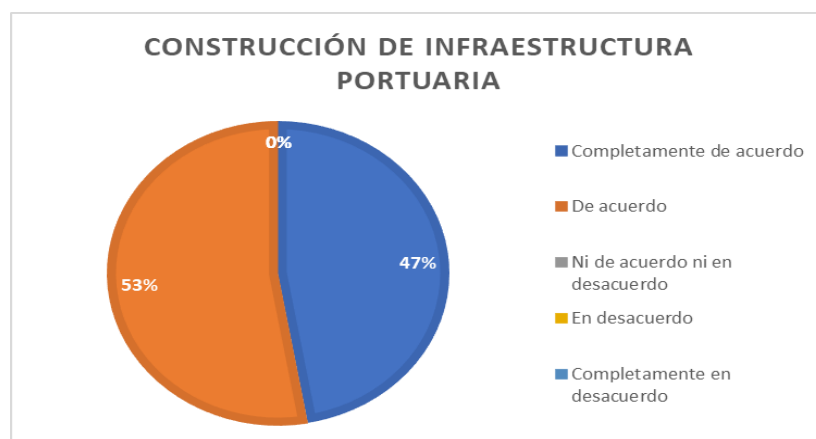
N	Válido	36
	Perdidos	0

	Frecuencia	Porcentaje
Válido Completamente de acuerdo	17	47,2
De acuerdo	19	52,8
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	0	0
En desacuerdo	0	0
Completamente en desacuerdo	0	0
Total	36	100,0

De acuerdo con la tabla 10, en relación a la dimensión Construcción de Infraestructura portuaria, el 47.2% de los encuestados que equivale a 17 personas están completamente de acuerdo que la 6ª Brig Sva debe construir infraestructura portuaria (puertos) en las diferentes guarniciones en donde están instaladas las dependencias militares y unidades de la zona o área geográfica de frontera, para facilitar el empleo de las embarcaciones fluviales; mientras que el 52.8% de los encuestados que equivale a 19 personas afirman estar de acuerdo. Por lo que se puede inferir que el total de la población (100%) está convencido de que la dirección o el comando de la 6ª Brig Sva debe priorizar el desarrollo de la infraestructura portuaria, que es un lugar en la ribera del río donde los barcos fluviales pueden detenerse y permanecer seguros y donde hay instalaciones para reparaciones u operaciones de barcos y desembarque (Oxford Languages Diccionario, p/f) para garantizar la llegada y salida rápida y segura de las naves a las dependencias militares a lo largo de la frontera para originar el desarrollo socioeconómico de la provincia de Condorcanqui.

**Figura 10**

*Construcción de Infraestructura portuaria*



**Tabla 11**

*Frecuencia de la dimensión Actividades de apoyo social*

**Dimensión Actividades de apoyo social**

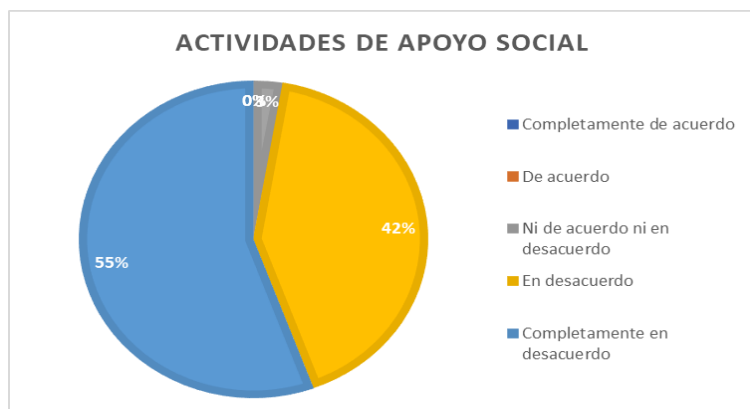
-----  
D4\_Actividades de apoyo social

N      Válido      36  
      Perdidos      0

-----

	Frecuencia	Porcentaje
Válido Completamente de acuerdo	0	0
De acuerdo	0	0
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	1	2,7
En desacuerdo	15	41,7
Completamente en desacuerdo	20	55,6
Total	36	100,0

De acuerdo con la tabla 11, en relación a la dimensión Actividades de apoyo social, el 2.7% de los encuestados que equivale a 1 persona están ni de acuerdo ni en desacuerdo que la 6ª Brig Sva realiza actividades de apoyo social en los diferentes pueblos de la provincia de Condorcanqui; el 41.7% que equivale a 15 personas están en desacuerdo; mientras que el 55.6% que equivale a 20 personas están completamente en desacuerdo. Por lo que se puede inferir que la gran mayoría de la población (97.3%) cree que la 6ª Brig Sva no realiza actividades de apoyo social, que son aquellas que se realizan a las clases sociales menos favorecidas (Diccionario RAE, s/f), ni contribuye con el desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui, lo cual es un potente indicador para corregir esta falencia si el ejército quiere revertir esta mala imagen y ser partícipe de ser una institución con presencia del estado; sin embargo esto se contradice con lo afirmado por Matos et al (2016) quienes manifiestan que para asegurar la presencia de tropas peruanas en las zonas de frontera, el Ejército del Perú, mediante sus unidades y dependencias militares, acantonadas y desplegadas a lo largo de la provincia Condorcanqui, realizan actividades de apoyo social en favor de las comunidades de la región, buscando convertirlas "en fronteras vivas" donde se fomente el desarrollo socio económico; asimismo, que existen proyectos de desarrollo en que el ejército participa mediante su batallón de ingeniería para construir o mantener las carreteras y puentes.

**Figura 11***Actividades de apoyo social***Tabla 12***Frecuencia de la dimensión Actividades de apoyo económico***Dimensión Actividades de apoyo económico**

D5\_Actividades de apoyo económico

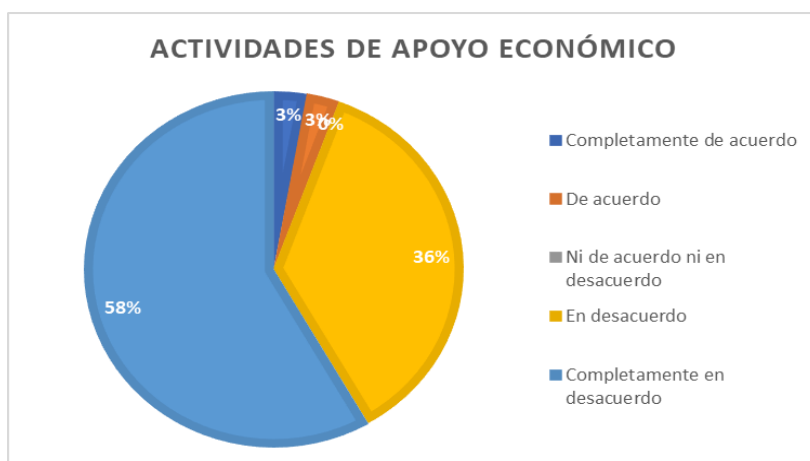
N	Válido	36
	Perdidos	0

	Frecuencia	Porcentaje
Válido Completamente de acuerdo	1	2,8
De acuerdo	1	2,8
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	0	0
En desacuerdo	13	36,1
Completamente en desacuerdo	21	58,3
Total	36	100,0

De acuerdo con la tabla 12, en relación a la dimensión Actividades de apoyo económico, el 2.8% de los encuestados que equivale a 1 persona está completamente de acuerdo que la 6ª Brig Sva realiza actividades de apoyo económico en los diferentes pueblos de la provincia de Condorcanqui; otro 2.8% que también equivale a 1 persona está de acuerdo; el 36.1% que equivale a 13 personas están en desacuerdo y finalmente el 58.3% que equivale a 21 personas están completamente en desacuerdo. Por lo que se puede inferir que la población mayoritariamente (94.4%) cree o piensa, que la 6ª Brig Sva no realiza actividades de apoyo económico, que son aquellas que se realizan a las clases sociales que tienen poca capacidad de gasto (Diccionario RAE, s/f), ni contribuye con el desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui, lo cual es un potente indicador para corregir esta falencia, si el ejército quiere revertir esta mala imagen y ser nuevamente una institución con presencia del estado; sin embargo, esto contradice lo afirmado por Matos et al (2016) quienes manifiestan que en muchas comunidades de la selva de la provincia Condorcanqui, por su situación de aislamiento por la falta de carreteras y su difícil acceso, las unidades militares son articuladores y coordinadores junto a otras entidades del Estado que realizan tareas de desarrollo socio-económico.

**Figura 12**

*Actividades de apoyo económico*



**Tabla 13***Frecuencia de la dimensión Lucha contra actividades ilícitas***Dimensión *Lucha contra actividades ilícitas***

D6\_Lucha contra actividades ilícitas

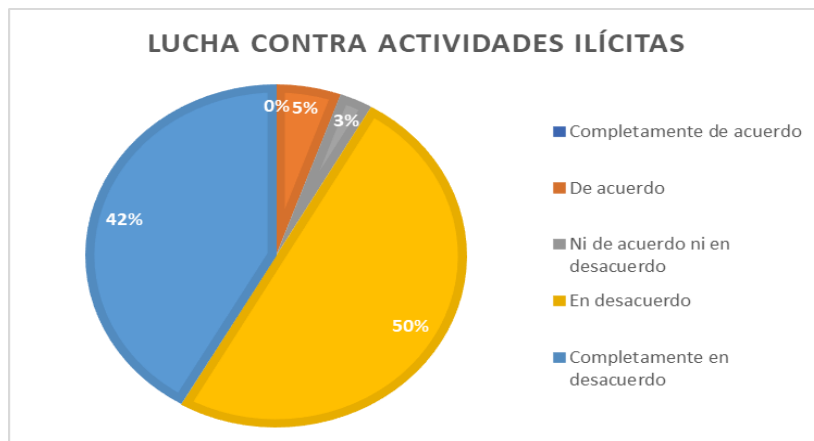
N	Válido	36
	Perdidos	0

	Frecuencia	Porcentaje
Válido Completamente de acuerdo	0	0
De acuerdo	2	5,5
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	1	2,8
En desacuerdo	18	50
Completamente en desacuerdo	15	41,7
Total	36	100,0

De acuerdo con la tabla 13, en relación a la dimensión Lucha contra actividades ilícitas, el 5.5% de los encuestados que equivale a 2 personas están de acuerdo que la 6ª Brig Sva viene luchando contra las actividades ilícitas en la provincia de Condorcanqui; el 2.8% que equivale a 1 persona está ni de acuerdo ni en desacuerdo; el 50% que equivale a 18 personas están en desacuerdo y finalmente el 41.7% que equivale a 15 personas están completamente en desacuerdo. Por lo que se puede inferir que mayoritariamente, gran parte de la población (91.7%) cree o piensa que la 6ª Brig Sva no combate las actividades ilícitas, que son aquellas al margen de la ley (Diccionario RAE, s/f), ni contribuye con el desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui, lo cual es un potente indicador para corregir esta falencia, si el ejército quiere revertir esta mala imagen y ser nuevamente una institución con presencia del estado; sin embargo, esto contradice lo afirmado por Alvarado et al (2018) quienes manifiestan que el Ejército del Perú viene recibiendo capacitación a través del personal especializado de la DINANDRO para actuar ante actividades ilícitas en la provincia Condorcanqui como narcotráfico, tala ilegal de madera, pesca y caza ilícita y extracción ilegal de minerales, etc., que si bien es cierto estas amenazas a la seguridad no son significativas podrían expandirse y salirse de control.

