

**ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA DEL EJÉRCITO
ESCUELA DE POSTGRADO**



TESIS DE GRADO

**CARACTERIZACIÓN DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN
TERRESTRE DE LAS PROVINCIAS QUE INTEGRAN EL
VRAEM EN LA CONTRIBUCIÓN DEL DESARROLLO
ECONÓMICO DE LA REGIÓN JUNÍN, 2019**

NOMBRE DEL AUTOR

Bach. Emerson Junior PALOMINO BRIONES

NOMBRE DE LOS ASESORES

Metodológico: Mg. Fernando Javier CANAVAL RAMÍREZ

Temático: Mg. Edgar LESCANO FLORES

Para optar al Grado Académico de

MAESTRO EN CIENCIAS MILITARES

Con mención en Planeamiento Estratégico y Toma de Decisiones

2021

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA DEL EJÉRCITO
ESCUELA DE POSTGRADO

DEPARTAMENTO GESTIÓN DE INVESTIGACIÓN



ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS No 098 – 2021/ DGI

En la Escuela Superior de Guerra del Ejército - Escuela de Postgrado, a los veintidós días del mes de julio del año dos mil veintiuno, siendo las 11:45 horas, se reunió el jurado evaluador conformado por los docentes:

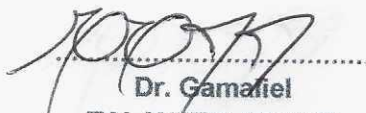
- | | |
|--------------------------------------|------------|
| ❖ Doctor Gamaliel TALAVERA PRADO | Presidente |
| ❖ Maestro Adrián CAMACHO SORIANO | Secretario |
| ❖ Maestro Liliana RODRÍGUEZ SAAVEDRA | Vocal |


Designados según Resolución de Expedito para Sustentación de Tesis N° 098-2021/SIE/DGI/ESGE-EPG del 05 de julio del 2021, para evaluar la sustentación virtual y defensa de la Tesis de Grado titulada "CARACTERIZACIÓN DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN TERRESTRE DE LAS PROVINCIAS QUE INTEGRAN EL VRAEM EN LA CONTRIBUCIÓN DEL DESARROLLO ECONÓMICO DE LA REGIÓN JUNÍN, 2019", presentado por el Bachiller EMERSON JUNIOR PALOMINO BRIONES, 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 virtual y defensa de la tesis de grado y realizadas las preguntas de rigor, el jurado acordó concederle la calificación de **APROBADO POR UNANIMIDAD**.

En mérito del cual, **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 veintidós días del mes de julio de 2021.


.....
Dr. Gamaliel
TALAVERA PRADO
PRESIDENTE


.....
Mg. Adrián
CAMACHO SORIANO
SECRETARIO


.....
Mg. Liliana
RODRÍGUEZ SAAVEDRA
VOCAL

Agradecimiento

Un eterno agradecimiento a nuestros profesores, asesores, guías constantes en la formulación de la presente investigación, su valioso apoyo, su experiencia y conocimiento fueron los pilares fundamentales para internalizar la vocación científica.

Dedicatoria

A mi familia, gran soporte en esta noble y loable carrera, siempre en las buenas y en las malas, y mi motivación de querer ser mejor cada día.

Declaración Jurada de Autoría

Mediante el presente documento, Yo Bach. Emerson Junior PALOMINO BRIONES identificado con Documento Nacional de Identidad N° 43324879, con domicilio real en Av. Crl Ríos N° 150 Villa Militar Oeste, en el distrito de Chorrillos, provincia de Lima, departamento de Lima, estudiante de la VIII Maestría en Ciencias Militares de la Escuela Superior de Guerra del Ejército-Escuela de Postgrado (ESGE-EPG) declaro bajo juramento que:

Soy el autor de la investigación titulada “Caracterización de las vías de comunicación terrestre de las provincias que integran el VRAEM en la contribución del desarrollo económico de la Región Junín, 2019”, que presento a los 02 días de junio del año 2020, ante esta institución con fines de optar al grado académico de Maestro en Ciencias Militares con mención en Planeamiento Estratégico y Toma de Decisiones.

Dicha investigación no ha sido presentada ni publicada anteriormente por ningún otro investigador ni por el suscrito, para optar otro grado académico ni título profesional alguno. Declaro que se ha citado debidamente toda idea, texto, figura, fórmulas, tablas u otros que corresponde al suscrito o a otro en respeto irrestricto a los derechos del autor. Declaro conocer y me someto al marco legal y normativo vigente relacionado a dicha responsabilidad.

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



Emerson Junior PALOMINO BRIONES


Bach.

DNI 43324879

Autorización de Publicación y Uso

A través del presente documento autorizo a la Escuela Superior de Guerra la publicación del texto completo o parcial de la tesis de grado titulada “Caracterización de las vías de comunicación terrestre de las provincias que integran el VRAEM en la contribución del desarrollo económico de la Región Junín, 2019” presentada para optar al grado académico de Maestro en Ciencias Militares con mención en Planeamiento estratégico y Toma de Decisiones 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 y exhibida con fines académicos siempre que se indique la autoría y no se podrán realizar obras derivadas de la misma.

Chorrillos, 01 de octubre del 2020



Emerson Junior PALOMINO BRIONES

Bach.

DNI 43324879

Índice

	Página
Carátula	I
Jurado evaluador	II
Agradecimiento	III
Dedicatoria	IV
Declaración jurada de autoría	V
Autorización de publicación y uso	VI
Índice	VII
Índice de tablas	X
Índice de figuras	XI
Resumen y palabras clave	XII
Abstract and keywords	XIII
Introducción	XIV

CAPÍTULO I Planteamiento del Problema

1.1	Descripción de la realidad problemática	16
1.2	Preguntas de investigación	20
1.3	Objetivos de la investigación	20
1.4	Hipótesis	20
1.5	Justificación y viabilidad	20
1.6	Delimitación de la investigación	21
1.7	Limitaciones de la investigación	21

CAPÍTULO II Estado del Conocimiento

2.1	Antecedentes de la investigación	23
2.1.1	Investigaciones nacionales	23
2.1.2	Investigaciones internacionales	24
2.2	Teorías	27
2.3	Marco conceptual	29

CAPÍTULO III

Metodología de la Investigación

3.1	Enfoque de la investigación	34
3.2	Tipo de investigación	34
3.3	Método de investigación	35
3.4	Escenario de estudio	35
3.5	Objeto de estudio	36
3.6	Observable (s) de estudio	36
3.7	Fuentes de información	37
3.8	Técnicas e instrumentos de acopio de información	37
3.9	Acceso al campo y acopio de información	40

CAPÍTULO IV

Análisis y Síntesis

4.1	Recolección de datos	42
4.2	Revisión y organización de los datos	44
4.3	Definición de las unidades de análisis	46
4.4	Descripción de las categorías	52
4.5	Soporte de categorías	54
4.6	Red semántica	56
4.7	Triangulación	67

CAPÍTULO V

Dialogo Teórico - Empírico

Conclusiones	76
Recomendaciones	78
Propuesta	79
Referencias bibliográficas	81
Anexos	
Anexo 1, Matriz de consistencia	
Anexo 2, Instrumentos de acopio y recolección de datos	
Anexo 3, Validación de instrumento de recolección de datos	
Anexo 4, Autorización para el acceso a la recolección de datos	

Anexo 5, Compromiso ético

Anexo 6, Hoja de datos personales

Anexo 7, CD conteniendo la Tesis de Grado y la exposición (en pdf)

Índice de tablas

	Página
Tabla 1. <i>Definición de unidades de análisis</i>	46
Tabla 2. <i>Codificación Abierta de las Entrevistas</i>	50
Tabla 3. <i>Descripción de las categorías</i>	52
Tabla 4. <i>Soprote de categorías</i>	53
Tabla 5. <i>Matriz de triangulación de datos</i>	67
Tabla 6. <i>Triangulación de fuentes e instrumentos de recolección de datos</i>	71
Tabla 7. <i>Matriz de Consistencia</i>	85

Índice de figuras

	Página
<i>Figura 1.</i> Procedimiento para la Recolección de Datos	44
<i>Figura 2.</i> Relación de los Instrumentos con sus categorías	45
<i>Figura 3.</i> Red Semántica N° 1 de las Entrevistas	57
<i>Figura 4.</i> Red Semántica N° 2 de las Entrevistas	59
<i>Figura 5.</i> Red Semántica N° 3 de las Entrevistas	60
<i>Figura 6.</i> Red Semántica N° 4 de las Entrevistas	62
<i>Figura 7.</i> Red Semántica N° 5 de las Entrevistas	63
<i>Figura 8.</i> Red Semántica N° 6 de las Entrevistas	65

Resumen

La investigación se sustentó bajo un enfoque cualitativo, debido a las condiciones y contexto del tema que se investigó, de esta manera se llegó a unas conclusiones tras un análisis Hermenéutico-Interpretativo y el tipo de investigación que se empleo fue un estudio empírico, en la presente investigación llegué a la conclusión en que las vías de comunicación terrestres establecen el esencial modo de transporte en el mundo, ostentando la vital envergadura no solo para el desarrollo económico sino también para la vida diaria de los habitantes, ya que les facilita el acceso a los servicios básicos como es la educación y la salud a su vez contribuyen al desarrollo social entre comunidades facilitando el transporte de mercancías y otros de manera recíproca, la Región Junín integra el Valle de los Ríos Apurímac, Ene y Mantaro (VRAEM) cobrando una vital importancia en vista que un adecuado uso de las capacidades del Ejército del Perú a través de unidades de ingeniería cobra un papel protagónico para la materialización de dichos proyectos, sin embargo mediante una adecuada gestión institucional de la mano con el apoyo del gobierno regional de turno, la aprobación política, la decisión de los líderes, tendrán un gran impacto económico para con las masas vulnerables y por medio de este generar empleo a la población local. En virtud a la investigación se obtuvo como resultado que la construcción de vías de comunicación terrestre dará a la población una tranquilidad para poder realizar sus actividades diarias de manera segura y tranquila, los pobladores utilizarán las vías de comunicación terrestre para que puedan sacar sus productos a la capital lo más rápido posible y no solo para este rubro, servirá también para el fluido ininterrumpido del comercio, el turismo y otros, por lo tanto no solo es realizar trabajos de ingeniería sino pensar prospectivamente que este territorio es muy productivo y proactivo para la región y por ende para el país.

Palabras clave: *Vías de comunicación terrestre, Desarrollo Económico y el Valle de los Ríos Apurímac, Ene y Mantaro.*

Abstract

The research was based on a qualitative approach, due to the conditions and context of the subject under investigation, in this way some conclusions were reached after a Hermeneutical-Interpretative analysis and the type of research that was used was an empirical study, in the This research I came to the conclusion that land communication routes establish the essential mode of transport in the world, showing the vital scope not only for economic development but also for the daily life of the inhabitants, since it facilitates access to Basic services such as education and health in turn contribute to social development between communities by facilitating the transport of goods and others reciprocally, the Junín Region integrates the Valley of the Apurímac, Ene and Mantaro Rivers (VRAEM), charging a vital importance given that an adequate use of the capabilities of the Peruvian Army through engineering units takes on a leading role or for the materialization of these projects, however through adequate institutional management hand in hand with the support of the regional government in power, political approval, the decision of the leaders, will have a great economic impact on the vulnerable masses and through of this generate employment for the local population. By virtue of the investigation, it was obtained as a result that the construction of land communication routes will give the population a peace of mind to be able to carry out their daily activities safely and quietly, the inhabitants will use the land communication routes so that they can take their products to the capital as quickly as possible and not only for this area, it will also serve for the uninterrupted flow of trade, tourism and others, therefore it is not only to carry out engineering work but to think prospectively that this territory is very productive and proactive for the region and therefore for the country.

Keywords: *Land, communication routes, Economic development and the Valley of the Apurímac, Ene and Mantaro Rivers.*

Introducción

Los países en vías de desarrollo como es el caso del Perú, con una economía aun en pleno desarrollo, anhelan seguir progresando para así salir de ser un denominado país subdesarrollado. Es por ello que la sociedad debe ser consciente, más aún el gobierno, de la importancia de invertir en proyectos que consigan un desarrollo económico, la minimización de la pobreza e impulsar sistemas productivos, el país cuenta con una Institución tan antigua como su historia, comprometida con sus objetivos, siempre presente en los buenos y malos momentos, que es el Ejército del Perú.

Esta Institución Militar cuenta dentro de su organización con el Arma de Ingeniería Militar, la cual forma oficiales ingenieros para conformar la fuerza operativa que contribuye a la defensa y nuestro desarrollo nacional a través de sus especialistas en la implementación y la construcción de medios de desarrollo para el país, como es la construcción de vías de comunicación terrestre. La especialidad de esta Arma tiene un gran protagonismo en la historia del Perú en vista su excelente intervención en la Integración Vial, el Desarrollo y el Afincamiento Rural Nacional; así como la fundación y la publicidad de Instituciones Privadas y Públicas con el objetivo al impulso del Desarrollo Nacional. Este avance no es otra cosa que el inicio mismo de la Ingeniería como carrera dentro del progreso cultural de las organizaciones humanas, el mismo que va perennemente desarrollándose por la corriente de las obligaciones que se van mostrando en el desarrollo crecimiento y de las comunidades, lo que la convierte en una profesión fundamental en el quehacer y desarrollo de las naciones. (Vaca., 2016)

Es por ello que iniciar un estudio serio y con prospectiva que permita tener una fórmula para la solución a la problemática del Valle de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro (VRAEM) abraza dos colosales retos: el crecimiento prolífico justificado en el control del narcotráfico, actividades lícitas y el terrorismo, labores que suceden en este lugar pero que contienen la garantía de todo el estado. A su vez, aunque se conoce que las organizaciones terroristas y los narcotraficantes se ayudan mutuamente y sostienen una conexión de necesidad para dominar los recorridos de escapatoria de la elaboración de drogas ilícitas y afirmar los núcleos de acopio, no

se identifica que los remanentes de la organización Sendero Luminoso (SL) obran privilegiadamente como fuerza del narcotráfico (elaborando ellos propios cocaína y brindando seguridad). Por lo tanto, se continúa sin afrontar de manera conjunta e integral el problema del tráfico ilícito de drogas. (Mendoza, 2016)

En el ordenamiento que sigue se considera la ejecución del presente trabajo de investigación y comprende cinco capítulos que se detallan:

En el primer capítulo, se trata sobre el planteamiento del problema de investigación en el que se demuestra todas sus partes.

En el segundo capítulo, se enfoca el estado del conocimiento de la investigación desarrollada como sustento para la elaboración del presente trabajo, permitió revisar investigaciones anteriores sobre el tema de estudio, desde el punto de vista de su actualidad y valor teórico, las teorías o soporte teórico que se podrán debatir, ampliar, conceptualizar y concluir, así como el marco conceptual.

En el tercer capítulo, se plantea la metodología que se siguió para el desarrollo de la investigación.

En el cuarto capítulo se presenta el análisis y síntesis de los resultados obtenidos en la investigación.

En el quinto capítulo se desarrolla el dialogo teórico - empírico.

Posteriormente se presenta las conclusiones, recomendaciones y propuesta para enfrentar el problema.

Finalmente se encuentran los anexos que demuestran la consistencia del trabajo efectivo y el instrumento de apoyo de recojo de información para la consecución del resultado de esta presente investigación.

CAPÍTULO I

Planteamiento del problema

1.1 Descripción de la realidad problemática

El hombre, desde tiempos inmemoriales ha tenido una indiscutible tendencia constructora y reconstructora originaria de su ahínco por sobrevivir en un medio adverso, agreste y desafiante frente a la naturaleza y desarrollada más tarde por sus convicciones religiosas y potencialmente su ansia de dejar huella de su legado en el entorno que lo rodea; cómo se puede percibir en los restos arqueológicos y diferentes tipos de manifestaciones como caminos, puentes, viviendas, canales de irrigación, represas, pinturas y otras evidencias en todas las culturas de la antigüedad.

En la comunidad moderna el ingeniero constructor obtiene un lugar preferencial y muy loable en la acción constructora y reconstructora cuya principal finalidad es el de brindar la escasez de materiales en la sociedad, como son: producción de energía, vivienda, salud, educación, comunicaciones, transporte, vías de comunicación, etc.

En lo que respecta a vías de comunicación comprende la construcción de vías férreas, canales, puentes, carreteras, aeropuertos, etc., para la materialización de dichas infraestructuras es clave su intervención y en cuanto a vivienda se considera la construcción de casas, colegios, locales comunales, parques, plazas, hospitales, postas médicas, etc.

En el mundo actual el ingeniero constructor obtiene un papel preponderante, realizando una vital labor en beneficio de la sociedad en general, los mismos que también existen en las fuerzas armadas, soldados que combaten en la guerra y construyen en tiempo de paz, son los integrantes de la Ingeniería Militar, Arma del Ejército del Perú que cimienta el progreso e integra los pueblos más distantes.

A través de sus unidades de Ingeniería, participa activamente en el apoyo al desarrollo del Estado, ejecutando los trabajos de construcción, conservación y mejoramiento de caminos, carreteras y puentes, y en casos de emergencia, como es usual por su compleja geografía, contribuye con

Defensa Civil en la realización de muros de contención, reforzamiento de riberas y encauzamiento de ríos, la misma que para la sociedad peruana es una organización muy antigua que permitió el desarrollo y esplendor de la civilización andina y ayudó, a través de la historia, a conformar su base material y perennizar para siempre, su espíritu y levadura moral, todas las actividades de esta Arma, favorecen el intercambio cultural y económico de los pueblos, y en casos extremos, asistirlos, preservando así, sus vidas y su patrimonio.

En el Perú, existen normas para posibilitar la participación de las FFAA en las funciones de incentivo al desarrollo socio económico del Estado.

El Decreto Supremo 019-2007-DE/EP, regula la participación del Ejército del Perú en las Acciones Cívicas y obras de Defensa Civil para el desarrollo económico del Estado.

El Decreto Legislativo N° 1137, del 10 de diciembre de 2012, Ley del Ejército del Perú, en su Artículo 3°.- Ámbito de competencia, establece que “El Ejército del Perú participa en el desarrollo económico social del país, en la ejecución de acciones cívicas y de apoyo social, en coordinación con las entidades públicas cuando corresponda, así como en las acciones relacionadas con la Defensa Civil, de acuerdo a la ley”.

Es así que, el Ejército cumple con lo estipulado en la Constitución Política del Perú y leyes vigentes a través de sus unidades especializadas, como las de Ingeniería.

Las acciones sociales que realiza el Ejército se encuentran respaldadas por el artículo 171° de la Constitución, que señala que las Fuerzas Armadas son parte activa del desarrollo económico y social del país y dentro de esta consideración las fuerzas armadas están facultadas a realizar, de manera permanente, acciones de desarrollo socio-económico, de apoyo a la comunidad y a la defensa civil.

Participar en la realización de las políticas de Estado en lo concerniente al desarrollo económico del país, asuntos amazónicos, ciencia y tecnología, asuntos antárticos, objetos arqueológicos e históricos, protección del medio ambiente y defensa civil, de acuerdo con la reglamentación vigente.

Participar con las Instituciones de otros sectores en el planeamiento de las políticas y objetivos para la materialización de los intereses nacionales.

El propósito del mantenimiento vial es prever que las vías de carreteras se mantengan en óptimas condiciones a fin de brindar un servicio eficiente a los usuarios, en ese sentido el mantenimiento involucra: un plan de mantenimiento donde incluya un presupuesto y recursos, la ejecución de los trabajos de acuerdo a lo planeado, el control, evaluación y monitoreo de las obras realizadas.

Durante la construcción de las carreteras, en estas repercuten múltiples factores que alteran su rendimiento y paulatinamente van aminorando los niveles de utilidad para los que fueron concebidas, siendo los fundamentales: el peso y el tipo de vehículo, así como la cantidad de vehículos que circulan en una carretera en un determinado tiempo, causando agrietamientos, deformaciones y deterioros, en la calzada de rodadura; los fenómenos meteorológicos, como la radiación solar, precipitación pluvial y el viento, los huaycos que afectan la durabilidad de las estructuras y gradualmente su resistencia; la calidad y el tipo y de materiales empleados en la construcción, que usualmente presentan una durabilidad limitada y el comportamiento previsto, conforme a lo planeado.

Otros factores que también afectan la operación de las carreteras o vías de circulación vehicular son la orografía y geología de los lugares por donde atraviesan estas obras, los cuales dan cabida a inseguridades de los estratos naturales próximos a las obras viales, ocasionadas fundamentalmente por el escurrimiento interno del agua o flujo, por el decrecimiento de la firmeza de los suelos y casualmente por los movimientos sísmicos; estas inseguridades se manifiestan como derrumbes de materiales sueltos, corrimientos de magnitudes de estratos naturales y deslaves, así como cortes de circulación y fallas.

A sí mismo, los escurrimientos superficiales excepcionales del agua por el paso fortuito de huracanes y tormentas, ocasionan la fractura de terraplenes, imperfecciones de puentes y renuencia en las obras de drenaje.

Los desperfectos e imperfecciones que se exhiben en una carretera se vuelven en perjuicio de tiempo en los trayectos planeados del tráfico y pueden ocasionar eventualidades con pérdidas humanas y materiales. Sin duda el Ejército del Perú, por mandato constitucional debe cumplir una labor muy importante en el mantenimiento, construcción y reconstrucción de las vías de comunicación.

