



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**ESCUELA DE POSGRADO  
PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN GESTIÓN  
PÚBLICA**

**Gestión pública y desarrollo sostenible del transporte fluvial en  
la Cuenca del Río Huallaga. Loreto, 2023**

**TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:**

Maestro en Gestión Pública

**AUTOR:**

Pizango Upari, Henry (orcid.org/0000-0002-2171-3849)

**ASESORES:**

Dr. Vasquez Mondragon, Walter Manuel (orcid.org/0000-0003-3210-9433)

Mg. Calvo de Oliveira Diaz, Deny Giovanna (orcid.org/0000-0002-8907-676X)

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Gestión Ambiental y del Territorio

**LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:**

Desarrollo económico, empleo y emprendimiento

LIMA - PERÚ

2024

### **Dedicatoria**

A mis hijos Lyna, Andrea y Gabel a mi querida y adorada compañera de mi vida Veronica Areli, a mi adorada madre y hermanos, que siempre han estado incentivando para lograr el objetivo.

### **Agradecimiento**

A Dios por ser el asesor de los asesores a mis maestros del programa de post grado que nos brindaron su enseñanza, experiencias y su tiempo. A la Universidad por dar la oportunidad de estudiar desde lo más profundo de nuestro país.



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

ESCUELA DE POSGRADO

ESCUELA PROFESIONAL DE MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA

**Declaratoria de Autenticidad del Asesor**

Yo, VASQUEZ MONDRAGON WALTER MANUEL, docente de la ESCUELA DE POSGRADO de la escuela profesional de MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, asesor de Tesis titulada: "Gestión pública y desarrollo sostenible del transporte fluvial en la cuenca del río Huallaga. Loreto, 2023", cuyo autor es PIZANGO UPARI HENRY, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 15.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

He revisado dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la Tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

En tal sentido, asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

LIMA, 11 de Enero del 2024

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
VASQUEZ MONDRAGON WALTER MANUEL DNI: 40769191 ORCID: 0000-0003-3210-9433	Firmado electrónicamente por: WVASQUEZMO el 17-01-2024 15:04:49

Código documento Trilce: TRI - 0731082





**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

ESCUELA DE POSGRADO

ESCUELA PROFESIONAL DE MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA

**Declaratoria de Originalidad del Autor**

Yo, PIZANGO UPARI HENRY estudiante de la ESCUELA DE POSGRADO de la escuela profesional de MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, declaro bajo juramento que todos los datos e información que acompañan la Tesis titulada: "Gestión pública y desarrollo sostenible del transporte fluvial en la cuenca del río Huallaga. Loreto, 2023", es de mi autoría, por lo tanto, declaro que la Tesis:

1. No ha sido plagiada ni total, ni parcialmente.
2. He mencionado todas las fuentes empleadas, identificando correctamente toda cita textual o de paráfrasis proveniente de otras fuentes.
3. No ha sido publicada, ni presentada anteriormente para la obtención de otro grado académico o título profesional.
4. Los datos presentados en los resultados no han sido falseados, ni duplicados, ni copiados.

En tal sentido asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de la información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

Nombres y Apellidos	Firma
HENRY PIZANGO UPARI DNI: 05386883 ORCID: 0000-0002-2171-3849	Firmado electrónicamente por: HPIZANGO el 11-01- 2024 10:09:41

Código documento Trilce: TRI - 0731083



## Índice de contenidos

	Pág.
Carátula	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Declaratoria de autenticidad del asesor	iv
Declaratoria de originalidad del autor	v
Índice de contenidos	vi
Índice de tablas	vii
Resumen	viii
Abstract	ix
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	4
III. METODOLOGÍA	12
3.1 Tipo y diseño de investigación	12
3.2 Variables y operacionalización	16
3.3 Población, muestra, muestreo	14
3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos	15
3.5 Procedimiento	15
3.6 Método de análisis de datos	15
3.7 Aspectos éticos	15
IV. RESULTADOS	17
V. DISCUSIÓN	22
VI. CONCLUSIONES	27
VII. RECOMENDACIONES	28
REFERENCIAS	
ANEXOS	

## Índice de tablas

		<b>Pág.</b>
Tabla 1	Frecuencia de las dimensiones de la gestión pública según niveles	21
Tabla 2	Frecuencias de las dimensiones del desarrollo sostenible del transporte fluvial según niveles	23
Tabla 3	Determinación del factor de correlación entre las variables gestión pública y desarrollo sostenible del transporte fluvial	24
Tabla 4	Determinación del factor de correlación entre las variables gestión pública y el impacto ambiental del transporte fluvial	24
Tabla 5	Determinación del factor de correlación entre las variables gestión pública, la accesibilidad y calidad de los servicios del transporte fluvial	25

## Índice de figuras

		<b>Pág.</b>
Figura 1	Niveles de las frecuencias de la gestión pública	21
Figura 2	Niveles de las frecuencias del desarrollo sostenible del transporte fluvial	22

## Resumen

El estudio tuvo como objetivo demostrar la relación existente entre gestión pública y el desarrollo sostenible del transporte fluvial en la Cuenca del Río Huallaga, Loreto, en 2023. El enfoque fue cuantitativo, investigación de nivel descriptivo y explicativo, siendo el diseño correlacional. Utilizando la clasificación de Rho de Spearman, se encontró una relación directa y positiva (0,760) entre las variables evaluadas, demostrando una relación significativa, positiva y muy fuerte. Los resultados respaldados por datos estadísticos indican que esta relación es significativa ( $p\text{-valor} = 0,000 < 0,05$ ), apoyando la aceptación de la hipótesis alterna y el rechazo de la nula. Las conclusiones derivadas de estos hallazgos ofrecen una visión más precisa de la gestión pública y el desarrollo sostenible del transporte fluvial en la región de Loreto, Huallaga, en 2023. Se anticipa que la implementación de estrategias propuestas conducirá a un sistema de transporte más eficiente y equitativo en la región.

**Palabras clave:** Gestión Pública, desarrollo sostenible, transporte fluvial, Río Huallaga, estrategias.

## **Abstract**

The objective of the study was to demonstrate the existing relationship between public management and the sustainable development of river transportation in the Huallaga River Basin, Loreto, in 2023. The approach was quantitative, descriptive and explanatory level research, with the design being correlational. Using Spearman's Rho classification, a direct and positive relationship (0.760) was found between the evaluated variables, demonstrating a significant, positive and very strong relationship. The results supported by statistical data indicate that this relationship is significant ( $p\text{-value} = 0.000 < 0.05$ ), supporting the acceptance of the alternative hypothesis and the rejection of the null. The conclusions derived from these findings offer a more precise vision of the public management and sustainable development of river transport in the region of Loreto, Huallaga, in 2023. It is anticipated that the implementation of proposed strategies will lead to a more efficient and equitable in the region.

*Keywords:* Public Management, sustainable development, river transport, huallaga river, strategies.

## **I. INTRODUCCIÓN**

En diversas regiones del mundo, la gestión pública y el desarrollo sostenible del transporte fluvial han emergido como desafíos cruciales que impactan el comercio, la logística y la conectividad de las poblaciones. En este sentido, la realidad problemática en la Cuenca del Río Huallaga, Loreto, en el año 2023, revela una serie de obstáculos que requieren una investigación profunda para abordarlos desde un enfoque basado en estudios de metaanálisis, epidemiológicos y evidencia científica respaldada.

La falta de gestión adecuada y la explotación insostenible de los recursos fluviales han desencadenado problemas como la degradación ambiental, la congestión del tráfico fluvial, la ineficiencia logística y efectos negativos en las comunidades ribereñas. En particular, la contaminación de los ríos y vías fluviales, con desechos industriales, químicos y plásticos, ha afectado adversamente la calidad del agua y la vida acuática. Asimismo, la gestión inadecuada de residuos y vertidos de buques ha tenido consecuencias perjudiciales en los ecosistemas fluviales y la salud de los pobladores que dependen de estos recursos.

La Organización Marítima Internacional (OMI) ha trabajado para bajar la acidificación de los océanos y las emisiones de gases de efecto invernadero de buques, reconociendo la importancia del transporte marítimo que, aunque contribuye con menos del 3% a la generación global de gases de efecto invernadero, transporta más del 90% del comercio mundial (Millicay, 2022).

En el contexto peruano, el transporte fluvial enfrenta desafíos como la falta de inversión en infraestructura fluvial, la contaminación ambiental y la ausencia de normativas claras. La falta de acceso adecuado en zonas remotas de la Amazonía peruana afecta el desarrollo económico y social en estas áreas.

En estudios recientes, se reveló que, en el Datem del Río Marañón en Loreto, el desarrollo económico sostenible es bajo en un 55%, medio en un 42.5%, y alto en un 25%, indicando que más de la mitad de los pobladores desconocen medidas para desarrollar sus actividades comerciales sin perjudicar al ecosistema (Muñoz, 2022). Asimismo, en el río Huallaga del distrito Chazuta en la Región San Martín, se ha estudiado la pesca artesanal como una alternativa sostenible, revelando

impactos negativos a nivel social del 55%, a nivel económico del 58%, y a nivel gubernamental con un alto impacto negativo del 51% (Ramírez y Ruíz, 2021).

Ante esta realidad planteada, surge la obligación apremiante de plantear el problema general: ¿Cómo se relaciona la gestión pública y el desarrollo sostenible del transporte fluvial en la Cuenca del Río Huallaga, Loreto, 2023? Y cómo problemas específicos se planteó: (a) ¿Cómo se relaciona la gestión pública y el impacto ambiental del transporte fluvial?; (b) ¿Cómo se relaciona la gestión pública y, la accesibilidad y calidad de los servicios del transporte fluvial?

El estudio se justifica desde el punto de vista teórico en tanto y en cuanto existen un número limitado de estudios referidos a las variables de estudio, por lo que permitió conocer con mayor profundidad el comportamiento de las mismas. En cuanto a la justificación metodológica, se tiene que se ha formularon los cuestionarios de encuesta, los cuales fueron evaluados exitosamente en cuanto a los procesos de validez y confiabilidad, según las orientaciones de la Escuela de Posgrado de la Universidad César Vallejo. Mientras que, en cuanto a la justificación práctica, se tiene que el estudio permitirá formular planes de mejora teniendo en consideración las recomendaciones descritas, las cuales se alinearon a los hallazgos del estudio. El estudio, revista de importancia en la urgencia de abordar los problemas críticos identificados en la gestión pública y el desarrollo sostenible del transporte fluvial, por lo que la contaminación, la infraestructura inadecuada, la falta de regulaciones claras y la limitada accesibilidad a zonas remotas son aspectos que demandan una intervención estructurada y basada en evidencia.

Se plantea el objetivo general de esta investigación: Demostrar la relación existente entre la gestión pública y el desarrollo sostenible del transporte fluvial en la Cuenca del Río Huallaga, Loreto, 2023. En este sentido, también se plantearon los siguientes objetivos específicos: (a) Demostrar la relación existente entre la gestión pública y el impacto ambiental del transporte fluvial; (b) Demostrar la relación existente entre la gestión pública y, la accesibilidad y calidad de los servicios del transporte fluvial.

Adicionalmente, se planteó la hipótesis general: Existe una relación significativa entre la gestión pública y el desarrollo sostenible del transporte fluvial en la Cuenca del Río Huallaga, Loreto, en 2023; y como hipótesis específicas se

describieron las siguientes: (a) Existe una relación significativa entre la gestión pública y el impacto ambiental del transporte fluvial; (b) Existe una relación significativa entre la gestión pública y, la accesibilidad y calidad de los servicios del transporte fluvial.

## II. MARCO TEÓRICO

Los estudios nacionales realizados que se mencionan a continuación proporcionan una valiosa visión sobre el impacto ambiental del transporte fluvial en diferentes regiones del Perú, en particular en la región de Loreto y la cuenca del Río Huallaga, a continuación, algunas investigaciones.

Asimismo, Tello (2019), hace un estudio sobre el transporte fluvial y el desarrollo de la economía regional de Iquitos, utilizó una metodología descriptiva, hace una revisión sistemática sobre información del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) y del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), siendo los hallazgos que Iquitos tiene una influencia comercial del 50% del total de población y las provincias tienen alta demanda de embarcación fluvial y puertos que se encuentran en situación precaria. Este análisis sugiere que, a pesar de los beneficios económicos del transporte fluvial, es esencial abordar la infraestructura y la gestión de manera sostenible para evitar impactos ambientales negativos.

Además, Cárdenas (2021), investigó sobre los problemas ambientales del distrito de Nauta (Loreto), identificarlos y conocer el grado de interés de la población. El método utilizado es diseño no experimental, muestreo probabilístico simple aleatorio, se pudo tener un muestrario de 80 personas. Siendo los resultados obtenidos a través de una encuesta interpretada con estadística descriptiva que la mayor incidencia de la problemática es el indebido uso de desechos sólidos contaminando el río 53,75 %, asimismo el 58,75% de los encuestados opinan ser responsables del medio ambiente. Sugieren capacitación sobre el tema en un 60%. Esto apunta a la necesidad de mejorar la gestión ambiental a nivel local.

También el estudioso Vinatea (2021) investigó sobre el deterioro del ecosistema del río Nanay por las prácticas antrópicas, para ello identificó como actividad de mayor contaminación son los grifos flotantes (-43), viviendas y los ambulantes (-36), el comercio fluvial (-31) seguido los expendios de comida (-23). También se cumplieron con muestras de agua resultado la categoría A1: Uso de agua, pero desinfectándola. Se pudo concluir que las actividades de intervención humana (antrópicas) en Bellavista contaminan al río Nanay. La conclusión de que las actividades del puerto de Bellavista contaminan al río, resalta la importancia de medidas de mitigación y una gestión más responsable.

La investigadora Lu (2019) propuso el Proyecto Hidrovía Amazónica, para crear condiciones de navegabilidad permanente para transportar carga y pasajeros en los cuatro ríos de la Amazonía del Perú: Ucayali, Marañón, Huallaga y Amazonas. Concluyó que las decisiones sobre si el proyecto debe ser aceptado son decisiones políticas, más que técnicas en la mayoría de los casos. Este proyecto permite la agricultura intensiva, construcción de puertos fluviales, carreteras con una empresa china para consolidar los lazos comerciales entre ambos países. La propuesta de mejora de la navegabilidad en los ríos amazónicos plantea un equilibrio delicado entre desarrollo económico y preservación ambiental.