Figura 13

*Lucha contra actividades ilícitas*



## 4.2 Análisis inferencial

Tabla 14

*Frecuencia de la variable Transporte fluvial*

**Tabla de frecuencias de transporte fluvial**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Bajo	2	5,6	5,6	2,8
	Medio	10	27,8	27,8	33,3
	Alto	24	66,7	66,7	100,0
	Total	36	100,0	100,0	

El 66.7% de los participantes en las encuestas(encuestados), considera en un nivel alto, la frecuencia del transporte fluvial; el 27.8 % considera en un nivel medio, la frecuencia del transporte fluvial, mientras que sólo el 5,6 % considera en un nivel bajo, la frecuencia del transporte fluvial. Por lo que se puede inferir que la mayoría (66.7%) considera muy importante el transporte fluvial, que son todo tipo de embarcaciones que se desplazan por los ríos para conducir personas y cosas de un lugar a otro (RAE, s/f); es por ello, que el CG de la 6ª Brig Sva debe gestionar al escalón superior la adquisición de 9 embarcaciones multipropósito de 12 TM para llegar a todas las poblaciones ribereñas realizando acciones militares planificadas con la finalidad o para, lograr ayudar con el desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui y satisfacer las necesidades propias de la unidad.

**Tabla 15**

*Frecuencia de la variable Desarrollo socioeconómico*

Tabla de frecuencias de la variable desarrollo socioeconómico

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Bajo	1	2,8	2,8	2,8
	Medio	1	2,8	2,8	5,6
	Alto	34	94,4	94,4	100,0
	Total	36	100,0	100,0	

El 94.4% de los participantes en las encuestas(encuestados), considera en un nivel alto, la frecuencia del desarrollo socioeconómico, sólo el 2.8% de los encuestados considera en un nivel medio, la frecuencia del desarrollo socioeconómico, mientras que sólo el 2.8% considera en un nivel bajo, la frecuencia del desarrollo socioeconómico. Por lo que se puede inferir que la gran mayoría (94.4%) considera muy importante el desarrollo socioeconómico, que es el progreso de las situaciones sociales y económicas de las clases sociales menos favorecidas (RAE, s/f); es por ello, que el CG de la 6ª Brig Sva dando obediencia al Art 44 y 171 de la Constitución Política del Perú y directrices emanadas del CCFFAA, debe realizar acciones militares en favor de las poblaciones más necesitadas a fin de ayudar con el desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui.

**Tabla 16***Prueba de normalidad de las variables*

	<b>Pruebas de normalidad de variables</b>					
	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
Tansporte fluvial	0.232	36	0.000	0.852	36	0.000
Desarrollo socioeconómico	0.230	36	0.000	0.854	36	0.000

$H_0$ : Los datos de las variables 1 y 2 tienen distribución normal

$H_1$ : Los datos de las variables 1 y 2 no tienen distribución normal

En la tabla 16, se puede determinar o ver, que el  $p$  valor logrado mediante la utilización de la prueba de normalidad con Shapiro Wilk, es menor o esta por debajo del nivel de significancia estadística  $\alpha = 0.05$ ; por lo que, se rechaza  $H_0$  determinando que los datos de ambas muestras (variables 1 y 2) no tienen o disponen de una distribución normal, concluyendo que para la finalidad del análisis inferencial se empleará la prueba estadística de Rho de Spearman, por tratarse de muestras no paramétricas.

**Tabla 17**

*Prueba de normalidad de la dimensión adquisición de embarcaciones / Desarrollo socioeconómico*

	<b>Pruebas de normalidad de dimensiones</b>					
	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
Adquisición de embarcaciones	0.234	36	0.000	0.854	36	0.000
Desarrollo socioeconómico	0.228	36	0.000	0.852	36	0.000

$H_0$ : Los datos de las dimensiones 1 y 2 tienen distribución normal

$H_1$ : Los datos de las dimensiones 1 y 2 no tienen distribución normal

En la tabla 17, se puede determinar o ver, que el  $p$  valor logrado mediante la utilización de la prueba de normalidad con Shapiro Wilk, es menor o esta por debajo del nivel de significancia estadística  $\alpha = 0.05$ ; por lo que, se rechaza  $H_0$  determinando que los datos de ambas muestras (dimensiones 1 y 2) no tienen o disponen de una distribución normal, concluyendo que para la finalidad del análisis inferencial se empleará la prueba estadística de Rho de Spearman, por tratarse de muestras no paramétricas.

**Tabla 18**

*Prueba de normalidad de la dimensión Implementación de talleres de mantenimiento / Desarrollo socioeconómico*

	<b>Pruebas de normalidad de dimensiones</b>					
	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
Implementación de talleres de mantenimiento	0.230	36	0.000	0.850	36	0.000
Desarrollo socioeconómico	0.232	36	0.000	0.854	36	0.000

$H_0$ : Los datos de las dimensiones 1 y 2 tienen distribución normal

$H_1$ : Los datos de las dimensiones 1 y 2 no tienen distribución normal

En la tabla 18, se puede determinar u observa, que el  $p$  valor logrado mediante la utilización de la prueba de normalidad con Shapiro Wilk, es menor o esta por debajo del nivel de significancia estadística  $\alpha = 0.05$ ; por lo que, se rechaza  $H_0$  determinando que los datos de ambas muestras (dimensiones 1 y 2) no tienen o disponen de una distribución normal, concluyendo que para la finalidad del análisis inferencial se empleará la prueba estadística de Rho de Spearman, por tratarse de muestras no paramétricas.

**Tabla 19**

*Prueba de normalidad de las dimensión Construcción de infraestructura portuaria /  
Desarrollo socioeconómico*

	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
Construcción de infraestructura portuaria	0.236	36	0.000	0.856	36	0.000
Desarrollo socioeconómico	0.232	36	0.000	0.852	36	0.000

H<sub>0</sub>: Los datos de las dimensiones 1 y 2 tienen distribución normal

H<sub>1</sub>: Los datos de las dimensiones 1 y 2 no tienen distribución normal

En la tabla 19, se puede determinar o ver, que el  $p$  valor logrado mediante la utilización de la prueba de normalidad con Shapiro Wilk, es menor o esta por debajo del nivel de significancia estadística  $\alpha = 0.05$ ; por lo que, se rechaza H<sub>0</sub> determinando que los datos de ambas muestras (dimensiones 1 y 2) no tienen o disponen de una distribución normal, concluyendo que para la finalidad del análisis inferencial se empleará la prueba estadística de Rho de Spearman, por tratarse de muestras no paramétricas.

## Contrastación de Hipótesis General

### Hipótesis General

Planteamiento de hipótesis

H<sub>0</sub>: No existe relación directa y significativa entre el transporte fluvial y el desarrollo socioeconómico

H<sub>1</sub>: Existe relación directa y significativa entre el transporte fluvial y el desarrollo socioeconómico

**Tabla 20**

*Correlación de Rho Spearman entre transporte fluvial y desarrollo socioeconómico*

		Transporte fluvial	Desarrollo socioeconómico
Rho de Spearman	Transporte fluvial	Coefficiente de correlación	1.000
		Sig. (bilateral)	0.895
	Desarrollo socioeconómico	N	36
		Coefficiente de correlación	0.895
		Sig. (bilateral)	0.000
		N	36

De la tabla 20 se determina u observa, que el p-valor logrado o resultante, es significativo porque es menor a 0.05 y el coeficiente de correlación es Rho=0.895 lo que indica una alta correlación, debido a esto se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternativa; Por tanto, podemos afirmar, que hay o existe una relación significativa y directa entre el tráfico fluvial, que son todo tipo de embarcaciones que se desplazan por los ríos para conducir personas y cosas de un lugar a otro (RAE, s/f), y el desarrollo socioeconómico, que esta encaminado a buscar mejorar los parámetros, condiciones, y los estándares de vida de las clases y sectores sociales menos favorecidos (RAE, s/f), en el área o zona geográfica bajo la responsabilidad de la 6a Brig Sva. Es decir que, a mayor transporte fluvial realizando acciones militares en beneficio de las poblaciones ribereñas más necesitadas realizando acciones militares, entonces habrá mayor desarrollo socioeconómico en la provincia Condorcanqui.

## Contrastación de Hipótesis específicas

### Hipótesis específica 1

Planteamiento de hipótesis

H<sub>0</sub>: No existe relación directa y significativa entre la adquisición de embarcaciones y desarrollo socioeconómico

H<sub>1</sub>: Existe relación directa y significativa entre la adquisición de embarcaciones y desarrollo socioeconómico

**Tabla 2117**

*Correlación de Rho Spearman entre adquisición de embarcaciones y desarrollo socioeconómico*

			Adquisición de embarcaciones	Desarrollo socioeconómico
Rho de Spearman	Adquisición de embarcaciones	Coefficiente de correlación	1.000	0.796
		Sig. (bilateral)		0.000
		N	36	36
	Desarrollo socioeconómico	Coefficiente de correlación	0.796	1.000
		Sig. (bilateral)	0.000	
		N	36	36

De la tabla 21 el p-valor resultante logrado, se encuentra significativo porque es menor a 0.05 y el coeficiente de correlación es  $Rho=0.796$  lo que indica una alta correlación, debido a esta razón, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternativa; Por consiguiente, se argumenta que existe significativa y estrecha relación directa, entre la adquisición de embarcaciones fluviales, todas ellas flotantes, de propulsión humana, de motor y de variable tonelaje (Diccionario Oxford Languages, s/f) y el desarrollo socioeconómico, que se encamina a buscar nuevos parámetros, para mejorar las condiciones de los estándares de vida de las clases y sectores sociales menos favorecidos (RAE, s/f), en la zona geográfica o área bajo la responsabilidad de la 6ª Brig Sva. Es decir que, a mayor adquisición de embarcaciones fluviales que lleguen a las poblaciones ribereñas más necesitadas realizando acciones militares, entonces habrá mayor desarrollo socioeconómico en la provincia Condorcanqui.