Del análisis de la realidad peruana se puede afirmar que gran parte del territorio no ha saneado sus límites político-administrativos, en el marco de la Ley N° 27795, Ley de Demarcación y Organización Territorial, vale decir, es mínima la delimitación territorial político-administrativa, saneada y actualizada, en todo el país, ejemplos se observa en los diferentes departamentos y provincias así como en los centros poblados, lo cual repercute en la ausencia de modelos de desarrollo territorial y el reconocimiento y fortalecimiento de los mismos. Así, la realidad es cruda, debido a que la falta de infraestructura básica es notable; buen porcentaje de los caminos no se encuentran asfaltados, así también un buen porcentaje de la población no cuenta con servicios básicos como el agua potable, alcantarillado o desagüe y la energía eléctrica que le permita poder vivir con un estándar de calidad de vida en sus hogares, como es la actualidad de la región Junín en el VRAEM, si a esto se le suma los desastres naturales, tales como lluvias, huaycos y otros que la naturaleza no prevé (sismos, terremotos, fenómeno de El Niño, etc.) se puede apreciar que no existe una verdadera planificación de ayuda y apoyo a la zona.

El deterioro de las carreteras, afecta directamente a la población, especialmente a comerciantes, transportistas, turistas y usuarios en general, quienes de alguna manera aun no comprenden por qué estos lugares con tanta incidencia en producción agrícola y ganadera no cuenta con un Plan Integral y coherente de mantenimiento de sus carreteras.

Así por ejemplo, la Carretera Central que conecta la costa (región Lima) con la sierra y selva del país, donde la mayoría de los productos de primera necesidad, frutales y agrícolas, mineros y ganaderos, abastecen a la región Lima y al resto de la costa, se interrumpe periódicamente como consecuencia

de la caída de piedras, huaycos, etc., no habiéndose previsto un plan integral de mantenimiento que permita la transitabilidad las 24 horas del día.

1.2 Preguntas de Investigación

1.2.1 ¿Cómo son las vías de comunicación terrestre de las provincias de la región Junín que integran el VRAEM?

1.2.2 ¿De qué manera la reingeniería de las vías de comunicación terrestre de las provincias que integran el VRAEM puede contribuir con el desarrollo económico de la región Junín?

1.3 Objetivos de investigación

1.3.1 Estudiar la organización e implementación de las vías de comunicación terrestre de las provincias de la región Junín que integran el VRAEM.

1.3.2 Analizar la forma en que la reingeniería de las vías de comunicación terrestre de las provincias que integran el VRAEM puede contribuir en el desarrollo económico de la región Junín.

1.4 Hipótesis

Una adecuada organización e implementación de las unidades de ingeniería en el Ejército permite la construcción de las vías de comunicación terrestre en el VRAEM y contribuye al desarrollo económico de la región Junín.

1.5 Justificación y viabilidad

La justificación del presente trabajo de investigación tiene relevancia social ya que al estudiar, comprender y analizar el diagnóstico actual de las vías de comunicación terrestre de las provincias de la región Junín que integran el VRAEM, se va a proponer actividades de reingeniería militar en la contribución al desarrollo económico de la región Junín.

Siendo de vital importancia para la región, en este análisis se debe rescatar y resaltar la necesidad de la implementación de equipos mecánicos

para la ingeniería militar en la contribución del desarrollo económico de dicha región en la labor de construcción, reconstrucción y renovación de las vías de comunicación terrestre y la ayuda comunitaria en el contexto de los fenómenos naturales.

1.6 Delimitación de la investigación

1.6.1 Delimitación espacial

El área geográfica de la investigación comprende el ámbito del Departamento Junín (Provincia de La Merced- Oxapampa – Satipo)

1.6.2 Delimitación temporal

Se considera desde enero del 2019 a diciembre del 2020, considerando tiempo suficiente para la investigación.

1.6.3 Delimitación Social

El presente estudio comprende a todos los habitantes del departamento de Junín fundamentalmente a aquellos en los que se encuentran en condiciones vulnerables, y se ven afectados por los estragos de la pobreza, el narcotráfico, el terrorismo, fenómenos naturales, tales como huaycos, el fenómeno de El Niño o La Niña, terremotos etc.

1.6.4 Delimitación conceptual

El estudio planteado considera los siguientes conceptos fundamentales: Renovación de equipos, mantenimiento, mejoramiento de carreteras, etc.

1.7 Limitaciones de la Investigación

Las pocas investigaciones realizadas sobre el tema en el país, particularmente por parte de los Oficiales del Ejército, quienes, al margen de la capacitación para la guerra, deben tener estudios más profundos y especializados con respecto a los nuevos roles asignados por el Estado a la Institución.

A su vez a raíz de la pandemia del COVID 19 que azota a la humanidad la ya conocida distancia las restricciones del gobierno para inmovilizar a la población fue otro limitante para el suscrito.

Lo anteriormente expuesto será disminuido, minimizado, atenuado con el empleo de medios virtuales y electrónicos.

CAPÍTULO II

Estado del conocimiento

2.1 Antecedentes de la investigación

Terminada la II Guerra Mundial las Fuerzas Armadas desarrollaron capacidades que iban más allá del ámbito bélico debido a la profunda inversión en innovación tecnológica, la necesidad de tener adecuadas vías de comunicación para garantizar el sostenimiento de grandes cuerpos de ejército, impulsó el desarrollo y fabricación de maquinaria pesada que permita la construcción de vías de comunicación, puentes y otros tipos de infraestructura civil, este desarrollo permitió la profesionalización de unidades de ingeniería, una vez terminados los conflictos la literatura es extensa sobre la participación de cuerpos de ingeniería en el desarrollo de las naciones.

2.1.1 Investigaciones nacionales

Ponce, S. (2013). Inversión Pública y Desarrollo Económico Regional, tesis para optar al grado académico de Magíster en Economía. Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima; concluye entre otros:

La importancia que posee la inversión pública sobre el crecimiento y desarrollo económico regional. Se apreciará que se considera el incremento de la inversión pública por los finales años, subsisten algunas imperfecciones que deberían ser superadas. Por lo tanto, es significativo reconocer la “inversión fructífera”, como esa que origina no solo aumento económico sino también que origina superior productividad social, con el propósito de lograr la confluencia regional. Por ello, se aspira mostrar que la eficacia de la inversión pública colabora al aumento económico, sin embargo, aún continúan desigualdades regionales que adeudan ser superadas lo más prontamente posible.

Urrunaga, R. y Aparicio, C. (2012). Infraestructura y crecimiento económico en el Perú. Revista CEPAL, (107), p. 157-177. Se revisa la literatura donde se analiza la importancia de la infraestructura para el crecimiento económico y se efectúa una estimación econométrica a fin

de recoger la relación entre ambas variables en el caso peruano. Para eso, se emplea un panel de referencias con reporte para las 24 regiones del Perú concernientes al período 1980-2009, bajo múltiples estimadores. Los productos econométricos encontrados aseveraron que las edificaciones de los servicios públicos (electricidad, carreteras y telecomunicaciones) causan relevancia para detallar las disparidades pasajeras en el artículo regional, conforme con las teorías neoclásicas de evolución exógeno. A sí mismo, se haya evidencia que garantiza la presencia de desigualdades importantes en las repercusiones de las diferentes edificaciones en el producto per cápita de las distintas regiones. Por ende, las entidades de política tendrían que agilizar el aumento de proyectos que faciliten a mimizar las brechas en edificaciones que exigen trabas al crecimiento de las regiones del país.

Lluncor, G. (2012). Aplicación del Modelo HDM en la Evaluación de proyectos de carreteras en Perú: “Carretera Bagua Chica – Flor de la Esperanza”, tesis para optar el título profesional de Ingeniero Civil. Universidad Ricardo Palma, Lima; que tuvo como objetivo general establecer la bondad del modelo HDM III para estudiar cuál es la mejor alternativa de construcción entre el tramo Bagua Chica - Flor de la Esperanza, concluye entre otros:

Que los planes de carreteras necesitan valiosas inversiones, por lo que es vital estudiar minuciosamente si es lucrativo y disponer las óptimas opciones para su construcción y diseño, para este propósito el Banco Mundial ha precisado el ejemplo HDM III como preciado software de empleo para estos propósitos.

2.1.2 Investigaciones internacionales

Zerpa (2012) en su trabajo de Investigación denominado: Plan de mantenimiento correctivo general de la carretera el Progreso ubicada en el Municipio El Hatillo de Caracas para optar el título de Ingeniero Civil de la Facultad de Ingeniería Civil de la Universidad Nueva Esparta-Caracas, Concluye entre otros:

Una buena vía de comunicación siempre debe contemplar el buen funcionamiento de todos sus elementos estructurales, por lo que un buen mantenimiento de los mismos a tiempo, viene a ser la clave para garantizar buenos niveles de servicios en las carreteras y vías.

Los drenajes transversales y superficiales vienen a ser parte vital en el funcionamiento de la calle el progreso, estas deben permanecer en un estado óptimo para garantizar el escurrimiento de las aguas y cauces naturales a las laderas de la vía evitando que se generen fallas y hundimientos tanto de la calzada como de la subrasante de la misma.

El mal funcionamiento de los drenajes incide sobre los elementos que forman parte de la vía especialmente de la calzada que es la que más sufre, así como los brocales y las cunetas los cuales sufren resquebrajamientos y partiduras.

En vista de todo lo planteado en este proyecto, es de vital importancia entender lo prioritario y oportuno de un buen mantenimiento.

Dado lo valioso que significan las vías de comunicación en nuestro País, hubo la obligación y la ansiedad de efectuar este proyecto y profundizar en esta problemática como integrante y como parte de esta sociedad peruana.

Rodríguez (2011) en su tesis para optar del Grado Académico de Maestro en Vías Terrestres, de la universidad técnica de Ambato-Ecuador, maestría en vías terrestres: concluye entre otros:

La propuesta de un modelo de gestión de conservación vial, en el cual se administre de manera que las redes viales ofrezcan niveles de servicio óptimo, con rapidez, seguridad y comodidad. Esto admitirá que los valores de procedimiento vehicular se minimicen en correlación a los valores que ocasionen, al desplazarse en una infraestructura vial sin sostenimiento y en terribles condiciones, lo cual es provechoso para los navegantes viales.

El mantener una red vial, en estados perfectos, a través de intervenciones con actos de sostenimiento rutinario y periódico figura

para las Instituciones Responsables de los mismos sistemas viales, una economía importante, cotejando con vías, a las cuales no se las ha preservado y se las ha dejado de lado hasta el punto de daños inexorables, los mismos que tan sólo pueden enmendar con la rehabilitación integral o reconstrucción de la vía. La relación en base al análisis es de 3 a 1, por lo tanto, se desembolsaría tres veces más ya que se consumiría el alcanzar el daño inexorable, en relación a preservar las vías calidad de procedimiento excelente.

Se precisó, que el provecho de muchas Instituciones Responsables, ante una Gestión Vial, es netamente la de obtener votos por ende político, pues a bastantes políticos, les importa más la ejecución de un proyecto, en relación a preservar una red vial. Sin tener en cuenta el perjuicio económico y social que significa, por lo tanto, se debe guiar con principios técnicos de rehabilitación y conservación, para encaminar con un eficiente procedimiento a las autoridades en la utilización de los bienes del Estado.

Montesino (2010) en su tesis para optar el grado de Doctor en procesos Sociales y Políticos de la Universidad de Arte y Ciencia de Santiago, Chile; llega a las siguientes conclusiones:

Es en esta perspectiva de mayor bienestar al que aspira la gente y del cumplimiento absoluto de las verdaderas funciones de las Fuerza Armadas, en su máxima expresión de honradez, integridad y profesionalismo, que debe entenderse el sentido de esta investigación. Un resultado que procede de la comprensión filosófica de esta investigación, que quizás aparenta exageradamente primordial, ya que la comunidad civil en habitual acepta las actividades de las Fuerzas Armadas y los roles que aportan a optimizar el confort de la comunidad. Así mismo, como marcaba en el párrafo anterior, esta aprobación se enfoca a demandar cada vez más seguido una intervención directa con la sociedad, por lo tanto, esto se ha denominado la gran necesidad de obtener una superior adherencia colectiva.

Alguno de los temas máspreciados en la conexión cívico-militar, que ratifican los datos y registros relevantes en determinados escenarios, esta conclusión es significativa para una redefinición del rol de la FF.AA. en la búsqueda de una labor más intensiva y fecunda en todo lo que atañe a la prevención de eventos catastróficos.

2.2 Teorías

2.2.1 Desarrollo Económico y el Subdesarrollo.

En asunto del Desarrollo Económico y el Subdesarrollo, conforman hoy por hoy características de trascendencia y de relevancia no huyen a la discusión tanto en la perspectiva académica como que también no lo puede ser. Lo anteriormente expuesto no es reciente ya que existen estudios sobre el Desarrollo que se iniciaron al término de la Segunda Guerra Mundial en 1945, esto es muy atractivo y nos pide tenerle atención ya que a la par al inicio de la Guerra Fría, las investigaciones sobre este asunto tomaron gran protagonismo puntualmente en los EE.UU, que habían celebrado su victoria irrefutable de los enfrentamientos militares y es entonces que su interés se centraba en el bienestar de los habitantes del planeta. La convergencia de una serie de factores asociados al desarrollo de la econometría entre otras ciencias naturales proporcionó un conocimiento profundo de la situación económica vivida hasta entonces, y permitió determinar los niveles de desigualdad de la sociedad tanto al interior como en otros países. (Jimenez, 2012, pág. 5).

El criterio del Investigador es que, con la llegada de la comunidad socialista, el Desarrollo social y económico de la humanidad ingresa en una etapa significativamente mayor. En su investigación de la comunidad capitalista Marx percibió su naturaleza, manifestando que la contrariedad económica primordial entre la naturaleza cada vez más reservado del adueñamiento de los resultados finales y la naturaleza cada vez más común de la producción, sobreviene en contrariedad de clases entre el proletariado y la burguesía, donde el proletariado se eleva contra el agobio y se transforma en sepulturero de la segunda. Para el Investigador, el comunismo no es un Estado que debe implantarse, un Ideal al que haya de sujetarse la realidad.

Nosotros llamamos comunismo al movimiento Real que anula y supera al estado de cosas actual. Las condiciones de este movimiento se desprenden de la premisa actualmente existente. (Marx, 1980, pág. 20).

Se aspira solucionar la fingida oposición entre la superior intervención del ente privado en la subvención de los trabajos públicos y los pedestales conceptuales que provean la autoridad pública, acusada desde diferentes sectores además de los jurídicos, ha afluido últimamente en un estudio fatigoso acerca de la teoría de la autoridad pública. Fatigoso porque se examina desde su ambiente jurídico en cuanto pertenencia hasta la normativa jurídica de los empleos de los lugares contiguos a las carreteras, por referir dos de las controvertidas más notorias de la obra. La primera, es una controversia que sustenta su permanencia afirmativa el fundamento al plantear una aproximación al Derecho alemán de los objetos públicas para salvaguardar las hipotéticas imperfecciones de la teoría de la autoridad pública en un conveniente acomodamiento; la segunda, que maneja las conexiones entre la pertenencia privada y la autoridad pública precisar una modernización, ya imperativa, a la iluminación del Derecho constitucional, en peculiar, respecto al papel de la ley en la definición de la propiedad privada colindante con las carreteras y, en consecuencia, a la solución que debe darse al asunto de una posible indemnización. (Bobes, 2007, pág. 3)

2.2.2 Desarrollo Económico y la Modernización.

La teoría del desarrollo sugiere la necesidad de considerar el impacto sectorial de liberalización para caracterizar las políticas diferenciadoras de los sectores, a fin de asegurar que los beneficios del cambio de la política alcancen a las comunidades pobres y que los costos no descansen solamente en quienes menos pueden aportar.

Se examinan a continuación las principales teorías sobre el desarrollo socioeconómico: la teoría de la modernización, la dependencia, la neo institucional, la globalización, los sistemas mundiales y el desarrollo sustentable. La teoría de la modernización sostiene que el desarrollo es un proceso sistemático, evolutivo, progresivo, transformador, homogeneizador y

de “americanización” inminente; también que el desarrollo social y político ocurre en el cambio de racionalidad de una sociedad basada en los afectos a una sociedad basada en los logros individuales.

Por otro lado, la teoría identificó etapas evolutivas de desarrollo de los pueblos. Sin embargo, no predijo otras consecuencias de los procesos de difusión. Faltó sistematización teórica para fundamentar el papel del derecho en el desarrollo económico, pues solamente se apoyaron en los trabajos de Weber (1984) sobre los análisis de modernización y en la jurisprudencia sociológica. La reacción de los errores predictivos al acercamiento de la modernización no surgió primero de la sociología norteamericana sino de su contraparte Latinoamericana fuertemente influenciada por la economía política marxista.

El concepto de modernización se refiere a una gavilla de procesos acumulativos que se refuerzan mutuamente: a la formación de capital y a la movilización de recursos; al desarrollo de las fuerzas productivas y el incremento de la productividad del trabajo; a la implantación de poderes políticos centralizados y al desarrollo de identidades nacionales; a la difusión de los derechos de participación política, de las formas de vida urbana y de la educación formal; a la secularización de los valores y normas; etc.

2.3 Marco conceptual

2.3.1 Vía de Comunicación

La idea de vías de comunicación se puede emplear de dos formas: mencionando al medio que facilita hacer llegar un recado a otra/s persona/s o haciendo alusión a los caminos que facilitan la movilidad de vehículos.

Inicialmente en este caso, alcanzamos a manifestar que las vías de comunicación son las autovías, los túneles, las calles, las carreteras, los puentes y las avenidas, por mencionar ciertas infraestructuras que facilitan que determinados transportes se movilen de un lugar a otro lugar sin ningún problema o inconveniente. Las vías de comunicación en otro ámbito pueden comprender los cursos de agua el mismo que nos facilita el itinerario.

El significado de vía de comunicación, también se une a determinados medios que ayudan a difundir mensajes. Los guías de un espacio en la

televisión facultan incitar a los televidentes a permitirles alcanzar sus pensamientos sobre un determinado asunto a través de demasiadas vías de comunicación: una dirección de correo electrónico sea Hotmail, Gmail u otro, una página en Instagram, una cuenta de Twitter o Facebook, un número telefónico sea móvil o fijo, por ejemplo; en conjunto estos fundamentos mencionados son medios de comunicación.

Para conseguir que un mensaje recorra con éxito el camino que lo lleva desde su emisor hasta su receptor, es necesario tener en cuenta diversas cuestiones. No olvidemos que la comunicación es la base de la organización en sociedad, y esto se aplica a cualquier especie animal. (Julián, 2016).

2.3.2 Desarrollo económico

El desarrollo económico se consigue precisa como la competencia de los accesos de las regiones o países para procrear riqueza con la finalidad de sostener la bonanza bienestar social y económico de sus pobladores. Podríamos pensar que el desarrollo económico como la consecuencia de las interrupciones cualitativas en el interior de una organización económica posibilitado por índice de incremento que se han sostenido superiores en el tiempo y que han consentido sostener evoluciones de aglomeración del capital. Evidentemente que los saltos cualitativos no se dan exclusivamente si se dan acumulaciones cuantitativas de una única variable, pues los saltos pueden ser incluso de carácter externo y no solo depender de las condiciones internas de un país. (John, 2011)

El área de investigación del desarrollo económico se conoce como economía del progreso. La política pública usualmente direcciona al crecimiento económico sostenido y constante, y la amplitud de la economía local de manera que los estados que están en vías de desarrollo se transformen en estados desarrollados o potencias. El transcurso de desarrollo económico deduce arreglos institucionales y legales que son acciones para dar estímulos en la promoción de inversiones con la finalidad de construir un sistema de distribución para los servicios y los bienes a su vez un eficiente y eficaz sistema de producción.

El crecimiento económico involucra un aumento de las entradas de la comunidad, respecto a un nivel de bienestar y consumo. La forma en que se mide el crecimiento es el Producto Interno Bruto (PIB), sin embargo, como señaló Amartya Sen, "el crecimiento económico es un aspecto del proceso de desarrollo económico" (Sen, 1983). Por lo tanto, este fundamento se ha aplicado y diseñado indicativos opcionales como el Índice de Progreso Social y también el Índice de Desarrollo Humano.

Es también importante detallar que las causantes de producción son vitales en el desarrollo económico, demasiados estudiosos presumen que las complacencias, las instituciones sociales y la tecnología como por ejemplo todas las múltiples modalidades de organización política, económica y social, la estructura de legalidad y hasta incluso la religión de cualquier índole, están establecidos y son estáticos. Pero, en verdad los avances tecnológicos y organismos son el génesis de la metamorfosis más versátil de toda la economía. Conforman las causantes más penetrantes del desarrollo económico en un extenso y duradero plazo.

2.3.3 Desarrollo Sostenible

Se puede denominar desarrollo sostenible, aquel desarrollo que es apto de redimir los menesteres de hoy en día sin arriesgar las posibilidades y los recursos de las próximas generaciones. Premonitoriamente cierta acción sostenible es aquella que se puede preservar. Para eso menciono un ejemplo, el talar árboles de un bosque, pero se garantiza la reforestación es una actividad sostenible. Pero caso contrario el consumir petróleo eso no es sostenible ya que ni con los adelantos tecnológicos descubiertos aún no se conoce la fórmula para crear petróleo. Ahora es importante saber que muchas actividades realizadas por los humanos no son sostenibles y nos estamos acabando los recursos naturales de nuestro planeta motivo por el cual debemos de cambiar esa cultura con actividades sostenibles a la par estas establecidas en un mediano y largo plazo ya que solo esto reducirá el daño colateral hacia la humanidad.