Los estudiosos Cachay y Pinedo (2021) investigan sobre los desechos sólidos de los puertos de los ríos de Yurimaguas, utilizaron la encuesta y observación en un muestrario de 8 embarcaderos, obteniéndose como resultado que el 19% de los empleados tienen conocimiento del cuidado del medio ambiente, el 50% no hay manejo de los desechos sólidos, los que tienen un aproximado de 27492 Kg al año constituyendo los residuos de 86.30% de cáscara de banana, 83.20% cocona (*Solanum sessiliflorum*) y 87.00% de cidra (*citrus medica*), siendo la correlación positiva ente el conocimiento del medio ambiente y el desecho de sólidos. La calificación positiva entre la variable cultura ambiental y el manejo de residuos sólidos sugiere que la educación y la concienciación son importantes para mejorar la gestión ambiental en estos lugares. En general, estos estudios ambientales nacionales resaltan los desafíos asociados con el transporte fluvial y la necesidad de una gestión más sostenible y responsable. Los hallazgos y las conclusiones de estos estudios pueden proporcionar información útil y perspectivas para la investigación sobre la gestión pública sostenible en la cuenca del Río Huallaga en el distrito de Lagunas.

A continuación, se proporcionan los hallazgos sobre estudios internacionales que son relevantes y arrojan luz sobre la gestión pública en el transporte fluvial. Seguidamente son: En el 2019 el investigador Romero en la ciudad de Valencia, España, hace una investigación sobre el medio ambiente y las actitudes antrópicas que dañan las playas y los más resaltantes impactos en el litoral. Describe las acciones antrópicas que dañan el litoral y pueden generar los siguientes efectos adversos: Contaminación por material vertido de desechos, cambio de calidad de

agua por construcción de dársenas, pérdida y ganancia de espacios marítimos. Se reconoce la importancia del desarrollo del litoral, pero también se debe hacer un estudio de los impactos ambientales que generan y buscar los mínimos perjuicios ambientales. Este estudio parece ser importante para evaluar la eficacia en la administración de recursos públicos, la colaboración de la comunidad en decisiones relacionadas con el transporte fluvial.

En el 2021, grupos de estudio de Ecología Hídrica, realizaron un Encuentro I de Saberes sobre los diferentes ríos de Colombia situados en el mar Caribe, Océano Pacífico, la cuenca del Río Orinoco y la Cuenca del río Amazonas. Descubriéndose que este entorno está pasando por transformaciones ambientales y por ende perjudicando a la agroindustria, ganadería, minería, hidroeléctricas y navegación debido a las acciones extractivas. Por consiguiente, visibilizaron la importancia del papel de la preservación de los ecosistemas fluviales. Esta investigación destaca la importancia de comprender las transformaciones ambientales en los ríos de Colombia y su impacto en diversas industrias. Es fundamental reconocer la interconexión entre el medio ambiente y la economía y tomar medidas para aminorar los efectos negativos de las actividades extractivas.

Igualmente, Rubio y Gutiérrez (2022) hacen un estudio en Colombia, sobre las políticas fluviales implementadas en los ríos Amazonas y Magdalena para el crecimiento social y económico del país. Realizaron un estudio cualitativo documental descriptivo para analizar los medios que buscan convertir al país competitivo en la economía mundial, como resultado se seleccionaron acciones prioritarias del Plan Maestro Fluvial de Colombia 2015, como son: Carencia de un sistema de transporte de varios medios, sub utilización de los Puertos de los ríos, situaciones de navegabilidad adversa, poca identificación del terreno cubierto por agua y señalización en todo el proyecto navegable, no existe control de carga en el río, poco uso de tecnología y mecánica se usa la fuerza humana en los descargos de mercadería, sin horarios las 24 horas del día. Las acciones prioritarias identificadas pueden servir como guía para mejorar la infraestructura fluvial y la transpirabilidad en los ríos de la amazonia. Asimismo, Quijano (2022), en la ciudad de La Paz, Ecuador, hace un estudio sobre el impacto negativo del Río Portoviejo en la ciudad de La Paz por las actividades antrópicas. Para ello aplica un enfoque

cuantitativo, descriptivo con diseño de campo no experimental, aplica varios métodos: inductivo, deductivo y analítico, aplico una encuesta a los habitantes, también una guía de observación y entrevista. Siendo los resultados que los ríos están contaminados afectando la salud de los habitantes y las especies del ecosistema. Siendo el principal agente contaminante la descarga de aguas residuales, escombros, desechos de árboles, materia orgánica y plásticos. Identificar la contaminación como producto de la descarga de aguas contaminadas y otros desechos es crucial para tomar medidas correctivas.

Mientras, Nuñez, et al. (2021) , hacen un estudio sobre las acciones de prevención que se pueden dar para el impacto negativo de la contaminación marina, para ello realizaron un estudio cualitativo basado en estadísticas, información de instituciones encargadas de regular el sector, convenios internacionales , artículos y estudios sobre la contaminación marina que promueve la implementación de logística verde. Desde el año 2020 se ha implementado acciones de impacto positivo como que los buques deben reemplazar fueloil pesado que libera azufre, utilizando combustibles más limpios con diésel y proponiendo también el gas natural licuado. La implementación de logística verde y la transición a combustibles más limpios en el transporte marítimo son medidas importantes para reducir la contaminación marina. En resumen, estas investigaciones contribuyen al conocimiento en áreas críticas relacionadas con la participación del estado y el medio ambiente en el ámbito del transporte fluvial y la ecología hídrica. Cada una de ellas ofrece información importante y valiosa para así de esta manera estar tomando decisiones y la búsqueda de soluciones a los problemas identificados en sus respectivos contextos geográficos.

En el rubro de la organización y el transporte de carga, varios estudiosos han destacado por su contribución al entendimiento de diversas áreas, entre ellos, José Holguín-Veras. Este experto aborda la eficacia en la administración de recursos en el transporte, la participación comunitaria en la planificación del transporte, el impacto ambiental del transporte de carga y la particularidad de los servicios de transporte. A continuación, se resumen los estudios relacionados a estas dimensiones:

Eficiencia en la administración de recursos públicos, José Holguín Veras es

un investigador que ha abordado la eficacia en la administración de recursos públicos en el contexto del transporte y la logística. Junto a él, otros estudiosos como Moutos y Tsitsikas (2010), Ferlie et al. (2005), Kettl (2006), Stillman II (2003) y Vandenabeele et al. (2018) han contribuido a esta dimensión. Holguín Veras se enfoca en la optimización de la distribución de carga, el uso de tecnologías avanzadas, la eficiencia energética y consideraciones económicas y ambientales. Su punto de vista se centra en la gestión de recursos en el transporte de carga y la mejora de los sistemas de transporte. Algunos de los aspectos clave de su trabajo incluyen: (a) Optimización de la Distribución de Carga: Holguín Veras ha investigado estrategias para mejorar la eficacia en la distribución de carga, especialmente en situaciones urbanas. Esto implica la planificación de rutas y horarios de entrega más eficientes para reducir los costos y la congestión del tráfico; (b) Uso de Tecnologías Avanzadas: Su investigación también se enfoca en cómo las tecnologías avanzadas, como la telemática y la gestión de flotas, pueden ayudar en la administración eficiente de los recursos en el transporte. Estas tecnologías permiten un seguimiento en tiempo real y de esta manera tomar decisiones basadas en datos para mejorar la gestión de flotas y rutas; (c) Eficiencia Energética: Holguín Veras también ha abordado la eficiencia energética en el transporte de carga, investigando formas de como bajar el consumo de combustible y los gases contaminantes. (d) Consideraciones Económicas y Ambientales: Su enfoque no se limita solo a la eficiencia económica, sino que también considera el impacto ambiental. Busca soluciones que sean económicamente viables y al mismo tiempo reduzcan la huella ambiental del transporte.

En resumen, José Holguín Veras propone estrategias y enfoques de esta manera mejorar la eficacia en el buen manejo de la administración de recursos públicos en el transporte de carga, mediante la optimización de rutas, el uso de tecnologías avanzadas y la consideración de factores económicos y ambientales. Su trabajo contribuye al desarrollo de manejo de sistemas de transporte más eficientes y sostenibles. (Kalahasthi, et al 2022)

Participación de la comunidad en la toma de decisiones, Sherry Arnstein es conocida por su trabajo sobre la "Escalera de la Participación", una herramienta conceptual que utiliza para evaluar el nivel de participación ciudadana en la toma

de decisiones. Su investigación se centra en la participación pública en proyectos y políticas gubernamentales. A continuación, un resumen de su investigación:

Arnstein argumenta que la colaboración y participación ciudadana en la toma de decisiones es esencial de esta manera tener una sociedad democrática y saludable. Sin embargo, sostiene que la participación a menudo se reduce a un mero "simulacro" o una forma superficial de involucramiento, en lugar de una participación real y significativa. Para abordar esta cuestión, desarrolló la "Escalera de la Participación", que consta de ocho niveles que van desde la manipulación y el no-poder hasta el control ciudadano pleno. Estos niveles se agrupan en tres categorías principales, entre las cuales se tiene a la participación no significativa: (a) Manipulación: En este nivel, las autoridades o instituciones simplemente buscan la aprobación superficial de la comunidad, pero no permiten una verdadera influencia en las decisiones. Mientras que en cuanto a la participación simbólica: (a) Terapia: La participación en este nivel se limita a actividades terapéuticas o de autocuidado, pero no tiene impacto real en las decisiones; (b) Información: La comunidad recibe información sobre las decisiones ya tomadas, pero no se les permite influir en ellas; (c) Consulta: Busca la opinión de la población, pero no tiene garantía de que esa opinión se tenga en cuenta en la toma de decisiones. Finalmente, en cuanto a la participación ciudadana plena: (a) Colaboración: Este nivel, la comunidad trabaja en coordinación con las autoridades en la toma de decisiones; (b) Empoderamiento ciudadano: La comunidad tiene un papel importante en la toma de decisiones y se le otorga un poder real para influir en los resultados; (c) Control ciudadano pleno: En el nivel más alto, la comunidad tiene el control completo sobre las decisiones y su implementación.

Arnstein utiliza esta "escalera de la participación" como una herramienta analítica para evaluar la verdadera participación ciudadana en proyectos y políticas. Argumenta que la participación debe elevarse a niveles más altos en la escalera para ser efectiva y significativa en una democracia genuina. Su trabajo ha influido en la teoría y el ejercicio de la comunidad en todas partes del mundo, destacando la importancia de pasar de formas superficiales de participación a un empoderamiento real de la población en la toma de decisiones (Gaber 2019) Otros autores como Putman (2002), Hahn (1998), Fung (2001), Dryzek (2022), Leat

(1996), Sintomer (2008), Leighninger (2014) y Eliasoph (1998) también han abordado la participación comunitaria.

Impacto ambiental del transporte fluvial, los investigadores, incluyendo a Holguín Veras, examinan la calidad del agua, los efectos en el medio ambiente, las emanaciones de gases de efecto invernadero y proponen medidas de mitigación y sostenibilidad. McKinnon et al. (2015), Gilbert y Perl (2007), y Bloom et al. (2022) han contribuido a comprender estos aspectos y mejorar la sostenibilidad ambiental en el transporte fluvial: (a) Calidad del Agua: Analizan cómo las actividades de transporte fluvial pueden afectar a los ríos en su calidad. y cuerpos de agua adyacentes. Esto incluye la contaminación del agua a través de vertidos de productos químicos, combustibles y desechos de embarcaciones; (b) Efectos en la Biodiversidad: Evalúan cómo el transporte fluvial puede impactar la vida silvestre y los ecosistemas acuáticos. Esto puede incluir las alteraciones de hábitats naturales, la interrupción de patrones de migración de peces y la introducción de especies invasoras a través de rutas de navegación fluvial; (c) Se encuentra con la problemática de la emisión de Gases de Efecto Invernadero: Consideran las emanaciones de gases de efecto invernadero (dióxido de carbono, óxido nitroso, metano y ozono) relacionados con el transporte fluvial, incluyendo las provenientes de motores de embarcaciones y la producción de combustibles. Esto se relaciona con los esfuerzos para bajar la problemática de carbono del transporte fluvial; (d) Medidas de Mitigación y Sostenibilidad: Proponer estrategias y políticas para mitigar el impacto ambiental del transporte fluvial, como la adopción de tecnologías más limpias, la gestión de residuos y la promoción de prácticas sostenibles en los centros industriales.

Es importante destacar que el impacto ambiental del transporte fluvial puede variar según la ubicación geográfica, la escala de operación y las regulaciones locales. Los investigadores en este campo buscan comprender estos aspectos y contribuir a la mejora de la sostenibilidad ambiental en el transporte fluvial. (Kalahasthi et al., 2022)

Accesibilidad y calidad de los servicios de transporte fluvial. Holguín Veras ha investigado la optimización de rutas y horarios, el buen manejo y calidad de los servicios y la accesibilidad en áreas remotas en el contexto del transporte fluvial.

Otros investigadores como Jean-Paul Rodríguez (2017), Martens (2017), Fioreze et al. (2019), Pierik et al. (2023) y O'Leary (2020) también han contribuido al desarrollo de sistemas de transporte fluvial más efectivos y competitivos.