## Hipótesis específica 2

Planteamiento de hipótesis

H<sub>0</sub>: No existe relación directa y significativa entre la implementación de talleres de mantenimiento y desarrollo socioeconómico

H<sub>1</sub>: Existe relación directa y significativa entre la implementación de talleres de mantenimiento y desarrollo socioeconómico

**Tabla 2218**

*Correlación de Rho Spearman entre implementación de talleres de mantenimiento y desarrollo socioeconómico*

			Implementación de talleres de mantenimiento	Desarrollo socioeconómico
Rho de Spearman	Implementación de talleres de mantenimiento	Coeficiente de correlación	1.000	0.873
		Sig. (bilateral)		0.000
		N	36	36
	Desarrollo socioeconómico	Coeficiente de correlación	0.873	1.000
		Sig. (bilateral)	0.000	
		N	36	36

De la tabla 22 se observa que el p-valor logrado es significativo porque es menor a 0.05 y el coeficiente de correlación es  $Rho=0.873$  lo que indica una alta correlación por lo que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternativa; Por lo tanto, se afirma y determina que existe una relación directa y significativa entre la implementación de talleres de mantenimiento, que son ambientes adecuados para realizar el mantenimiento de piezas, accesorios o equipos pequeños, y también sirve para almacenar herramientas (Arenas, 2017) en las grandes poblaciones de la región y el desarrollo socioeconómico, que busca mejorar los parámetros, condiciones y el nivel de los estándares de vida de las clases y sectores sociales menos favorecidos (RAE, s/f), de la zona bajo la responsabilidad de la 6<sup>a</sup> Brig Sva. Es decir que, a mayor implementación de talleres de mantenimiento para mantener las embarcaciones fluviales en óptimos estados de operatividad y puedan cumplir sus misiones de seguridad y desarrollo, entonces habrá mayor desarrollo socioeconómico en la provincia Condorcanqui.

### Hipótesis específica 3

Planteamiento de hipótesis

H<sub>0</sub>: No existe relación directa y significativa entre la construcción de infraestructura portuaria y desarrollo socioeconómico

H<sub>1</sub>: Existe relación directa y significativa entre la construcción de infraestructura portuaria y desarrollo socioeconómico

**Tabla 2319**

*Correlación de Rho Spearman entre construcción de infraestructura portuaria y desarrollo socioeconómico*

			Construcción de infraestructura portuaria	Desarrollo socioeconómico
Rho de Spearman	Construcción de infraestructura portuaria	Coeficiente de correlación	1.000	0.915
		Sig. (bilateral)		0.000
		N	36	36
	Desarrollo socioeconómico	Coeficiente de correlación	0.915	1.000
		Sig. (bilateral)	0.000	
		N	36	36

De la tabla 23 se determina u observa que el p-valor logrado o resultante, es significativo porque es menor a 0.05 y el coeficiente de correlación es Rho=0.915 lo que indica una alta correlación, debido a esto, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternativa; Por lo tanto, se establece que existe un vínculo directo e importante entre el establecimiento de la infraestructura portuaria, que es un lugar en la ribera del río donde las embarcaciones fluviales pueden detenerse y permanecer seguras, donde existen instalaciones para realizar reparaciones o trabajos de embarcaciones. y ruralización (Oxford Languages Dictionary, s/f) en unidades militares fronterizas y desarrollo socioeconómico, que busca incrementar y mejorar los parámetros, estándares de las condiciones de vida de las clases y sectores sociales menos favorecidos (RAE, s/f). ). a cargo de la 6ª Brig Sva. En otras palabras, cuanto más amplia se construya la infraestructura portuaria para garantizar la operación rápida y segura de la llegada y salida de buques, mayor será el desarrollo socioeconómico de la provincia de Condorcanqui.

## CAPÍTULO V:

### DISCUSIÓN DE RESULTADOS

Considerando a la hipótesis general que existe relación directa y significativa entre el transporte fluvial en las unidades de frontera de la 6ª Brig Sva y el desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui, con un grado de correlación de Spearman de un  $Rho = 0.895$ , lo cual demostró que tienen una correlación alta y significativa. Este resultado guarda semejanza con la información obtenida por Suarez (2018) quien concluyó que se tiene que con esta estrategia de construcción de imagen corporativa, a través del posicionamiento de Transporte Fluvial Suárez, similar o análogo al transporte fluvial de la 6ª Brig Sva; pretende ampliar su percepción adoptando un punto de vista alternativo y desarrollando una perspectiva creativa a través del marketing directo y las redes sociales, dándole la posibilidad de captar nuevos compradores y ocupar un lugar en el mercado del transporte fluvial, similar o análogo, a la adhesión de la población a las acciones y actividades fluviales de la 6ª Brig Sva. Asimismo, con Aponte (2017) quien concluyó que es de suma trascendencia pues sirve para conocer la interacción del transporte fluvial en la línea de frontera Colombia-Brasil con el desarrollo socioeconómico de los pueblos amazónicos, realidad bastante parecida al de la provincia Condorcanqui, y a las actividades que realizaría la 6ª Brig Sva con el mejoramiento de su transporte fluvial.

Del análisis de las investigaciones realizadas y de la interpretación de los resultados estadísticos obtenidos, podemos determinar que el mejoramiento del transporte fluvial en las unidades de frontera de la 6ª Brig Sva, incidirá de manera positiva en el desarrollo socioeconómico de la provincia de Condorcanqui, ya que se dispondrá de un medio que mejorará las labores operacionales y de apoyo al estado; ya que se activarán las únicas vías de comunicación que existen en esta región, mediante el efecto de seguridad que generará el tránsito fluvial militar, mediante el mejoramiento de su sistema de transporte fluvial, además, se dispondrá de un medio con el cual se realizará un apoyo efectivo a la población, apoyando el sistema nacional de gestión de riesgos de desastres, acciones cívicas, apoyo humanitario, evacuaciones, actividades de seguridad y estabilidad social.

En cuanto a la hipótesis específica 1, resulta que existe una relación directa y significativa entre el acceso a embarcaciones y el desarrollo socioeconómico, con un Rho de Spearman de 0.796. Estos resultados son similares a los alcanzados por Mosquera (2019), quien concluyó que la prosperidad es importante para el desarrollo de las poblaciones fronterizas, donde la historia existe a través de lo que cuentan sus habitantes en relatos y archivos locales; esto en correlato al uso de los ríos y a un sistema de transporte en los mismos.

Del análisis de esta investigación y de la interpretación de los resultados estadísticos citados, podemos determinar que la adquisición de embarcaciones fluviales serán el medio principal para el mejoramiento del transporte fluvial en las unidades de frontera de la 6a Bríg Sva, y que incidirá de manera positiva en el desarrollo socioeconómico de la provincia de Condorcanqui, ya que las embarcaciones son el único medio que permite transportar carga y personal en volúmenes y cantidades adecuadas, este medio componente mejorará las labores operacionales y de apoyo al estado, ya que se dispondrá de un medio, con el cual se realizará un apoyo efectivo a la población, apoyando el sistema nacional de gestión de riesgos de desastres, acciones cívicas, apoyo humanitario, actividades de seguridad y estabilidad social.

Con respecto a la hipótesis específica 2, se probó que existe relación directa y significativa entre la implementación de talleres de mantenimiento y *desarrollo socioeconómico* con un Rho de Spearman de 0,873 .estos resultados guardan semejanza por los obtenidos por Aucca et al (2018) quien concluyó que es de vital importancia detectar y corregir las falencias y vacíos que existen en los índices de desarrollo de la provincia de Condorcanqui, de tal manera de incidir en su desarrollo socioeconómico, la creación de espacios sostenibles para el mantenimiento se orienta en ese sentido.

Del análisis de las investigaciones y de la interpretación de los resultados estadísticos, podemos determinar que la implementación de talleres de mantenimiento, garantizara las operaciones de mantenimiento orgánico, lo que mantendrá en óptimas condiciones de uso, las embarcaciones adquiridas mediante gasto de inversión estatal, esto incidirá de manera positiva en el desarrollo socioeconómico de la provincia de Condorcanqui, ya que estos talleres permitirán que las labores operacionales y de apoyo al estado no se interrumpan, ya que la operatividad de las embarcaciones fluviales y su tiempo de vida útil se mantendrá e incrementara de manera significativa, manteniendo un apoyo efectivo a la población, apoyando el sistema nacional de gestión de riesgos de desastres, acciones cívicas, apoyo humanitario, actividades de seguridad y estabilidad social.

Con respecto a la hipótesis específica 3, se probó que existe relación directa y significativa entre la construcción de infraestructura portuaria y *desarrollo socioeconómico* con un Rho de Spearman de 0,915 estos resultados guardan semejanza por los obtenidos por Auca et al (2018) quien señaló que las estrategias sostenibles se pueden lograr a través de políticas establecidas; y con ellos también el logro de las metas de largo plazo de la provincia de Condorcanqui. Para ello, la provincia debe potenciar su oferta turística y exportador de productos como cacao y caucho, lo que conduce a la creación de los puestos de trabajo más idóneos que contribuyan a la mejora de los estándares de la calidad de vida de los habitantes. Es en ese sentido, que la creación de infraestructura portuaria en las unidades, guarniciones y dependencias de la 6ª Brig Sva, a lo largo de los corredores fluviales de esta provincia, ayudaría a potenciar estas actividades.

Del análisis de las investigaciones y de la interpretación de los resultados estadísticos, podemos determinar que la construcción de infraestructura portuaria en las unidades de frontera de la 6a Bríg Sva, incidirá de manera positiva en el desarrollo socioeconómico de la provincia de Condorcanqui, ya que se dispondrá de un medio adecuado para realizar la carga y descarga, del personal y abastecimientos de forma ordenada, permitiendo actividades como el control de stock en seguridad, evitando accidentes de personal y mermas en el material, lo que mejorará las labores operacionales y de apoyo al estado, apoyando el sistema nacional de gestión de riesgos de desastres, acciones cívicas, apoyo humanitario, actividades de seguridad y estabilidad social.