En estas épocas está sonando demasiado la frase desarrollo sostenible esta ha tomado un papel protagónico en el dialecto económico, político y social a nivel mundial. En palabras básicas, el desarrollo sostenible concierne a un arquetipo de desarrollo que emplea los recursos aprovechables en la actualidad, sin arriesgar su vivencia en el futuro.

El crecimiento demográfico mundial ha crecido exponencialmente y su ritmo parece no detenerse, especialmente en los países en vías de desarrollo. De igual manera, los estándares de consumo de estas poblaciones se incrementan, demandando cada vez un mayor número de bienes que en última solicitud provienen de los recursos naturales. (Velazco, 2013)

2.3.4 Rehabilitación

Radica en el refuerzo estructural y el arreglo selectivo, con una anticipada demolición fragmentaria de la estructura presente. La rehabilitación emana cuando la vía de comunicación se encuentra excesivamente maltrecha como para poder soportar una gran cantidad de fluidez de tránsito de vehículos en el futuro, teniendo la potestad de introducir ciertos mejoramientos en los sistemas de contención y drenaje. La rehabilitación tiene como finalidad el restaurar el atributo de la superficie de rodadura y la capacidad estructural.

En la gran cantidad de sucesos, la rehabilitación se ejecuta en el momento no ha habido una protección apropiada, pero en un bosquejo armonioso de protección sólo tendría que ser usualmente precisa, en el momento en que adeudan rehabilitarse partes imperfectas de una vía de estreno. Debe señalarse al respecto que estos defectos se producen por falta de homogeneidad en la ejecución de la obra, imposible de evitar completamente al momento de su construcción. (Menéndez, 2003, pág. 20)

2.3.5 Mejoramiento

Se relaciona a la introducción de optimizar las vías de comunicación, relacionadas con el alineamiento, la pendiente longitudinal o la curvatura y el ancho, incorporado los trabajos asociados al restablecimiento de la superficie y la materialización de la rehabilitación.

El propósito de estos trabajos es aumentar la potencialidad de la velocidad de circulación y el camino, así como la certeza de los vehículos que por él circulan. En sentido estricto, estos trabajos no son considerados como actividades de conservación, excepto la renovación de superficie. (Menéndez, 2003, pág. 21)

2.3.6 Reparaciones de emergencia

Son las que se ejecutan cuando la vía está en pésimo estado o incluso inviable, como resultado de la omisión alargada o de una catástrofe natural, por no servirse de los bienes básicos para rehabilitarlo o reconstruirlo, que es lo que compete hacer. Por medio de una reparación de emergencia tenemos que entender que no se solucionan los defectos estructurales, sin embargo, esto hace factible un corriente vehicular moderado por un periodo reducido. Generalmente, las reparaciones de emergencia dejan el camino en estado regular. (Menéndez, 2003, pág. 21)

Así mismo, se debe especificar la organización o institución que tendrá la responsabilidad de llevar a cabo las recomendaciones que se indican, indicando exactamente los plazos o tiempos de ejecución ya sea mediato o inmediato; así como a las organizaciones a las cuales se debe enviar el Informe de supervisión respectivo, para una determinada implementación eficaz y oportuna de las disposiciones que competen para reducir el riesgo o eliminar la futura reparación de emergencia la cual limitaría o restringiría la transitabilidad en dicha vía de comunicación por ende afectaría la vida económica-social de los pobladores.

CAPÍTULO III

Metodología de la investigación

3.1 Enfoque de la investigación

La presente investigación se sustentó en un enfoque cualitativo, convenientemente adecuado a las capacidades y entorno de la materia investigada, al respecto Trujillo (2019) sostiene que esta metodología, permite explicar, describir, comprender y conocer, hechos, hallazgos, conjeturas, manifestaciones de sentido, trechos de manifestación, para organizar categorías, dimensiones, crear modelos, llegar a la teorización y construir significados, sobre el fundamento de la información suministrada por informantes o los sujetos clave, al respecto Vargas (2011) sostiene que la Metodología cualitativa es aquella cuyas observables, métodos, técnicas, instrumentos o estrategias concretos se encuentran en razonamiento de apreciar forzosamente de manera tendenciosa alguna apariencia de la realidad. Su unidad de estudio fundamental es la característica o cualidad. Esta metodología elabora como resultados patrones, categorías, nodos, etc. Así como la conexión sistémica y/o estructural entre las piezas y el todo de la realidad investigada. (pág. 21).

3.2 Tipo de investigación

El tipo de investigación corresponde a un estudio teórico - empírico, debido a que el objeto de estudio y el lugar de la ubicación del problema están bien estructurados en el espacio y tiempo donde se desea investigar, para tal efecto se obtendrán soluciones de manera sólida y detallada en un punto de vista determinado, teniendo claro que para las conclusiones no serán necesarios las bases teóricas por ser las mismas de carácter subjetivo propias del autor, al respecto Vargas (2011) sostiene que aquellos trabajos que encuentran primero la estructura empírica y categorial de alguna realidad concreta para luego ponerla a dialogar con distintos autores teóricos (pág. 78).

3.3 Método de investigación

La investigación se llevó a cabo obedeciendo el método hermenéutico-interpretativo, debido a que se realizarán explicaciones de una existencia concreta con el presente método se explora construir por medio del conocimiento afirmaciones subjetivas, mediante la interpretación y la observación, para facilitar dicha interpretación, para facilitar dicha interpretación se empleó el programa Atlas/ti, al respecto, Vargas (2011) afirma: (...) son los métodos a través de los cuales se intenta construir sentido como son las verdades subjetivas, mediante observaciones e interpretaciones realizadas poniendo en relación las partes entre sí y éstas con el todo, sean espacios, objetos, personas, conceptos, etc. El propósito se construye armando e indagando la organización profunda de la existencia investigada, misma que últimamente la explica y/o define. Esta organización puede edificarse indagando y hallando los conjuntos de características o patrones y la conexión entre ellos, que admiten ser conscientes de la existencia estudiada de manera complicada, pero a su vez de manera estructurada. A estos patrones o conjuntos de características, los investigadores los llaman categorías (pág. 30)

3.4 Escenario de estudio

El presente escenario donde se acrecentó la investigación será la Escuela Superior de Guerra del Ejército – EPG, la Escuela de Ingeniería, el Comando de Apoyo al Desarrollo Nacional del Ejército (COADNE) serán los lugares donde se obtendrá información documentaria y teórica, posteriormente se realizará entrevistas a los diferentes Oficiales y Técnicos que laboraron en dicha zona, al respecto Trujillo (2019) sostiene que en este sentido, la investigación comprende recorrer un camino lógico, sistemático, guiado por objetivos verificables y operativos, en razón de resolver un problema en cuestión, y producir conocimientos mediante un pensamiento holístico, deliberativo, analítico y oportuno, en un determinado espacio y tiempo (pág. 20). Al respecto Cisterna (2007) sostiene en esta óptica, la unidad de estudio retribuye al espacio donde se conducirá la investigación. En el estudio educacional, la unidad de investigación suele pertenecer a las instituciones

educacionales, ya sea que se trate de escuelas, liceos, universidades u otros centros de similar índole (pág. 44).

3.5 Objeto de estudio

El objeto del estudio se basará en la observación de documentación, así como la experiencia de los entrevistados que permitirán orientar permanentemente la investigación sobre el análisis de la caracterización de las vías de comunicación terrestre de las provincias que integran el VRAEM en la contribución del desarrollo económico de la región de Junín. Al respecto Vargas (2011) afirma; la investigación empírica suele comprenderse la determinación concreta de los documentos, objetos, planos, edificios, objetos, etc. que se hallan en el espacio y en el tiempo, quienes constituirán el centro de la apreciación a fin de encaminar duraderamente el trabajo a ejecutar (pág. 77). Al respecto Cisterna (2007) sostiene que un indagador social sólo tendrá la potestad de atraer el significado de un fenómeno o acción, si es experimentado de descifrarla eficientemente, y para ello, es indispensable descubrir el universo semántico y membretico de la materia de estudio (pág. 61).

3.6 Observables de estudio

Las observables en la investigación son la caracterización de las vías de comunicación terrestre y la contribución del desarrollo económico, siendo una particularidad de interés en el estudio, con este se deseará aportar al país en la importancia de la caracterización de las vías de comunicación terrestre y la contribución del desarrollo económico a través de las unidades de ingeniería desplegadas en dicho lugar, al respecto Cisterna (2007) afirma: la definición conceptual es necesaria para unir el estudio a la teoría y las definiciones operacionales son esenciales para poder llevar a cabo cualquier investigación, ya que los datos deben ser recogidos en términos de hechos observables (pág. 28).

Al respecto Vargas (2011) sostiene que las “observables” son conductas, costumbres, expresión de sentimientos, lenguaje, símbolos, métodos cotidianos, textos, etc. La ventana de analización, tiene en el medio

de él, ella o los objetos de investigación y el contexto de esta ventana está integrado por la interrogación del estudio. En otra expresión, el objeto consiste identificar la pregunta y los observables le colocan límites a la analización. Se debe cuidar que aquello que va a observarse se encuentre bien alineado con todos los constitutivos del planteamiento de la investigación (pág. 81).

3.7 Fuentes de información

Las fuentes de información en el presente estudio están conformadas por personal de Oficiales del Arma de Ingeniería del Ejército del Perú con más de 15 años de servicio en la institución, la indagación documental respecto a la importancia del empleo del Arma de Ingeniería en la contribución al apoyo del desarrollo nacional, al respecto Cisterna (2007) sostiene que en total, en el entorno de la investigación en educación, las clases de investigaciones más empleados son aquellas de tipo básico, ya sean seccionales o longitudinales, descriptivas y explicativas, de fuentes primarias y de tipo evaluativas (pág. 44).

Al respecto Sandoval (2002) sostiene que, desde la perspectiva de las fuentes y los medios de recolección de información, los enfoques etnográficos tienen, como conceptos fundamentales, los de “informante clave” y “observación participante”. En contraste, las historias sociales, asumen los conceptos de testimonio y análisis de archivo; las historias de vida, los de entrevista en profundidad y de análisis de documentos personales; mientras la investigación acción participativa, se identifica más frecuentemente con los de taller y grupo de estudio (pág. 62)

3.8 Técnicas e instrumentos de acopio de información

Las técnicas empleadas son la entrevista a fondo, averiguación documental y la apreciación directa de actividades; al respecto Vargas (2011) sostiene elegir las técnicas de indagación idóneas para hacer el levantamiento de campo con respecto al enfoque cualitativo (pág. 82).

Las entrevistas en profundidad se realizaron a los señores Oficiales del Arma de Ingeniería del Ejército del Perú con más de 15 años de servicio, los

años de servicio nos permite obtener una mejor información dada por su experiencia sobre el objeto de estudio. Estas entrevistas se realizarán en la Escuela Superior de Guerra del Ejército – Escuela de Postgrado, la Escuela de Ingeniería, el COADNE, con la finalidad de facilitar un ambiente de plena confianza para los entrevistados, al respecto Vargas (2011) afirma, es una de las técnicas más usada, especialmente en el paradigma interpretativo. La entrevista podrá ser resumida si es conciso en tiempo, en otras palabras, demasiado una hora; e intensa comprende más de una hora, averigua contenidos de más complejos y fondo. Igualmente logra ser estimada clausurada si las interrogantes demandan una objeción directa y concreta o amplia si las interrogantes pueden ser contestadas con toda libertad y amplitud (pág. 48).

Cisterna (2007) afirma: se debe aclarar que, en una investigación cualitativa, donde lo que se pretende es profundizar en el objeto de estudio, todas las “entrevistas son en profundidad”. Lo segundo, la entrevista mediante el estudio se afirma que es un método de investigación cualitativo, que se manifiesta en “conurrencias cara a cara entre los informantes y el investigador”, y tanto por su finalidad como por su estructura, difiere notablemente de la encuesta, que es un instrumento típicamente cuantitativo (pág. 45).

La Indagación documental se realizó a través del acopio de información como el acuerdo al Decreto Supremo 019-2007-DE/EP que aprueba la “Regulación del Ejército del Perú en las obras de Defensa Civil y Acciones Cívicas para el desarrollo económico del país”, explica la norma, restaba la participación del Ejército en obras de Defensa Civil, y supeditaba su ejercicio a acciones cívicas para el apoyo social, de desarrollo e infraestructura, al respecto Vargas (2011) afirma: “esta forma de observación implica el acopio de documentos escritos o digitales, textuales o iconográficos, etc., con la finalidad de ser analizados hermenéuticamente adquiriendo a través de ellos conocimiento importante para un estudio.” (pág. 52).

La observación directa de acciones, se realizó por el investigador quien integra la especialidad de Ingeniería con más de 15 años de servicio lo cual

permitirá describir la realidad de la importancia de la caracterización de las vías de comunicación terrestre de las provincias que integran el VRAEM en la contribución del desarrollo económico de la región de Junín, al respecto Cisterna (2007) afirma: la observación cualitativa surge desde los estudios etnográficos y ello le da la posibilidad de asumir con alguna de las pretensiones del procedimiento cualitativa, que es su presión “naturalista”, en otras palabras, su afán por atraer los fenómenos en su verídica naturaleza, sin los filtros o las alteraciones de las fuentes documentales o de la alocución del entrevistado. (pág. 48).

Para la entrevista a fondo, se empleó como instrumento, la guía de entrevista, donde las interrogantes serán organizadas de forma abierta pudiendo ser respondidas por los entrevistados con entera amplitud y libertad, por minutos, a fin de obtener contenidos más profundos, al respecto Trujillo (2019) sostiene que las entrevistas de origen que tengan datos beneficiosos obedecen admitir a los entrevistados clave expresar de forma dinámica, libre y con sentido conveniente, sus sapiencias en la temática de investigación, expresar sus vivencias, experiencias, ideas, ideales y sentimientos, por lo cual requiere introducir preguntas intermedias o conexas para enriquecer la información necesaria y poder analizarla e interpretarla (pág. 56).

Cisterna (2007) afirma: una entrevista correctamente ejecutada logra producir información valiosa para el investigador, por lo cual es fundamental tener en consideración que hay variados tipos de interrogantes y muchas formas de conseguir gran conocimiento de los entrevistados, así como también hay que cautelar que se produzca una conveniente situación de entrevista (pág. 47). La guía tendrá el propósito de conseguir los propósitos de la investigación y focalizará la interrelación conversacional en una secuencia de temas principales o interrogantes.

Para la investigación documental, se efectuó una lectura detallada y análisis comprendido en manuales, decretos, leyes, inspecciones a sitios virtuales, así como elementos bibliográfico de experiencias similares a la investigación, al respecto Vargas (2011) afirma: “la indagación documental

se da a través de: Relación de documentos buscados y ruta de sitios virtuales o reales donde pueden ser encontrados” (pág. 64).

Para la guía de observación directa, se realizó la especificación precisa y detallada la caracterización de las vías de comunicación terrestre de las provincias que integran el VRAEM en la contribución del desarrollo económico de la región de Junín, al respecto Cisterna (2007) sostiene que conforme con la posesión del observador, la observación etnográfica logra ser distinguida en endógena y exógena. A su vez se incorpora en este propósito la auto observación que, aunque es una variedad de la observación endógena, tiene sus propias particularidades (pág. 49). Trujillo (2019) afirma: La observación como la técnica cualitativa de investigación más vetusta, empleada por los investigadores para explicar, describir y comprender las catástrofes que se producen en la naturaleza y a los habitantes en su propio entorno, empleando la información que concede el alcance de la vista, teniendo en cuenta que esta técnica, no simplemente “es el mirar o ver”, es el explorar información, indagando en lo más aislado el fenómeno de investigación. (pág. 66).

3.9 Acceso al campo y acopio de información

La información se levantó en la ciudad de Lima en la Escuela Superior de Guerra del Ejército-Escuela de Postgrado, ubicada en el distrito de Chorrillos a Oficiales del arma de Ingeniería. Así mismo también se recogerá información en el COADNE ubicado en el distrito de San Borja a Oficiales del arma de Ingeniería que laboran en dicha dependencia, al respecto Trujillo (2019) sostiene que el investigador lleva a cabo su trabajo de campo en lugares distantes, procesaba información, recolectaba sus datos y extraía hallazgos (pág. 37).

Cisterna (2007) afirma: el proceso de triangulación hermenéutica es la acción de reunión y cruce dialéctico de toda la información pertinente al objeto de estudio, surgida en una investigación, ya sea mediante la recopilación de información en el trabajo de campo o mediante la revisión bibliográfica, a fin de constituir el corpus representativo de los resultados de la investigación (pág. 69).

El acopio de información se ejecutó de forma ordenada y personal por medio de la documentación asociada con el campo donde se desarrolla esta y el objetivo de la investigación, de igual modo la información acopiada tendrá relevancia pertinencia, vigencia y confiabilidad, esta información será acopiada mediante los instrumentos elegidos como indagación documental, directriz de entrevista y la observación directa definidos por el propósito del estudio, al respecto Trujillo (2019) sostiene que esta fase cierra el primer ciclo y permite la elaboración del informe o el replanteamiento de alguna de las fases anteriores. Aquí participan diversas tareas: análisis exhaustivo, recopilación, revisión, reajuste e interpretación, para conseguir cierto grado de teorización y abstracción, en donde se evidencia un camino hacia el cambio esperado (pág. 63). Cisterna (2007).

Las subcategorías posibilitan la acopiación de la información ya que posibilitan penetrar en los elementos concretos de cada una de las categorías. Para sustraer las subcategorías una vía que manifiesta severidad científica es acudir a la revisión y al estudio de la bibliografía aplicada (pág. 15). Los datos obtenidos en dichas entrevistas conformarán las citas literales del entrevistado o grupo de personas entrevistadas que participarán en el intercambio conversacional, sobre sus opiniones, experiencias o conocimientos específicos de un asunto en especial. Expresado de otra manera la información obtenida en la observación directa son aquellas descripciones específicas y concisas de las conductas, actividades y acciones humanas y, por último, los archivos escritos pueden ser documentos oficiales, diarios personales, informes, cartas, biografías escritas, narraciones personales, testimonios y también datos de información de carácter histórico.

CAPÍTULO IV

Análisis y Síntesis

4.1 Recolección de datos

La recolección de datos desde el enfoque cualitativo. Hernández y Mendoza (2019) sostienen que:

Para el enfoque cualitativo, al equivalente que, para el cuantitativo, la recolección de datos impacta fundamental, únicamente que su fin no es establecer variables para hacerlo a cabo análisis estadísticos e inferencias. Lo que se explora en una investigación cualitativa es conseguir datos (que se transformarán en información) otros seres vivos, de personas, comunidades, procesos en profundidad o situaciones; en los adecuados “modos de expresión” de cada elemento de muestreo. Al hablar de personas, la información que importa son percepciones, conceptos, imágenes mentales, emociones, creencias, interacciones, prácticas, pensamientos, experiencias, roles y vivencias manifestadas en el lenguaje de los colaboradores, ya sea de forma grupal, individual o colectiva. Se acopian con la finalidad de comprenderlos y analizarlos, para así contestar a las interrogantes de la investigación y engendrar conocimiento. Y usualmente, tal información está demostrados en narrativas de diferentes tipos: escritas, visuales (como imágenes o fotografías), verbales, audiovisuales (por ejemplo, las películas o videos), auditivas (grabaciones de audio y sonidos), artefactos, etcétera (p. 443).

Mediante la muestra de expertos según Hernández y Mendoza (2019) señalan: “La muestra de expertos son habituales en investigaciones cualitativas muy descubridoras para originar hipótesis más exactas o la materia prima del bosquejo de cuestionarios” (p. 429).

Constituyo el levantamiento de datos mediante los instrumentos planteados que posteriormente fueron convertidos a información relevante

que nos permitieron responder a nuestras preguntas de investigación, los instrumentos fueron validados por expertos del tema de la presente tesis quienes evaluaron la pertinencia, relevancia y coherencia en las preguntas planteadas y obtenidas por la muestra seleccionada, para ello se plantearon preguntas orientadas a obtener un entendimiento de la experiencia de los Oficiales y un Técnico, quienes conocen el tema y están involucrados con el tema que permitan comprender el fenómeno a profundidad y responder a nuestra pregunta de investigación.

En este sentido conto con la participación de cinco (05) expertos, es decir personas que dominan cabalmente el tema tanto operativamente como administrativamente, respondiendo a una invitación, teniendo en cuenta como primera prioridad personal que participo en más de una oportunidad en la construcción de vías de comunicación, Oficiales y un Técnico que desempeñaron el rol dentro de la Organización, inmersos directamente con nuestro problema de investigación, para ello se contó con cuatro (04) Oficiales y un (01) Técnico para las entrevistas, de los cuales dos (02) Oficiales para el Focus Group, ellos actualmente se encuentran en la guarnición de Lima, para la observación no participante se tomó contacto de manera virtual con el Oficial Jefe de Tramo que participo en dicha realización de los trabajos quien actualmente se encuentra en Satipo realizando otra Obra por convenio en dicha localidad el cual remitió fotos y videos relacionados a su trabajo y el ultimo es el comandante jefe del proyecto en mención.

Para la acopiación de datos se emplearon las técnicas: de entrevistas (de manera virtual), cuyos instrumentos fueron: La guía de entrevista semiestructurada.

Estos instrumentos tuvieron que ser validados por un colectivo de expertos los cuales evaluaron, la coherencia, la relevancia y la pertinencia del contenido de los ítems (anexo 3: Informe de validez del instrumento de recolección de datos).

Asimismo, mediante las muestras teóricas o conceptuales según Hernández y Mendoza (2019) sostienen: “Cuando el investigador necesita entender un concepto teoría, puede muestrear casos que le sirven para este

fin, es decir, se eligen las unidades por que poseen uno o varios atributos que contribuyen a formular la teoría” (p. 433).