Este conjunto de investigadores ha aportado significativamente al conocimiento en estas dimensiones, proporcionando enfoques y estrategias para mejorar la eficiencia, la participación, la sostenibilidad y la calidad en el transporte fluvial (Kalahasthi, et al. 2022), y sus estudios suelen incluir los siguientes aspectos: (a) Optimización de Rutas y Horarios: Holguín Veras ha investigado cómo optimizar las rutas y horarios de los servicios de transporte fluvial para mejorar la accesibilidad y la eficiencia. Esto implica planificar las operaciones de transporte de manera que se maximice la capacidad de carga y se minimicen los tiempos de tránsito, lo que a su vez mejora la accesibilidad de las mercancías y reduce los costos; (b) Gestión de Flotas: Su trabajo también se centra en la gestión eficiente de las flotas de embarcaciones fluviales, lo que incluye el monitoreo en tiempo real de la ubicación y el estado de las embarcaciones para garantizar una respuesta ágil a las demandas de transporte; (c) Calidad de los Servicios: Holguín Veras examina la mejora del servicio de transporte en los ríos, considerando aspectos como la puntualidad, la confiabilidad y tener en cuenta las precauciones de las operaciones. La mejora de los servicios es fundamental para asegurar que las mercancías lleguen a su destino de manera oportuna y en condiciones óptimas; (d) Accesibilidad en Áreas Remotas: Su investigación también se enfoca en cómo mejorar la accesibilidad en áreas remotas a través del transporte fluvial. Esto puede ser especialmente relevante en regiones donde las vías terrestres son limitadas o difíciles de mantener; (e) Eficiencia en la Logística de Carga: Holguín Veras trabaja en estrategias para mejorar la eficiencia en la logística de carga fluvial, lo que incluye la coordinación de la carga y descarga en los diferentes puertos y el manejo adecuado de los productos transportados. En resumen, José Holguín Veras ha realizado investigaciones destinadas a optimizar la accesibilidad y la mejora del servicio de transporte en los ríos, con un enfoque en la eficacia de la operatividad y la mejora de la logística de carga. Sus estudios tienen como objetivo contribuir al desarrollo de sistemas de transporte fluvial más efectivos y competitivos. (Kalahasthi et al., 2022).

### **III. METODOLOGÍA**

#### **3.1. Tipo y diseño de investigación**

##### **3.1.1. Tipo de investigación**

Asimismo, el enfoque cuantitativo es utilizado cuando se desea recopilar y analizar datos numéricos y estadísticas para contestar a las preguntas de investigación. En el presente trabajo de investigación, es evaluar la eficiencia en la gestión pública del transporte fluvial, medir el impacto ambiental, evaluar el acceso y mejora del servicio de transporte, y medir la presencia de la comunidad. Estas áreas son cuantificables y pueden ser analizadas mediante métodos cuantitativos, como encuestas, análisis de datos estadísticos y mediciones numéricas. Uno de los autores destacados en la definición del enfoque cuantitativo es Robert K. Yin (2017), conocido por su trabajo en la investigación cualitativa y cuantitativa, especialmente en estudios de casos. Sus libros, como "Case Study Research: Design and Methods", ofrecen orientación sobre la aplicación del enfoque cuantitativo en la investigación social.

La investigación realizada podría ser clasificada como "investigación aplicada", ya que se está buscando abordar problemas prácticos y proporcionar soluciones para mejorar la gestión pública y propiciar el cuidado del medio ambiente en el Río Huallaga. La investigación aplicada puede involucrar tanto la implementación directa de soluciones como la evaluación y propuesta de estrategias para abordar problemas prácticos. La investigación aplicada en este caso incluye la fase de evaluación y propuesta de estrategias como un paso esencial para abordar los problemas prácticos y promover el desarrollo sostenible en la región del Río Huallaga (Yin, 1994)

Asimismo, la investigación se encuentra a nivel "descriptivo" y "explicativo". En la fase descriptiva, se recopilan datos sobre la situación actual de la gestión pública y el transporte fluvial en la amazonia. En la fase explicativa, se buscará entender las relaciones entre variables y explicar por qué ocurren ciertos fenómenos, como el impacto ambiental o las barreras a la accesibilidad.

##### **3.1.2. Diseño de investigación**

Acerca del diseño de investigación, se optó por emplear el diseño correlacional de esta forma analizar las relaciones entre variables sin manipular

ninguna de ellas. Este diseño, desarrollado por investigadores como Campbell y Stanley (1995), permitió recopilar datos cuantitativos mediante encuestas, cuestionarios, mediciones ambientales y otras fuentes pertinentes. El análisis estadístico, incluyendo correlaciones y regresiones, se utilizó para determinar la realidad de las relaciones significativas entre las variables de interés.

### **3.2. Variables y operacionalización**

En la operacionalización de variables, siguieron el tamaño de las propuestas por Holguín Veras (2012) y Arnstein (1969) para la participación ciudadana. Un cuestionario, aplicado con escala Likert de cinco puntos, se diseñó para evaluar la eficiencia en la administración de recursos públicos, la participación de los pobladores en la toma de decisiones, el impacto ambiental del transporte fluvial y el manejo de la calidad de los servicios de transporte.

#### **3.2.1. Escala de Medición**

El nivel de medición tipo Likert es un método utilizado para encuestas y cuestionarios de esta manera medir actitudes, opiniones o comportamientos de los participantes. Se compone de una serie de afirmaciones o enunciados sobre un tema específico, seguidas por una escala de respuesta que indica el grado de acuerdo o desacuerdo del encuestado. La escala que se ha utilizado es un ejemplo de escala Likert de cinco puntos, donde los participantes eligen un número que mejor refleja su posición con respecto a la afirmación.

La escala va desde "Nunca" (1) hasta "Siempre" (5), con puntos intermedios que indican grados variables de frecuencia o intensidad: "Casi nunca" (2), "A veces" (3), y "Casi siempre" (4).

Este nivel permite a los encuestados manifestar su nivel de acuerdo o desacuerdo de manera más matizada que una simple opción binaria de sí o no. La suma de las respuestas de varios participantes proporciona datos cuantitativos que se pueden analizar estadísticamente.

El término "Likert" proviene del nombre del psicólogo Rensis Likert, quien desarrolló esta técnica en la década de 1930. Aunque Rensis Likert contribuyó significativamente a la investigación en métodos de encuestas, vale la pena señalar que otros investigadores también han contribuido al desarrollo y refinamiento de estas escalas a lo largo del tiempo. Por lo tanto, la escala Likert nos permite término

general que abarca diversas variaciones y aplicaciones en la investigación social y psicológica.

### **3.3. Población, muestra y muestreo**

#### **3.3.1. Población**

La comunidad en el contexto de la investigación se hace referencia al conjunto completo de elementos o individuos que comparten una característica común y son el foco de estudio de una investigación particular. Esta peculiaridad común puede ser cualquier atributo que interese al investigador y sea relevante para su estudio, puede atribuirse el desarrollo de conceptos relacionados con la población y la muestra a varios estadísticos e investigadores, como Carl Friedrich Gauss y Sir Francis Galton, quienes contribuyeron al desarrollo de la investigación. El grupo estuvo conformado por individuos de 18 a 40 años, población que habitan en la zona rural, solteros y casados, de ambos géneros, con un tiempo de servicios de al menos 3 años y con grados de instrucción que abarcaban primaria, secundaria y superior, la cual estuvo conformada por 85 pobladores.

#### **3.3.2. Muestra**

El grupo de estudio es un subconjunto representativo de la población total que se selecciona para ser estudiado en lugar de examinar a toda la población completa. El grupo de muestreo se utiliza para hacer inferencias sobre la población más amplia sin tener que estudiar a cada individuo en ella.

#### **3.3.3. Muestreo**

El grupo se seleccionó mediante muestreo aleatorio simple, garantizando que cada entidad o persona en la población tuviera la misma posibilidad de ser seleccionada.

#### **3.3.4. Unidad de análisis**

El grupo de análisis fueron las comunidades o localidades dentro del Distrito de Lagunas, con un total de 80 encuestados directamente afectados por el transporte fluvial y la gestión pública relacionada. Seleccionados como sigue: Arahuate 20 personas, Achual tipshica 20 personas, Tamarate 20 personas y Lagunas 10 personas, centrados en los individuos que utilizan el servicio de transporte en los ríos en la región, como empresarios, trabajadores, residentes locales, etc.

### **3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos**

El cuestionario es una herramienta, viene ser una opción más adecuada para recopilar datos cuantitativos es la herramienta aplicada o representativa de la población, al utilizar escala de Likert, para evaluar una opinión, actitudes, percepciones y comportamientos de los participantes. Las encuestas son flexibles y se administraron de manera presencial o en línea lo que facilitó la recopilación de datos por wasap o correo electrónico. La encuesta se aplicó considerando dos dimensiones por variable, haciendo un total de 32 ítems. Vale señalar que el cuestionario paso por el procedimiento de validez por expertos y confiabilidad por estadística Alfa de Cronbach.

### **3.5. Procedimientos**

Se realizó el contacto con los integrantes de los pueblos que vienen utilizando el servicio de transporte fluvial y se solicitó su colaboración y autorización por escrito para contestar los cuestionarios, siendo estos en forma física y/o virtual según el caso, el cual se consolidó la información en la denominada base de datos. Se tuvo en cuenta el muestreo aleatorio para la aplicación de los cuestionarios de encuesta.

### **3.6. Método de análisis de datos**

Una vez obtenidos los resultados se organizó en una hoja de cálculo Excel y se traslada al Software Estadístico versión 26, para realizar la recodificación de cada variable y sus dimensiones. Seguidamente se realizó un análisis descriptivo mediante gráficos de barras y tablas de distribución de frecuencias. Luego se procedió a corroborar las hipótesis de investigación utilizando para ello el estadígrafo de Rho de Spearman, y como soporte para la interpretación de los rangos obtenidos se consideró lo referido por Akoglu (2018).

### **3.7. Aspectos éticos**

Los aspectos éticos que se consideraron en el estudio sobre la gestión pública y el desarrollo sostenible del transporte fluvial en la Cuenca del Río Huallaga, 2023, Loreto, fueron: Consentimiento informado de todas las personas o comunidades que participan en el estudio. Quienes comprendieron claramente el propósito de la investigación, los procedimientos y cómo se utilizarán los datos.

Confidencialidad y anonimato: Garantizaron la confidencialidad de la información recopilada. En los informes y resultados se utilizaron seudónimos o códigos en lugar de nombres reales.

Beneficencia: Se consideró utilizar los resultados para mejorar las condiciones o la gestión pública en la región.

No maleficencia: Se evitó causar daño a las comunidades locales o al medio ambiente como resultado de la investigación. Siempre buscando minimizar los riesgos y tomar medidas para mitigar cualquier impacto negativo.

Equidad y justicia: Se trató a todas las comunidades y personas involucradas con equidad y justicia. Se evitó sesgos y discriminación en la selección de la evidencia, la interpretación de los resultados.

Colaboración comunitaria: Se trabajó en colaboración con las comunidades locales y otros interesados. Se escuchó sus preocupaciones y opiniones, e involucración en la realización del plan de trabajo y su cumplimiento, cuando fue posible.

Ética ambiental: Se aseguró de seguir las regulaciones ambientales y cómo pueden contribuir a la conservación y protección del ecosistema local.

Transparencia: Se comunicó los objetivos, métodos y resultados. Proporcionando acceso a los datos cuando fue posible y apropiado.

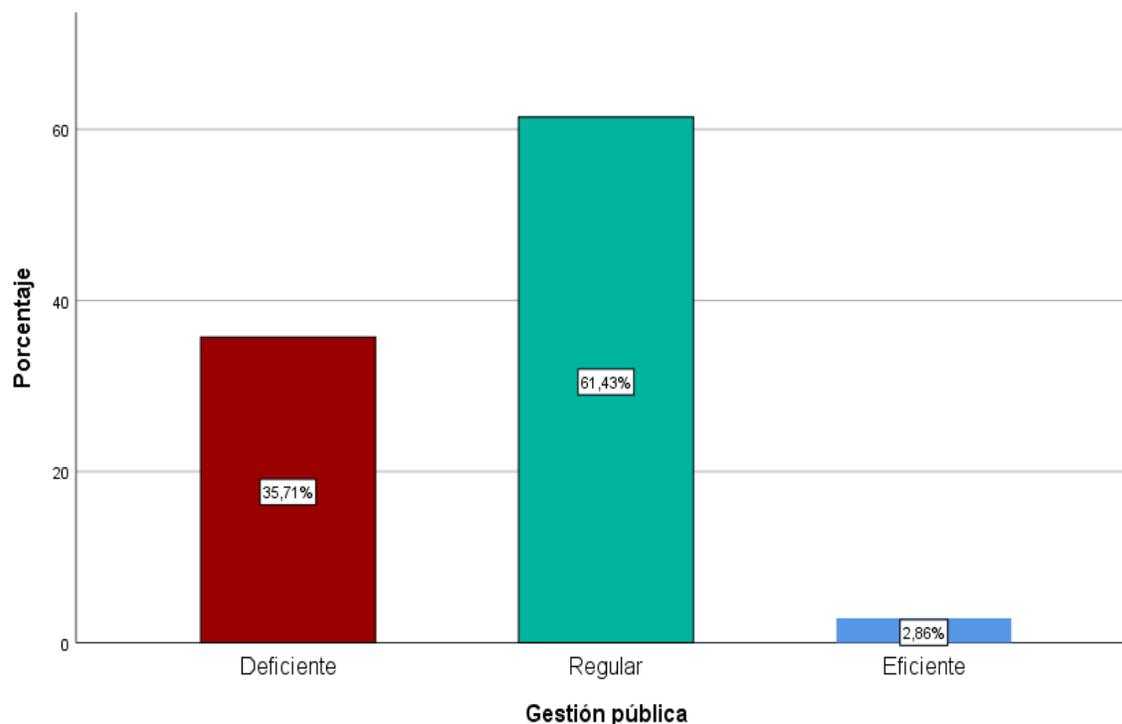
Responsabilidad social: Se consideró el impacto a largo plazo de la investigación y cómo los resultados pueden ser utilizados en políticas públicas o acciones futuras que beneficien a la sociedad.

## IV. RESULTADOS

### 4.1. Resultados descriptivos

**Figura 1**

*Niveles de las frecuencias de la gestión pública*



De la figura 1 se advierte la recurrencia de los datos en cuanto al nivel regular en un 61.4% de las percepciones registradas por los encuestados, así mismo se muestra que el 35.7% señala que la gestión pública es deficiente, y solo el 2.9% afirma que esta es de nivel eficiente.