## CAPÍTULO VI:

### CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

#### Conclusiones

1. El mejoramiento y potenciación del transporte fluvial en las unidades de frontera de la 6ª Brig Sva, incidirá en la ejecución y desarrollo de diversas y variadas acciones militares, en beneficio del desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui; ya que al contar con un sistema fluvial moderno y eficaz, se facilitará la atención médica, evacuación y ayuda humanitaria de las poblaciones en caso de desastres naturales, se generarán nuevos puntos de control territorial mediante la presencia institucional, lo que incrementará la seguridad estatal en este sector del país. Se dispondrá de plataformas itinerantes permanentes en esta región, acercando el estado a la población, mediante servicios de salud a través del MINSA (atención médica de diagnóstico y preventiva, suministro de medicinas, etc.), Banco de la Nación, RENIEC, MINAM, asesoría legal, etc. Lo que brindará mayor bienestar y seguridad a la población para desarrollarse social y económicamente, y a la vez incrementará de manera benéfica la presencia e imagen institucional del Ejército del Perú.
2. La adquisición de embarcaciones de gran capacidad de transporte de personal y carga para las unidades y dependencias de frontera de la 6ª Brig Sva, contribuirá con el desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui, ya que se dispondrá de un medio, con el cual el Estado, podrá llegar a la mayoría de poblaciones instaladas en las riveras de los corredores fluviales, entre ellas comunidades nativas; esto, como parte de las acciones cívicas multisectoriales planificadas por el MINDEF en coordinación con las demás entidades del Estado; asimismo, facilitará la fluidez de tránsito, generando nuevas rutas comerciales en beneficio de esta provincia. Se dispondrá de un medio eficaz para el abastecimiento de las unidades y dependencias de frontera y para la rotación del personal que labora en estas lugares, mejorando su desempeño e incrementando de esta manera la imagen y presencia institucional; por lo tanto, la seguridad de estas poblaciones.
3. La implementación de talleres de mantenimiento para las embarcaciones militares, es clave para garantizar la fluidez del transporte fluvial en las unidades y dependencias de frontera de la 6ª Brig Sva; ya que se dispondrá de un soporte técnico, que permitirá mantener en óptimas condiciones de funcionamiento a estas unidades de transporte, alargando su vida útil, y teniendo un medio de atención rápida frente a incidentes que

requieran de soporte técnico. Esto nos brinda independencia y evitará que recurramos a talleres civiles que irroga altos costos a la institución, y nos obligaría a recorrer grandes distancias para acceder a sus servicios. Estos talleres serían implementados en las sedes de las guarniciones militares, en dichos talleres se dispondría de personal militar y civil especialista, con disponibilidad de las 24 horas del día, en caso se requiera.

4. La construcción y mejoramiento de la infraestructura portuaria en las diferentes guarniciones militares de la 6ª Brig Sva, facilitará el transporte fluvial de las unidades de frontera; pues de esta manera, las embarcaciones fluviales tendrán entradas y salidas rápidas, ordenadas, espaciosas y seguras. Se facilitará el embarque y desembarque de personal y material, minimizando accidentes laborales y resguardando las embarcaciones estacionadas ante la crecida de los ríos. Asimismo, se realizará un control efectivo del embarque y desembarque de personal y carga, control de las funciones logísticas entre otros.
5. Las poblaciones fronterizas de la provincia Condorcanqui saben de la importancia que tienen las unidades y dependencias militares de la 6ª Brig Sva en la región, sin embargo son conscientes que su labor en beneficio del incremento del desarrollo social de la provincia es muy limitada a pesar de ello apoyan el proyecto de "fronteras vivas" y los esfuerzos que realizan apoyando los programas sociales que impulsa el gobierno; además apoyan mediante la visita de las plataformas itinerantes de las entidades del estado como MINSA, MINAM, RENIEC, Banco de la Nación, asesoría legal, etc. en favor de las comunidades de la región; asimismo participan de acciones humanitarias ante la ocurrencia de desastres naturales. Es en ese sentido, que estas actividades se ven favorecidas con el mejoramiento del transporte fluvial en la 6ª Brig Sva.
6. Las comunidades fronterizas de la provincia son conscientes que la labor que cumplen las unidades y dependencias militares de la 6ª Brig Sva en apoyo al desarrollo económico de la región es limitada, sin embargo saben que el Ejército participa en coordinación con otras entidades del Estado en programas de producción (técnicas de agricultura, productos alternativos, acuicultura, agroexportación, etc.) fomentando la generación de puestos de trabajo; asimismo participa periódicamente mediante su batallón de ingeniería para construir o mantener carreteras y puentes. Es en ese sentido, que estas actividades se ven favorecidas con el mejoramiento del transporte fluvial en la 6ª Brig Sva.

7. Si bien las FF.AA. no tienen responsabilidad directa en la lucha contra actividades criminales, también es cierto que bajo ciertas circunstancias participa en dichas actividades en apoyo a la PNP, tal y como está estipulado en el DL 1241, DL 1095 y Ley 28222, es por ello que personal de la 6ª Brig Sva viene recibiendo capacitación a través del personal especializado de la DINANDRO para saber actuar ante actividades ilícitas en la provincia Condorcanqui como narcotráfico, tala ilegal de madera, pesca y caza ilícita y extracción ilegal de minerales, etc., que pudieran presentarse. Es en ese sentido, que estas actividades se ven favorecidas con el mejoramiento del transporte fluvial en la 6ª Brig Sva.

## Recomendaciones

1. Que el CG de la 6ª Brig Sva, confeccione mediante su Sección de Inversiones, el Proyecto de Inversión para llevar a cabo el Mejoramiento del Sistema de Transporte Fluvial de las Unidades de Frontera de la 6ª Brig Sva, con los lineamientos descritos en el presente estudio; asimismo, gestione ante la Dirección de Inversiones del Ejército, la inclusión en el Plan Multianual de Inversiones el proyecto mencionado, a fin de que este sea implementado año a año, de manera progresiva. Paralelamente, gestionar con las oficinas de programación institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Ministerio de Defensa, Gobierno Regional de Amazonas, Municipalidad Provincial de Condorcanqui; las previsiones presupuestales de partidas y contrapartidas, a fin de viabilizar económicamente el proyecto. Adicionalmente, gestionar alianzas estratégicas con la empresa privada regional, a fin de llevar a cabo esta iniciativa, mediante un proyecto por impuestos.
2. La adquisición de nueve (09) embarcaciones multipropósito de 12 TN; que responden a la necesidad de atender a razón de una (01) embarcación por cada una de las siete (07) unidades de frontera de la 6ª Brig Sva y dos (02) embarcaciones para el Puesto de Comando Avanzado del Btn Serv N° 116 de Imaza, debido a su posición central y a la diversidad de clases de abastecimiento que maneja. De esta manera se contribuirá con el desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui, mediante la realización de acciones militares diversas; además de satisfacer las necesidades propias de las dependencias militares instaladas en la zona de frontera de este sector del país.
3. La implementación de cuatro (4) talleres de mantenimiento con un área total de 800 m<sup>2</sup> de infraestructura construida, localizados en las guarniciones militares de Ampama, Chávez Valdivia, Ciro Alegría e Imaza; en razón de garantizar una distribución adecuada, en términos de equidistancia y ubicación, para brindar servicio de soporte técnico a las embarcaciones de las unidades y dependencias militares de frontera de la 6ª Brig Sva. Estos serían administrados por personal militar de la especialidad de motores y personal civil del Ejército con esta especialidad o afines.
4. La construcción de ocho (08) infraestructuras portuarias (puertos) con un área total de 600 m<sup>2</sup> (75 m<sup>2</sup> cada uno), con capacidad para albergar embarcaciones de hasta 24 TN, en razón de un (01) puerto para cada una de las siete (07) unidades y dependencias militares de frontera de la 6ª Brig Sva, y uno (01) para el PCA del Btn Serv N° 116 de Imaza.

5. La coordinación con las autoridades de la región y entidades del estado para continuar apoyando los programas y acciones sociales que impulsa el gobierno, seguir apoyando las plataformas itinerantes que visitan a las poblaciones más necesitadas de la provincia y de esta manera contribuyen con su desarrollo social; asimismo en coordinación con personal de INDECI seguir planificando programas de capacitación sobre los procesos de preparación y respuesta.
6. La coordinación con las autoridades de la región y entidades del estado para continuar apoyando los programas de producción, fomentando la generación e incremento de puestos de trabajo y mejorando la calidad de los estándares de vida de las poblaciones fronterizas, contribuyendo de esta manera con su desarrollo económico.
7. La coordinación con la DINANDRO PNP para que personal especialista realice la capacitación progresiva del personal militar que labora en dicha brigada dentro de sus posibilidades primero en la ciudad y luego en las poblaciones fronterizas donde existan guarniciones militares; asimismo que el asesor legal de la brigada realice capacitaciones periódicas sobre los delitos a los que se exponen por acción u omisión.

## Referencias Bibliográficas

- Alvarado, O., Toro, Y. y Andrade, C. (2018) *Capacitación del personal de la 35 Brigada e Selva en apoyo a la Policía Nacional (DINANDRO) en su sector de responsabilidad*. Tesis de maestría. ESGE-EPG. Lima, Perú. URI: <http://repositorio.esge.edu.pe/handle/ESGEEPG/109>
- Aponte, J. (2017) *Leticia y Tabatinga. Construcción de un espacio urbano fronterizo: hacia una geohistoria urbana de la Amazonia*. Universidad Autónoma de Madrid. UAM. URI: <http://hdl.handle.net/10486/681668>.
- Arenas, R. (2017) Diseño de un taller integral de mantenimiento para well services de Schlumberger  
[https://pirhua.udep.edu.pe/bitstream/handle/11042/3235/IME\\_229.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://pirhua.udep.edu.pe/bitstream/handle/11042/3235/IME_229.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Aucca, W., Jiménez, J., Rodríguez, B. y Villegas A. (2018) en su tesis *Planeamiento estratégico para la provincia de Condorcanqui*. PUCP. Lima, Perú. URI: <http://hdl.handle.net/20.500.12404/12450>
- Bara, P., Sánchez, R. y Wilmsmeir, G. (2006) Hacia un desarrollo sustentable e integrado de la Amazonía. Cepal. <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/6307>
- Cerda, H. (2014) Los elementos de la investigación. Como reconocerlos diseñarlos y construirlos. NEISA (Nueva Editorial Iztaccihuatl). ISBN-13: 978-6078345380
- Contreras, C. y Cueto, M. (2013) *Historia del Perú Contemporáneo*. Instituto de estudios peruanos. Lima, Perú. ISSN: 1019-45 33
- Cotler, J. (2014). *Clases, Estado y Nación en el Perú*, Instituto de estudios peruanos. Lima, Perú. ISBN 978-9972-51-124-0
- Diccionario Oxford Languages (s/f) <https://languages.oup.com/google-dictionary-es/>
- Diccionario RAE (s/f) <https://dle.rae.es/social?m=form2>
- Espinosa, J. y Mora, B. (2016). Estructuración de un Plan de Negocios para una Empresa de Transporte Fluvial de Pasajeros en el Municipio de Mitú. Universidad Distrital Francisco José de Caldas. Colombia. URI: <http://hdl.handle.net/11349/3807>.