Para la recolección de datos se usaron las técnicas: de Indagación documental, cuyos instrumentos fueron: Las fichas de Indagación.

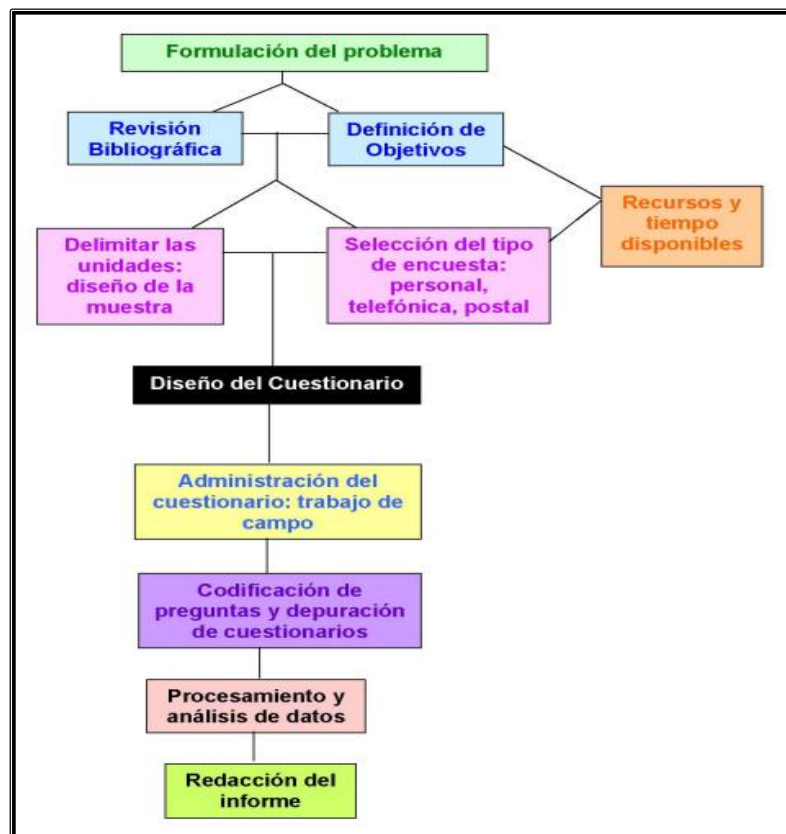


Figura 1. Procedimiento para la Recolección de Datos.

Fuente: Elaboración Propia.

4.2 Revisión y organización de los datos

Paralelamente conforme se recolectaron los datos se fue revisando constantemente, esto permitió observar si se estaba acopiando la información necesaria de acuerdo al propósito de nuestra investigación, es aquí donde el rol como investigador jugó un papel importante en determinar el punto de saturación, es decir inducir si ya se obtuvo la información suficiente para su posterior análisis, es importante mencionar el resultado de las entrevistas a los informantes claves se aprecia ver que todos ellos están de acuerdo a la suma importancia que se realice las construcciones de vías de comunicación

terrestre en la región Junín de la zona del VRAEM, en razón que dará a la población una tranquilidad para poder realizar sus actividades diarias de manera segura y tranquila, y que no solo es realizar trabajos de ingeniería sino pensar prospectivamente que este territorio es muy productivo y proactivo para la región y por ende para el país, las entrevistas se transcribieron en Word y posteriormente fueron pasadas a PDF, asimismo se utilizó el respaldo documentario de convenios marco, directivas y hasta incluso el marco legal que respalda a las FFAA realicen obras en estos lugares alejados, estas responden dando la explicación al fenómeno en estudio, se utilizó en apoyo como herramienta para análisis se realizara de forma empírica.

4.2.1 Por Grupo o participantes

Con respecto a la organización se establecieron los siguientes criterios:

- a. Oficiales que participaron solo una vez en la construcción de vías de comunicación.
- b. Oficiales que participaron en más de una vez en la construcción de vías de comunicación.

4.2.2 Relación de los instrumentos con las categorías

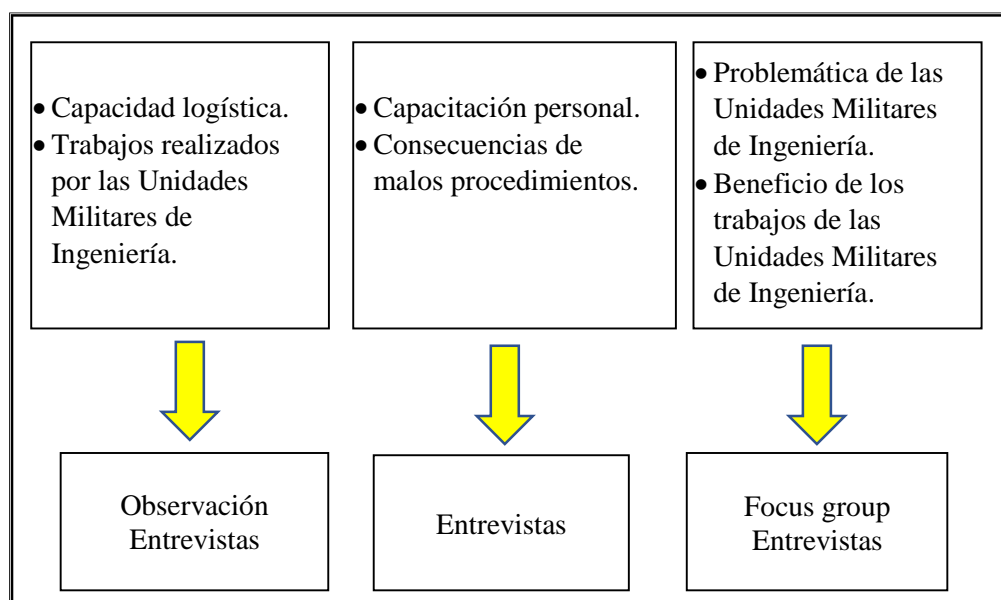


Figura 2. Relación de los Instrumentos con sus categorías

Fuente: Elaboración Propia.

4.3 Definición de Unidades de Análisis

La unidad de análisis es la entidad principal que se está analizando en un estudio. Es el "qué" se está estudiando o a "quién" se está estudiando. Es el fragmento del documento o comunicación que se toma como elemento que sirve de base para la investigación. Esta unidad se localiza en el tiempo y en el espacio, definiendo la población de referencia de la investigación.

Cabe reconocer múltiples unidades de análisis en la observación sistemática, dependiendo del marco teórico del que se parte, las hipótesis que se planteen, los objetivos de la investigación y las características (ejemplo: ocurrencia temporal continua o discontinua) de los fenómenos observados.

Tabla 1.

Definición de unidades de análisis.

ESTUDIO	PARTICIPANTES	MÉTODO DE RECOLECCIÓN DE DATOS	PRINCIPALES UNIDADES	SUB CATEGORIAS DE ESTUDIOS
Caracterización de las vías de comunicación terrestre de las provincias que integran el VRAEM en la contribución del desarrollo económico de la Región Junín, 2019.	02 oficiales que laboran en el COADNE. • Crl Ing Munarriz Escajadillo Francisco • My Ing Alegría Lloclla Iván	Entrevista personal	1. Capacidad Personal. 2. Preparación para la construcción de vías de comunicación terrestres. 3. Experiencia del tema de apoyo al desarrollo nacional. 4. Capacidad de las Unidades Militares de Ingeniería acantonadas en la Región Junín. 5. Experiencia de la unidad. 6. Capacidad logística. 7. Capacitación en manejo de equipos de Ingeniería. 8. Logística y personal de las unidades	1. Capacitación para la construcción de vías. 2. Conocimiento del tema de la contribución de desarrollo económico 3. Capacitación en manejo de equipos mecánicos de ingeniería 4. Empleo del equipo mecánico de ingeniería 5. Capacitación de las medidas de seguridad y

	militares de salud en el Ingeniería. trabajo
9. Personal Militar	6. Instrucción del personal.
10. Trabajos realizados por las Unidades Militares de Ingeniería.	7. Personal capacitado adecuadamente
11. Carencias de las Unidades Militares de Ingeniería.	8. Limitación logística.
12. Necesidades incrementar capacidades de las Unidades Militares de Ingeniería.	9. Soporte logístico.
13. Consecuencias de malos procedimientos.	10. Capacidad de cambio de repuestos
14. Combatientes heridos o muertos debido a los trabajos.	11. Carencias de la unidad militar de ingeniería.
15. Trabajos actuales de las Unidades Militares de Ingeniería.	12. Situación logística.
16. Problemática de las Unidades militares de Ingeniería.	13. Capacidad de cumplimiento de misión
17. Problemas para el cumplimiento de los trabajos.	14. Subordinados heridos o muertos.
18. Limitación logística para la capacitación adecuada del personal.	15. Accidentes.
19. Beneficio de los trabajos de las unidades militares de Ingeniería.	16. Personal Militar o Civil afectado por malos procedimientos.
20. Impacto de la construcción de las vías de comunicación terrestre.	17. Experiencia de la unidad militar de ingeniería.
21. Problemas por el mal empleo de los recursos de las Unidades Militares de Ingeniería.	18. Cantidad acumulado de trabajo.
	19. Trabajos realizados en una gestión.
	20. Trabajos actuales de la unidad militar de ingeniería.
	21. Otros trabajos de la unidad

- militar de ingeniería.
22. Problemas para el cumplimiento de los trabajos.
 23. Problemas por el mal empleo de unidad militar de ingeniería.
 24. Incrementar capacidades de la unidad militar de ingeniería.
 25. Creación de una red vial.
 26. Misiones a futuro de la unidad militar de ingeniería.
 27. Cumplimiento de la misión.

Caracterización de las vías de comunicación terrestre de las provincias que integran el VRAEM en la contribución del desarrollo económico de la Región Junín, 2019.

02 oficiales y 01 Técnico que laboran en la Región Junín.

- Tc Ing Espinoza Lucho José
- Tte Ing Córdova Hijuela Jaime
- Tco Ing Sáenz Huamán Luis

Entrevista personal

1. Capacidad Personal.
2. Preparación para la construcción de vías de comunicación terrestres.
3. Experiencia del tema de apoyo al desarrollo nacional.
4. Capacidad de las Unidades Militares de Ingeniería acantonadas en la Región Junín.
5. Experiencia de la unidad.
6. Capacidad logística.
7. Capacitación en manejo de equipos de Ingeniería.

1. Capacitación para la construcción de vías.
2. Conocimiento del tema de la contribución de desarrollo económico
3. Capacitación en manejo de equipos mecánicos de ingeniería
4. Empleo del equipo mecánico de ingeniería
5. Capacitación de las medidas de seguridad y

8. Logística y personal de las unidades militares de Ingeniería.	salud en el trabajo.
9. Personal Militar heridos/muertos.	6. Instrucción del personal.
10. Trabajos realizados por las Unidades Militares de Ingeniería.	7. Personal capacitado adecuadamente
11. Carencias de las Unidades Militares de Ingeniería.	8. Limitación logística.
12. Necesidades incrementar capacidades de las Unidades Militares de Ingeniería.	9. Soporte logístico.
13. Consecuencias de malos procedimientos.	10. Capacidad de cambio de repuestos
14. Combatientes heridos o muertos debido a los trabajos.	11. Carencias de la unidad militar de ingeniería.
15. Trabajos actuales de las Unidades Militares de Ingeniería.	12. Situación logística.
16. Problemática de las Unidades militares de Ingeniería.	13. Capacidad de cumplimiento de misión.
17. Problemas para el cumplimiento de los trabajos.	14. Subordinados heridos o muertos.
18. Limitación logística para la capacitación adecuada del personal.	15. Accidentes.
19. Beneficio de los trabajos de las unidades militares de Ingeniería.	16. Personal Militar o Civil afectado por malos procedimientos.
20. Impacto de la construcción de las vías de comunicación terrestre.	17. Experiencia de la unidad militar de ingeniería.
21. Problemas por el mal empleo de los recursos de las Unidades Militares de Ingeniería.	18. Cantidad acumulado de trabajo.
	19. Trabajos realizados en una gestión.
	20. Trabajos actuales de la unidad militar de ingeniería.

-
21. Otros trabajos de la unidad militar de ingeniería.
 22. Problemas para el cumplimiento de los trabajos.
 23. Problemas por el mal empleo de unidad militar de ingeniería.
 24. Incrementar capacidades de la unidad militar de ingeniería.
 25. Creación de una red vial.
 26. Misiones a futuro de la unidad militar de ingeniería.
 27. Cumplimiento de la Misión.
-

Fuente: Elaboración Propia.

Tabla 2

Codificación abierta de las Entrevistas a los Informantes Clave

CATEGORÍAS	SUB CATEGORIAS	PALABRAS CLAVES
1. Capacidad personal	<ol style="list-style-type: none"> 1.Capacitación para la construcción de vías. 2.Conocimiento del tema de la contribución de desarrollo económico. 3.Capacitación en manejo de equipos mecánicos de ingeniería. 4.Empleo del equipo mecánico de ingeniería. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vías de comunicación terrestre. 2. Desarrollo Económico. 3. El Valle de los Ríos Apurímac, Ene y Mantaro. 4. Capacitación. 5. Personal Militar. 6. Logística. 7. Unidades Militares de Ingeniería.

5. Capacitación de las medidas de seguridad y salud en el trabajo.
 6. Instrucción del personal.
 7. Personal capacitado adecuadamente.
8. Limitación logística.
 9. Soporte Logístico.
 10. Capacidad de cambio de repuestos.
2. Capacidad logística
11. Carencias de la unidad militar de ingeniería.
 12. Situación logística.
 13. Capacidad de cumplimiento de misión.
3. Consecuencias de malos procedimientos
14. Subordinados heridos o muertos.
 15. Accidentes.
 16. Personal Militar o Civil afectado por malos procedimientos.
4. Trabajos realizados por las Unidades Militares de Ingeniería
17. Experiencia de la unidad militar de ingeniería.
 18. Cantidad acumulado de trabajo.
 19. Trabajos realizados en una gestión.
 20. Trabajos actuales de la unidad militar de ingeniería.
 21. Otros trabajos de la unidad militar de ingeniería.
5. Problemática de las Unidades Militares de Ingeniería
22. Problemas para el cumplimiento de los trabajos.
 23. Problemas por el mal empleo de unidad militar de ingeniería.
 24. Incrementar capacidades de la unidad militar de ingeniería.

- | | |
|--|--|
| 6. Beneficio de los trabajos de las Unidades Militares de Ingeniería | 25. Creación de una red vial.
26. Misiones a futuro de la unidad militar de ingeniería.
27. Cumplimiento de la Misión. |
|--|--|

Fuente: Elaboración Propia.

4.4 Descripción de las categorías

Tabla 3.

Descripción de las categorías

CÓDIGO	CATEGORÍAS	MEMO	N° DE CITAS	COMENTARIO
CP	Capacidad personal	Personal que cuenta con los conocimientos y la practica correspondiente en algún tema específico.	08	De manera general se muestra la falta de capacitación del personal, que dificulta el cumplimiento de los trabajos.
CL	Capacidad logística	Material y equipo adecuado con el que se cuenta para poner en ejecución los trabajos de construcción de vías de comunicación terrestre.	08	De manera general se indica que material hace falta para el cumplimiento adecuado de la misión encomendada a la unidad militar de Ingeniería.
CM	Consecuencias de malos procedimientos	Secuelas dejadas por o a consecuencia de malos empleos de los procedimientos pudiendo ser la afectación física o material.	04	Son todas las secuelas que han dejado malos empleos de los procedimientos, dañando a nuestro personal involucrado.
T	Trabajos realizados por las Unidades Militares de Ingeniería	Acciones que se deben de realizar en cumplimiento de los trabajos encomendados a una unidad militar de Ingeniería o una persona.	06	De manera general indican que se han venido realizando trabajos constantemente, pese a la carencia de material y al limitado conocimiento del personal en algunos trabajos.

PU	Problemática de las Unidades Militares de Ingeniería	Situación problemática a causa de ausencia de alguna de las capacidades ya sea personal o logística en una unidad militar de ingeniería.	04	Son todo lo que hace que la unidad militar de ingeniería no pueda avanzar en el cumplimiento de los trabajos asignados y dedicando más tiempo en otras acciones.
BU	Beneficio de los trabajos de las Unidades Militares de Ingeniería	Aspectos positivos que se obtienen por la existencia, la realización de trabajos por la unidad militar de ingeniería.	03	De manera general indica todas las ventajas que da el que las unidades militares de ingeniería hayan sido asignadas a la Región Junín y los beneficios que traerá a la población la realización de trabajos futuros.

Fuente: Elaboración Propia.

4.5 Soporte de categorías

Tabla 4.

Soporte de categorías

TEMA	CATEGORIAS	PATRONES	DESCRIPCION
		Capacitación para la construcción de vías de comunicación terrestres.	Actividad de conocimiento para la construcción de vías de comunicación terrestres de acuerdo a lo planificado.
		Conocimiento del tema de la contribución del desarrollo económico	Actividad del saber lo importante para la región la construcción de vías terrestres en su contribución para el desarrollo económico y otras actividades.
	Capacidad personal	Capacitación en manejo de equipos mecánicos de Ingeniería.	Conocimiento en el manejo de equipos mecánicos de Ingeniería.
		Empleo del equipo mecánico de ingeniería	Expertiz en el terreno el manejo de equipos mecánicos de Ingeniería.
		Capacitación de las medidas de seguridad y salud en el trabajo	Conocimiento de las medidas de seguridad y salud en el trabajo para la protección del personal.

Caracterización de las vías de comunicación terrestre de las provincias que integran el VRAEM en la contribución del desarrollo económico de la Región Junín, 2019.	Instrucción del personal	Capacitación acerca de un tema específico a un grupo de personas.	
	Personal capacitado adecuadamente	Grupo de personas instruidas adecuadamente en un determinado tema.	
	Limitación logística	Falta de material necesario para poder realizar adecuadamente alguna actividad sin exposición a algún peligro.	
	Soporte logístico	Material necesario para poder realizar adecuadamente alguna actividad.	
	Capacidad de cambio de repuestos	La capacidad de cambio de repuestos se debe a una dependencia de depender demasiado del escalón superior.	
	Carencias de la Unidad Militar de Ingeniería	Falta de alguna capacidad ya sea en personal o material para poder cumplir adecuadamente sus trabajos.	
	Capacidad logística	Situación logística	Estado logístico en el que se encuentra actualmente.
		Capacidad de cumplimiento de misión	Estado de la Unidad Militar de Ingeniería que le da la posibilidad de cumplir con sus trabajos asignados.
		Subordinados heridos o muertos	Personal de la Unidad Militar de Ingeniería que a causa de un mal procedimiento sufrieron heridas o le causaron la muerte.
	Consecuencias de malos procedimientos	Accidentes	Riesgo provocado por un peligro, particularmente provocado por malos procedimientos.
Personal Militar o Civil afectado por malos procedimientos.		Personal Militar o Civil afectado por malos procedimientos que desconoce y opera equipos o maquinaria, con la consecuencia de ser herido o haberle causado la muerte.	
Caracterización de las vías de comunicación	Experiencia de la Unidad Militar de Ingeniería	Cantidad de prácticas y operaciones reales de	

terrestre de las provincias que integran el VRAEM en la contribución del desarrollo económico de la Región Junín, 2019.	Trabajos realizados por las Unidades Militares de Ingeniería	<p>Cantidad acumulado de trabajos</p> <p>Trabajos realizados en una gestión</p> <p>Trabajos actuales de la Unidad Militar de Ingeniería.</p> <p>Otros trabajos de la Unidad Militar de Ingeniería.</p>	<p>construcción de vías de comunicación terrestre.</p> <p>Cantidad acumulada o global de trabajos realizados en construcción de vías de comunicación terrestre.</p> <p>Diferentes trabajos realizados en una gestión por la Unidad Militar de Ingeniería.</p> <p>Operaciones que actualmente está realizando la Unidad Militar de Ingeniería, en cumplimiento de los nuevos roles dispuestos.</p> <p>Cantidad de trabajos complementarios a la construcción de vías de comunicación terrestre.</p>
Caracterización de las vías de comunicación terrestre de las provincias que integran el VRAEM en la contribución del desarrollo económico de la Región Junín, 2019.	Problemática de las Unidades Militares de Ingeniería	<p>Problemas para el cumplimiento de los trabajos</p> <p>Problemas por el mal empleo de Unidad Militar de Ingeniería</p> <p>Incrementar capacidades de la Unidad Militar de Ingeniería</p>	<p>Falta de alguna capacidad ya sea en personal o material para poder cumplir adecuadamente los trabajos. La Unidad Militar de Ingeniería debe emplearse adecuadamente para lo que se ha creado y no en otras que podría realizarlo, pero dejando de lado su misión principal.</p> <p>Proporcionar adecuada capacitación y material adecuado para realización de los trabajos y cumplir efectivamente la misión encomendada.</p>
	Beneficio de los trabajos de las Unidades	<p>Creación de una Red Vial</p> <p>Misiones a futuro de la Unidad Militar de Ingeniería.</p>	<p>Actividad de crear una red vial por donde la cual se empleará para transportar productos y para movimiento terrestre de personal, etc.</p> <p>Visión prospectiva del empleo de la compañía a corto, mediano y largo plazo.</p>

Militares de Ingeniería.	Cumplimiento de misión.	de la	Ejecución de las misiones encomendadas beneficiando a la población.
--------------------------	-------------------------	-------	---

Fuente: Elaboración Propia.