**Tabla 1**

*Frecuencias de las dimensiones de la gestión pública según niveles*

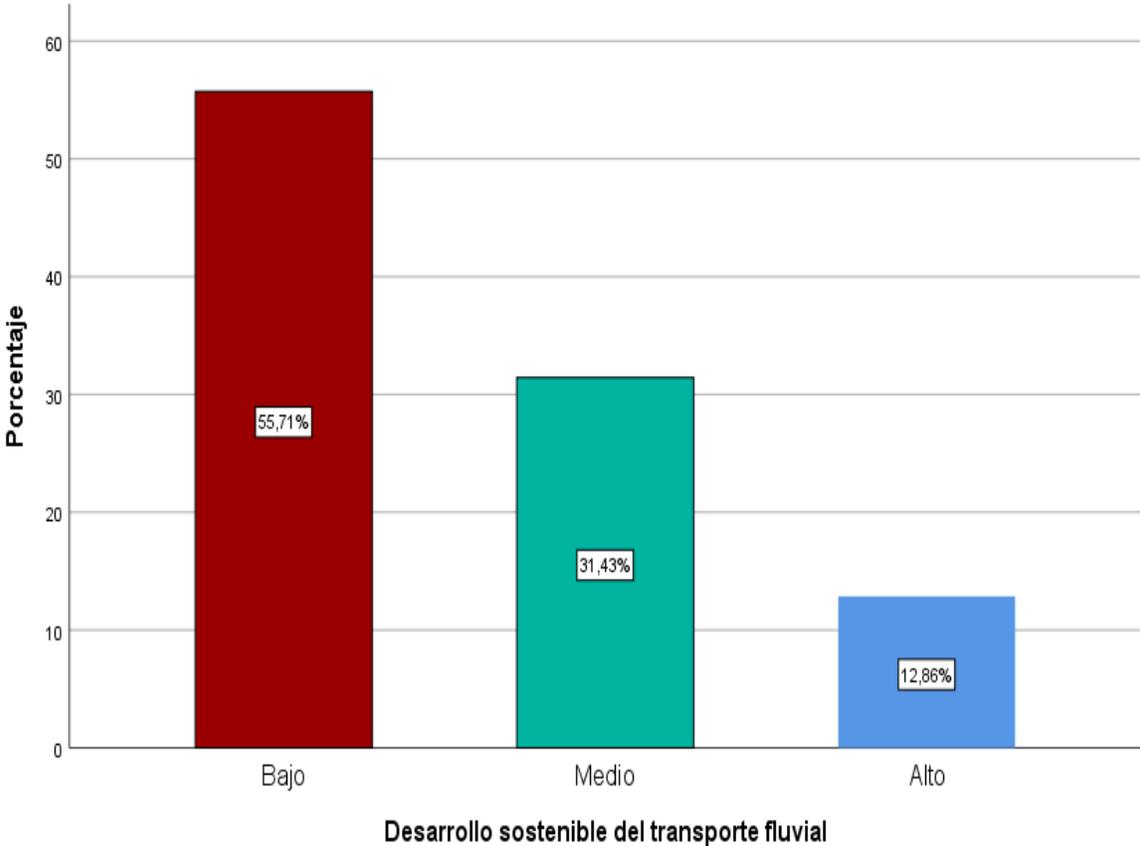
Dimensiones	Niveles	Frecuencia	Porcentaje
Eficiencia en la administración de recursos públicos	Deficiente	23	32.9
	Regular	43	61.4
	Eficiente	4	5.7
Participación de la comunidad en la toma de decisiones	Deficiente	22	31.4
	Regular	42	60.0
	Eficiente	6	8.6

Nota: Datos recogidos a través de la encuesta (anexo 8)

De la información descrita en la tabla 1 se advierte que la recurrencia de los datos se concentra en el nivel regular para las dos dimensiones de la variable gestión pública con un 60.0% en cuanto a la participación de la comunidad en la toma de decisiones, y en un 61.4% en lo referido a la dimensión eficiencia en la administración de recursos públicos. Mientras que, los porcentajes de menor concentración se muestran en el nivel eficiente con un 5.7% en cuanto a la primera dimensión y un 8.6% referido a la segunda dimensión.

**Figura 2**

*Niveles de las frecuencias del desarrollo sostenible del transporte fluvial*



De la figura 2 se advierte que la recurrencia de los datos se concentra en el nivel bajo en cuanto a las percepciones de los encuestados referido a la variable desarrollo sostenible del transporte fluvial, mientras que el 31.4% señala que el desarrollo es de nivel medio y solo el 12.9% afirma que el nivel de desarrollo es alto.

**Tabla 2**

*Frecuencias de las dimensiones del desarrollo sostenible del transporte fluvial según niveles*

Dimensiones	Niveles	Frecuencia	Porcentaje
Impacto ambiental del transporte fluvial	Bajo	38	54.3
	Medio	26	37.1
	Alto	6	8.6
Accesibilidad y calidad de los servicios de transporte fluvial	Bajo	34	48.6
	Medio	27	38.6
	Alto	9	12.9

Nota: Datos recogidos a través de la encuesta (anexo 8)

De la tabla 2 se advierte que la recurrencia de los datos se muestra en el nivel bajo en cuanto a las dos dimensiones de la variable desarrollo sostenible del transporte fluvial con porcentajes de 54.3% en cuanto al impacto ambiental del transporte fluvial, y con un 48.6% en lo referido a la accesibilidad y calidad de los servicios de transporte fluvial. Mientras que, en cuanto al menor porcentaje de concentración de las percepciones en ambas dimensiones esta referido al nivel alto con porcentajes de 8.6% en cuanto a la primera dimensión y de 12.9% en lo referido a la segunda dimensión. Sin embargo, en cuanto al nivel medio en ambas dimensiones los porcentajes muestran valores porcentuales similares, 37.1% y 38.6% respectivamente.

## **4.2. Resultados inferenciales**

### **Objetivo general**

Demostrar la relación que existe entre la gestión pública y el desarrollo sostenible del transporte fluvial en la cuenca del río Huallaga-Loreto, en el año 2023.

En tal sentido, se planteó la siguiente hipótesis de trabajo:

### ***Prueba de hipótesis general***

Ho: La gestión pública y el desarrollo sostenible del transporte fluvial son variables independientes.

Ha: La gestión pública y el desarrollo sostenible del transporte fluvial muestran una relación directa y significativa.

**Tabla 3**

*Determinación del factor de correlación entre las variables gestión pública y desarrollo sostenible del transporte fluvial*

		Desarrollo sostenible del transporte fluvial
Gestión pública	Coeficiente de correlación	,760**
	Sig. (bilateral)	,000
	N	70

\*\* . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Nota: Resultados alcanzados al aplicar el estadístico en el aplicativo SPSS

De los valores descritos en la tabla 3 referidos al coeficiente de Rho de Spearman, se evidencia que hay una relación directa equivalente a 0.760, entre las variables: gestión pública y el desarrollo sostenible del transporte fluvial en la Cuenca del Río Huallaga, Loreto, en el año 2023. Además, esta relación es significativa, ya que el p–valor es  $0,000 < 0.05$ , por lo que se rechaza la nula.

#### **Primer objetivo específico**

Demostrar la relación que existe entre la gestión pública y el desarrollo sostenible del transporte fluvial en la cuenca del río Huallaga-Loreto, en el año 2023, en cuanto a la dimensión impacto ambiental.

En tal sentido, se planteó la siguiente hipótesis específica alineada con el primer objetivo específico de la investigación:

#### **Prueba de hipótesis específica**

Ho: La gestión pública y el impacto ambiental del transporte fluvial son independientes.

Ha: La gestión pública y el impacto ambiental del transporte fluvial muestran una relación directa y significativa.

**Tabla 4**

*Determinación del factor de correlación entre las variables gestión pública y el impacto ambiental del transporte fluvial*

		Impacto ambiental del transporte fluvial
Gestión pública	Coeficiente de correlación	,791**
	Sig. (bilateral)	,000
	N	70

\*\* . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Nota: Resultados alcanzados al aplicar el estadístico en el aplicativo SPSS

De los valores descritos en la tabla 4 referidos al coeficiente de Rho de Spearman, se evidencia que hay una relación directa equivalente a 0.791, entre la gestión pública y el desarrollo sostenible del transporte fluvial en la Cuenca del Río Huallaga, Loreto, en el año 2023, en cuanto a la dimensión impacto ambiental. Además, esta relación es significativa, ya que el p–valor es  $0.000 < 0.05$ , por lo que se rechaza la nula.

### **Segundo objetivo específico**

Demostrar la relación que existe entre la gestión pública y el desarrollo sostenible del transporte fluvial en la cuenca del río Huallaga-Loreto, en el año 2023, en cuanto a la dimensión accesibilidad y calidad de los servicios.

En tal sentido, se planteó la siguiente hipótesis específica alineada con el segundo objetivo específico de la investigación:

#### ***Prueba de hipótesis específica***

Ho: La gestión pública y, la accesibilidad y calidad de los servicios del transporte fluvial son independientes.

Ha: La gestión pública y, la accesibilidad y calidad de los servicios del transporte fluvial muestran una relación directa y significativa.

### **Tabla 5**

*Determinación del factor de correlación entre las variables gestión pública y, la accesibilidad y calidad de los servicios del transporte fluvial*

		Accesibilidad y calidad de los servicios del transporte fluvial
	Coeficiente de correlación	,718**
Gestión pública	Sig. (bilateral)	,000
	N	70

\*\* La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Nota: Resultados alcanzados al aplicar el estadístico en el aplicativo SPSS

De los valores descritos en la tabla 5 referidos al coeficiente de Rho de Spearman, se evidencia que hay una relación directa equivalente a 0.718, entre la gestión pública y el desarrollo sostenible del transporte fluvial en la Cuenca del Río Huallaga, Loreto, en el año 2023, en cuanto a la dimensión accesibilidad y calidad de los servicios. Además, esta relación es significativa, ya que el p–valor es  $0.000 < 0.05$ , por lo que se rechaza la nula.

## V. DISCUSIÓN

El producto obtenido de la aplicación de la escala de Likert revela percepciones mayoritariamente regulares o malas sobre la gestión pública y el desarrollo sostenible del transporte fluvial en la Cuenca del Río Huallaga, Loreto, en 2023. Es esencial destacar que estas percepciones son fundamentales para entender las políticas implementadas y su impacto en el desarrollo sostenible. Las dimensiones de eficacia en la conducción y participación de los pobladores rurales también presentan calificaciones predominantemente regulares.

En relación con la teoría, los resultados inferenciales y los coeficientes de evaluación, ofrecen una base estadística para evaluar las relaciones entre las variables de investigación. Los hallazgos indican correlaciones significativas entre la gestión pública y diversas dimensiones del desarrollo sostenible del transporte fluvial, respaldando así la explicación entre la eficiencia en la administración y la participación de la comunidad con el desarrollo sostenible.

El uso de la escala de Likert permite una cuantificación de las percepciones, proporcionando datos cuantitativos que son comparables y fácilmente interpretables. La aplicación de la prueba estadística de Rho de Spearman agrega robustez a la inferencia de los resultados.

La utilización de pruebas inferenciales y coeficientes de evaluación fortalece la validez y confiabilidad de los resultados, permitiendo generalizaciones más sólidas. La investigación podría beneficiarse de la inclusión de métodos cualitativos para obtener perspectivas más profundas y comprensivas sobre las percepciones de los participantes. La muestra de la población podría ampliarse para aumentar la representatividad y generalización de los resultados.

Al comparar estos resultados con la teoría, se puede destacar que la percepción "regular" en la gestión pública y el desarrollo sostenible del transporte fluvial sugiere posibles áreas de mejora en la eficacia administrativa y la participación comunitaria. Estos hallazgos son coherentes con la literatura existente que enfatiza la importancia de una gestión sostenible para evitar impactos ambientales negativos asociados al transporte fluvial.

La investigación es relevante en el contexto científico-social, ya que aborda la gestión pública y el desarrollo sostenible en el transporte fluvial, temas cruciales para comunidades que dependen de esta forma de transporte. Los resultados resaltan la necesidad de intervenciones específicas para mejorar la eficacia administrativa y fomentar la intervención comunitaria en la toma de decisiones.

Estos hallazgos concuerdan con investigaciones anteriores, como la de Tello (2019), que destacó la necesidad de abordar de manera sostenible la infraestructura del transporte fluvial para evitar impactos ambientales negativos.

Cárdenas (2021) identificó problemas ambientales en el distrito de Nauta, resaltando la importancia de mejorar la gestión ambiental a nivel local, mientras que Vinatea (2021) demostró que las prácticas antrópicas, especialmente en el transporte fluvial, contribuyen significativamente a la contaminación del río. Nanay. Estos resultados subrayan la relevancia de la gestión sostenible en el transporte fluvial para mitigar los impactos ambientales. La utilización de múltiples metodologías, como encuestas, observación y análisis documental, fortalece la validez de los resultados. Además, la calificación positiva de las variables cultura ambiental y el manejo de residuos sólidos, según Cachay y Pinedo (2021), destaca la importancia de la educación y la concienciación para mejorar la gestión ambiental en los puertos fluviales.

Los estudios nacionales, como el de Lu (2019) sobre el Proyecto Hidrovía Amazónica, resaltan la delicada balanza entre el desarrollo económico y la preservación ambiental. La propuesta de mejorar la navegabilidad en los ríos amazónicos subraya la importancia de decisiones políticas en proyectos de esta magnitud. Además, investigaciones internacionales, como la de Romero en España (2019), proporcionan perspectivas sobre el eficiente manejo de recursos públicos y la participación comunitaria en decisiones relacionadas con el transporte fluvial

Los hallazgos ofrecen una visión integral de los desafíos asociados con el transporte fluvial, desde la infraestructura precaria hasta la administración inadecuada de residuos sólidos. La calificación positiva entre un buen manejo ambiental y los residuos sólidos, según Cachay y Pinedo (2021), destaca la necesidad de educación y concienciación para mejorar la gestión ambiental en los

puertos fluviales.

Las investigaciones internacionales, como la de Quijano (2022) en Ecuador, subrayan la importancia de identificar y abordar las actividades antrópicas que perjudica la calidad del agua de los ríos, proporcionando lecciones valiosas para la gestión sostenible del transporte fluvial. Los hallazgos son significativos en el contexto científico y social, ya que proporcionan información sobre cómo se ve la gestión pública y el desarrollo sostenible del transporte fluvial en una región específica. Estos resultados son valiosos para los responsables de la toma de decisiones y planificación, ya que sugieren áreas de mejora para lograr un transporte fluvial más eficiente y sostenible.