- García, V. (2014). En los confines del Estado: una mirada comparada a la seguridad en las zonas fronterizas de Suramérica. Conferencia FLACSO-ISA: poderes regionales y globales en un mundo cambiante. Buenos Aires, Argentina.
- Hernández-Sampieri, R. (2017) *Metodología de la investigación*. 6ta edición. México. ISBN: 978-1-4562-2396-0
- Martinetti, E. (2018) Una estrategia de desarrollo para la Amazonía fronteriza del norte del Perú. *Agenda Internacional*, XXV (36) 2018. Lima, Perú.  
<https://doi.org/10.18800/agenda.201801.005>
- Matos, J., Salirrosas, L. y Quiroz, I. (2016) *Desarrollo del distrito fronterizo de Purús a través del fortalecimiento de la unidad militar de asentamiento rural N°6 "La Esperanza"*. Universidad del Pacífico. Lima, Perú. URI <http://hdl.handle.net/11354/1199>.
- Mosquera, C. (2019) Líneas de acción en base a índices de prosperidad en la triple frontera amazónica, Isla Santa Rosa de Yavarí, provincia de Ramón Castilla – Loreto. Universidad Nacional Federico Villarreal. Lima, Perú. URI: <http://repositorio.unfv.edu.pe/handle/UNFV/3672>.
- Murillo, W. (2008). La investigación científica. Consultado el 18 de abril de 2008 de <http://www.monografias.com/trabajos15/invest-científica/investcientífica.shtm>
- Noé, J. (1990) Participación de la fuerza área en el desarrollo e integración de la Región Amazónica. Tesis IAN. Quito, Ecuador. URI: <http://repositorio.iaen.edu.ec/handle/24000/4562>
- Pereira de Lima, R. (2004) *Antropización, dinámicas de ocupación del territorio y desarrollo en la Amazonía brasileña: el caso del estado de Amapá*. ISBN: 8468878200. Tesis doctoral. Universidad Autónoma de Barcelona. Barcelona, España.
- Plan Vial Provincial Participativo 2009-2018 (2009) PVPP. Municipalidad Provincial Condorcanqui.  
[http://www.proviasdes.gob.pe/planes/amazonas/pvpp/PVPP\\_Condorcanqui.pdf](http://www.proviasdes.gob.pe/planes/amazonas/pvpp/PVPP_Condorcanqui.pdf)
- Polo, S., Serrano, E. y Manrique, L. (2019) *Panorama de la frontera entre Colombia y Panamá: flujos migratorios e ilegalidad en El Darién*. Universidad Católica de Colombia. Bogotá D.C. – Colombia. URI: <https://hdl.handle.net/10983/23629>

RE 320-5 (1973) Diccionario-términos militares. Ejército del Perú, Lima, Perú

Rojas, L. (2018) La inversión pública local como medio en la reducción de la pobreza en la provincia de Condorcanqui, región Amazonas, entre los años 2007-2014. PUCP.  
URI: <http://hdl.handle.net/20.500.12404/12951>

Suárez, V. (2018) La comunicación visual y su influencia de la imagen corporativa de la empresa de transporte fluvial Suárez. Ecuador.  
URI: <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/reduq/25779>

Tello, M. (2006) Documento de trabajo 247 del Dr. Mario D. Tello, profesor e investigador Departamento de Economía y Centrum Católica.  
<http://www.pucp.edu.pe/economia/pdf/DDD247.pdf>

## Anexos

1. Matriz de consistencia
2. Instrumentos de recolección de datos
3. Validación de instrumentos
4. Confiabilidad del instrumento
5. Autorización para recolección de datos
6. Base de datos
7. Compromiso ético
8. Hoja de datos personales
9. Aporte de la investigación
  - 9.1 Título del aporte
  - 9.2 Objetivos del aporte
  - 9.3 Justificación del aporte
10. CD conteniendo la Tesis en PDF
11. Reporte de similitud de turnitin

## ANEXO 1



## MATRIZ DE CONSISTENCIA

**Anexo N° 1: Matriz de consistencia**

Título: TRANSPORTE FLUVIAL EN LAS UNIDADES DE FRONTERA DE LA 6a BRIGADA DE SELVA Y DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE LA PROVINCIA CONDORCANQUI REGION AMAZONAS

Preguntas de Investigación	Objetivos	Hipótesis	Variables	Dimensiones	Indicadores	Metodología
<p><b>Problema General:</b> ¿Cómo el transporte fluvial en las unidades de frontera de la 6ª Brig Sva se relaciona con el desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui?</p> <p><b>Problemas específicos:</b></p> <p>a. ¿Cómo la adquisición de embarcaciones en las unidades de frontera de la 6ª Brig Sva se relaciona con el desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui?</p> <p>b. ¿Cómo la implementación de talleres de mantenimiento en las unidades de frontera de la 6ª Brig Sva se relaciona con el desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui?</p> <p>c. ¿Cómo la construcción de infraestructura portuaria en las unidades de frontera de la 6ª Brig Sva se relaciona con el desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui?</p>	<p><b>Objetivo General:</b> Determinar el grado de relación del transporte fluvial en las unidades de frontera de la 6ª Brig Sva con el desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui.</p> <p><b>Objetivos específicos:</b></p> <p>a. Establecer el grado de relación de la adquisición de embarcaciones en las unidades de frontera de la 6ª Brig Sva con el desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui.</p> <p>b. Indicar el grado de relación de la implementación de talleres de mantenimiento en las unidades de frontera de la 6ª Brig Sva con el desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui.</p> <p>c. Precisar el grado de relación de la construcción de infraestructura portuaria en las unidades de frontera de la 6ª Brig Sva con el desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui.</p>	<p><b>Hipótesis General:</b> El transporte fluvial en las unidades de frontera de la 6ª Brig Sva, se relaciona directamente con el desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui.</p> <p><b>Hipótesis específicas:</b></p> <p>a. La adquisición de embarcaciones en las unidades de frontera de la 6ª Brig Sva, se relaciona directamente con el desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui.</p> <p>b. La implementación de talleres de mantenimiento en las unidades de frontera de la 6ª Brig Sva, se relaciona directamente con el desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui.</p> <p>c. La construcción de infraestructura portuaria en las unidades de frontera de la 6ª Brig Sva, se relaciona directamente con el desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui.</p>	Transporte fluvial en las unidades de frontera de la 6ª Brig Sva	Adquisición de embarcaciones	Embarcaciones adquiridas	<p>Enfoque: Cuantitativo</p> <p>Tipo: Aplicada</p> <p>Nivel: Correlacional</p> <p>Diseño de investigación: No experimental</p> <p>Población: Se ha considerado a 70 oficiales que han trabajado en la 6ª Brig Sva</p> <p>Muestra: 36 oficiales</p> <p>Técnica: Encuestas</p> <p>Instrumento: Cuestionario</p>
				Implementación de talleres de mantenimiento	Talleres de mantenimiento implementados	
				Construcción de infraestructura portuaria	Area de infraestructura portuaria construida	
			Desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui	Actividades de apoyo social a la población	Actividades de apoyo social	
				Actividades de apoyo económico a la población	Actividades de apoyo económico	
				Lucha contra actividades ilícitas	Acciones militares contra actividades ilícitas	

## ANEXO 2



## INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

## Anexo 2: Instrumento de recolección de datos

Nombre de la comunidad de Condorcanqui en la que reside:.....

Edad: .....Ocupación.....Sexo: M ( ) F ( ) Fecha: ...../...../.....

### Instrucciones

Le invitamos a desarrollar la siguiente encuesta acerca de los beneficios que trae la presencia del Ejército del Perú, mediante las unidades militares de la 6ª Brig Sva instaladas en la provincia de Condorcanqui y las mejoras que representan en la vida de estas poblaciones mediante su sistema de transporte fluvial.

De las afirmaciones que a continuación se enumeran, marque usted con una X la opción que coincida con su respuesta.

Agradecemos de antemano la sinceridad con que usted responda a cada una de las afirmaciones de la encuesta.

### **Variable 1 Transporte fluvial en las unidades de frontera de la 6ª Brig Sva**

#### **Dimensión Adquisición de embarcaciones**

1. ¿Cree Ud. que las unidades de la 6ª Brig Sva disponen de un sistema de transporte fluvial adecuado?
  - Completamente de acuerdo
  - De acuerdo
  - Ni acuerdo ni desacuerdo
  - En desacuerdo
  - Completamente en desacuerdo
  
2. ¿Cree Ud. que las unidades de transporte fluvial que tienen estas dependencias militares, son las suficientes para desarrollar sus funciones, en lo que corresponde a número, tipo y capacidad de carga?
  - Completamente de acuerdo
  - De acuerdo
  - Ni acuerdo ni desacuerdo
  - En desacuerdo
  - Completamente en desacuerdo
  
3. ¿Cree Ud. que las unidades de transporte fluvial de la 6ª Brig Sva son indispensables para cumplir su misión fronteriza?
  - Completamente de acuerdo
  - De acuerdo
  - Ni acuerdo ni desacuerdo
  - En desacuerdo
  - Completamente en desacuerdo

### Dimensión Implementación de talleres de mantenimiento

4. ¿Cree Ud. que las unidades militares de frontera de la 6ª Brig Sva, cuenta con talleres, material, equipo y personal calificado para el mantenimiento de unidades de transporte fluvial?
- Completamente de acuerdo
  - De acuerdo
  - Ni acuerdo ni desacuerdo
  - En desacuerdo
  - Completamente en desacuerdo
5. ¿Cree Ud. que los talleres de mantenimiento para las unidades de transporte de la 6ª Brig Sva son suficientes?
- Completamente de acuerdo
  - De acuerdo
  - Ni acuerdo ni desacuerdo
  - En desacuerdo
  - Completamente en desacuerdo
6. ¿Cree Ud. que se deben implementar mejor los talleres de mantenimiento para las unidades de transporte de la 6ª Brig Sva?
- Completamente de acuerdo
  - De acuerdo
  - Ni acuerdo ni desacuerdo
  - En desacuerdo
  - Completamente en desacuerdo

### Dimensión Construcción de infraestructura portuaria

7. ¿Cree Ud. que las unidades militares de frontera de la 6ª Brig Sva, disponen de infraestructura portuaria fluvial, material, equipo y personal calificado para realizar operaciones de puerto, en los corredores fluviales de esta provincia?
- Completamente de acuerdo
  - De acuerdo
  - Ni acuerdo ni desacuerdo
  - En desacuerdo
  - Completamente en desacuerdo
8. ¿Cree Ud. que las unidades militares de frontera de la 6ª Brig Sva, disponen de infraestructura portuaria fluvial suficientes?
- Completamente de acuerdo
  - De acuerdo
  - Ni acuerdo ni desacuerdo
  - En desacuerdo
  - Completamente en desacuerdo
9. ¿Cree Ud. que se debe mejorar la infraestructura portuaria fluvial de las unidades de frontera de la 6ª Brig Sva?
- Completamente de acuerdo
  - De acuerdo