4.6 Red Semántica

Se denomina red semántica a una forma de representación de conocimiento lingüístico en la que los conceptos y sus interrelaciones se representan mediante un grafo, al esquema que permite representar, cómo se interrelacionan las palabras. Las redes son estructuras que cuentan con un patrón que las caracteriza y que les permite relacionar diversos nodos (los elementos que componen la red). La semántica, por otra parte, es aquello que está vinculado a la significación de los conceptos.

Los nodos de la red semántica son los conceptos o palabras. Cuando existe un vínculo semántico (es decir, de significado) entre ellos, se unen a través de una línea. Así se va desarrollando la red semántica que plasma, en su esquema, la interrelación de los conceptos. Es importante destacar que las relaciones semánticas pueden presentar diferentes características. La red semántica sirve de base para la construcción de mapas mentales y conceptuales.

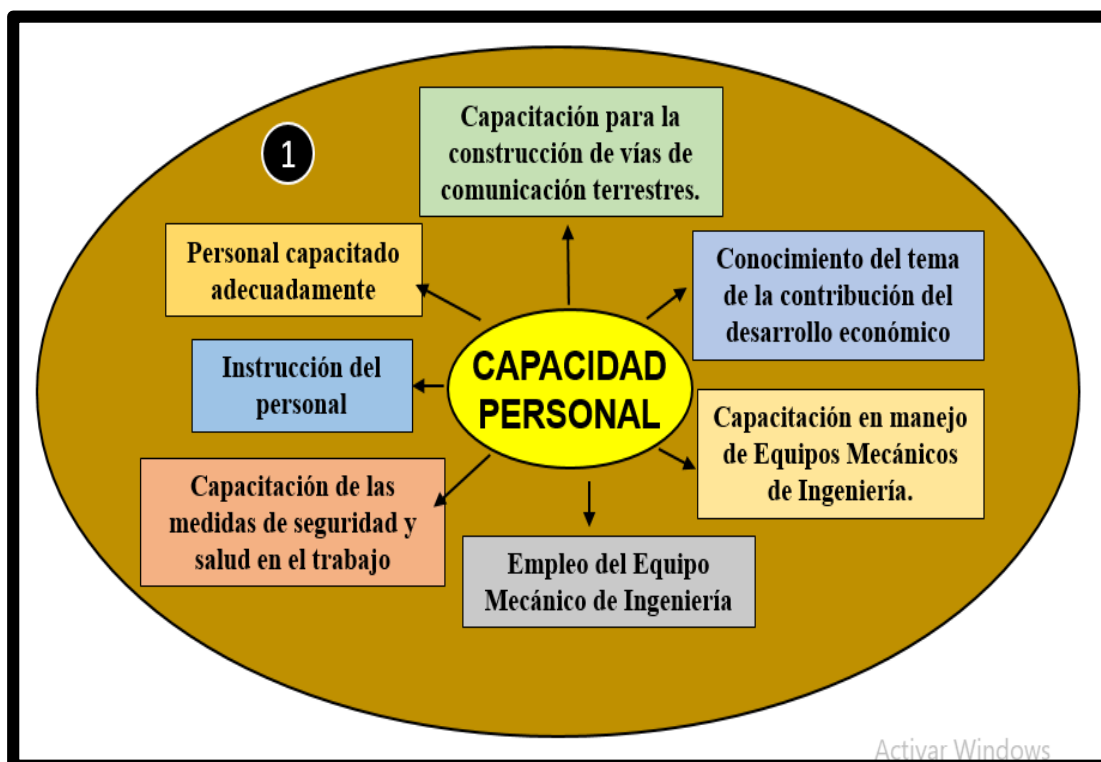


Figura 3. Red Semántica N° 1 de las Entrevistas.

Fuente: Elaboración Propia.

En esta red semántica se puede apreciar como los patrones nos muestran las diferentes sub capacidades en cuanto a capacidad personal que labora en la Unidad Militar de Ingeniería para un buen desempeño dentro de los trabajos asignados particularmente en lo que refiere a la construcción de vías de comunicación terrestre. En cuanto al patrón de personal, estas Unidades Militares de Ingeniería por su característica sumamente técnica debe disponer de personal altamente entrenado, capacitado y especializado; la gran cantidad y variedad de Equipos de Ingeniería exige tener un gran número de Operadores de Equipo de Ingeniería especialistas en dicha maquinaria pesada de característica comercial, donde su mantenimiento es especializado; contar con una disponibilidad de también mecánicos de Equipo de Ingeniería habilitados en buenas condiciones de salud que les permita accionar y trabajar en condiciones especiales puesto que estas unidades Militares de Ingeniería tienen como característica principal su gran movilidad; ya que conforme va avanzando el proyecto su desplazamiento se incrementa y a la vez

una limitación es que debe tener al especialista en su mantenimiento que le permitan mantener su operatividad. Asimismo, la conducción de estos equipos de Ingeniería requiere de conductores y asistentes capacitados específicamente para cada uno de los vehículos existentes. El principal problema es la gran falta de capacitación del personal de oficiales, técnicos y suboficiales de la especialidad sumado esto a la gran rotación, quienes permanentemente son cambiados de colocación; similar situación se presenta en el personal de tropa servicio militar quienes al prestar servicio como voluntarios solo están en servicio activo dos años, luego de los cuales se licencian y se van dejando un vacío de personal, que debe ser reemplazado, debiendo repetir nuevamente el ciclo de instrucción y entrenamiento.

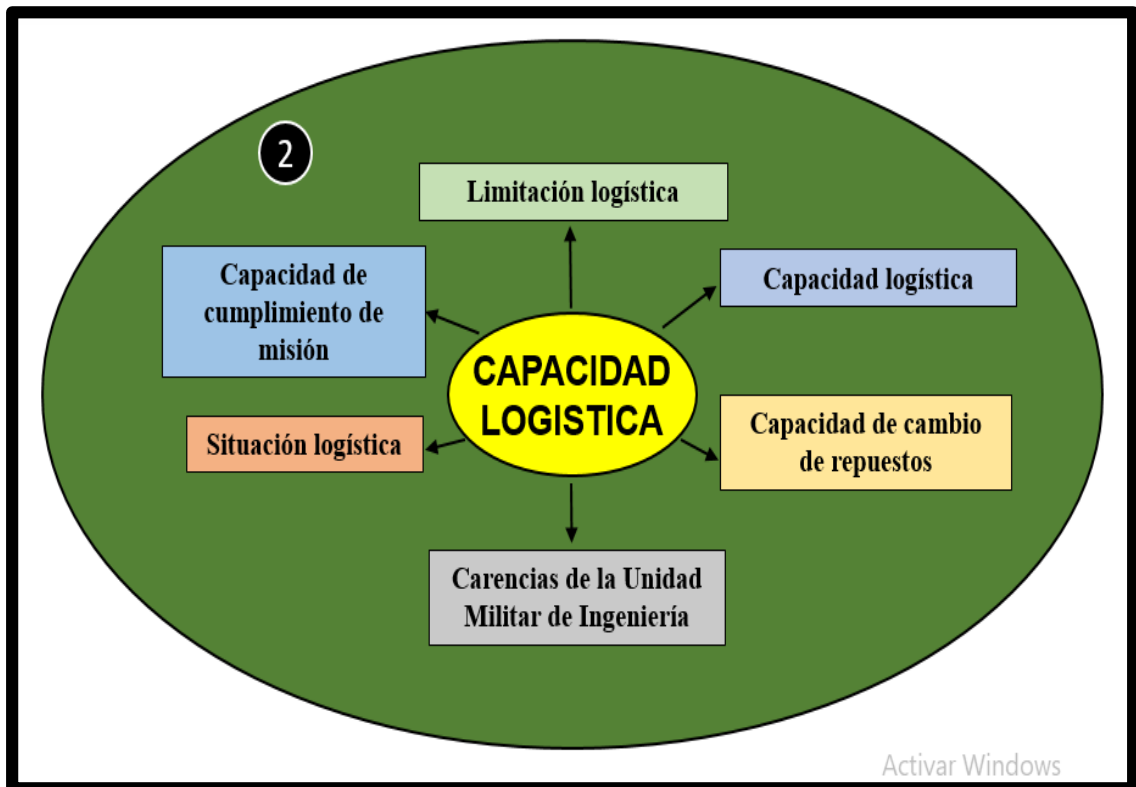


Figura 4. Red Semántica N° 2 de las Entrevistas.

Fuente: Elaboración Propia.

En esta red semántica se puede apreciar como los patrones nos muestran las diferentes sub capacidades en cuanto a capacidad logística que debería tener la Unidad Militar de Ingeniería dentro de sus cargos que le permitan cumplir adecuadamente la misión que se le encomienda, particularmente en lo que indica a la construcción de vías de comunicación terrestre. Sin embargo en cuanto al patrón denominado logística se evidencia que las Unidades Militares de Ingeniería no disponen de las más adecuadas, estas cuentan con grandes carencias algunas con maquinaria de una antigüedad de 40 años habiendo quedado obsoletas, los equipos de Ingeniería recientemente adquiridos nos son suficientes para realizar un proyecto como se espera, los depósitos de los cambios de repuestos no son los más adecuados sumado esto a un mal empleo de la cadena de abastecimiento en este aspecto, existe una gran demanda de tener mayor disponibilidad de medios; esto evidencia que en una situación de vida normal presenta grandes dificultades, en caso de un conflicto

o catástrofe las carencias se potenciarían de manera alarmante con la consiguiente pérdida de concepto de oportunidad. La poca cantidad en número y diversidad de vehículos de gran tamaño y potencia hace que el servicio que se preste reúna una pésima serie de requisitos en función de rapidez, oportunidad, capacidad de atención, particularidad, seguridad y otros que deben ser considerados. En la actualidad el proceso de adquisición presenta una gran limitación en este aspecto lo cual resulta anti técnico e inseguro pues el tiempo juega en contra a la producción y la versatilidad del proyecto.

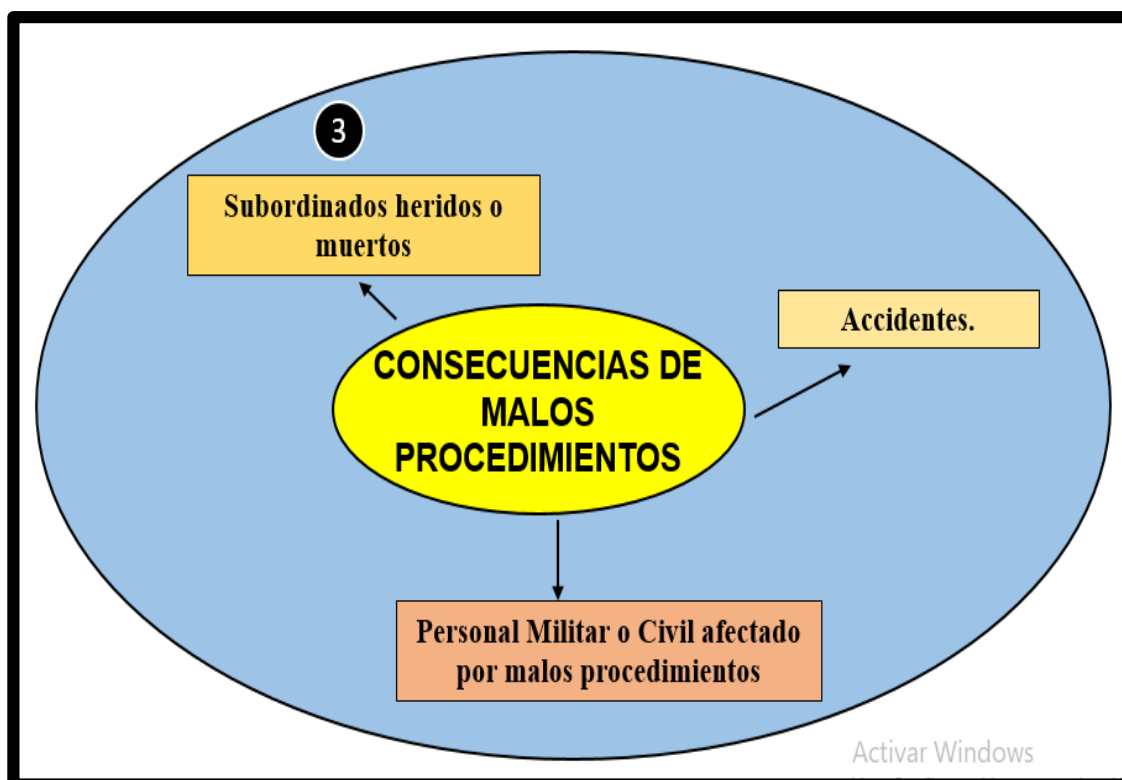


Figura 5. Red Semántica N° 3 de las Entrevistas.

Fuente: Elaboración Propia.

En esta red semántica se puede apreciar como los patrones nos muestran los diferentes beneficios que los trabajos de las Unidades Militares de Ingeniería traerían a esta Región, así mismo lo importante que será el misionar a cada Unidad Militar de Ingeniería en todo el sector de trabajo en la Región Junín de la zona del

VRAEM, con el consecuente beneficio para la población, particularmente ellos son los que más gozaran de la nueva red vial para el desarrollo económico y otros.

Es importante saber que la construcción de carreteras nos impone un alto riesgo, en vista de que se debe de cumplir con las condiciones técnicas necesarias para que éstas puedan ser materializadas en el avance de obra y el tener presente que un fallecimiento o un herido causaran retraso y perdidas en la producción total del proyecto.

Los accidentes a consecuencias de malos procedimientos, afectan de manera significativa a todo el personal y en especial al proyecto. El tener grandes cantidades de muertos y heridos significa que dicha persona no está involucrada en el proyecto, retrasando tiempos de entrega, muestra desconocimiento de su ubicación y lo cual se manifiesta en una total falta de compromiso con su Unidad.

A través de esta identificación y minimización la Unidad Militar de Ingeniería lograra fortalecer su preocupación e incrementar un máximo control, lo cual les ayudará a mantener su capacidad una vez que los proyectos hayan llegado a su fin. Estos esfuerzos constantes son de particular importancia para promover la concientización del personal, impulsando al refuerzo de la capacidad de forma segura y eficiente, siempre actuar en forma segura, esto involucra a todo el personal desde los obreros hasta los administradores de la construcción, y mejorar la recolección y análisis de los datos estadísticos pertinentes con fines de una absoluta prevención.



Figura 6. Red Semántica N° 4 de las Entrevistas.

Fuente: Elaboración Propia.

En esta red semántica se puede apreciar como los patrones nos muestran las diferentes consecuencias que han traído las consecuencias de malos procedimientos, así como los efectos ocasionados por su inconciencia o vehemencia del personal subordinado particularmente que desconoce los procedimientos adecuados causando daños permanentes e incluso la muerte.

Para hablar de los trabajos realizados por las unidades militares de Ingeniería mediante su empleo táctico es necesario entender la naturaleza del concepto de capacidad militar, por ello la conducción de una unidad militar de ingeniería comprende una serie de actividades; como el diseño, planeamiento, preparación, uso y supervisión de medios con los que se dispone para alcanzar un estado final deseado. Las Unidades militares de Ingeniería de las Fuerzas Armadas buscan integrar de manera eficaz las capacidades disponibles, a su vez la vasta experiencia que tienen más la cantidad de trabajos acumulados para ello se encarga de adiestrar,

alistar y sostener capacidades en todas las áreas que dicho proyecto requiera para poder conseguir el éxito reflejado en el cumplimiento del tiempo planificado. Los trabajos realizados a su vez se representan por su capacidad táctica la cual está estrechamente ligada a las actividades de instrucción y entrenamiento programadas para su personal quienes son los responsables de obedecer a su plan de proyecto el mismo que misiona a sus elementos orgánicos.

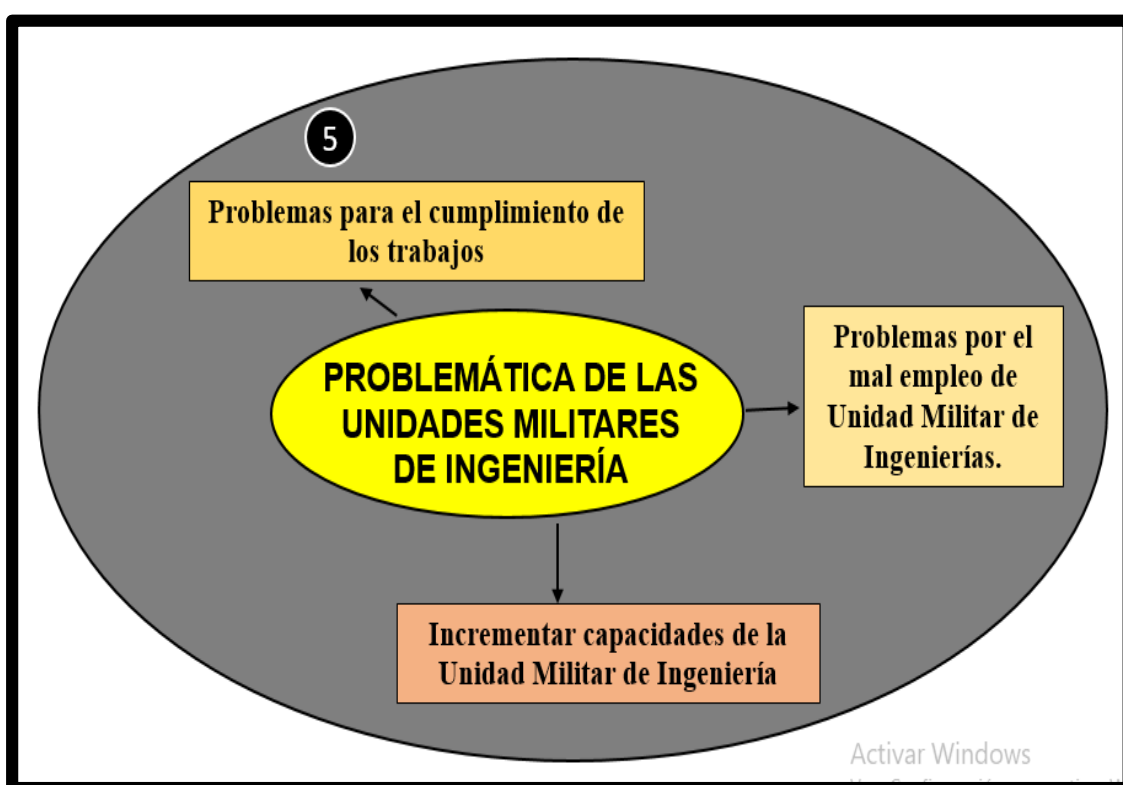


Figura 7. Red Semántica N° 5 de las Entrevistas.

Fuente: Elaboración Propia.

En esta red semántica se puede apreciar como los patrones nos muestran los diferentes trabajos en las que la Unidad Militar de Ingeniería está involucrada particularmente en lo que refiere a la construcción de vías de comunicación terrestre, así mismo se ve la experiencia que le da a la Unidad Militar de Ingeniería un expertiz en la construcción de vías de comunicación terrestre en la Región Junín

perteneciente a la zona del VRAEM, pese a la precariedad de la capacidad tanto personal como el material con el que cuenta.

En ese sentido el objetivo principal en cuanto a la problemática de las unidades militares de Ingeniería son la poca instrucción y entrenamiento de su personal militar el cual debería estar convenientemente instruido y entrenado para la ejecución eficiente de las diversas acciones militares, que figuran en los planes del proyecto, en estricto cumplimiento a los plazos y recomendaciones más la regulación legal vigente. Además de alcanzar una baja eficiencia laboral por la poca instrucción y entrenamiento de manera colectiva e integrada aplicable en una situación táctica, mantener al personal militar del activo de la fuerza constantemente operativa y a su soporte técnico eficientemente dotado de los medios de apoyo para cumplir eficientemente las funciones asignadas e instruir al personal de tropa servicio militar en los centros de capacitación técnico de Ingeniería tanto militar como civil para que sean reintegrados a la sociedad luego de su periodo de servicio a la sociedad civil.

Sin embargo, actualmente la asignación de nuevos roles a las unidades Militares de Ingeniería obliga a los comandos a reorientar tareas de instrucción y entrenamiento ligadas a este fin, como la gestión de riesgo de desastres, control de tráfico de mercancías, etc., reduciendo de manera significativa en el entrenamiento e instrucción de realización de proyectos de infraestructura vial. El volumen y variedad de equipos de Ingeniería requiere de personal altamente capacitado tanto para la conducción como para el mantenimiento contar con el equipamiento necesario para su empleo y reparación, ello implica permanente preparación y adiestramiento en condiciones reales por ello es indispensable el trabajo de campo que se materializa mediante vueltas de mantenimiento, instrucciones prácticas, convenios de poca envergadura, apoyos a municipalidades, etc.