La evaluación entre las dos variables sugiere la importancia de una gestión eficiente en la promoción de prácticas sostenibles. Las correlaciones con dimensiones específicas, como impacto ambiental y accesibilidad, ofrecen información valiosa para áreas de mejora específicas. La investigación contribuye al entendimiento local sobre la percepción y la realidad del transporte fluvial, informando futuras políticas y prácticas.

Además, considerando los antecedentes nacionales e internacionales resalta la importancia de abordar la gestión ambiental y la participación comunitaria para evitar impactos negativos. Los estudios previos en el mismo contexto geográfico aportan contexto local, mientras que las investigaciones internacionales proporcionan perspectivas globales sobre las mejores prácticas y desafíos similares.

Los coeficientes de evaluación destacan la conexión entre la gestión pública y dimensiones clave del desarrollo sostenible del transporte fluvial. Esto sugiere que mejoras en la eficiencia administrativa y la participación comunitaria pueden tener una repercusión positiva en la sostenibilidad del transporte fluvial. Estos aportes pueden informar la implementación de políticas y prácticas más efectivas para promover un desarrollo sostenible en la Cuenca del Río Huallaga.

Los hallazgos muestran que la eficiencia en la administración de recursos públicos en gestión pública relacionada con el transporte fluvial en la Cuenca del Río Huallaga es mayoritariamente evaluada como "Regular" (61.4%). Al relacionar estos resultados con la teoría de José Holguín Veras, se destaca la importancia de

optimizar la distribución de carga, utilizar tecnologías avanzadas para la gestión de flotas y considerar la eficiencia energética. Los resultados sugieren que puede haber oportunidades de mejora en la planificación de rutas y horarios, así como en la implementación de tecnologías avanzadas para una administración más eficiente de los recursos. Los resultados sobre la eficiencia en la administración se alinean con el enfoque de Holguín Veras en la optimización de la distribución de carga, el uso de tecnologías avanzadas y la eficiencia energética. Las categorías "Bueno" indican una gestión eficiente, mientras que "Malo" y "Regular" sugieren áreas que podrían beneficiarse de estrategias de mejora propuestas por Holguín Veras.

La participación de la población rural, en la gestión pública relacionada con el transporte fluvial se sitúa mayoritariamente en el nivel "Regular" (60.0%). Al vincular estos resultados con la teoría de Sherry Arnstein y la "Escalera de la Participación", se observa que la comunidad tiende a participar en niveles más bajos de la escalera, como la consulta y la información. Esto destaca la urgencia de elevar la calidad de participación hacia formas más significativas, como la colaboración y el empoderamiento ciudadano, para asegurar una toma de decisiones más inclusiva y efectiva. Los resultados relacionados con la participación de la comunidad se vinculan con la teoría de Arnstein sobre la escalera de participación. Las categorías "Bueno" reflejan un nivel más alto de participación ciudadana, mientras que "Malo" y "Regular" podrían indicar niveles más bajos que requieren estrategias para alcanzar niveles más altos de participación significativa.

Los efectos indican que el nivel de desarrollo sostenible del transporte fluvial, especialmente en términos de impacto ambiental, se evalúa predominantemente como "Bajo" (55.7%). Al relacionar estos hallazgos con la teoría de Holguín Veras en cuanto a la calidad del agua, efectos en las diferentes emisiones de gases de efecto invernadero y medidas de mitigación, se destaca la importancia de implementar prácticas más sostenibles y tecnologías limpias en el transporte fluvial. Se evidencia la necesidad de adoptar estrategias que reduzcan la contaminación y minimicen los impactos en los ecosistemas acuáticos. Los resultados sobre el impacto ambiental se alinean con el enfoque de Holguín Veras en considerar aspectos económicos y ambientales en la eficiencia de la administración. Las categorías "Alto" indican un menor impacto ambiental, mientras que "Bajo" y "Medio"

señalan áreas que podrían beneficiarse de enfoques más sostenibles.

La accesibilidad y calidad de los servicios de transporte fluvial se perciben mayoritariamente como "Bajo" (54,3%). Relacionando estos resultados con la teoría de Holguín Veras sobre la optimización de rutas, gestión de flotas, calidad de servicios y eficiencia logística, se sugiere la posibilidad de mejorar la planificación de rutas, la coordinación de carga y descarga, así como la aplicación de medidas, para asegurar la calidad y puntualidad de los servicios. Los resultados sobre accesibilidad y calidad de servicios se vinculan con el enfoque de Holguín Veras en optimizar rutas, gestionar flotas y mejorar la logística de carga. Las categorías "Alto" indican una mayor eficiencia y calidad de servicios, mientras que "Bajo" y "Medio" sugieren áreas para implementar estrategias propuestas por Holguín Veras.

La investigación aporta significativamente al contexto científico-social al proporcionar una evaluación detallada de la gestión pública en el transporte fluvial, integrando teorías relevantes y comparando los hallazgos con estudios nacionales e internacionales. Los resultados ofrecen insights valiosos para la toma de decisiones, sugiriendo áreas de mejora y destacando la importancia de estrategias más sostenibles y participativas.

Los hallazgos de la investigación aportan al conocimiento sobre la gestión pública en el transporte fluvial, destacando áreas clave de intervención. Los resultados pueden ser utilizados por autoridades locales, planificadores y tomadores de decisiones para implementar medidas específicas que mejoren la eficiencia, la participación comunitaria y la sostenibilidad ambiental en el transporte fluvial en la Cuenca del Río Huallaga.

Esta investigación facilita una base sólida para futuras intervenciones y políticas que buscan mejorar la gestión pública y promover un transporte fluvial más eficiente, sostenible y participativo en la región de estudio.

## **VI. CONCLUSIONES**

### **Primera conclusión**

La correlación es directa y muy fuerte entre las variables gestión pública y desarrollo sostenible del transporte fluvial con un coeficiente de 0.760, respaldado por un p-valor de  $0,000 < 0.05$ , indica de manera concluyente que la implementación de medidas para mejorar la gestión pública está estrechamente vinculada a un sistema de transporte más eficiente y equitativo en la región. Estos datos estadísticos respaldan el rechazo de la hipótesis nula, validando así la premisa de la mejora en la gestión pública conduce, de hecho, a un desarrollo sostenible del transporte fluvial.

### **Segunda conclusión**

Los resultados revelan una relación estadísticamente significativa, siendo el valor de la prueba de correlación Rho de Spearman equivalente a 0.791 entre la gestión pública y la dimensión impacto ambiental en el transporte fluvial, respaldado por un p-valor de  $0,023 < 0.05$ . Por tanto, una gestión pública está relacionada de manera muy fuerte con el impacto ambiental adecuado y positivo en el transporte fluvial en la región de Loreto. Estos datos estadísticos respaldan la idea de que mejorar la eficiencia en la gestión pública puede influir positivamente en la dimensión ambiental del transporte fluvial, abriendo oportunidades para implementar estrategias que equilibren el desarrollo económico con la preservación del entorno.

### **Tercera conclusión**

Los hallazgos revelan que, según prueba de correlación Rho de Spearman equivalente a 0.718 entre la gestión pública y la dimensión accesibilidad y calidad de los servicios de transporte", respaldado por un p-valor de  $0,000 < 0.05$ . En tal sentido, la gestión pública muestra una relación muy fuerte con la accesibilidad y la calidad de los servicios de transporte fluvial en la amazonia. Datos estadísticos resaltan la importancia de implementar estrategias sostenibles en la gestión pública para optimizar la prestación de servicios de transporte fluvial, promoviendo así un sistema más eficiente y accesible en la región.

## **VII. RECOMENDACIONES**

### **Primera recomendación**

Implementar estrategias de optimización de rutas respaldadas por tecnologías avanzadas. Esto implica adoptar sistemas de gestión de flotas y telemática para garantizar un seguimiento en tiempo real. La razón detrás de esta recomendación es que mejorar la eficiencia y reducir los costos operativos.

### **Segunda recomendación**

En vista de la relación positiva entre prácticas sostenibles y el mejoramiento en la condición de los servicios, se sugiere promover medidas preventivas de mitigación ambiental. Esto nos permite contar con nuevas tecnologías más limpias en las embarcaciones, así como la implementación de políticas que reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero.

### **Tercera recomendación**

Se recomienda fortalecer las estrategias de eficiencia en la diligencia de flotas, con un enfoque específico en la reducción de costos operativos. Esto puede incluir la implementación de prácticas de mantenimiento preventivo, la adopción de tecnologías que mejoren la eficiencia energética y la administración de las metas financieras.

## REFERENCIAS

- Agencia de Promoción de la Inversión Pública – Pro inversión. 2020. Hidrovía Amazónica: Ríos Marañón y Amazonas, tramo Saramiriza - Iquitos - Santa Rosa; Río Huallaga, tramo Yurimaguas - Confluencia con el río Marañón; Río Ucayali, tramo Pucallpa - confluencia con el río Marañón
- Akoglu, H. (2018). User's guide to correlation coefficients. *Turk J Emerg Med.*, 18(3), 91-93. <https://doi.org/10.1016/j.tjem.2018.08.001>
- Altamirano, J. 2016. Conciencia ambiental en los estudiantes de la especialidad de primaria del Instituto Superior Pedagógico Público de Yurimaguas Monseñor Elías Olázar. Diagnóstico y propuesta [en línea] Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Lima, Perú. [consulta: 02 de diciembre 2020]. Disponible en: <https://cybertesis.unmsm.edu.pe/handle/20.500.12672/8601>.
- Alvites, C. 2015. Educación ambiental para el manejo de residuos sólidos en la Amazonía del Perú [en línea] Lima. Perú. Universidad Nacional Mayor de San Marcos. p. 54. [consulta: 02 de diciembre 2020]. Disponible en: <http://pacarinadelsur.com/home/amautas-y-horizontes/1632-educacionambiental-para-el-manejo-de-residuos-solidos-en-la-amazonia-del-peru>
- Arnstein, Sh. (1969) A Ladder of citizen participation. *Journal of the American Institute of Planners*, vol. 35, N°4, pp 216-224. <https://doi.org/10.1080/01944366908977225>
- Bloom, M.F., & Reddy, K. R. (Eds.). (2022, January). Leverage sustainable infrastructure for resilient communities. American Society of Civil Engineers.
- Brown, D. 2016. Guía para la gestión del manejo de residuos sólidos municipales. (2da. Edición) AIDIS - CARE El Salvador PROARCA
- Campbell, D (1998) *Diseños experimentales y cuasiexperimentales en la investigación social*. Amorrortu Editores. Buenos Aires. <https://knowledgesociety.usal.es/sites/default/files/campbell-stanley-disec3b1os-experimentales-y-cuasiexperimentales-en-la-investigac3b3n->

social.pdf

Canbulat, O. (2021). Integrated Energy Efficiency of Shipping [Thesis presented in fulfillment of the requirements for degree of Doctor of Philosophy, Glasgow, UK)

Cárdenas, J.( 2021) “*Percepción de los pobladores sobre problemas ambientales en la ciudad de Nauta, distrito de Nauta, Región Loreto, 2019*” [ Tesis para título de Ingeniero de Gestión Ambiental. Universidad Nacional de la Amazonía Peruana]  
[https://repositorio.unapiquitos.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12737/7415/Jack\\_Tesis\\_Titulo\\_2021.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.unapiquitos.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12737/7415/Jack_Tesis_Titulo_2021.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Córdova Aguilar, H. (2019). El doctor Javier Samuel Pulgar Vidal y su aporte al conocimiento del Perú. *Revista Geográfica*, (150), 175–187. Recuperado a partir de <https://revistasipgh.org/index.php/regeo/article/view/536>

Contreras E. (2022) Identificación del impacto ambiental y sus consecuencias en la ciudad de Huánuco.*Revista Peruana de Investigación Valdizana, ISSN -e 1995-445X* *Revista Peruana de Investigación Valdizana, ISSN-e 1995 - 445X*

Díaz,L. y Valdez,Ci. (2022) “La adecuada gestión de los impactos ambientales generados por el sector hotelero”[ Tesis para grado de Bachiller en Hotelería y Administración . Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas]  
[https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/667590/D%C3%ADaz\\_EL.pdf?sequence=3&isAllowed=y](https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/667590/D%C3%ADaz_EL.pdf?sequence=3&isAllowed=y)

Diccionario Panhispánico del español jurídico

<https://dpej.rae.es/lema/transportefluvial#:~:text=Gral.,o%20cualquier%20otra%20v%C3%ADa%20similar.>

Dryzek,J.(2022) *The politics of the earth.Environmental discourses* Oxford, University Press  
[https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=sjVKEAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=John+S.+Dryzek:++Libro+clave:+%22The+Politics+of+the+Earth:+Environmental+Discourses%22+A%C3%B1o:+2005&ots=sVgNkh07ch&sig=8PkziN\\_840ftlLp3QVmqU9Dv8yM#v=onepage&q&f=false](https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=sjVKEAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=John+S.+Dryzek:++Libro+clave:+%22The+Politics+of+the+Earth:+Environmental+Discourses%22+A%C3%B1o:+2005&ots=sVgNkh07ch&sig=8PkziN_840ftlLp3QVmqU9Dv8yM#v=onepage&q&f=false)

Eliasoph, N. (1998). *Avoiding politics: How Americans produce apathy in everyday life*. Cambridge University Press.  
[https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=UC5PsXIGBNoC&oi=fnd&pg=PP13&dq=Nina+Eliasoph:++Libro+clave:+%22Avoiding+Politics:+How+Americans+Produce+Apathy+in+Everyday+Life%22+A%C3%B1o:+1998&ots=FERfKA2Liu&sig=QcRvWC40m1eEM\\_aBvXgJeZrR4I8#v=onepage&q&f=false](https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=UC5PsXIGBNoC&oi=fnd&pg=PP13&dq=Nina+Eliasoph:++Libro+clave:+%22Avoiding+Politics:+How+Americans+Produce+Apathy+in+Everyday+Life%22+A%C3%B1o:+1998&ots=FERfKA2Liu&sig=QcRvWC40m1eEM_aBvXgJeZrR4I8#v=onepage&q&f=false)

Encuentro de Saberes (2021), *Pensar en los Ríos: Transición energética, culturas ribereñas y conservación socio ecológica*. [https://www.clacso.org/wp-content/uploads/2021/07/Programa-Encuentro-de-saberes-pensar-con-los-ri%C3%81os\\_Agosto-2021.pdf](https://www.clacso.org/wp-content/uploads/2021/07/Programa-Encuentro-de-saberes-pensar-con-los-ri%C3%81os_Agosto-2021.pdf)

Escobar, J. (2002). La contaminación de los ríos y sus efectos en las áreas costeras y el mar. CEPAL. División de Recursos Naturales e Infraestructura.  
[https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6411/1/S0210820\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6411/1/S0210820_es.pdf)

Fioreze, T., De Gruijter, M., & Geurs, K. (2019). On the likelihood of using mobility as a service: a case study on innovative mobility services among residents in the Netherlands 7(4), 790-801.  
<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S2213624X19301075>

Ferlie, Ewan & Lynn, Jr, Laurence & Pollitt, Christopher. (2005). *The Oxford Handbook of Public Management*. 10.1093/oxfordhb/9780199226443.001.0001.