- Ni acuerdo ni desacuerdo
- En desacuerdo
- Completamente en desacuerdo

## **Variable 2 Desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui**

### **Dimensión Actividades de apoyo social a la población**

10. ¿Cree Ud. que las unidades de frontera de la 6ª Brig Sva contribuyen con el desarrollo social de esta región?
- Completamente de acuerdo
  - De acuerdo
  - Ni acuerdo ni desacuerdo
  - En desacuerdo
  - Completamente en desacuerdo
11. ¿Cree Ud. que las actividades de responsabilidad social que realiza de la 6ª Brig Sva, como acciones cívicas, ayuda humanitaria, transporte de enfermos y otras, se verá beneficiado si se mejora el sistema de transporte de estas dependencias militares
- Completamente de acuerdo
  - De acuerdo
  - Ni acuerdo ni desacuerdo
  - En desacuerdo
  - Completamente en desacuerdo
12. ¿Cree Ud. que las unidades de transporte de la 6ª Brig Sva son indispensables para cumplir sus actividades de apoyo social en la provincia de Condorcanqui?
- Completamente de acuerdo
  - De acuerdo
  - Ni acuerdo ni desacuerdo
  - En desacuerdo
  - Completamente en desacuerdo

### **Dimensión Actividades de apoyo económico a la población**

13. ¿Cree Ud. que las unidades de frontera de la 6ª Brig Sva contribuyen con el desarrollo económico de esta región?
- Completamente de acuerdo
  - De acuerdo
  - Ni acuerdo ni desacuerdo
  - En desacuerdo
  - Completamente en desacuerdo
14. ¿Cree Ud. que las actividades económicas y comerciales en la provincia de Condorcanqui, se verían beneficiadas por el incremento de la presencia de la 6ª Brig Sva, mediante un sistema de transporte fluvial eficiente?
- Completamente de acuerdo
  - De acuerdo
  - Ni acuerdo ni desacuerdo
  - En desacuerdo

- Completamente en desacuerdo

15. ¿Cree Ud. que las unidades de transporte de la 6ª Brig Sva son indispensables para cumplir sus actividades de apoyo económico en la provincia de Condorcanqui?

- Completamente de acuerdo
- De acuerdo
- Ni acuerdo ni desacuerdo
- En desacuerdo
- Completamente en desacuerdo

### **Dimensión Lucha contra actividades ilícitas**

16. ¿Cree Ud. que las unidades de transporte de la 6ª Brig Sva son indispensables para luchar contra las actividades ilícitas?

- Completamente de acuerdo
- De acuerdo
- Ni acuerdo ni desacuerdo
- En desacuerdo
- Completamente en desacuerdo

17. ¿Cree Ud. que las actividades de seguridad que realiza de la 6ª Brig Sva, para combatir actividades como ilícitos como: narcotráfico, tala ilegal y delitos conexos en las fronteras es eficiente?

- Completamente de acuerdo
- De acuerdo
- Ni acuerdo ni desacuerdo
- En desacuerdo
- Completamente en desacuerdo

18. ¿Cree Ud. que las actividades de seguridad que realiza de la 6ª Brig Sva descritas anteriormente, dependen de los medios de transporte con los que este dispone?

- Completamente de acuerdo
- De acuerdo
- Ni acuerdo ni desacuerdo
- En desacuerdo
- Completamente en desacuerdo

## ANEXO 3



## VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS

### Anexo 3: Validación de instrumentos

#### ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA DEL EJÉRCITO

#### ESCUELA DE POSGRADO

#### VALIDACIÓN DE GUÍA DE ENCUESTA POR EXPERTO

<b>TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN:</b> "Transporte fluvial en las unidades de frontera de la Sexta Brigada de Selva y desarrollo socioeconómico de la provincia Condoreancazi, región Amazonas"			
<b>I. DATOS DEL EXPERTO</b>			
a. Apellidos y nombres:	Abad Salas Mauricio Alejandro		
b. Grado académico de profesión:	Magister en ciencias militares.		
c. DNI:	43353269		
d. Teléfono:	975780241		
e. Lugar y fecha:	El M. / 30, 12 de Marzo del 2021		
f. Firma:			
<b>II. DATOS DEL INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN (Guía de encuesta)</b>			
a. Autor del instrumento:	Tte Crl José Narro Cueva		
b. Institución a la que pertenece:	Ejército del Perú		
c. Método de investigación:	Hipotético-deductivo		
d. Tipo de investigación:	Aplicada		
<b>III. ASPECTOS DE EVALUACIÓN</b>			
Nº	Criterios	Items	Valoración De 0 a 10
01	Diseño	Convocatoria: lugar- tiempo Contenidos: propuesta de temas-preguntas-respuestas	10
02	Organización	Selección: informantes-representación de temas-tipo de respuesta-número de entrevistas	9
03	Estructuración	Guía de entrevista: Dirección a seguir-objetivos-número de preguntas según tipo de entrevista. Contexto de los datos: Conocer experiencia del entrevistado Temas propios: Aspectos que interesen	9
04	Secuencial	Con relación a variables - dimensiones e indicadores Sigue un orden lógico y prerrequisitoria	10
05	Conectividad	Conjuga el tipo de pregunta con el objetivo de la investigación y se armoniza con las experiencias que esperan ser revaloradas en el cuestionario	10
06	Intencionalidad	Adecuado para valorar aspectos desconocidos y/o modificados de las variables de investigación	10
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	10
09	Orientación a solución a otros problemas	Se concatenan las preguntas para alcanzar criterios, juicios, conceptos que ayuden a solucionar el problema de la investigación planteada	10
10	Análisis e interpretación	Se ha adecuado algún instrumento o herramienta para verter los resultados de la entrevista y analizarlos /interpretarlos	9
<b>IV. RESULTADO DE LA VALORACIÓN</b>		<b>V. OPINIÓN DE APLICACIÓN</b>	
<b>Aspecto para la valorización:</b> - Valida por 5 expertos de la ESGE-EPG - Debe aplicarse la prueba de la "V" de Aiken - Resultado mínimo aprobatorio: 0.85 u 85% - La validación sólo será hasta dos decimales que terminen en cero o cinco. Ejemplo: 0.60, 0.75		Aplicable para el acopio de información, muy favorable para la entrevista.	

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA DEL EJÉRCITO

ESCUELA DE POSGRADO

VALIDACIÓN DE GUÍA DE ENCUESTA POR EXPERTO

<b>TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN:</b> "Transporte fluvial en las unidades de frontera de la Sexta Brigada de Selva y desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui, región Amazonas"			
<b>I. DATOS DEL EXPERTO</b>			
a. Apellidos y nombres: <i>NAHUEZ DAHERO JESUS MIVOCI</i>			
b. Grado académico de profesión: <i>MAESTRO EN CIENCIAS MILITARES</i>			
c. DNI: <i>43379151</i>			
d. Teléfono: <i>902715358</i>			
e. Lugar y fecha: <i>8 de Julio, 10 de marzo 2021</i>			
f. Firma: <i>[Firma]</i>			
<b>II. DATOS DEL INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN (Guía de encuesta)</b>			
a. Autor del instrumento: <i>Tte Crl José Narro Coeva</i>			
b. Institución a la que pertenece: <i>Ejército del Perú</i>			
c. Método de investigación: <i>Hipotético-deductivo</i>			
d. Tipo de investigación: <i>Aplicada</i>			
<b>III. ASPECTOS DE EVALUACIÓN</b>			
N°	Criterios	Items	Valoración De 0 a 10
01	Diseño	Convocatoria: lugar- tiempo Contenidos: propuesta de temas-preguntas-respuestas	10
02	Organización	Selección: informantes-representación de temas-tipo de respuesta-número de entrevistas	10
03	Estructuración	Guía de entrevista: Dirección a seguir-objetivos-número de preguntas según tipo de entrevista. Contenido de los datos: Conocer experiencia del entrevistado Temas propios: Aspectos que interesen	10
04	Secuencial	Con relación a variables - dimensiones e indicadores Siguen un orden lógico y pre-requisitoria	9
05	Coherencia	Conjuga el tipo de pregunta con el objetivo de la 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	10
09	Orientación a solución a otros problemas	Se concatenan las preguntas para alcanzar criterios, juicios, conceptos que ayuden a solucionar el problema de la investigación planteada	9
10	Análisis e interpretación	Se ha adecuado algún instrumento o herramienta para verter los resultados de la entrevista y analizarlos /interpretarlos	10
<b>IV. RESULTADO DE LA VALORACIÓN</b>		<b>V. OPINIÓN DE APLICACIÓN</b>	
<b>Aspecto para la valoración:</b> - Valida por 5 expertos de la ESCE-EPG - Debe aplicarse la prueba de la "V" de Aiken - Resultado mínimo aprobatorio: 0.85 u 85% - La validación sólo será hasta dos decimales que terminen en cero o cinco. Ejemplo: 0.60, 0.75		<i>Apropiada para ser aplicada en entrevistados con buenos resultados.</i>	

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA DEL EJÉRCITO

ESCUELA DE POSGRADO

VALIDACIÓN DE GUÍA DE ENCUESTA POR EXPERTO

**TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN:** "Transporte fluvial en las unidades de frontera de la Sexta Brigada de Selva y desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui, región Amazonas"

**I. DATOS DEL EXPERTO**

a. Apellidos y nombres: *WILMA ROSAL YILMER*  
 b. Grado académico de profesión: *MAESTRO EN CIENCIAS MILITARES*  
 c. DNI: *43297026*  
 d. Teléfono: *921215700*  
 e. Lugar y fecha: *Lima, 22/02/2020*  
 f. Firma: *[Firma]*

**II. DATOS DEL INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN (Guía de encuesta)**

a. Autor del instrumento: *Tte Cpl José Narro Cueva*  
 b. Institución a la que pertenece: *Ejército del Perú*  
 c. Método de investigación: *Hipotético-deductivo*  
 d. Tipo de investigación: *Aplicada*

**III. ASPECTOS DE EVALUACIÓN**

N°	Criterios	Ítems	Valoración
			De 0 a 10
01	Diseño	Convocatoria: lugar- tiempo Contenidos: propuesta de temas-preguntas-respuestas	10
02	Organización	Selección: informantes-representación de temas-tipo de respuesta-número de entrevistas	9
03	Estructuración	Guía de entrevista: Dirección a seguir-objetivos-número de preguntas según tipo de entrevista. Contexto de los datos: Conocer experiencia del entrevistado Temas propios: Aspectos que interesen	10
04	Secuencial	Con relación a variables - dimensiones e indicadores Segue un orden lógico y prerrequisitoria	10
05	Conectividad	Conjuga el tipo de pregunta con el objetivo de la investigación y se armoniza con las experiencias que esperan ser evaluadas en el cuestionario	10
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	10
09	Orientación a solución a otros problemas	Se encuentran las preguntas para alcanzar criterios, juicios, conceptos que ayuden a solucionar el problema de la investigación planteada	10
10	Análisis e interpretación	Se ha adecuado algún instrumento o herramienta para verificar los resultados de la entrevista y analizarlos /interpretarlos	10