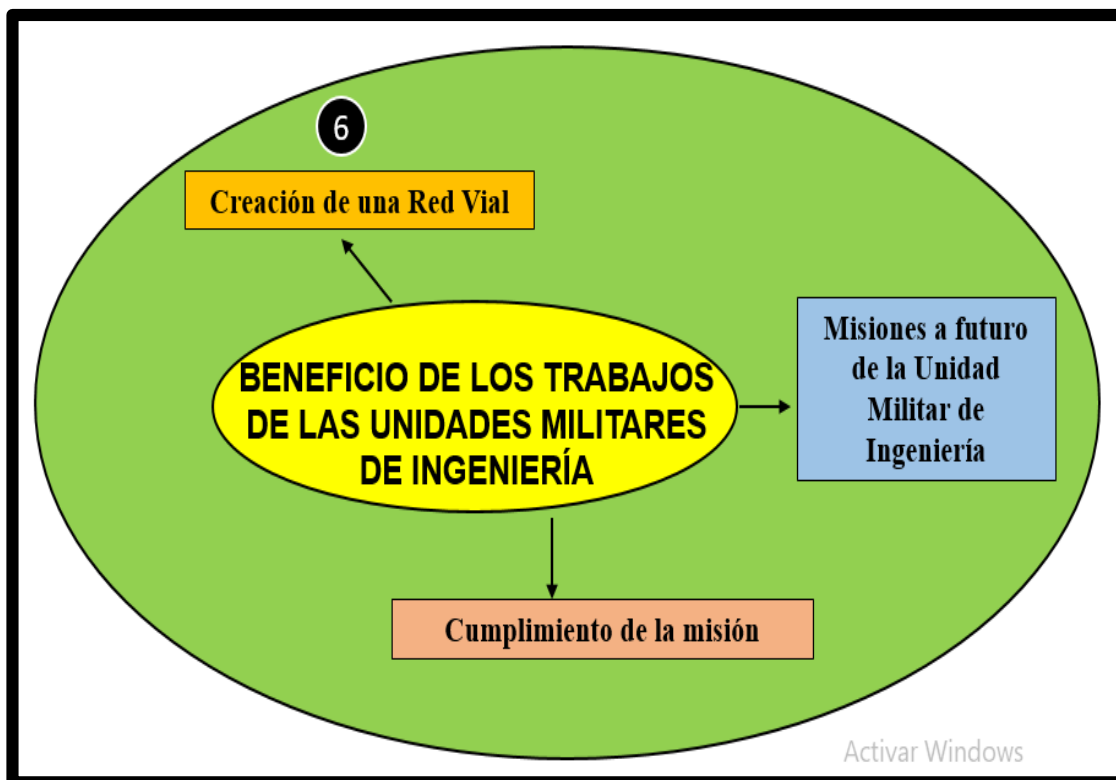


Figura 8. Red Semántica N° 6 de las Entrevistas.

Fuente: Elaboración Propia.

En esta red semántica se puede apreciar como los patrones nos muestran los diferentes beneficios tanto en lo que refiere a los trabajos de las unidades militares de ingeniería, así como la importancia que tomaría dichas actuaciones en el ámbito nacional y dando un gran protagonismo al Ejército del Perú al tener un estricto cumplimiento en uno de los roles asignados por el estado y el gran desarrollo socioeconómico, que es la construcción de vías de comunicación terrestre en la Región Junín de la zona del VRAEM.

Mediante una excelente conducción y un estricto cumplimiento de la instrucción y el entrenamiento será muy importante porque permitirá obtener grandes beneficios para la región, las personas que viven ahí y al Ejército del Perú ya que quedara demostrado ante todo el país la gran contribución que dichas unidades militares de ingeniería constituyen en el desarrollo nacional en los Ámbitos socioeconómico, a su vez nos permitirá medir el nivel de operatividad del personal y material en

condiciones reales, contribuyendo con la vigencia del mismo. La creación de una nueva red vial está seriamente ligada a potenciar las diversas actividades socio económicas, poniendo a disposición de la comunidad beneficiada un nuevo medio para el impulso de su comercio, turismo o diversas actividades pero todas ellas en beneficio de ellos mismos, las misiones a futuro que enfrentan las unidades militares de Ingeniería son muy importantes ya que los habitantes de dichas zonas claman por la construcción de sus redes viales como se mencionó anteriormente es muy necesario para mejorar su condición de vida, por lo tanto es necesario un equipamiento sostenible y una gran capacitación a las personas que laboran en dichas unidades ya que este esfuerzo concatenado entre hombre y maquina sean un vínculo percedero para poder cumplir con los plazos establecidos, todo lo anteriormente expuesto nos dará a conocer la gran eficiencia y eficacia de las unidades militares de ingeniería en el ámbito nacional, lo cual de seguro será replicado en otras regiones de nuestro país, esto en nuestro ámbito militar se denomina cumplimiento de la misión, lo cual es el fin supremo del para que existe dicha unidad, siempre al servicio del país con incólumes y nobles convicciones naturales.

4.7 Triangulación

Tabla 5.

Matriz de triangulación de datos

CATEGORÍA	ENTREVISTADO 1 (OFICIAL QUE LABORA EN UNA UNIDAD MILITAR DE INGENIERIA EN LA REGIÓN JUNÍN)	ENTREVISTADO 2 (OFICIAL QUE LABORA EN UNA UNIDAD MILITAR DE INGENIERIA EN LA REGIÓN JUNÍN)	ENTREVISTADO 3 (TECNICO QUE LABORA EN UNA UNIDAD MILITAR DE INGENIERIA EN LA REGIÓN JUNÍN)
Capacidad personal	Capacitado en Construcción de vías de comunicación terrestre, graduado en Ingeniería Civil; y a su vez ya ha laborado a lo largo de su carrera en diferentes proyectos que involucran este tema a lo largo y ancho del país como en diferentes unidades militares de ingeniería mejorando la vida de la población, las cuales reconocen el esfuerzo de la unidad militar de Ingeniería y de su personal.	Capacitado en el Curso básico de Ingeniería con los conocimientos de vías de comunicación terrestre, ya ha laborado en su carrera en tres unidades militares de ingeniería las cuales tuvieron ese trabajo con gran capacidad de aplicación en el terreno acorde a las necesidades que requiere los trabajos a realizar sin embargo este personal es reducido.	Capacitado en Operador de Equipo Mecánico de Ingeniería el cual consiste en operar de manera eficiente las maquinarias asignadas a la unidad militar de ingeniería para la realización de los trabajos asignados; diferentes proyectos a lo largo y ancho del país como en diferentes unidades militares de ingeniería mejorando la vida de la población, necesita la capacitación y acreditación constante en esta especialidad sin embargo este personal es reducido.
Capacidad logística	Las capacidades de una Unidad Militar de Ingeniería están en función al personal, medios, experiencia y entrenamiento, en particular la Unidad Militar de Ingeniería posee un equipamiento pero este debe ser renovado año a año pues las operaciones y la capacitación van de la mano por ser una UU alta mente técnica y necesita de más soporte logístico que facilite el cumplimiento de los trabajos asignados en la Región Junín en la zona del VRAEM, su organización debe ser dotada de acuerdo a su misión con sus diferentes capacidades y posibilidades y deben estar acompañadas de una adecuada logística.	Con respecto a la capacidad logística no se cuenta con los artículos y herramientas necesarias como por ejemplo bob cats, retroexcavadoras, camas bajas modernos y asignación de equipo de protección individual dentro de los cargos de la Unidad Militar de Ingeniería el cual limita el desenvolvimiento de la unidad en apoyo a los trabajos asignados.	Necesita ser dotado de mayor equipo mecánico de ingeniería de última generación, ya que con los que cuenta limita el avance de los trabajos y por lo tanto extiende el tiempo en la programación de obra.

CATEGORÍA	ENTREVISTADO 1 (OFICIAL QUE LABORA EN UNA UNIDAD MILITAR DE INGENIERIA EN LA REGIÓN JUNÍN)	ENTREVISTADO 2 (OFICIAL QUE LABORA EN UNA UNIDAD MILITAR DE INGENIERIA EN LA REGIÓN JUNÍN)	ENTREVISTADO 3 (TECNICO QUE LABORA EN UNA UNIDAD MILITAR DE INGENIERIA EN LA REGIÓN JUNÍN)
Consecuencias de malos procedimientos	Tengo conocimiento de algunos malos procedimientos en trabajos de construcción de vías de comunicación terrestre causaron la muerte y/o invalidez de algún personal ya que no se puso en ejecución lo aprendido o lo que muchos acusan que la capacitación no fue la mejor.	Por lo general tengo conocimiento de algunos malos procedimientos en trabajos de construcción de vías de comunicación terrestre ocasionaron retrasos y gastos innecesarios ya que no se respetó lo aprendido o simplemente nunca fue lo suficientemente instruido en dicho procedimiento.	A causa de malos procedimientos con los equipos de ingeniería los cuales han causado accidentes y/o muertes a nuestros hombres que integraron la organización de nuestros cuadros en la región Junín, es por ello que la capacitación toma un gran protagonismo en este aspecto.
Trabajos realizados por las Unidades Militares de Ingeniería	Estas construcciones de vías de comunicación vial terrestre en el cumplimiento de los trabajos son ordenadas a la Unidad Militar de Ingeniería y esta se encarga de la materialización.	Las construcciones de vías de comunicación vial terrestre son encargadas a la responsabilidad de las Unidad Militar de Ingeniería acantonadas en la región.	El realizar la correcta operación de los equipos pesados de Ingeniería con la finalidad de cumplir con trabajos ordenados por la Unidad Militar de Ingeniería.
Problemática de las Unidades Militares de Ingeniería	Puedo mencionar que la capacidad logística a través de la asignación de recursos materiales, equipos también personal idóneo en sus puestos para que con ellos se pueda desempeñar de manera eficaz el apoyo de los trabajos.	La capacidad logística como la asignación de recursos materiales, equipos y personal idóneo en sus cargos para poder desempeñarse de manera autónoma en el apoyo de los trabajos.	La capacidad logística toma un gran protagonismo en vista que esta es un pilar fundamental en el eficiente y eficaz cumplimiento de las Unidades Militares de Ingeniería en sus trabajos.
Beneficio de los trabajos de las Unidades Militares de Ingeniería	Es increíble la reacción de los pobladores cuando llegamos e iniciamos los trabajos es un gran júbilo zonal ya que son conscientes que esta nueva vía les cambiar el futuro de su comunidad y el agradecimiento es realmente indescriptible.	El beneficio que se obtiene se divide en dos partes, uno el engrandecimiento de la región y el cumplimiento de su misión del Ejército en apoyar al desarrollo del país, estas dos grandes razones nos motivan a realizar nuestros trabajos con mayor empeño y ahínco.	Las Unidades Militares de Ingeniería en la Región Junín que actualmente participan en los trabajos de construcción de vías de comunicación terrestre bajo el mando del Agrup Ing “Pedro Ruiz Gallo” en la Zona de Operaciones quienes también vienen realizando trabajos de conservación de caminos en la región Junín de la zona del VRAEM a fin de contribuir con el desarrollo económico y el cumplimiento de la misión encomendada por el escalón superior.

CATEGORIA	ENTREVISTADO 4 (OO QUE LABORA EN EL COADNE)	ENTREVISTADO 5 (OO QUE LABORA EN EL COADNE)	RESUMEN CONCLUSIÓN
Capacidad personal	Capacitado en el Curso Básico, Avanzado de Ingeniería, a su vez gran experiencia en la construcción de vías de comunicación terrestre debidamente acreditado y certificado por la Escuela de Ingeniería para poder cumplir eficientemente con los trabajos que se le sean asignados por el escalón superior.	Capacitado en el Curso Básico, Avanzado de Ingeniería, a su vez gran experiencia en la construcción de vías de comunicación terrestre debidamente acreditado y certificado por la Escuela de Ingeniería para poder cumplir eficientemente con los trabajos que se le sean asignados por el escalón superior.	En lo que refiere a esta categoría se puede concluir que la totalidad de entrevistados manifiestan que se debe de tener personal preparado, y que el personal que labore en la Unidad Militar de Ingeniería debe tener conocimientos en lo refiere a la Construcción de Vías de Comunicación terrestre, de la misma manera los oficiales que fueron entrevistados saben y conocen acerca de los trabajos que se deben de realizar, pero no están certificados para la realización de este tipo de trabajos.
Capacidad logística	La parte logística debe ser renovada puesto que los equipos con los que se cuenta se encuentran reducidos en cuanto a su capacidad operativa	En lo que respecta a la parte logística debe haber una gran secuencia periódica de renovación, sustitución o dar de baja los equipos ya que con los que se cuenta resultan muy pocos para poder aumentar nuestra capacidad laboral y realizar trabajos más amplios.	En cuanto a la categoría de la capacidad logística, el total de entrevistados manifestaron que la principal dificultad para un buen empleo de la Unidad Militar de Ingeniería es la falta de equipos, material, etc., lo cual limita en mucho poder realizar adecuadamente y más aún en lo que se refiere a la construcción de vías de comunicación terrestre, ya que para esto no se cuenta con el material adecuado.
Consecuencia de malos procedimientos	Personal de la zona manifiesta que hubo muchos casos de accidentes a causa de los malos procedimientos empleados.	Personal de la zona manifiesta que hubo muchos casos de accidentes a causa de los malos procedimientos empleados	En esta categoría se puede apreciar que los entrevistados, nos dan a conocer que, si ha habido accidentes tanto en personal militar como en civil, ya sea en los trabajos directamente involucrados o realizando sus quehaceres del día a día.

CATEGORIA	ENTREVISTADO 4 (OO QUE LABORA EN EL COADNE)	ENTREVISTADO 5 (OO QUE LABORA EN EL COADNE)	RESUMEN CONCLUSIÓN
Trabajos realizados por las Unidades Militares de Ingeniería	Las Unidades Militares de Ingeniería por el poco apoyo mostrado por las entidades gubernamentales has ido realizando trabajos de construcción de vías de comunicación terrestre con algunas municipalidades que apostaron por esta propuesta las cuales se realizaron con éxito.	Las Unidades Militares de Ingeniería por el poco apoyo mostrado por las entidades gubernamentales has ido realizando trabajos de construcción de vías de comunicación terrestre con algunas municipalidades que apostaron por esta propuesta las cuales se realizaron con éxito.	En esta categoría se aprecia que todos coinciden en referir que las unidades militares de ingeniería durante los años que lleva en la región de Junín de la zona del VRAEM, viene realizando diferentes trabajos como son la construcción parcial de vías de comunicación terrestre.
Problemática de las Unidades Militares de Ingeniería	Puesto que las Unidades Militares de Ingeniería han sido asignadas, equipadas y entrenadas aleatoriamente y no existe una secuencia lógica, la cual debe de enfocarse en el cumplimiento de la misión asignada por la Institución.	Tuvimos problemas de equipamiento, como lo mencione en una de las preguntas anteriores, tanto el equipamiento especial para los trabajos como el equipamiento personal fue realmente deficiente, los oficiales teníamos que prestarnos equipos de unidades vecinas y eso no se podía hacer con los equipos pesados de ingeniería, por lo que se tenía que trabajar con lo que había	En esta categoría se aprecia que todos coinciden que la principal problemática que existe en las unidades militares de ingeniería que no son equipadas adecuadamente, pese a ser una unidad netamente técnica, la cual debería tener el equipamiento moderno acorde a las tareas que realiza, así mismo indican el mal empleo que se le da a la actualmente a las unidades militares de ingeniería en la realización de los trabajos que no son netamente para los cuales fue creada.
Beneficio de los trabajos de las Unidades Militares de Ingeniería	Las Unidades Militares de Ingeniería actualmente participan en pocos trabajos de construcción de vías de comunicación terrestre en la Región Junín en apoyo al Agrup Ing “Pedro Ruiz Gallo” donde se encuentran enmarcadas. También viene firmando convenios con algunas municipalidades para realizar trabajos de ampliación, mantenimiento o mejoras de tramos existentes los cuales han favorecido a dichas comunidades para el desarrollo económico las mismas que conforman la región del VRAEM.	Creo que la construcción de vías de comunicación terrestre es uno de los trabajos que el Comando del Ejército debe mirar de forma prospectiva, los nuevos roles de las FFAA imponen la cohesión con la población civil actualmente se muestra gran nivel de aceptación de la población hacia el Ejército, incrementando la moral del personal y más aún en engrandecimiento Nacional.	En esta categoría se aprecia ver que todos los entrevistados están de acuerdo a la suma importancia que se realice las construcciones de vías de comunicación terrestre en la región Junín de la zona del VRAEM, en razón que dará a la población una tranquilidad para poder realizar sus actividades diarias de manera segura y tranquila, y que no solo es realizar trabajos de ingeniería sino pensar prospectivamente que este territorio es muy productivo y proactivo para la región y por ende para el país.

Fuente: Elaboración Propia.

Tabla 6

Triangulación de fuentes e instrumentos de recolección de datos

CATEGORÍA	RESUMEN CONCLUSIVO DE LAS ENTREVISTAS A FONDO	RESUMEN CONCLUSIVO DE LA AVERIGUACIÓN DOCUMENTAL	RESUMEN CONCLUSIVO DE LA APRECIACIÓN DIRECTA DE LAS ACTIVIDADES	RESULTADOS
Capacidad personal	<p>En lo que refiere a esta categoría se puede concluir que la totalidad de entrevistados manifiestan que se debe de tener personal preparado, y que el personal que labore en la Unidad Militar de Ingeniería debe tener conocimientos en lo que refiere a la Construcción de Vías de Comunicación terrestre, de la misma manera los oficiales que fueron entrevistados saben y conocen acerca de los trabajos que se deben de realizar, pero no están certificados para la realización de este tipo de trabajos.</p>	<p>Los documentos analizados no presentan de manera explícita el concepto de Capacidad personal o logística, pero si se advierte que, en relación a los Factores de Capacidad, es decir los que el Ejército evalúa para diagnosticar si una fuerza está en disposición de operar, entre los cuales se precisan:</p> <ul style="list-style-type: none"> Recursos Humanos Transporte Equipamiento Infraestructura Tecnología de Información Capacitación Tecnología de Comunicaciones Logística y Organización 	<p>La Capacidad de Personal y Logística de las Unidades Militares de Ingeniería del Ejército del Perú quienes son la primera línea en el cumplimiento del rol encomendado que es el contribuir al desarrollo nacional, es por ello la importancia de las mencionadas capacidades, estas se tuvieron que caracterizar y evaluar, son los primeros en visualizarse, es decir se valoran en base a la cantidad y calidad del personal, la logística, y el equipamiento con el que cuenta.</p> <p>Sin embargo, cuando se les asigna un determinado proyecto en una localidad denominado zona de operaciones, se reconoció que las exigencias no iban de la mano con las capacidades existentes, por la singularidad de la zona, por el tipo de misión, por la forma del proyecto y por el conjunto de tareas que se deben desarrollar, asimismo la zona de operaciones, por estar en un área declarada en emergencia presenta una seria de amenazas, riesgos y vulnerabilidades.</p>	<p>La Capacidad personal y logística de las unidades militares de ingeniería se expresan de acuerdo a como se emplean, combinan y armonizan sus elementos tangibles: Los RRHH, la Logística, el Equipamiento y las Tecnologías constructivas; y con los no tangibles: Organización, Doctrina, Capacitación Entrenamiento y la Formación, orientados al logro de la misión encomendada.</p> <p>De acuerdo al análisis documental, el escenario de riesgos, amenazas y vulnerabilidades es un condicionante en el desarrollo de los trabajos por lo complejo de la zona. Es entonces que obtenemos como resultado que las Capacidades están determinadas o establecidas, por los factores de análisis, los lineamientos y el planeamiento para la realización del proyecto.</p> <p>Del proceso de investigación podemos concluir que estas unidades militares expresan la Capacidad personal y logística y nos ayudan a tener el mejor entendimiento.</p>
Capacidad logística	<p>En cuanto a la categoría de la capacidad logística, el total de entrevistados manifestaron que la principal dificultad para un buen empleo de la Unidad Militar de Ingeniería es la falta de equipos, material, etc., lo cual limita en mucho poder realizar adecuadamente y más aún en lo que se refiere a la construcción de vías de comunicación terrestre, ya que para esto no se cuenta con el material adecuado.</p>	<p>En relación a los componentes determinantes de la capacidad operativa encontramos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Vulnerabilidades Amenazas y Riesgos <p>Que en nuestro análisis son los componentes del Escenario, estos fueron considerados en la formulación del Plan Operativo.</p>		

CATEGORÍA	RESUMEN CONCLUSIVO DE LAS ENTREVISTAS A FONDO	RESUMEN CONCLUSIVO DE LA AVERIGUACIÓN DOCUMENTAL	RESUMEN CONCLUSIVO DE LA APRECIACIÓN DIRECTA DE LAS ACTIVIDADES	RESULTADOS
Consecuencias de malos procedimientos	En esta categoría se puede apreciar que los entrevistados, nos dan a conocer que, si ha habido accidentes tanto en personal militar como en civil, ya sea en los trabajos directamente involucrados o realizando sus quehaceres del día a día.	La construcción de vías de comunicación terrestres dentro de nuestra institución están tipificadas como acciones militares, las cuales abarcan desde la recepción del proyecto, la ejecución, la supervisión y la entrega final del proyecto, esta información es plasmada en los diversos planes, lo cual es muy extensa, y están ligadas estrechamente a los avances, estas se establecen en las fuentes teóricas, manuales y reglamentos militares, concluyendo que estos planes respetan y cuidan los siguientes lineamientos:	Dentro de las actividades tanto positivas como negativa que se suscitan a raíz de una realización de un proyecto, la capacidad operativa tuvo que adaptarse, acondicionarse, esta etapa se denomina adaptación, a las condiciones meteorológicas, a la zona de operaciones, a la naturaleza del escenario y como cumplir con la misión, se necesita potenciar constantemente el recurso humano tanto en conocimientos, moral y física, disponerse de equipamiento especial y de logística adecuada, para cumplir adecuadamente con los trabajos que el proyecto nos imponga, la construcción de vías de comunicación terrestre está tipificada como acciones militares no siendo una acción militar aislada, sino se entiende que debe estar comprendida dentro de un plan de vías tanto municipal, regional o porque no ser parte de una estrategia multisectorial, para lo cual el estado ha asignado al Ejército del Perú cinco roles de los cuales uno que es el de contribuir al desarrollo nacional, es ahí donde nuestras unidades de Ingeniería militar participan dentro de un marco legal propiciada por el Estado.	El concepto de construcción de vías de comunicación terrestre está dentro del concepto de Acciones Militares, conceptos que fueron finalmente los que concretaron el resultado positivo que tuvieron al cumplir la misión establecida, esto se refleja, en los cambios, adaptaciones y correcciones que se llevaron a cabo durante la conducción de las acciones militares y que influenciaron en el planeamiento táctico. El Escenario de riesgos, Amenazas y Vulnerabilidades, provocó cambios en la forma de las operaciones y tareas. Las características de la zona de operaciones originaron cambios en el planeamiento. El tipo de proyectos, generó cambios en el seguimiento y evaluación de las mismas. Es decir, los componentes determinantes de la Capacidad personal y logística influyeron en las estas categorías. Estas unidades conceptuales serán tratadas y analizadas en las conclusiones, para mayor detalle. Sinergia, Objetivo Común, Apoyo mutuo, Integración, Adaptación, Tareas de acción cívica, la permanencia y el control del territorio.
Trabajos realizados por las Unidades Militares de Ingeniería.	En esta categoría se aprecia que todos coinciden en referir que las unidades militares de ingeniería durante los años que lleva en la región de Junín de la zona del VRAEM, viene realizando diferentes trabajos como son la construcción parcial de vías de comunicación terrestre.	Aspectos doctrinarios, aspectos de Ingeniería Civil, aspecto legal y aspecto ético que, aunque mencionamos no se encuentra de manera explícita los términos de moral, corrupción o ética, se indica que se debe cuidar que el personal no tome contacto con personal externo a las acciones militares a fin de evitar situaciones adversas o daños colaterales.		
Problemática de las Unidades Militares de Ingeniería.	En esta categoría se aprecia que todos coinciden que la principal problemática que existe en las unidades militares de ingeniería que no son equipadas adecuadamente, pese a ser una unidad netamente técnica, la cual debería tener el equipamiento moderno acorde a las tareas que realiza, así mismo indican el mal empleo que se le da a la actualmente a las unidades militares de ingeniería en la realización de los trabajos que no son netamente para los cuales fue creada.			