Fonseca R.(2023) *Puerto Fluvial del Municipio de Leticia* [ Tesis para título de Arquitecta, Universidad Santo Tomás Tunja, Colombia]

Fung, A., & Wright, E. O. (2001). Deepening democracy: Innovations in empowered participatory governance. *Politics & society*, 29(1), 5-41.

[https://scholar.google.es/scholar?hl=es&as\\_sdt=0%2C5&q=Archon+Fung%3A++Libro+clave%3A+%22Deepening+Democracy%3A+Institutional+Innovations+in+Empowered+Participatory+Governance%22+A%C3%B1o%3A+2](https://scholar.google.es/scholar?hl=es&as_sdt=0%2C5&q=Archon+Fung%3A++Libro+clave%3A+%22Deepening+Democracy%3A+Institutional+Innovations+in+Empowered+Participatory+Governance%22+A%C3%B1o%3A+2)

003&btnG=

Gilbert, R., & Perl, A. (2012). *Transportation revolutions: moving people and goods without oil*. Rutledge. <https://doi.org/10.4324/9781849773454>

Gutiérrez, V., (2006) *Diagnóstico Básico para la gestión integral de residuos: SEMARNAT-INE*, México, D.F.2006

Hahn, C. (1998). *Becoming political: Comparative perspectives on citizenship education*. Suny Press.

Holgín-Veras, J. (2012) *Freight Trip Generation and Land Use*[https://www.google.com.pe/books/edition/Freight\\_Trip\\_Generation\\_and\\_Land\\_Use/UQvxlgEACAAJ?hl=es](https://www.google.com.pe/books/edition/Freight_Trip_Generation_and_Land_Use/UQvxlgEACAAJ?hl=es)

<https://doi.org/10.33554/riv.17.1.1588>

IIRSA Norte. 2021. Archivos de Terminales e Infraestructura. Promperu. Disponible en: <https://iirsanorte.promperu.gob.pe/>

Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI 2023) *Estadísticas Ambientales Abril 2023*. Informe Técnico. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/4619287/Estad%C3%ADsticas%20Ambientales%3A%20Abril%202023.pdf>

Instituto Nacional de Defensa Civil (INDECI 2020) Reporte de peligro inminente N°121-27/11/2020/COEN-INDECI/16:30 HORAS (Reporte N°10) <https://portal.indeci.gob.pe/wp-content/uploads/2020/11/REPORTE-DE-PELIGRO-INMINENTE-N%C2%BA-121-27NOV2020-POR-CONTAMINACION-HIDRICA-EN-LA-PROVINCIA-DE-MAYNAS-LORETO-10.pdf>

Kettl, D. F. (2006). [Review of *Government Performance: Why Management Matters; Government Matters: Welfare Reform in Wisconsin; How Management Matters: Street-Level Bureaucrats and Welfare Reform*, by P. W. Ingraham, P. G. Joyce, A. K. Donahue, L. M. Mead, & N. M. Riccucci]. *Journal of Policy Analysis and Management*, 25(2), 503–510. <http://www.jstor.org/stable/30162733>

Leat, D. (1996). Are voluntary organisations accountable?. Voluntary agencies: Challenges of organisation and management, 61-79.

[https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-1-349-24485-0\\_5](https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-1-349-24485-0_5)

Leighninger, M. (2014). Want to increase trust in government? Update our public participation laws. Pub. Admin. Rev., 74, 305.

<https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/pbcamnstn74&div=64&id=&page=>

Lu, M (2019) *Transporte fluvial e hidrovía amazónica. Reflexiones desde la planificación y evaluación ambiental*. Serie inversiones chinas y sostenibilidad. <https://repositorio.dar.org.pe/handle/20.500.13095/143>

Martens, K. (2016). Justicia en el transporte: diseño de sistemas de transporte justos. Rutledge.

[https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=m0yTDAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=Karel+Martens+&ots=RHjLL211Lz&sig=as0s5slXDlo\\_sfo7S4ngRiUCHQ0#v=onepage&q=Karel%20Martens&f=false](https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=m0yTDAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=Karel+Martens+&ots=RHjLL211Lz&sig=as0s5slXDlo_sfo7S4ngRiUCHQ0#v=onepage&q=Karel%20Martens&f=false)

McKinnon, A., Browne, M., Whiteing, A., & Piecyk, M. (Eds.). (2015). Green logistics: improving the environmental sustainability of logistics. Kogan Page Editors.

<https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=E9BuBgAAQBAJ&oi=fnd&pg=PR5&dq=McKinnon&ots=d98Cs600jc&sig=UoPNGz4cBCpluWFK2L-7D1yX-4E#v=onepage&q=McKinnon&f=false>

Millicay F. (2022) Las emisiones de gases efecto invernadero de buques: la Organización Marítima Internacional ante el cambio climático y el balance con el comercio internacional. *CUPEA Cuadernos de Política Exterior Argentina*. DOI : 10.35305/cc.vi136.149

Moutos, T., & Tsitsikas, C. (2010). Whither Public Interest: The Case of Greece's Public Finances. *FinanzArchiv / Public Finance Analysis*, 66(2), 170–206. <http://www.jstor.org/stable/40913253>

Muñoz, L.(2022) Desarrollo económico sostenible y la infraestructura fluvial en el Datem del Maraño-Loreto 2021 [tesis de Maestría, Universidad César Vallejo]

[https://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/UCVV\\_55ddaf6dc07ecf9dfb655b922ba92b37](https://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/UCVV_55ddaf6dc07ecf9dfb655b922ba92b37)

Núñez Navarro, H., Viggiani Villadiego, I., Mendiivil Ternera, M., Mojica Herazo, J., & Rojas Millán, R. (2021). Estudio de estrategias verdes como medida para mitigar la contaminación marina generada por buques. *Boletín De Innovación, Logística Y Operaciones*, 2(2), 43–53. <https://doi.org/10.17981/bilo.02.02.2020.06>

O'Lear, S. (Ed.). (2020). Una agenda de investigación para la geopolítica ambiental. [https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=4MvSDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PR1&dq=David+A.+Hensher+transporte+fluvial&ots=eg\\_ugUw7mU&sig=rj8MlpsTisaZPXIUQVC8NAZiL4g#v=onepage&q&f=false](https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=4MvSDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PR1&dq=David+A.+Hensher+transporte+fluvial&ots=eg_ugUw7mU&sig=rj8MlpsTisaZPXIUQVC8NAZiL4g#v=onepage&q&f=false)

Pierik, H. J., Moree, J. I., van der Werf, K. M., Roelofs, L., Albernaz, M. B., Wilbers, A., ... & Kleinhans, M. G. (2023). Vegetation and peat accumulation steer Holocene tidal–fluvial basin filling and overbank sedimentation along the Old Rhine River, The Netherlands. *Sedimentology*, 70(1), 179-213.

Pulgar, J. (1978) *Conversatorios sobre la Amazonía peruana y sus problemas*-Asociación Provincial Ucayalina.

Putnam, R. D. (2000). *Bowling alone: The collapse and revival of American community*. Simon and schuster. [https://scholar.google.es/scholar?hl=es&as\\_sdt=0%2C5&q=Robert+D.+Putnam%3A++Libro+clave%3A+%22Bowling+Alone%3A+The+Collapse+and+Revival+of+American+Community%22+A%C3%B1o%3A+2000&btnG=#d=gs\\_cit&t=1702742908266&u=%2Fscholar%3Fq%3Dinfo%3A1NvDi8rOvQEJ%3Ascholar.google.com%2F%26output%3Dcite%26scirp%3D0%26hl%3Des](https://scholar.google.es/scholar?hl=es&as_sdt=0%2C5&q=Robert+D.+Putnam%3A++Libro+clave%3A+%22Bowling+Alone%3A+The+Collapse+and+Revival+of+American+Community%22+A%C3%B1o%3A+2000&btnG=#d=gs_cit&t=1702742908266&u=%2Fscholar%3Fq%3Dinfo%3A1NvDi8rOvQEJ%3Ascholar.google.com%2F%26output%3Dcite%26scirp%3D0%26hl%3Des)

Quijano, J. (2022) “Contaminación del Río Portoviejo producida por las actividades antrópicas de la ciudadela de La Paz, cantón Portoviejo, provincia de Manabí” [Tesis para optar grado de Maestro, Universidad Católica del Ecuador ]

Quillama, B. (2021) “Seguridad y salud ocupacional de los estibadores en el Puerto Fluvial de embarque y desembarque José Silfo Alvan del Castillo (Masusa) de la ciudad de Iquitos 2020” [Tesis para título profesional de Ingeniero en

Gestión Ambiental, Universidad Nacional de la Amazonía Peruana]  
[https://repositorio.unapiquitos.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12737/7852/  
Brian\\_Tesis\\_Titulo\\_2021.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.unapiquitos.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12737/7852/Brian_Tesis_Titulo_2021.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Rámirez, M y Ruíz F. (2021) Plan de Gestión Integral del Lugar de pesca artesanal Chumia, Rio Huallaga, del distrito de Chazuta, región San Martín 2020 [Tesis Doctor en Ciencias Ambientales, Universidad Nacional de San Martín. Tarapoto. Perú. <https://tesis.unsm.edu.pe/handle/11458/4143>

Rodrigue, J. P. (2017). Marine transport. International Encyclopedia of Geography, 1-7. [https://www.researchgate.net/profile/Jean-Paul-Rodrigue/publication/315398501\\_Maritime\\_Transport/links/5a97a1aa0f7e9ba42974df0e/Maritime-Transport.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Jean-Paul-Rodrigue/publication/315398501_Maritime_Transport/links/5a97a1aa0f7e9ba42974df0e/Maritime-Transport.pdf)

Romero I.(2019). Efectos ambientales de puertos y obras marítimas. Universidad Politécnica de Valencia. <https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/182674/Romero%20-%20Efectos%20ambientales%20de%20puertos%20y%20obras%20maritimas.pdf?sequence=1>

Rubio E. y Gutiérrez R. (2022) Políticas para el Desarrollo fluvial Colombiano, caracterización de los Ríos Amazonas y Magdalena. *Revista Derrotero. Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla” Colombia.*

Sintomer, Y. (2008). Du savoir d'usage au métier de citoyen?. Raisons politiques, (03), 115-133. <https://www.cairn.info/revue-raisons-politiques-2008-3-page-115.htm>

Stillman II, R. (2003) *The city manager: Professional Helping Hand, or Political Hired hand?* <https://www.taylorfrancis.com/chapters/edit/10.4324/9781315539386-7/city-manager-professional-helping-hand-political-hired-hand-richard-stillman-ii>

Tello A. (2019), *El transporte fluvial para el desarrollo de la economía regional, desde y hacia el puerto de Iquitos, año 2019* . Universidad Científica del Perú. <http://repositorio.ucp.edu.pe/handle/UCP/2295>

Vandenabeele, W., Ritz, A. & Neumann, O. (2018). *Public Service Motivation: State*

*of the Art and conceptual cleanup.*  
[https://dspace.library.uu.nl/bitstream/handle/1874/423425/978\\_1\\_137\\_5526\\_9\\_3\\_13.pdf?sequence=1](https://dspace.library.uu.nl/bitstream/handle/1874/423425/978_1_137_5526_9_3_13.pdf?sequence=1)

Vinatea, R.(2021) *Calidad del agua del río Nanay, como consecuencia de las actividades antrópicas en el puerto Bellavista, Loreto, 2021*[ Tesis para obtener título profesional de Ingeniero Ambiental, Universidad César Vallejo]  
[https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/66741/Vinatea\\_TRJ-SD.pdf?seque](https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/66741/Vinatea_TRJ-SD.pdf?seque)

Yin, R. (2017). *Case Study Research and Applications* <https://us.sagepub.com/en-us/nam/case-study-research-and-applications/book250150>

## **Anexos**

## Anexo 1

### Matriz de operacionalización de variables

Variables	Definición conceptual	Definición Operacional	Dimensiones	Indicadores	ITEMS	Escala de medición
Gestión Pública (José Holguín Veras y Sherry Arnstein)	La gestión pública es el conjunto de operaciones y procesos dirigidos específicamente a llevar a cabo la administración de los recursos de organizaciones o entidades públicas. (Sánchez, 2020).	Para medir la variable de gestión pública se procedió a realizar un cuestionario de acuerdo a las dimensiones de eficiencia en la administración de recursos públicos y participación de la comunidad en la toma de decisiones. El cual se aplicará a los pasajeros de transporte fluvial con una escala Likert	Eficiencia en la administración de recursos públicos	1.-Optimización de la distribución de cargas	1-2	Escala tipo Likert: (1) Nunca (2) Casi nunca (3) A veces (4) Casi siempre (5) siempre
				2.-Uso de Tecnologías avanzadas	3-4	
				3.-Eficiencia energética	5-6	
				4.- Consideraciones económicas y ambientales	7-8	
			Participación de la comunidad en la toma de decisiones (Sherry Arnstein )	1.-Participación no significativa: Manipulación	9	
				2.-Participación simbólica: Terapia, información, consulta.	10 11	
				3.-Participación ciudadana plena: Colaboración, empoderamiento ciudadano, control ciudadano plenos,	12 13 14	
Desarrollo sostenible del transporte Fluvial ( José Holguín-Veras)	El desarrollo sostenible del transporte fluvial, corresponde al desarrollo que satisface las necesidades de la generación actual sin	Para medir la variable de desarrollo sostenible del transporte fluvial se procedió a realizar un cuestionario	Impacto ambiental del transporte fluvial	1.-Calidad del agua 2.-Efectos en la biodiversidad 3.-Emisiones de gases de efecto invernadero 4.-Medidas de mitigación y sostenibilidad	15-16 17-18 19-20 21-22	