**IV. RESULTADO DE LA VALORACIÓN**

**V. OPINIÓN DE APLICACIÓN**

*Se puede aplicar a los entrevistados por rablemente.*

**Aspecto para la valoración:**

- Valida por 5 expertos de la ESCE-EPG
- Debe aplicarse la prueba de la "V" de Adson
- Resultado mínimo aceptativo es 85 o 85%
- La valoración sólo será hasta dos decimales que terminen en cero o cinco. Ejemplo: 0.80, 0.85

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA DEL EJÉRCITO

ESCUELA DE POSGRADO


VALIDACIÓN DE GUÍA DE ENCUESTA POR EXPERTO

<b>TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN:</b> "Transporte fluvial en las unidades de frontera de la Sexta Brigada de Selva y desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui, región Amazonas"			
<b>I. DATOS DEL EXPERTO</b>			
a. Apellidos y nombres:	Vega Munasa Marco Antonio		
b. Grado académico de profesión:	Magister en Ciencias Matemáticas.		
c. DNI:	43300909		
d. Teléfono:	943182964		
e. Lugar y fecha:	Bazup, 12 de marzo del 2021.		
f. Firma:			
<b>II. DATOS DEL INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN (Guía de encuesta)</b>			
a. Autor del instrumento:	Tte Crl José Narro Cueva		
b. Institución a la que pertenece:	Ejército del Perú		
c. Método de investigación:	Hipotético-deductivo		
d. Tipo de investigación:	Aplicada		
<b>III. ASPECTOS DE EVALUACIÓN</b>			
N°	Criterios	Items	Valoración De 0 a 10
01	Diseño	Convocatoria: lugar- tiempo Contenidos: propuesta de temas-preguntas-respuestas	10
02	Organización	Selección: informantes-representación de temas-tipo de respuesta-número de entrevistas	10
03	Estructuración	Guía de entrevista: Dirección a seguir-objetivos-número de preguntas según tipo de entrevista. Contexto de los datos: Conocer experiencia del entrevistado Temas propios: Aspectos que interesen	10
04	Secuencial	Con relación a variables - dimensiones e indicadores Segue un orden lógico y prerequisitoria	10
05	Conectividad	Conjuga el tipo de pregunta con el objetivo de la 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.	10
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 a otros problemas	Se concatenan las preguntas para alcanzar criterios, juicios, conceptos que ayuden a solucionar el problema de la investigación planteada	10
10	Análisis e interpretación	Se ha adecuado algún instrumento o herramienta para verter los resultados de la entrevista y analizarlos /interpretarlos	10
<b>IV. RESULTADO DE LA VALORACIÓN</b>		<b>V. OPINIÓN DE APLICACIÓN</b>	
<b>Aspecto para la valorización:</b> - Valida por 5 expertos de la ESGE-EPG - Debe aplicarse la prueba de la "V" de Aiken - Resultado mínimo aprobatorio: 0.85 u 85% - La validación sólo será hasta dos decimales que terminen en cero o cinco. Ejemplo: 0.60, 0.75		Muy favorable para aplicar en los informes, entrevistas con buenos resultados.	

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA DEL EJÉRCITO

ESCUELA DE POSGRADO

VALIDACIÓN DE GUÍA DE ENCUESTA POR EXPERTO

<b>TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN:</b> "Transporte fluvial en las unidades de frontera de la Sexta Brigada de Selva y desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui, región Amazonas"			
<b>I. DATOS DEL EXPERTO</b>			
a. Apellidos y nombres: <b>VELASQUEZ COLAN JOHNNY</b>			
b. Grado académico de profesión: <b>MAESTRO EN CIENCIAS MILITARES</b>			
c. DNI: <b>10433134</b>			
d. Teléfono: <b>995883240</b>			
e. Lugar y fecha: <b>Bogotá, 10 MARZO 2021</b>			
f. Firma: 			
<b>II. DATOS DEL INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN (Guía de encuesta)</b>			
a. Autor del instrumento: <b>Tte Cpl José Narro Cueva</b>			
b. Institución a la que pertenece: <b>Ejército del Perú</b>			
c. Método de investigación: <b>Hipotético-deductivo</b>			
d. Tipo de investigación: <b>Aplicada</b>			
<b>III. ASPECTOS DE EVALUACIÓN</b>			
N°	Criterios	Items	Valoración De 0 a 10
01	Diseño	Convocatoria: lugar- tiempo Contenidos: propuesta de temas-preguntas-respuestas	10
02	Organización	Selección: informantes-representación de temas-tipo de respuesta-número de entrevistas	9
03	Estructuración	Guía de entrevista: Dirección a seguir-objetivos-número de preguntas según tipo de entrevista. Contexto de los datos: Conocer experiencia del entrevistado Temas propios: Aspectos que interesen	8
04	Secuencial	Con relación a variables - dimensiones e indicadores Sigue un orden lógico y prerequisitoria	10
05	Conectividad	Conjuga el tipo de pregunta con el objetivo de la investigación y se armoniza con las experiencias que esperan ser revaloradas en el cuestionario	10
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	10
08	Contrastación de otros resultados	Han sido formuladas las preguntas, conociéndose los resultados alcanzados por otro instrumento para comparar la hipótesis de investigación	10
09	Orientación a solución a otros problemas	Se concatenan las preguntas para alcanzar criterios, juicios, conceptos que ayuden a solucionar el problema de la investigación planteada	9
10	Análisis e interpretación	Se ha adecuado algún instrumento o herramienta para verter los resultados de la entrevista y analizarlos /interpretarlos	10
<b>IV. RESULTADO DE LA VALORACIÓN</b>		<b>V. OPINIÓN DE APLICACIÓN</b>	
<b>Aspecto para la valorización:</b> - Valida por 5 expertos de la ESGE-EPG - Debe aplicarse la prueba de la "V" de Aiken - Resultado mínimo aprobatorio: 0.85 u 85% - La validación sólo será hasta dos decimales que terminen en cero o cinco. Ejemplo: 0.60, 0.75		<b>APLICABLE PARA LA ENTREVISTA DE LOS INFORMANTES</b>	

## ANEXO 4



## CONFIABILIDAD - PRUEBA PILOTO

#### Anexo 4: Confiabilidad - Prueba piloto

##### Resumen de procesamiento de casos

		N	%
Casos	Válido	36	100,0
	Excluido	0	,0
	Total	36	100,0

La eliminación por lista se basa en todas las variables

##### Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,731	18

Para que el resultado se considere aceptable debe ser mayor a 0.700, siendo en este caso el Alfa de Cronbach de 0.731 ACEPTABLE.

#### a. Prueba de Confiabilidad de variables

##### Transporte fluvial en las unidades de frontera de la 6ª Brig Sva

##### Resumen de procesamiento de casos

		N	%
Casos	Válido	36	100,0
	Excluido	0	,0
	Total	36	100,0

La eliminación por lista se basa en todas las variables

##### Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,748	18

Para que el resultado se considere aceptable debe ser mayor a 0.700, siendo en este caso el Alfa de Cronbach de 0.748. ACEPTABLE

### Desarrollo socioeconómico de la provincia Condorcanqui

#### Resumen de procesamiento de casos

		N	%
Casos	Válido	36	100,0
	Excluido	0	,0
	Total	36	100,0

La eliminación por lista se basa en todas las variables

#### Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,822	18

Para que el resultado se considere aceptable debe ser mayor a 0.700, siendo en este caso el Alfa de Cronbach de 0.822. BUENO

#### b. Prueba de confiabilidad de dimensiones.

#### Embarcaciones adquiridas

#### Resumen de procesamiento de casos

		N	%
Casos	Válido	36	100,0
	Excluido	0	,0
	Total	36	100,0

La eliminación por lista se basa en todas las variables

#### Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,763	18

Para que el resultado se considere aceptable debe ser mayor a 0.700, siendo en este caso el Alfa de Cronbach de 0.763. ACEPTABLE.

### Talleres de mantenimiento implementados

#### Resumen de procesamiento de casos

		N	%
Casos	Válido	36	100,0
	Excluido	0	,0
	Total	36	100,0

La eliminación por lista se basa en todas las variables

#### Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,804	18

Para que el resultado se considere aceptable debe ser mayor a 0.700, siendo en este caso el Alfa de Cronbach de 0.804. BUENO.

### Area de infraestructura portuaria construida

#### Resumen de procesamiento de casos

		N	%
Casos	Válido	36	100,0
	Excluido	0	,0
	Total	36	100,0

La eliminación por lista se basa en todas las variables

#### Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,764	18

Para que el resultado se considere aceptable debe ser mayor a 0.700, siendo en este caso el Alfa de Cronbach de 0.764. ACEPTABLE.

### Actividades de apoyo social

#### Resumen de procesamiento de casos

		N	%
Casos	Válido	36	100,0
	Excluido	0	,0
	Total	36	100,0

La eliminación por lista se basa en todas las variables

#### Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,722	18

Para que el resultado se considere aceptable debe ser mayor a 0.700, siendo en este caso el Alfa de Cronbach de 0.722. ACEPTABLE.

### Actividades de apoyo económico

#### Resumen de procesamiento de casos

		N	%
Casos	Válido	36	100,0
	Excluido	0	,0
	Total	36	100,0

La eliminación por lista se basa en todas las variables

#### Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,743	18

Para que el resultado se considere aceptable debe ser mayor a 0.700, siendo en este caso el Alfa de Cronbach de 0.743. ACEPTABLE.

### **Acciones militares contra actividades ilícitas**

#### **Resumen de procesamiento de casos**

		N	%
Casos	Válido	36	100,0
	Excluido	0	,0
	Total	36	100,0

La eliminación por lista se basa en todas las variables

#### **Estadísticas de fiabilidad**

Alfa de Cronbach	N de elementos
,789	18

Para que el resultado se considere aceptable debe ser mayor a 0.700, siendo en este caso el Alfa de Cronbach de 0.789. ACEPTABLE.

## **ANEXO 5**



## **AUTORIZACIÓN PARA LA RECOLECCIÓN DE DATOS**

**Anexo 5: Autorización para la recolección de datos**

El Milagro, 10 de marzo del 2021

Oficio N° 003/U-8. g.1/27.00

Señor Gral Brig Cmdte Gral de la Sexta Brigada de Selva. - "El Milagro"

Asunto : Solicita brindar facilidades para encuestas a personal de Oficiales

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

Tengo el honor de dirigirme a Ud. en relación a los documentos de la referencia para solicitarle se digne/sirva brindar las facilidades para el levantamiento de datos e informaciones al equipo que realizará encuestas sobre la investigación titulada **"TRANSPORTE FLUVIAL EN LAS UNIDADES DE FRONTERA DE LA SEXTA BRIGADA DE SELVA Y DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE LA PROVINCIA CONDORCANQUI, REGION AMAZONAS"**

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

Dios guarde a Ud.