CATEGORÍA	RESUMEN CONCLUSIVO DE LAS ENTREVISTAS A FONDO	RESUMEN CONCLUSIVO DE LA AVERIGUACIÓN DOCUMENTAL	RESUMEN CONCLUSIVO DE LA APRECIACIÓN DIRECTA DE LAS ACTIVIDADES	RESULTADOS
Beneficio de los trabajos de las Unidades Militares de Ingeniería.	<p>En esta categoría se aprecia ver que todos los entrevistados están de acuerdo a la suma importancia que se realice las construcciones de vías de comunicación terrestre en la región Junín de la zona del VRAEM, en razón que dará a la población una tranquilidad para poder realizar sus actividades diarias de manera segura y tranquila, y que no solo es realizar trabajos de ingeniería sino pensar prospectivamente que este territorio es muy productivo y proactivo para la región y por ende para el país.</p>	<p>En cuanto, al planeamiento, se destacan los siguientes elementos: Misión, Coordinación, Tareas, Fuegos, Sostenimiento, Inteligencia y Maniobra que constituyen las funciones militares fundamentales. En cuanto a la ejecución del planeamiento, se describen: La Conducción, Acción Correctiva y el Seguimiento de las operaciones.</p>	<p>La aplicación de la doctrina militar, conjuntamente con el liderazgo de los Oficiales, sentó las bases, para una planificación y ejecución lógica, ordenada para la construcción de las vías de comunicación terrestres. Por otro lado, el aspecto ético, fue un reto para todo el personal, el cual estuvo consciente de la importancia de la moral y la ética. El control y seguimiento del comandante y su equipo de supervisión es lo que afianzó su validez y transparencia. Es este el principal autor quien genera a cada instante que se realicen múltiples coordinaciones con los entes gubernamentales de turno, donde estos exponen las capacidades existentes que sus medios e permiten, los avances del proyecto y su término, todo ello para crear la infraestructura vial terrestre tan necesaria, para habilitar el transporte facilitando el movimiento en la zona y adecuar la organización para el desarrollo de las actividades.</p>	<p>En relación a esta unidad conceptual, observamos que tienen relación con la Acciones Militares en el impacto nacional, en vista que surge como reconocimiento a la gran labor, muy sacrificada lo cual obvio incluye la vida de cualquier personal militar en el cumplimiento de su misión, esto aparece, emerge cuando la misma comunidad reconoce a voz populi el esfuerzo al entregarse el proyecto a la comunidad. Asu vez durante los avances del proyecto se efectúan los cambios, ajustes, y adecuaciones para la perfecta ejecución de los trabajos diarios lo cual llevara al éxito de la unidad militar de ingeniería al cumplir los estándares exigidos. Del proceso de investigación podemos concluir que esta unidad conceptual expresa la realidad al término del proyecto y lo contundente que es la correcta y honesta entrega en el contexto nacional y más aún en el prestigio que conlleva con la imagen de nuestra institución.</p>

Fuente: Elaboración Propia.

CAPÍTULO V

Diálogo teórico - empírico

En el presente capítulo, se revisó algunas teorías descritas en el capítulo II para obtener un nuevo enfoque a la luz de lo investigado en el presente trabajo.

Dentro de los objetivos que se plantea el investigador, el primero era el estudiar la organización e implementación de las vías de comunicación terrestre de las provincias de la región Junín que integran el VRAEM. Para lo cual busca resolver la aparente contradicción entre la mayor participación del sector público y privado en la financiación de las obras públicas y las bases conceptuales que sustentan este dominio, lo que permitió desarrollar de manera detallada esta investigación teniendo como base la teoría del dominio público, haciendo un análisis desde su naturaleza jurídica en cuanto propiedad hasta el régimen jurídico de los usos de las carreteras, de tal manera de contribuir al desarrollo de un determinado lugar, esto es muy importante ya que al preguntarse el investigador cómo son las vías de comunicación terrestre de las provincias de la región Junín que integran el VRAEM, por lo que es necesario contar con una adecuada capacidad logística, se debe conocer que el concepto de vías de comunicación se puede usar de dos maneras: haciendo mención a los caminos que permiten el desplazamiento de vehículos o refiriéndose al medio que permite hacer llegar un mensaje a otra u otras personas, entiéndase como calles, avenidas, rutas, carreteras, las autovías, los túneles y puentes, por citar algunas infraestructuras que permitan que determinados transportes circulen por estas.

En lo que refiere a este aspecto, obtenido por la muestra se pudo determinar que la totalidad de los entrevistados manifiestan que se debe de tener personal preparado y que el personal que labore en la Unidad Militar de Ingeniería debe tener conocimientos, también manifiestan la necesidad de una correcta dotación de equipamiento y medios los cuales permitan a las Unidades de Ingeniería cumplir de manera eficiente y eficaz el cumplimiento de los trabajos asignados, a su vez estos conocen el impacto positivo que ocasiona la realización de los trabajos de Ingeniería sino pensar prospectivamente

en el desarrollo económico para la región y por ende para el país ya que este territorio es muy productivo y proactivo.

Como segundo objetivo el investigador buscó mediante un estudio el analizar la forma en que la reingeniería de las vías de comunicación terrestre de las provincias que integran el VRAEM puede contribuir en el desarrollo económico de la región Junín, para lo cual se recurrió a entender que, con el advenimiento de la sociedad socialista, el desarrollo económico y social de la humanidad entra en una fase cualitativamente superior. En su estudio de la sociedad capitalista Marx captó su esencia, demostrando que la contradicción económica fundamental entre el carácter cada vez más social de la producción y el carácter cada vez más privado de la apropiación de los resultados finales, deviene en antagonismo de clases entre la burguesía y el proletariado.

Para dar una posible solución se debió entender de qué manera la reingeniería de las vías de comunicación terrestre de las provincias que integran el VRAEM puede contribuir con el desarrollo económico de la región Junín, este último se puede definir como la capacidad de los ingresos de los países o regiones para crear riqueza a fin de mantener la prosperidad o bienestar económico y social de sus habitantes. Podría entenderse como desarrollo económico al resultado de los saltos cualitativos dentro de un sistema económico facilitado por tasas de crecimiento que se han mantenido altas en el tiempo y que han permitido mantener procesos de acumulación del capital. Evidentemente que los saltos cualitativos no se dan exclusivamente si se dan acumulaciones cuantitativas de una única variable, pues los saltos pueden ser incluso de carácter externo y no solo depender de las condiciones internas de una nación.

En lo que se refiere a la muestra recogida de todos los entrevistados es que están totalmente de acuerdo de la suma importancia en que se realice las construcciones de vías de comunicación terrestre en la región Junín de la zona del VRAEM, en razón que dará a la población una tranquilidad para poder realizar sus actividades diarias de manera segura y tranquila, y que no solo es realizar trabajos de ingeniería sino pensar prospectivamente que este territorio es muy productivo y proactivo para la región y por ende para el país.

Conclusiones

1. Con relación al Objetivo N° 1 que es el estudiar la organización e implementación de las vías de comunicación de vías terrestres de las provincias de la región Junín que integran el VRAEM, se ha determinado como conclusión que esta establece el esencial modo de transporte, ostentando una vital envergadura no solo para el desarrollo económico sino también para la vida diaria de los habitantes, ya que les facilita el acceso a los servicios básicos como es la educación y la salud a su vez contribuyen al desarrollo social entre comunidades facilitando el transporte de mercancías y otros de manera recíproca.
 - a. Asu vez el empleo de las vías de comunicación terrestre es una información vital que refleja la importancia como nueva herramienta, para reducir la pobreza e incrementar los sectores productivos generando beneficios a la región.
 - b. También ya comprobado que la confianza, validez y operatividad de un corredor vial, principalmente los corredores de prestigio territorial estas son las vías de comunicación terrestres, necesita la decisión de originar en manera estructurada, y por lo tanto sustentable, las máximas ganancias nacionales y regionales del movimiento de carga y el traslado de personas.
 - c. Por lo tanto, un sistema de transitabilidad vial fehaciente, efectivo y menos endeble a riesgos naturales, genera aplomo en los usuarios del sistema, fortaleciendo la exportación y por ende el crecimiento económico paulatino de la región.
2. Con relación al Objetivo N° 2 que es el analizar la forma en que la reingeniería de las vías de comunicación terrestre de las provincias que integran el VRAEM puede contribuir en el desarrollo económico de la región Junín se ha determinado como conclusión que este constituye un tema importante en la agenda de los políticos en la obtención de resultados ya que estas permitirán el poder satisfacer a las comunidades residentes en la región y a su vez que puede ser sostenible siempre y cuando se respete los procedimientos que esta función requiere.

Se tiene conocimiento que existe desidia de adiestramiento e instrucción en cuestión de construcción de vías de comunicación terrestre lo que da a conocer la falta de expertos para la realización de proyectos de mayor envergadura y más aún la ausencia del estado en la preparación de los proyectos de inversión el cual posee fines altamente de desarrollo económico.

3. En vista de la información obtenida por medio de las entrevistas a los pocos expertos y otros instrumentos empleados se vio un gran déficit expresado por los pocos estudios nacionales y las inconstantes actividades de planificación vial, todo ello complicando la situación que trabajan en modo separado. Los dos son recíprocamente complementarias dado que el desarrollo económico es un gran mérito de la construcción de vías de comunicación terrestres ya que ha sido limitada su ejecución hasta el momento, pero es útil para el desarrollo de la región de ejecución. Además, los estudios de esta materia apoyan a entender el concepto de las obras y presupuesto necesarios para el eficiente manejo de la infraestructura vial.

Recomendaciones

1. Se recomienda que las Instituciones Gubernamentales incorporen en sus planes de gobierno o su hoja de ruta la construcción de vías de comunicación terrestre con su debido proceso de evaluación y formulación de proyectos de inversión para generar las determinadas partidas para su inversión ya que como se expuso en las conclusiones será de mucho beneficio.
2. Se recomienda que se adopten las medidas necesarias y viables para que el Ejército del Perú sea el encargado de realizar acuerdos regionales directamente en lo que respecta a la construcción de vías de comunicación terrestre, para que inicie con el desarrollo de sus carreteras existentes y el mantenimiento sostenible de cada una de ellas.
3. Es necesario para una pronta ejecución que las unidades de Ingeniería del Ejército del Perú impulsen fuertemente capacitación y equipamiento de su personal de Oficiales, subalterno y civil en la construcción de vías de comunicación terrestre. Se recomienda por lo tanto la asistencia progresiva en los cursos ya sea Universidades o Institutos sobre este tema con la finalidad de lograr el conocimiento del sector transporte vial y estar en condiciones de ser empleados.
4. La implementación de la construcción de vías de comunicación terrestres en el Perú, se debe hacer dada su importancia al desarrollo económico de la Región Junín, pero para eso se recomienda que se impulsen los estudios nacionales sobre este tema y se actualicen periódicamente, incluyendo no solamente la construcción de carreteras, sino que también infraestructuras complementarias, esto se debe de hacer
5. La construcción de vías de comunicación terrestres es muy importante ya que será de gran beneficio para las comunidades residentes en la región y a su vez que estas puedan ser sostenible siempre y cuando se respete los procedimientos que esta función requiere por lo tanto se sugiere que se implemente la metodología, incorporando procedimientos y una obligación en su actualización.

Propuesta

Título: Caracterización de las vías de comunicación terrestre de las provincias que integran el VRAEM en la contribución del desarrollo económico de la Región Junín, 2019 con el fin de crear red vial mantener un estado óptimo en las comunicaciones terrestres en apoyo a la población frente a las carencias existentes en la Región.

Objetivo: Estudiar la organización e implementación de las vías de comunicación terrestre de las provincias de la región Junín que integran el VRAEM. Analizar la forma en que la reingeniería de las vías de comunicación terrestre de las provincias que integran el VRAEM puede contribuir en el desarrollo económico de la región Junín.

Metas: a través del presente trabajo de investigación a la luz de las conclusiones y recomendaciones lograr implantar una política de Gobierno en donde se emplee a las Unidades militares de Ingeniería acantonadas en dicha Guarnición para que realicen la construcción de vías de comunicación terrestre para que logre contribuir al desarrollo económico de los pobladores que residen en la Región Junín.

Justificación: La justificación del presente trabajo de investigación tiene relevancia social ya que al estudiar, comprender y analizar el diagnóstico actual de las vías de comunicación terrestre de las provincias de la región Junín que integran el VRAEM, se va a proponer actividades de reingeniería militar en la contribución al desarrollo económico de la región Junín. Siendo de vital importancia para la región, en este análisis se debe rescatar y resaltar la necesidad de la implementación de equipos mecánicos para la ingeniería militar en la contribución del desarrollo económico de dicha región en la labor de construcción, reconstrucción y renovación de las vías de comunicación terrestre y la ayuda comunitaria en el contexto de los fenómenos naturales.

Lugar y población objetivo: El área geográfica de la investigación comprende el ámbito del Departamento Junín (Provincia de La Merced- Oxapampa – Satipo), a su vez el presente estudio comprende a todos los habitantes del departamento de Junín fundamentalmente a aquellos en los que se encuentran en condiciones vulnerables, y se ven afectados por los estragos de la pobreza, el narcotráfico, el terrorismo,

fenómenos naturales, tales como huaicos, el fenómeno de El Niño o Niña, terremotos etc.

Tiempo: La implementación se podrá llevar a cabo una vez aprobado será elevado a la Jefatura del Estado Mayor General del Ejército a través del Comando de Apoyo al Desarrollo Nacional del Ejército para su respectiva consideración y aplicación, a su vez su planeamiento y ejecución deberá ser planeada a nivel estratégico con el asesoramiento del Comandante General del Agrupamiento de Ingeniería “Pedro Ruiz Gallo” a cargo de las unidades militares de Ingeniería acantonadas en la Región Junín.

Referencia Bibliográfica

- Bobes, S. J. (2007). La Teoría del Dominio Público y el Derecho de carreteras. España: Iustel.
- Cisterna, F. C. (2007). Manual de Metodología de la Investigación Cualitativa para Educación y Ciencias Sociales. Concepción: Universidad del Bío - Bío.
- Hernandez, R., & Mendoza, C. (2019). Metodología de la Investigación.- Las rutas cuantitativas, cualitativas y mixta. Mexico: McGraw-Hill Interamericana Editores, S.A. de C.V.
- Jimenez, B. Y. (2012). Teorías del Desarrollo Económico. Cuba: Universidad de Pinar del Río.
- John, C. G. (mayo de 2011). wikipedia. Obtenido de "Definiendo el desarrollo": https://es.wikipedia.org/wiki/Desarrollo_econ%C3%B3mico#cite_note-1
- Julián, P. P. (2016). Definición de vías de comunicación. Obtenido de Definicion.de: (<https://definicion.de/vias-de-comunicacion/>)
- Lluncor, Y. G. (2012). Aplicación del modelo HDM en la evaluación de proyectos de carreteras en Perú: “Carretera Bagua Chica – Flor de la Esperanza”. Lima: Universidad Ricardo Palma.
- Marx, C. y. (1980). Obras escogidas Tomo I. Moscú: Bolchetvo.
- Mendoza, W. y. (2016). La economía del VRAEM Diagnóstico y opciones de política. CIES - USAID, 45.
- Menéndez, J. R. (2003). Mantenimiento Rutinario de Caminos con Microempresas. Oficina Internacional del Trabajo Oficina Subregional para los Países Andinos.
- Montesino, J. J. (2010). Presencia Institucional de las FAA en países de América Latina y su Impacto en la calidad de vida de la población. EUMED.NET.
- Ponce, S. S. (2013). Inversión Pública y Desarrollo Económico Regional. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Rodríguez, G. R. (2011). “Modelo de Gestión de Conservación Vial para reducir los costos de Mantenimiento Vial y Operación Vehicular en los Caminos Rurales de las Poblaciones de Riobamba, San Luis, Punín, Flores, Cebadas de la Provincia de Chimborazo”. Ambato: Universidad Técnica de Ambato.
- Rodríguez, G. R. (2011). “Modelo de Gestión de Conservación Vial para reducir los costos de Mantenimiento Vial y Operación Vehicular en los Caminos Rurales de las Poblaciones de Riobamba, San Luis, Punín, Flores, Cebadas de la Provincia de Chimborazo” . Ambato: UNIVERSIDAD TECNICA DE AMBATO .

- Sandoval, C. A. (2002). *Investigacion Cualitativa*. Bogota: Instituto Colombiano para el fomento de la Educación Superior, ICFES.
- Sen, A. (1983). *Development: Which Way Now?* Obtenido de *The Economic Journal* 93: ISSN 0013-0133. doi:10.2307/2232744
- Trujillo, C. A. (2019). *Investigación Cualitativa*. Ibarra - Ecuador: Universidad Técnica del Norte (UTN).
- Urrunaga, R. y. (2012). *Infraestructura y Crecimiento Económico en el Perú*. *Revista CEPAL* 107, 157.
- Vaca., G. d. (2016).
http://www.ingenierosmilitaresperu.com/MARIN/lib_hingmil/historia_Ing_EP_RESUMEN.pdf.
- Vargas, X. B. (2011). *¿Cómo hacer investigación cualitativa?* Jalisco: ETXETA, SC .
- Velazco, G. A. (16 de abril de 2013). *Escuela de Organización Industrial*. Obtenido de *Master Executive en Gestión de las Telecomunicaciones y Tecnologías de la Información*:
<https://www.eoi.es/blogs/mtelcon/2013/04/16/%C2%BFque-es-el-desarrollo-sostenible/>
- Zerpa, C. A. (2012). *“Plan de mantenimiento correctivo general de la carretera el Progreso ubicada en el Municipio El Hatillo de Caracas”*. Caracas: Universidad Nueva Esparta-Caracas.

Anexos

Anexo 1, Matriz de consistencia.

Anexo 2, Instrumentos de acopio y recolección de datos.

Anexo 3, Validación de instrumento de recolección de datos.

Anexo 4, Autorización para el acceso a la recolección de datos.

Anexo 5, Compromiso ético.

Anexo 6, Hoja de datos personales.

Anexo 7, CD conteniendo la Tesis de Grado y la exposición (en pdf).

ANEXO 1



MATRIZ DE CONSISTENCIA

Matriz de consistencia

Título: Análisis de Caracterización de las vías de comunicación terrestre de las provincias que integran el VRAEM en la contribución del desarrollo económico de la Región Junín, 2019.

Tabla 7.

Matriz de consistencia

Descripción de la realidad problemática	Preguntas de investigación	Objetivos	Tema	Categorías	Subcategorías (Patrones)	Metodología	Plan de análisis de datos
Caracterización de las vías de comunicación terrestre de las provincias que integran el VRAEM en la contribución del desarrollo económico de la	Pregunta de investigación N° 1	Objetivo 1					
	¿Cómo son las vías de comunicación terrestre de las provincias que integran el VRAEM?	Estudiar la organización e implementación de las vías de comunicación terrestre de las provincias que integran el VRAEM - Región Junín.	Caracterización de las vías de comunicación terrestre de las provincias que integran el VRAEM en la contribución del desarrollo económico de la Región Junín, 2019	Capacidad personal	Capacitación para la construcción de vías de comunicación terrestres. Capacitación en manejo de equipos mecánicos de Ingeniería.	Paradigma Hermenéutico interpretativo Enfoque Cualitativo	Técnicas Entrevista Focus group Observación no participante Instrumento Guía de entrevista guía de focus group Guía de observación

Región
2019

Junín,

**Pregunta de
investigación
N° 2**

¿De qué manera la reingeniería de las vías de comunicación terrestre de las provincias que integran el VRAEM contribuirá en el desarrollo económico de la Región Junín?