	<p>comprometer la habilidad de las futuras generaciones de satisfacer sus propias necesidades y que puede permanecer en ese nivel indefinidamente gracias a insumos y otras estrategias políticas que lo sostienen desde fuera del sistema en este caso referentes al transporte por los ríos. (Sarmiento, 2000)</p>	<p>de acuerdo con las dimensiones de impacto ambiental y accesibilidad y calidad de los servicios de transporte fluvial. El cuál se aplicará a los trabajadores de los embarcaderos de mercadería y pasajeros, con una escala Likert</p>	<p>Accesibilidad y calidad de los servicios de transporte</p>	<p>1.- Optimización de rutas y Horarios  2.-Gestión de flotas  3.-Calidad de servicios  4.- Accesibilidad en áreas remotas.  5.- Eficiencia en la logística de carga</p>	<p>23-24  25-26  27-28  29-30  31-32</p>	
--	--	--	---	--	--	--

## Anexo 2

### Instrumentos de recolección de datos

#### Eficiencia en la Gestión Pública del Transporte Fluvial

**Instrucciones:** Por favor, califique la eficiencia en la administración de recursos públicos en el transporte fluvial en la Cuenca del Río Huallaga, Loreto, en relación con los siguientes indicadores: (1) Nunca; (2) Casi nunca; (3) A veces; (4) Casi siempre; (5) Siempre. Finalmente, es muy necesario que todos los ítems sean respondidos marcando con una equis (X) la alternativa que mejor representa su opinión.

Ítems		Respuestas				
GESTIÓN PÚBLICA		1	2	3	4	5
1	En su experiencia, ¿cree que la distribución de cargas en el transporte fluvial en la Cuenca del Río Huallaga es eficiente?					
2	¿Qué tan satisfecho está en la forma en que se gestionan y distribuyen las cargas en el transporte fluvial en la región?					
3	¿Considera que se utilizan tecnologías avanzadas de manera efectiva en el transporte fluvial en la Cuenca del Río Huallaga?					
4	Por favor, indique su nivel de acuerdo con la siguiente afirmación: “La incorporación de tecnologías avanzadas en el transporte fluvial puede mejorar la eficiencia y la seguridad”					
5	¿Cree que se están tomando medidas efectivas para mejorar la eficiencia energética en el transporte fluvial de la Cuenca del Río Huallaga?					
6	Por favor, indique su nivel de acuerdo con la siguiente afirmación: “La implementación de prácticas de eficiencia energética en el transporte fluvial puede reducir los costos y el impacto ambiental”					
7	¿Cree que se están tomando en cuenta adecuadamente las consideraciones económicas en la gestión del transporte fluvial en la región?					
8	¿Cómo calificaría la atención a las preocupaciones ambientales en la gestión del transporte fluvial en la Cuenca del Río Huallaga?					
9	¿Siente que su participación en la toma de decisiones relacionadas con el transporte fluvial en la Cuenca del Río Huallaga es manipulada o controlada por las autoridades sin realmente tener influencia en las decisiones?					

10	¿La participación de la comunidad en las decisiones sobre el transporte fluvial se limita a actividades de “terapia” en las que las personas se sienten escuchadas pero las decisiones finales no cambian?					
11	¿Siente que la información y la consulta sobre las decisiones relacionadas con el transporte fluvial son más una formalidad que una oportunidad real de influir en esas decisiones?					
12	¿Ha experimentado una verdadera colaboración entre la comunidad y las autoridades en la toma de decisiones relacionadas con el transporte fluvial?					
13	¿Sientes que la comunidad está empoderada para influir activamente en las decisiones relacionadas con el transporte fluvial y en la planificación de proyectos?					
14	¿La comunidad tiene un control ciudadano pleno sobre las decisiones y acciones relacionadas con el transporte fluvial en la región?					
<b>DESARROLLO SOSTENIBLE</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
15	¿Es adecuada la calidad del agua en la Cuenca del Río Huallaga en relación con el transporte fluvial?					
16	¿Ha notado una disminución en la calidad del agua en la Cuenca del Río Huallaga debido al transporte fluvial?					
17	¿Los efectos del transporte fluvial en la biodiversidad de la región son positivos?					
18	¿Ha notado una disminución en la biodiversidad local como resultado del transporte fluvial?					
19	¿Son controladas las emisiones de gases de efecto invernadero asociados con el transporte fluvial en la región?					
20	¿Ha habido esfuerzos significativos para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el transporte fluvial en la Cuenca del Río Huallaga?					
21	¿Ha notado la implementación de medidas de mitigación ambiental en el transporte fluvial en la región?					
22	¿Son sostenibles las prácticas y políticas relacionadas con el transporte fluvial en términos de su impacto ambiental?					
23	¿Son óptimas las rutas y horarios en el transporte fluvial en la Cuenca del Río Huallaga?					

24	¿Cree que los horarios de los servicios de transporte fluvial son adecuados y satisfacen las necesidades de la comunidad?					
25	¿Cómo percibe la gestión de las flotas de embarcaciones en el transporte fluvial de la región?					
26	¿Has observado mejoras en la gestión de flotas y embarcaciones utilizadas en el transporte fluvial en los últimos años?					
27	¿Es adecuada la calidad de los servicios de transporte fluvial en términos de comodidad y seguridad?					
28	¿Ha notado mejoras en la calidad de los servicios de transporte fluvial, como la comodidad y la seguridad, en los últimos años?					
29	¿Considera que los servicios de transporte fluvial son accesibles para las comunidades en áreas remotas de la Cuenca del Río Huallaga?					
30	¿Ha experimentado dificultades para acceder a servicios de transporte fluvial en áreas remotas debido a limitaciones geográficas o de infraestructura?					
31	¿Es eficiente la logística de carga en el transporte fluvial en la Cuenca del Río Huallaga?					
32	¿Ha notado mejoras en la eficiencia de la logística de carga en el transporte fluvial, como la rapidez y la gestión de mercancías?					

Agradezco tu gentil participación.

**Anexo 3**

## **Validación de contenido a través de juicio de expertos**

## CARTA DE PRESENTACIÓN

Señora: Dra. María del Carmen Medina Hernández

Presente

Asunto: **VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTO.**

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mis saludos y así mismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante del Programa de Maestría en Gestión Pública de la Escuela de Posgrado de la UCV, en la sede LIMA NORTE, ciclo 2023 - IV, requiero validar los instrumentos con los cuales se recogerá la información necesaria para poder desarrollar mi investigación y con la que sustentaré mis competencias investigativas en Gestión Pública y desarrollo sostenible del transporte fluvial en la cuenca del Río Huallaga, Loreto, 20223

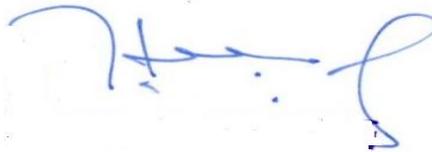
El nombre de mis variables son : Gestión Pública y desarrollo sostenible del transporte Fluvial , y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar el instrumento en mención, se ha considerado conveniente recurrir a usted, ante su connotada experiencia en temas educativos y/o investigación educativa.

El expediente de validación, que le hacemos llegar contiene:

- Carta de presentación.
- Formato de Validación.
- Certificado de validez de contenido de los instrumentos.

Expresándole mis sentimientos de respeto y consideración me despido de usted, no sin antes agradecerle por la atención que dispense a la presente.

Atentamente.



.....  
**Henry Pizango Upari**  
**DNI 05386663**



Ámbito de aplicación:	Comunidades de Cuenca de Río Huallaga, Loreto
Significación:	El cuestionario contiene la Variable 1 Gestión Pública con dos dimensiones 1. Eficiencia en la administración de recursos públicos, 2. Participación de la comunidad en la toma de decisiones Variable 2 : Desarrollo sostenible del transporte fluvial con dos dimensiones: 3. Impacto ambiental del transporte fluvial y 4. Accesibilidad y calidad de los servicios de transporte.

#### 4. Soporte teórico:

**Gestión Pública:** Sánchez (2020) sostiene que la gestión pública es el conjunto de operaciones y procesos dirigidos específicamente a llevar a cabo la administración de los recursos de organizaciones o entidades públicas.

Escala/ÁREA	Subescala (dimensiones)	Definición
Lickert	1.-Eficiencia en la administración de recursos públicos	Se enfoca en la gestión de recursos en el transporte de carga y la optimización de los sistemas de transporte (Veras, 2012)
	2. Participación de la comunidad en la toma de decisiones	Es la toma de decisiones para construir una sociedad democrática y saludable . Para abordar esta cuestión, desarrolló la "Escalera de Participación "de ocho niveles. Sherry Arnstein (1969)

**Desarrollo sostenible del Transporte Fluvial:** Corresponde al desarrollo que satisface las necesidades de la generación actual sin comprometer la habilidad de las futuras generaciones de satisfacer sus propias necesidades y que puede permanecer en ese nivel indefinidamente gracias a insumos y otras estrategias políticas que lo sostienen desde fuera del sistema en este caso referentes al transporte por los ríos ( Sarmiento 2000)

Escala/ÁREA	Subescala (dimensiones)	Definición
	3. Impacto ambiental del transporte fluvial	Consideran la ubicación geográfica, la escala de operación y las regulaciones locales. ( Veras, 2012)

Lickert	4. Accesibilidad y calidad de los servicios de transporte	Veras, 2012, ha realizado investigaciones para optimizar la accesibilidad y la calidad de los servicios de transporte fluvial con un enfoque en la eficiencia operativa y la mejora de la logística de carga.
---------	---	---

## 5. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento el cuestionario para medir la eficiencia en la Gestión Pública del Transporte Fluvial.

Categoría	Calificación	Indicador
<b>CLARIDAD</b> El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintácticasemántica son adecuadas.	1. No cumple con el criterio	El ítem no es claro.
	2. Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por laordenación de estas.
	3. Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.
	4. Alto nivel	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxisadecuada.
<b>COHERENCIA</b> El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	1. totalmente en desacuerdo (no cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
	2. Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana con la dimensión.
	3. Acuerdo (moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.
	4. Totalmente de Acuerdo (alto nivel)	El ítem se encuentra está relacionado con la dimensión que está midiendo.
<b>RELEVANCIA</b> El ítem es esencialmente importante, es decir debe ser incluido.	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión.
	2. Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.

*Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brindesus observaciones que considere pertinente*

1 No cumple con el criterio
2. Bajo Nivel
3. Moderado nivel
4. Alto nivel

## VARIABLE 1: GESTIÓN PÚBLICA

### Dimensiones del instrumento:

- **Primera dimensión:** Eficiencia en la administración de recursos públicos
- **Objetivo de la Dimensión:** Analizar la eficiencia en la gestión de recursos públicos destinados al transporte fluvial en la región de Loreto en 2023

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
1.-Optimización de la distribución de cargas	1. En su experiencia, ¿cree que la distribución de cargas en el transporte fluvial en la Cuenca del Río Huallaga es eficiente?	4	4	4	
	2. ¿Qué tan satisfecho está en la forma en que se gestionan y distribuyen las cargas en el transporte fluvial en la región?	4	4	4	
2.- Uso de tecnologías avanzadas	3. ¿Considera que se utilizan tecnologías avanzadas de manera efectiva en el transporte fluvial en la Cuenca del Río Huallaga?	4	4	4	
	4. Por favor, indique su nivel de acuerdo con la siguiente afirmación: "La incorporación de tecnologías avanzadas en el transporte fluvial puede mejorar la eficiencia y la seguridad"	4	4	4	
3.-Eficiencia energética	5¿Cree que se están tomando medidas efectivas para mejorar la eficiencia energética en el transporte fluvial de la Cuenca del Río Huallaga?	4	4	4	
	6 Por favor, indique su nivel de acuerdo con la siguiente afirmación: "La implementación de prácticas de eficiencia energética en el transporte fluvial puede reducir los costos y el impacto ambiental"	4	4	4	

4.-Consideraciones económicas y ambientales	7¿Cree que se están tomando en cuenta adecuadamente las consideraciones económicas en la gestión del transporte fluvial en la región?	4	4	4	
	8¿Cómo calificaría la atención a las preocupaciones ambientales en la gestión del transporte fluvial en la Cuenca del Río Huallaga?	4	4	4	

- **Segunda dimensión:** Participación de la comunidad en la toma de decisiones
- **Objetivo de la Dimensión:** Estudiar el nivel de participación comunitaria en la toma de decisiones relacionadas con el transporte fluvial en la región