-----  
José Antonio NARRO CUEVA  
TTE CRL EP  
D.N.I. N° 43878206

**Distribución:**

GU/Dependencia..... 01

Archivo..... 01/02



6° BRIGADA DE SELVA  
SECCION PERSONAL  
OFICINA POSTAL  
RECEPCION  
FECHA: 10-03-21  
HORA: 15:55pm  
FIRMA: S. de Espino

## ANEXO 6



## BASE DE DATOS

## Anexo 6 Base de datos

ENCUESTADO																			PROMEDIO					
	p1	p2	p3	p4	p5	p6	p7	p8	p9	p10	p11	p12	p13	p14	p15	p16	p17	p18	ADQUISICIÓN DE EMBARCACIONES	IMPLEMENTACIÓN DE TALLERES DE MANTO	CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA	ACTIVIDADES DE APOYO SOCIAL	ACTIVIDADES DE APOYO ECONÓMICO	LUCHA CONTRA ACTIVIDADES ILÍCITAS
	ADQUISICIÓN DE EMBARCACIONES			IMPLEMENTACIÓN DE TALLERES DE MANTO			CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA			ACTIVIDADES DE APOYO SOCIAL			ACTIVIDADES DE APOYO ECONÓMICO			LUCHA CONTRA ACTIVIDADES ILÍCITAS								
1	1	1	4	1	2	4	2	1	2	5	4	4	5	4	5	5	5	5	2	2	2	4	5	5
2	2	2	4	2	1	5	1	1	2	5	4	4	5	4	5	5	5	5	3	3	1	4	5	5
3	1	1	4	2	1	4	2	1	2	5	5	5	5	5	5	4	5	4	2	2	2	5	5	4
4	1	1	5	1	2	1	1	1	2	5	5	5	4	5	5	4	5	5	2	1	1	5	5	5
5	1	1	4	1	2	4	1	1	2	5	4	5	4	4	5	4	5	4	2	2	1	5	4	4
6	2	1	3	1	1	4	1	1	2	4	5	5	5	4	5	4	4	5	2	2	1	5	5	4
7	2	2	5	2	2	4	2	2	2	4	5	5	4	5	5	4	4	5	3	3	2	5	5	4
8	1	2	4	1	2	4	1	2	2	4	5	5	5	5	5	4	3	5	2	2	2	5	5	4
9	1	2	5	2	2	4	1	1	2	5	5	5	5	4	4	5	5	4	3	3	1	5	4	5
10	2	2	4	2	1	2	2	2	1	4	4	5	5	4	4	5	4	4	3	2	2	4	4	4
11	2	2	5	1	2	5	1	1	2	5	3	4	5	5	5	4	4	5	3	3	1	4	5	4
12	1	1	4	2	1	5	1	2	2	5	5	4	4	5	4	5	4	4	2	3	2	5	4	4
13	1	1	1	1	1	1	2	2	2	4	4	4	5	4	4	4	4	4	1	1	2	4	4	4
14	1	1	1	1	2	2	2	1	2	4	4	4	5	1	2	4	2	2	1	2	2	4	3	3
15	1	1	1	1	2	4	2	2	2	4	4	4	5	1	2	4	2	2	1	2	2	4	3	3
16	1	2	4	1	2	4	2	2	1	5	5	5	5	5	5	4	4	5	2	2	2	5	5	4
17	2	2	5	1	2	5	1	1	2	5	3	4	5	5	5	4	4	5	3	3	1	4	5	4
18	1	1	4	1	1	4	2	1	2	5	5	5	4	5	4	5	4	4	2	2	2	5	4	4
19	1	1	1	1	2	4	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	5	1	2	2	4	4	4
20	2	1	5	1	2	4	2	2	1	4	5	4	5	5	5	4	4	5	3	2	2	4	5	4
21	2	2	2	1	1	5	1	2	2	4	4	4	5	1	2	4	2	2	2	2	2	4	3	3
22	2	2	4	1	2	4	1	1	2	5	4	5	5	4	5	4	5	5	3	2	1	5	5	5
23	2	2	4	2	1	5	2	2	1	4	5	5	4	4	4	5	5	5	3	3	2	5	4	5
24	2	1	5	1	2	4	1	2	1	5	5	5	5	5	5	4	5	5	3	2	1	5	5	5
25	1	1	4	1	2	4	1	1	1	4	5	5	4	5	5	4	4	5	2	2	1	5	5	4
26	2	2	5	1	2	5	1	1	2	5	3	4	5	5	5	4	4	5	3	3	1	4	5	4
27	1	1	5	1	2	1	1	1	2	5	5	5	4	5	5	4	5	5	2	1	1	5	5	5
28	1	2	5	2	1	5	2	2	1	4	5	5	4	5	4	5	5	4	3	3	2	5	4	5
29	2	1	3	1	1	4	1	1	2	4	5	5	5	4	5	4	4	5	2	2	1	5	5	4
30	2	1	4	1	1	5	1	1	2	5	5	4	4	5	4	4	4	5	2	2	1	5	4	4
31	1	2	2	2	1	4	2	1	2	4	4	4	5	1	2	4	1	2	2	2	2	4	3	2
32	2	2	5	2	1	5	2	2	1	4	5	5	4	4	4	5	4	5	3	3	2	5	4	5
33	2	2	5	1	2	5	1	1	2	5	3	4	5	5	5	4	4	5	3	3	1	4	5	4
34	2	1	4	2	1	5	2	1	2	4	5	5	4	5	4	5	4	5	2	3	2	5	4	5
35	2	2	5	1	2	5	1	1	1	5	4	5	5	4	5	5	4	5	3	3	1	5	5	5
36	1	1	5	2	2	4	2	2	1	4	5	5	4	5	5	4	4	4	2	3	2	5	5	4
PROMEDIO																		2	2	2	5	4	4	

## ANEXO 7



## COMPROMISO ÉTICO

## **Anexo 7: Compromiso ético**

El presente trabajo de investigación nacional titulado “**TRANSPORTE FLUVIAL EN LAS UNIDADES DE FRONTERA DE LA 6ª BRIGADA DE SELVA Y DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE LA PROVINCIA CONDORCANQUI REGION AMAZONAS**” ha sido diseñado, planificado y realizado en estricto apego a la metodología científica y a las normas éticas para investigación científica militar.

En vista de lo anterior, yo **CRL EP José Antonio NARRO CUEVA**, declaro bajo juramento que he desarrollado esta investigación siguiendo las instrucciones brindadas por la ESGE-EPG, desde la elaboración del marco referencial y recolección de la información, hasta el análisis de datos y elaboración del informe final.

En tal sentido la información contenida en el presente documento es producto de mi trabajo personal, apegándome a la legislación sobre propiedad intelectual, sin haber incurrido en falsificación de la información o cualquier tipo de fraude, por lo cual me someto a las normas disciplinarias establecidas en el ordenamiento judicial administrativo, civil y penal.

Lima, 16 de marzo del 2023



---

José A. Narro Cueva  
D.N.I. N° 26716680

## ANEXO 8



## HOJA DE DATOS PERSONALES

Anexo 8: Hoja de datos personales

**GRADO** : Crl  
**NOMBRE COMPLETO** : José Antonio  
**APELLIDOS** : NARRO CUEVA  
**DNI** : 26716680  
**EMAIL** : josenarrocueva@gmail.com  
**DIRECCIÓN** : Av. El Sol 236 dpto. 301 Chorrillos, Lima  
**CELULAR** : 986285548

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. Narro Cueva', written over a dotted line.

**FIRMA** : .....

## ANEXO 9



## APORTE DE INVESTIGACIÓN

## Anexo 9: Aporte de la investigación

### 9.1 Título del aporte

Concurso Inter unidades de la 6ª Brig Sva en acciones militares en beneficio de las poblaciones y comunidades nativas de la provincia de Condorcanqui, para mejorar sus indicadores de desarrollo socioeconómico.

### 9.2 Objetivos del aporte

- a. Mantener la imagen de prestigio del Ejército del Perú
- b. Buscar la adhesión de la población
- c. Fortalecer las relaciones civiles militares
- d. Incrementar las actividades de apoyo a la población; seguridad, acciones cívicas, primera respuesta en el SINAGERD, evacuaciones.

### 9.3 Justificación del aporte

Este concurso es importante porque fomentará las actividades de apoyo a la población, mediante la competencia entre las unidades de frontera en el cumplimiento de su rol de participación en el desarrollo socioeconómico de la provincia de Condorcanqui, realizando actividades militares como apoyo a la lucha contra ilícitos, evacuaciones, acciones cívicas, etc. a las poblaciones y comunidades nativas de la provincia de Condorcanqui; pero además, generara mayor presencia del Estado en aquellas zonas fronterizas de difícil acceso y fomentando la seguridad y las buenas relaciones con las poblaciones excluidas, alejadas y de bajos recursos de la provincia de Condorcanqui.

Esta competencia se podrá fortalecer si se planifica integralmente y si se acompaña con otras dependencias del Estado haciendo un trabajo parecido al de las plataformas itinerantes de acción social (PIAS) como lo hace la Marina de Guerra del Perú en ríos de Loreto y Pucallpa.

## **ANEXO 10**



**CD CONTENIENDO LA TESIS**

Anexo 10: CD conteniendo la Tesis en PDF



## ANEXO 11



**REPORTE DE SIMILITUD DE  
TURNITIN**

NARRO CUEVA Tesis CrI Narro 04 septiembre del 2023 (1).doc

Detalles de la entrega Ayuda turnitin

Fuentes principales Todas las fuentes

20% similitud general

1 repositorio.esge.edu.pe INTERNET 6%

2 repositorio.ucv.edu.pe INTERNET 2%

3 Universidad Nacional Pedro Ruiz ... TRABAJOS ENTREGADOS 1%

4 esge.edu.pe INTERNET 1%

5 es.scribd.com INTERNET <1%

6 hdl.handle.net INTERNET <1%

7 tesis.pucp.edu.pe INTERNET <1%

8 repositorio.une.edu.pe INTERNET <1%

9 Universidad Internacional de la... TRABAJOS ENTREGADOS <1%

10 Universidad César Vallejo el 201... <1%

Compartir

Buscar

Página 1 de

08:49 6/09/2023

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA DEL EJÉRCITO  
ESCUELA DE POSTGRADO

INFORME DE TESIS

TRANSPORTE FLUVIAL EN LAS UNIDADES DE FRONTERA DE LA  
6ª BRIGADA DE SELVA Y DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE  
LA PROVINCIA CONDIRCANQUI, REGION AMAZONAS

AUTOR  
Bach. José Antonio NARRO CUEVA  
0000-0003-2642-4017

Para optar al Grado Académico de  
**MAESTRO EN CIENCIAS MILITARES**  
Con mención en Planeamiento Estratégico y Toma de Decisiones

ASESOR  
Dr. Germani TALAVERA PRADO (Revisor General)  
0000-0002-5167-1887

2023