Objetivo 2

Analizar la forma en que la reingeniería de las vías de comunicación terrestre de las provincias que integran el VRAEM pueda contribuir en el desarrollo económico de la Región Junín.

Capacidad
logística

Situación logística

**Diseño de la
investigación**
hermenéutico
interpretativo

Muestra:
Homogénea
Personal militar
que participo en
la construcción de
vías de
comunicación.

**Técnica de análisis de
datos**

Capítulo IV: Se definió las unidades de análisis, la descripción de las categorías, el soporte de categorías: (nombres de las categorías), se estableció la red semántica y la triangulación (instrumentos). Todo esto se realizó de forma artesanal.

Fuente: Elaboración Propia.

ANEXO 2



INSTRUMENTOS DE ACOPIO Y RECOLECCION DE DATOS

Guía de entrevista

Buenos días, manifiesto mi gratitud por la atención y el tiempo mostrado para poder efectuar la presente entrevista cuyos comentarios e información que se me sean proporcionados será muy valiosa para profundizar mi investigación.

<p>Entrevistado:</p> <p>Grado Académico:</p> <p>DNI:</p> <p>Lugar fecha:</p>
<p>Título de la investigación:</p> <p>“Caracterización de las vías de comunicación terrestre de las provincias que integran el VRAEM en la contribución del desarrollo económico de la Región Junín, 2019”</p>
<ol style="list-style-type: none">1. ¿En qué año participo y/o comando alguno (s) construcción de vías de comunicación terrestre?2. ¿Podría usted explicar brevemente el procedimiento usado en la construcción de vías de comunicación terrestre, es adecuado?3. ¿Conoce que la provincia de Junín es considerada como zona de alto riesgo debido a la presencia de remanentes narcoterroristas, tiene conocimiento?4. ¿Cuáles son los medios que contaba su Unidad Militar de Ingeniería para la construcción de vías de comunicación terrestre, es adecuado?5. ¿Se han suscitado problemas administrativos y/u otros con respecto a la construcción de vías de comunicación terrestre, conoce los motivos y en qué frecuencia se dan estos?

Agradecemos su colaboración.

6. ¿Existe suficiente maquinaria pesada de Ingeniería y operadores para la construcción de vías de comunicación terrestre que permitan el avance en óptimas condiciones?

7. ¿La construcción de vías de comunicación terrestre realizadas por su Unidad Militar de Ingeniería sirvieron para el desarrollo económico de dicha localidad, por qué?

Estructura del Focus Group

(5-7 participantes)

Presentación

Señores buenos días, les saluda el My Ing Palomino Briones Emerson Junior, integrante de la VIII Maestría en Ciencias Militares de la ESGE-EPG, que grato compartir con ustedes Señores Oficiales quienes se han desempeñado exitosamente en la construcción de vías de comunicación terrestre, el tiempo para este grupo de conversación será aproximadamente de 1 hora, a continuación, hare la presentación de cada uno de los participantes.

1. Preguntas generales o de apertura

¿Qué año participo como integrante de su Unidad Militar de Ingeniería en la construcción de vías de comunicación terrestre?

2. Pregunta de transición

¿Podría usted explicar el procedimiento usado en la construcción de vías de comunicación terrestre, es adecuado?

3. Pregunta específica

¿Existen suficientes equipos pesados de Ingeniería para la construcción de vías de comunicación terrestre que permitan el avance en óptimas condiciones?

4. Pregunta de cierre

¿Cómo mejoraría el procedimiento de la construcción de vías de comunicación terrestre?

GUÍA DE OBSERVACIÓN

Nº	ASPECTOS POR EVALUAR	SI	NO	OBSERVACIONES
01	¿Cómo se desarrolla la construcción de vías terrestres de forma teórica- práctica?	X		
02	¿Existen áreas implementadas para la construcción de vías terrestres?		X	
03	¿Es acorde la capacidad para cumplir con el expediente técnico?	X		
04	¿La implementación de los equipos personales de seguridad son los adecuados?		X	
05	¿Se organizan en equipos de trabajo para cumplir eficientemente con su misión?	X		
06	¿Cómo es el procedimiento en la construcción de vías terrestres a través de las unidades militares de ingeniería?	X		
07	¿Conocen su puesto y qué función desarrollan en el proceso constructivo cada integrante de la unidad militar de ingeniería?	X		

ANEXO 3



VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO DE RECOLECCION DE DATOS

Validación de guía de entrevista por experto
ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA DEL EJÉRCITO

ESCUELA DE POSTGRADO			
TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN: CARACTERIZACIÓN DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN TERRESTRE DE LAS PROVINCIAS QUE INTEGRAN EL VRAEM EN LA CONTRIBUCIÓN DEL DESARROLLO ECONÓMICO DE LA REGIÓN JUNÍN, 2019."			
I. DATOS DEL EXPERTO:			
a. Apellidos y nombres : Zevallos Roncagliolo, Roque Guillermo			
b. D.N.I. : 4332877			
c. N° de teléfono : 920882300			
d. Lugar y fecha :			
e. Firma : 			
II. DATOS DEL INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN (entrevista)			
a. Autor(es) del instrumento : Emerson Junior Palomino Bric			
b. Institución a la que pertenece: ESGE-EPG			
c. Método de investigación : Cualitativa			
d. Tipo de entrevista : Semiestructurada			
III. ASPECTOS DE EVALUACIÓN			
N°	CRITERIOS	INDICADORES	Valoración De: 0 a 1
01	Diseño	Convocatoria: Lugar – tiempo. Contenidos: Propuesta de temas- preguntas – respuestas.	1
02	Organización	Selección: informantes – representación de temas – tipo de respuesta – número de entrevistas.	0.9
03	Estructuración	Guía de entrevista : Dirección a seguir - Objetivos - N° de preguntas según tipo de entrevista Contexto de los datos: Conocer experiencias del entrevistado Tema propios : Aspectos que interesen	0.9
04	Secuencial	Con relación a variables – dimensiones e indicadores. Sigue un orden lógico y pre - requisitoria.	0.9
05	Conectividad	Conjuga el tipo de pregunta con el objetivo de investigación y se armoniza con las experiencias que esperan ser revaloradas en el cuestionario.	1
06	Intencionalidad	Adecuado para valorar aspectos desconocidos y/o modificados de las variables de investigación.	0.9
07	Actualidad	Existe coherencia entre resultados alcanzados con la realidad por conocer en el marco de doctrina, leyes, teorías vigentes.	0.9
08	Contrastación de otros resultados	Han sido formuladas las preguntas, conociéndose los resultados alcanzados por otro instrumento para comparar la hipótesis de investigación.	0.9
09	Orientación a solución de problemas	Se concatenan las preguntas para alcanzar criterios, juicios, conceptos que ayuden a solucionar el problema de investigación planteado.	1
10	Análisis e interpretación	Se ha adecuado algún instrumento o herramienta para verter los resultados de la entrevista y analizarlos /interpretarlos.	1
IV. RESULTADO DE VALORACIÓN: 0.94			V. OPINIÓN DE APLICACIÓN
Aspectos para la valoración - Valida por 03 expertos - Debe aplicarse la prueba de la "V" de Aiken - Resultado mínimo aprobatorio: 0.85 u 85% - La validación solo se hará hasta dos decimales que terminen en cero o en cinco. Ejemplo: 0.60; 0.75.			Teniendo en consideración que la investigación es cualitativa la elaboración del instrumento ha tenido en consideración que se debe de extraer la mayor cantidad de datos posibles de las experiencias y conceptos de los entrevistados para construir un mejor Análisis.



FICHA DE DATOS PERSONALES DEL VALIDADOR EXTERNO

1. Apellidos y nombre del informante(experto)
ZEBALLOS RONCAGLIOLO Roque Guillermo
2. DNI.....43328777.....
3. Especialidad.....Ingeniería.....
4. Grado académico.....Doctor.....
5. Profesión.....Militar.....
6. Colegiatura..... Código.....
7. Institución donde labora.....Ministerio de Defensa
8. Cargo que desempeña...Especialista.....
9. Denominación del instrumento
.....Guía de entrevista semiestructurada.....
10. Autor del Instrumento.....Emerson Junior PALOMINO BRIONES.....
11. Programa de Maestría.....VIII MCCMM-ESGE-EPG.....

Lima, 28 de septiembre de 2020.


Roque Zevallos Roncagliolo
DNI 4332877

Validación de guía de entrevista por experto
ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA DEL EJÉRCITO
ESCUELA DE POSTGRADO

TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN: CARACTERIZACIÓN DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN TERRESTRE DE LAS PROVINCIAS QUE INTEGRAN EL VRAEM EN LA CONTRIBUCIÓN DEL DESARROLLO ECONÓMICO DE LA REGIÓN JUNÍN, 2019.”

I. DATOS DEL EXPERTO:

- a. Apellidos y nombres : Almeyda Zambrano Jorge Bernabe
 b. Grado Académico : Magister
 c. D.N.I. : 43267561
 d. N° de teléfono : 921861115
 e. Lugar y fecha : Lima , febrero 2021

f. Firma : 

II. DATOS DEL INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN (entrevista)

- a. Autor(es) del instrumento : Emerson Junior Palomino Bric
 b. Institución a la que pertenece: ESGE-EPG
 c. Método de investigación : Cualitativa
 d. Tipo de entrevista : Semiestructurada

III. ASPECTOS DE EVALUACIÓN

N°	CRITERIOS	INDICADORES	Valoración
			De: 0 a 1
01	Diseño	Convocatoria: Lugar – tiempo. Contenidos: Propuesta de temas- preguntas – respuestas.	1
02	Organización	Selección: informantes – representación de temas – tipo de respuesta – número de entrevistas.	1
03	Estructuración	Guía de entrevista : Dirección a seguir - Objetivos - N° de preguntas según tipo de entrevista Contexto de los datos: Conocer experiencias del entrevistado Tema propios : Aspectos que interesen	1
04	Secuencial	Con relación a variables – dimensiones e indicadores. Sigue un orden lógico y pre - requisitoria.	1
05	Conectividad	Conjuga el tipo de pregunta con el objetivo de investigación y se armoniza con las experiencias que esperan ser revaloradas en el cuestionario.	1
06	Intencionalidad	Adecuado para valorar aspectos desconocidos y/o modificados de las variables de investigación.	1
07	Actualidad	Existe coherencia entre resultados alcanzados con la realidad por conocer en el marco de doctrina, leyes, teorías vigentes.	1
08	Contrastación de otros resultados	Han sido formuladas las preguntas, conociéndose los resultados alcanzados por otro instrumento para comparar la hipótesis de investigación.	1
09	Orientación a solución de problemas	Se concatenan las preguntas para alcanzar criterios, juicios, conceptos que ayuden a solucionar el problema de investigación planteado.	1
10	Análisis e interpretación	Se ha adecuado algún instrumento o herramienta para verter los resultados de la entrevista y analizarlos /interpretarlos.	1

IV. RESULTADO DE VALORACIÓN: 10

Aspectos para la valoración

- Valida por 03 expertos
- Debe aplicarse la prueba de la “V” de Aiken
- Resultado mínimo aprobatorio: 0.85 u 85%
- La validación solo se hará hasta dos decimales que terminen en cero o en cinco. Ejemplo: 0.60; 0.75.

V. OPINIÓN DE APLICACIÓN

Los instrumentos empleados son válidos



FICHA DE DATOS PERSONALES DEL VALIDADOR EXTERNO

12. Apellidos y nombre del informante(experto) Almeyda Zambrano Jorge
13. DNI.....43267561.....
14. Especialidad.....Ingeniería.....
15. Grado académico.....Magister en Ciencias Militares.....
16. Profesión.....Oficial del Ejército.....
17. Colegiatura..... Código.....
18. Institución donde labora.....CCFFAA
19. Cargo que desempeña...Jefe de Unidad de Asuntos Internacionales.....
20. Denominación del instrumento
.....Guía de entrevista semiestructurada.....
21. Autor del Instrumento.....Emerson Junior PALOMINO BRIONES.....
22. Programa de Maestría.....VIII MCCMM-ESGE-EPG.....

Lima, 17 de febrero de 2021.

Jorge Almeyda Zambrano
DNI 43267561

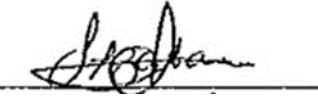
Validación de guía de entrevista por experto
ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA DEL EJÉRCITO
ESCUELA DE POSTGRADO

TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN: CARACTERIZACIÓN DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN TERRESTRE DE LAS PROVINCIAS QUE INTEGRAN EL VRAEM EN LA CONTRIBUCIÓN DEL DESARROLLO ECONÓMICO DE LA REGIÓN JUNÍN, 2019.”

I. DATOS DEL EXPERTO:

- a. Apellidos y nombres : Azabache Peralta José
 b. Grado Académico : Magister
 c. D.N.I. : 18162618
 d. N° de teléfono : 922254213
 e. Lugar y fecha : Lima , abril 2021

f. Firma :



II. DATOS DEL INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN (entrevista)

- a. Autor(es) del instrumento : Emerson Junior Palomino Bric
 b. Institución a la que pertenece: ESGE-EPG
 c. Método de investigación : Cualitativa
 d. Tipo de entrevista : Semiestructurada

III. ASPECTOS DE EVALUACIÓN

N°	CRITERIOS	INDICADORES	Valoración
			De: 0 a 1
01	Diseño	Convocatoria: Lugar – tiempo. Contenidos: Propuesta de temas- preguntas – respuestas.	1
02	Organización	Selección: informantes – representación de temas – tipo de respuesta – número de entrevistas.	1
03	Estructuración	Guía de entrevista : Dirección a seguir - Objetivos - N° de preguntas según tipo de entrevista Contexto de los datos: Conocer experiencias del entrevistado Tema propios : Aspectos que interesen	1
04	Secuencial	Con relación a variables – dimensiones e indicadores. Sigue un orden lógico y pre - requisitoria.	1
05	Conectividad	Conjuga el tipo de pregunta con el objetivo de investigación y se armoniza con las experiencias que esperan ser revaloradas en el cuestionario.	1
06	Intencionalidad	Adecuado para valorar aspectos desconocidos y/o modificados de las variables de investigación.	1
07	Actualidad	Existe coherencia entre resultados alcanzados con la realidad por conocer en el marco de doctrina, leyes, teorías vigentes.	1
08	Contrastación de otros resultados	Han sido formuladas las preguntas, conociéndose los resultados alcanzados por otro instrumento para comparar la hipótesis de investigación.	1
09	Orientación a solución de problemas	Se concatenan las preguntas para alcanzar criterios, juicios, conceptos que ayuden a solucionar el problema de investigación planteado.	1
10	Análisis e interpretación	Se ha adecuado algún instrumento o herramienta para verter los resultados de la entrevista y analizarlos /interpretarlos.	1

IV. RESULTADO DE VALORACIÓN: 10

Aspectos para la valoración

- Valida por 03 expertos
- Debe aplicarse la prueba de la “V” de Aiken
- Resultado mínimo aprobatorio: 0.85 u 85%
- La validación solo se hará hasta dos decimales que terminen en cero o en cinco. Ejemplo: 0.60; 0.75.

V. OPINIÓN DE APLICACIÓN

Los instrumentos empleados son válidos



FICHA DE DATOS PERSONALES DEL VALIDADOR EXTERNO

1. Apellidos y nombre del informante(experto) Azabache Peralta Joé Luis
2. DNI.....18162618.....
3. Especialidad.....Infantería.....
4. Grado académico.....Magister en Ciencias Militares.....
5. Profesión.....Oficial del Ejército.....
6. Colegiatura..... Código.....
7. Institución donde labora.....CCIOEC - CFFAA
8. Cargo que desempeña...Jefe de Logística
9. Denominación del instrumento
.....Guía de entrevista
10. Autor del Instrumento.....Emerson Junior PALOMINO BRIONES.....
11. Programa de Maestría.....VIII MCCMM-ESGE-EPG.....

Lima, abril de 2021.

José Azabache Peralta
DNI 18162618

ANEXO 4



AUTORIZACION PARA EL ACCESO A LA RECOLECCION DE DATOS



PERÚ	Ministerio de Defensa	Ejército del Perú	COEDE – ESGE-EPG
-------------	----------------------------------	------------------------------	-------------------------

“Año de la universalización de la salud”

Chorrillos, 19 de mayo del 2020

Oficio N° 178 /U-8.g.1/27.00

Señor Gral Div Cmdte Gral del COEDE.- Chorrillos

Asunto : Solicita brindar facilidades al personal que se indica

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

Tengo el honor de dirigirme a Ud. en relación a los documentos de la referencia para solicitarle se digne brindar las facilidades para el levantamiento de datos e informaciones al My EP PALOMINO BRIONES Emerson Junior, alumno de esta casa de estudio que realiza la investigación titulada **“CARACTERIZACIÓN DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN TERRESTRE DE LAS PROVINCIAS QUE INTEGRAN EL VRAEM EN LA CONTRIBUCIÓN DEL DESARROLLO ECONÓMICO DE LA REGIÓN DE JUNÍN 2019”**

Aprovecho la oportunidad para reiterarle mis consideraciones y deferente estima.

Dios guarde a Ud.



O – 300028467- O+
DOMINGO RICARDO BUSTAMANTE ZÚÑIGA
General de Brigada
Director de la Escuela Superior de Guerra
Escuela de Post - Grado

Distribución:

COEDE (JEDUCE).....01

Archivo.....02/02



PERÚ	Ministerio de Defensa	Ejército del Perú	COEDE
------	-----------------------	-------------------	-------

CARGO

“Año de la universalización de la salud”

Tacna, 19 de mayo del 2020

Oficio N° 185 /COEDE

Señor General de Brigada Director de la Escuela Superior de Guerra del Ejército. - “Chorrillos”

Asunto : Autorización de acceso a las instalaciones y levantamiento de información

Ref : a. Oficio N° 178 /U-8.g.1/27.00 de la ESG del 29 de Julio del 2020.

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. para manifestarle que en relación al documento de la referencia este comando autoriza y brinda las facilidades de acceso a las instalaciones y el levantamiento de información correspondiente a la tesis titulada “**CARACTERIZACIÓN DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN TERRESTRE DE LAS PROVINCIAS QUE INTEGRAN EL VRAEM EN LA CONTRIBUCIÓN DEL DESARROLLO ECONÓMICO DE LA REGIÓN DE JUNÍN 2019**” perteneciente al MY EP PALOMINO BRIONES Emerson Junior, alumno de la ESGE – EPG.

Hago propicia la oportunidad para expresarle mis consideraciones y deferente estima personal.

Dios guarde a Ud.




Orestes Martín Vargas Ortiz
General de División
Comandante General del Comando de Educación y Doctrina del Ejército

Distribución:

ESG – EPG (DIRECCIÓN)..... 01
Archivo..... 01/02

ANEXO 5



COMPROMISO ÉTICO

DECLARACIÓN DE COMPROMISO ÉTICO

El presente trabajo de investigación titulado **“Caracterización de las vías de comunicación terrestre de las provincias que integran el VRAEM en la contribución del desarrollo económico de la Región Junín, 2019”**. Se ha realizado en estricto apego a la metodología de la investigación y a las normas éticas para investigación en Ciencias Militares promulgadas por el Departamento de Gestión de la Investigación de la Escuela Superior de Guerra del Ejército-Escuela de Postgrado

En vista de lo anterior,

Yo Bachiller Emerson Junior PALOMINO BRIONES, estudiante de la VIII Maestría en Ciencias Militares con mención en planeamiento estratégico y toma de decisiones de la Escuela Superior de Guerra del Ejército-Escuela de Postgrado (ESGE-EPG), declaro bajo juramento que he desarrollado esta investigación siguiendo las instrucciones brindadas por el Departamento de Gestión de la Investigación, 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 al marco legal y normativo vigente relacionado a dicha responsabilidad, así como a las normas disciplinarias establecidas en la ESGE-EPG.



Emerson Junior PALOMINO BRIONES
Bach.
DNI 43324879

ANEXO 6



HOJA DE DATOS PERSONALES

HOJA DE DATOS PERSONALES

GRADO : Mayor de Ingeniería

NOMBRES: Palomino Briones

APELLIDOS: Emerson Junior

EMAIL : epalominob@esge.edu.pe, alexander_pb6@hotmail.com

DIRECCIÓN : Av Crl Rios N° 150 VMO – Chorrillos - Lima

CELULAR : 924725904

FIRMA



.....E.....Palomino B.....

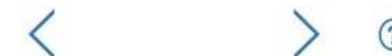
ANEXO 7



CD CONTENIENDO LA TESIS DE GRADO EN PDF



TURNITIN



Resumen de coincidencias

24 %



24



1	renati.sunedu.gob.pe Fuente de Internet	2 %	>
2	esge.edu.pe Fuente de Internet	2 %	>
3	vsip.info Fuente de Internet	2 %	>
4	www.educacionperson... Fuente de Internet	1 %	>
5	idoc.pub Fuente de Internet	1 %	>
6	es.wikipedia.org Fuente de Internet	1 %	>
7	www.clubensayos.com	1 %	>

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA DEL EJÉRCITO
ESCUELA DE POSTGRADO



TESIS DE GRADO

CARACTERIZACIÓN DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN TERRESTRE DE LAS PROVINCIAS QUE INTEGRAN EL VRAEM EN LA CONTRIBUCIÓN DEL DESARROLLO ECONÓMICO DE LA REGIÓN JUNTA, 2019

NOMBRE DEL AUTOR
Dich. Encomendado PALOMINO BRIONES

NOMBRE DE LOS ASESORES
Metodológico: M. Fernando José CANAVIAL RAMÍREZ
Temático: M. Jorge LESCAÑO FLORES

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

2021