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
1.Participación no significativa :Manipulación	9¿Siente que su participación en la toma de decisiones relacionadas con el transporte fluvial en la Cuenca del Río Huallaga es manipulada o controlada por las autoridades sin realmente tener influencia en las decisiones?	4	4	4	
2.- Participación simbólica: Terapia, información, consulta	10¿La participación de la comunidad en las decisiones sobre el transporte fluvial se limita a actividades de “terapia” en las que las personas se sienten escuchadas pero las decisiones finales no cambian?	4	4	4	
	11¿Siente que la información y la consulta sobre las decisiones relacionadas con el transporte fluvial son más una formalidad que una oportunidad real de influir en esas decisiones?	4	4	4	
Participación ciudadana plena: Colaboración, empoderamiento, ciudadano, control ciudadano pleno	12¿Ha experimentado una verdadera colaboración entre la comunidad y las autoridades en la toma de decisiones relacionadas con el transporte fluvial?	4	4	4	
	13¿Sientes que la comunidad está empoderada para influir activamente en las decisiones relacionadas con el transporte fluvial y en la planificación de proyectos?	4	4	4	
	14¿La comunidad tiene un control ciudadano pleno sobre las decisiones y acciones relacionadas con el transporte fluvial en la	4	4	4	

	región?				
--	---------	--	--	--	--

## VARIABLE 2: DESARROLLO SOSTENIBLE DEL TRANSPORTE FLUVIAL

- **Tercera dimensión:** Impacto ambiental del transporte fluvial
- **Objetivo de la Dimensión:** Investigar y cuantificar el impacto ambiental del transporte fluvial en la Cuenca del Río Huallaga

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
1.-Calidad del agua	15. ¿Cómo calificaría la calidad del agua en la Cuenca del Río Huallaga en relación con el transporte fluvial?	4	4	4	
	16. ¿Ha notado una disminución en la calidad del agua en la Cuenca del Río Huallaga debido al transporte fluvial?	4	4	4	
2.- Efectos en la biodiversidad	17. ¿Cómo percibe los efectos del transporte fluvial en la biodiversidad de la región?	4	4	4	
	18. ¿Ha notado una disminución en la biodiversidad local como resultado del transporte fluvial?	4	4	4	
3.-Emisiones de gases de efecto invernadero	19.¿Cómo calificaría las emisiones de gases de efecto invernadero asociados con el transporte fluvial en la región?	4	4	4	
	20¿Ha habido esfuerzos significativos para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el transporte fluvial en la Cuenca del Río Huallaga?	4	4	4	

- **Cuarta dimensión:** Accesibilidad y calidad de los servicios de transporte
- **Objetivo de la Dimensión:** Evaluar la accesibilidad y calidad de los servicios de transporte fluvial para las comunidades locales.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
1.-Optimización de rutas y horarios	23¿Cómo calificaría la optimización de rutas y horarios en el transporte fluvial en la Cuenca del Río Huallaga?	4	4	4	
	24¿Cree que los horarios de los servicios de transporte fluvial son adecuados y satisfacen las necesidades de la comunidad?	4	4	4	

2.-Gestión de flotas	25¿Cómo percibe la gestión de las flotas de embarcaciones en el transporte fluvial de la región?	4	4	4	
	26¿Has observado mejoras en la gestión de flotas y embarcaciones utilizadas en el transporte fluvial en los últimos años?	4	4	4	
3. Calidad de servicios	27 Por favor, califique la calidad de los servicios de transporte fluvial en términos de comodidad y seguridad,	4	4	4	
	28¿Ha notado mejoras en la calidad de los servicios de transporte fluvial, como la comodidad y la seguridad, en los últimos años?	4	4	4	
4- Accesibilidad en áreas remotas	29¿Considera que los servicios de transporte fluvial son accesibles para las comunidades en áreas remotas de la Cuenca del Río Huallaga?	4	4	4	
	30¿Ha experimentado dificultades para acceder a servicios de transporte fluvial en áreas remotas debido a limitaciones geográficas o de infraestructura?	4	4	4	
5.-Eficiencia en la logística de carga	31¿Cómo calificaría la eficiencia en la logística de carga en el transporte fluvial en la Cuenca del Río Huallaga?	4	4	4	
	32¿Ha notado mejoras en la eficiencia de la logística de carga en el transporte fluvial, como la rapidez y la gestión de mercancías?	4	4	4	

## CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO

Observaciones (precisar si hay suficiencia): El instrumento presenta suficiencia\_\_\_\_\_

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [ x ]    Aplicable después de corregir [ ]    No aplicable [ ]

Apellidos y nombres del juez validador: Medina Hernández María del Carmen

Especialidad del validador: Licenciada en Educación Especialidad Biología y Química,  
Magister en Docencia y Gestión Educativa Doctora en Administración de la Educación

<sup>1</sup>**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

<sup>2</sup>**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

<sup>3</sup>**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

**Nota:** Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Carmen Medina', with a horizontal line underneath.

**Firma del Experto validador**

## CARTA DE PRESENTACIÓN

Señora:

Presente

Asunto: **VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTO.**

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mis saludos y así mismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante del Programa de Maestría en Gestión Pública de la Escuela de Posgrado de la UCV, en la sede LIMA NORTE, ciclo 2023 - III, requiero validar los instrumentos con los cuales se recogerá la información necesaria para poder desarrollar mi investigación y con la que sustentaré mis competencias investigativas en Gestión Pública y desarrollo sostenible del transporte fluvial en la cuenca del Río Huallaga, Loreto, 20223

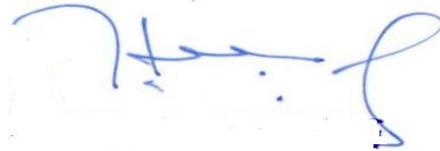
El nombre de mis variables son : Gestión Pública y desarrollo sostenible del transporte Fluvial , y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar el instrumento en mención, se ha considerado conveniente recurrir a usted, ante su connotada experiencia en temas educativos y/o investigación educativa.

El expediente de validación, que le hacemos llegar contiene:

- Carta de presentación.
- Formato de Validación.
- Certificado de validez de contenido de los instrumentos.

Expresándole mis sentimientos de respeto y consideración me despido de usted, no sin antes agradecerle por la atención que dispense a la presente.

Atentamente.



.....  
**Henry Pizango Upari**  
**DNI 05386663**



Ámbito de aplicación:	Comunidades de Cuenca de Río Huallaga, Loreto
Significación:	El cuestionario contiene la Variable 1 Gestión Pública con dos dimensiones 1. Eficiencia en la administración de recursos públicos, 2. Participación de la comunidad en la toma de decisiones Variable 2 : Desarrollo sostenible del transporte fluvial con dos dimensiones: 3. Impacto ambiental del transporte fluvial y 4. Accesibilidad y calidad de los servicios de transporte.

#### 4. Soporte teórico:

**Gestión Pública:** Sánchez (2020) sostiene que la gestión pública es el conjunto de operaciones y procesos dirigidos específicamente a llevar a cabo la administración de los recursos de organizaciones o entidades públicas.

Escala/ÁREA	Subescala (dimensiones)	Definición
Lickert	1.-Eficiencia en la administración de recursos públicos	Se enfoca en la gestión de recursos en el transporte de carga y la optimización de los sistemas de transporte (Veras, 2012)
	2. Participación de la comunidad en la toma de decisiones	Es la toma de decisiones para construir una sociedad democrática y saludable . Para abordar esta cuestión, desarrolló la "Escalera de Participación "de ocho niveles. Sherry Arnstein (1969)

**Desarrollo sostenible del Transporte Fluvial:** Corresponde al desarrollo que satisface las necesidades de la generación actual sin comprometer la habilidad de las futuras generaciones de satisfacer sus propias necesidades y que puede permanecer en ese nivel indefinidamente gracias a insumos y otras estrategias políticas que lo sostienen desde fuera del sistema en este caso referentes al transporte por los ríos ( Sarmiento 2000)

Escala/ÁREA	Subescala (dimensiones)	Definición
	3. Impacto ambiental del transporte fluvial	Consideran la ubicación geográfica, la escala de operación y las regulaciones locales. ( Veras, 2012)

Lickert	4. Accesibilidad y calidad de los servicios de transporte	Veras, 2012, ha realizado investigaciones para optimizar la accesibilidad y la calidad de los servicios de transporte fluvial con un enfoque en la eficiencia operativa y la mejora de la logística de carga.
---------	---	---

## 5. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento el cuestionario para medir la eficiencia en la Gestión Pública del Transporte Fluvial.

Categoría	Calificación	Indicador
<b>CLARIDAD</b> El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintácticasemántica son adecuadas.	1. No cumple con el criterio	El ítem no es claro.
	2. Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por laordenación de estas.
	3. Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.
	4. Alto nivel	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxisadecuada.
<b>COHERENCIA</b> El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	1. totalmente en desacuerdo (no cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
	2. Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana con la dimensión.
	3. Acuerdo (moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.
	4. Totalmente de Acuerdo (alto nivel)	El ítem se encuentra está relacionado con la dimensión que está midiendo.
<b>RELEVANCIA</b> El ítem es esencialmente importante, es decir debe ser incluido.	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión.
	2. Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.

*Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brindesus observaciones que considere pertinente*

1 No cumple con el criterio
2. Bajo Nivel
3. Moderado nivel
4. Alto nivel

## VARIABLE 1: GESTIÓN PÚBLICA

### Dimensiones del instrumento:

- **Primera dimensión:** Eficiencia en la administración de recursos públicos
- **Objetivo de la Dimensión:** Analizar la eficiencia en la gestión de recursos públicos destinados al transporte fluvial en la región de Loreto en 2023

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
1.-Optimización de la distribución de cargas	1. En su experiencia, ¿cree que la distribución de cargas en el transporte fluvial en la Cuenca del Río Huallaga es eficiente?	4	4	4	
	2. ¿Qué tan satisfecho está en la forma en que se gestionan y distribuyen las cargas en el transporte fluvial en la región?	4	3	4	Considero que la pregunta debe ser de carácter declarativo para que pueda encajar con los niveles de la escala de Likert.
2.- Uso de tecnologías avanzadas	3. ¿Considera que se utilizan tecnologías avanzadas de manera efectiva en el transporte fluvial en la Cuenca del Río Huallaga?	4	4	4	
	4. Por favor, indique su nivel de acuerdo con la siguiente afirmación: "La incorporación de tecnologías avanzadas en el transporte fluvial puede mejorar la eficiencia y la seguridad"	4	4	4	
3.-Eficiencia energética	5¿Cree que se están tomando medidas efectivas para mejorar la eficiencia energética en el transporte fluvial de la Cuenca del Río Huallaga?	4	4	4	
	6 Por favor, indique su nivel de acuerdo con la siguiente afirmación: "La implementación de prácticas de eficiencia energética en el transporte fluvial puede reducir los costos y el impacto ambiental"	4	4	4	

4.-Consideraciones económicas y ambientales	7¿Cree que se están tomando en cuenta adecuadamente las consideraciones económicas en la gestión del transporte fluvial en la región?	4	4	4	
	8¿Cómo calificaría la atención a las preocupaciones ambientales en la gestión del transporte fluvial en la Cuenca del Río Huallaga?	4	3	4	Considero que la pregunta debe ser de carácter declarativo para que pueda encajar con los niveles de la escala de Likert.

- **Segunda dimensión:** Participación de la comunidad en la toma de decisiones
- **Objetivo de la Dimensión:** Estudiar el nivel de participación comunitaria en la toma de decisiones relacionadas con el transporte fluvial en la región

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
1.Participación no significativa :Manipulación	9¿Siente que su participación en la toma de decisiones relacionadas con el transporte fluvial en la Cuenca del Río Huallaga es manipulada o controlada por las autoridades sin realmente tener influencia en las decisiones?	4	4	4	
	2.- Participación simbólica: Terapia, información, consulta	10¿La participación de la comunidad en las decisiones sobre el transporte fluvial se limita a actividades de "terapia" en las que las personas se sienten escuchadas pero las decisiones finales no cambian?	4	4	4
	11¿Siente que la información y la consulta sobre las decisiones relacionadas con el transporte fluvial son más una formalidad que una oportunidad real de influir en esas decisiones?	4	4	4	
Participación ciudadana plena: Colaboración, empoderamiento, ciudadano, control ciudadano pleno	12¿Ha experimentado una verdadera colaboración entre la comunidad y las autoridades en la toma de decisiones relacionadas con el transporte fluvial?	4	4	4	
	13¿Sientes que la comunidad está empoderada para influir activamente en las decisiones relacionadas con el transporte fluvial y en la planificación de proyectos?	4	4	4	
	14¿La comunidad tiene un control ciudadano pleno sobre las decisiones y acciones relacionadas con el transporte fluvial en la región?	4	4	4	

## VARIABLE 2: DESARROLLO SOSTENIBLE DEL TRANSPORTE FLUVIAL

- **Tercera dimensión:** Impacto ambiental del transporte fluvial
- **Objetivo de la Dimensión:** Investigar y cuantificar el impacto ambiental del transporte fluvial en la Cuenca del Río Huallaga

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
1.-Calidad del agua	15. ¿Cómo calificaría la calidad del agua en la Cuenca del Río Huallaga en relación con el transporte fluvial?	4	3	4	Considero que la pregunta debe ser de carácter declarativo para que pueda encajar con los niveles de la escala de Likert.
	16. ¿Ha notado una disminución en la calidad del agua en la Cuenca del Río Huallaga debido al transporte fluvial?	4	4	4	
2.- Efectos en la biodiversidad	17. ¿Cómo percibe los efectos del transporte fluvial en la biodiversidad de la región?	4	3	4	Considero que la pregunta debe ser de carácter declarativo para que pueda encajar con los niveles de la escala de Likert.
	18. ¿Ha notado una disminución en la biodiversidad local como resultado del transporte fluvial?	4	4	4	
3.-Emisiones de gases de efecto invernadero	19¿Cómo calificaría las emisiones de gases de efecto invernadero asociados con el transporte fluvial en la región?	4	3	4	Considero que la pregunta debe ser de carácter declarativo para que pueda encajar con los niveles de la escala de Likert.
	20¿Ha habido esfuerzos significativos para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el transporte fluvial en la Cuenca del Río Huallaga?	4	4	4	

- **Cuarta dimensión:** Accesibilidad y calidad de los servicios de transporte
- **Objetivo de la Dimensión:** Evaluar la accesibilidad y calidad de los servicios de transporte fluvial para las comunidades locales.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
1.-Optimización de rutas y horarios	23¿Cómo calificaría la optimización de rutas y horarios en el transporte fluvial en la Cuenca del Río Huallaga?	4	3	4	Considero que la pregunta debe ser de carácter declarativo para que pueda encajar con los niveles de la escala de Likert.
	24¿Cree que los horarios de los servicios de transporte fluvial son adecuados y satisfacen las necesidades de la comunidad?	4	4	4	

2.-Gestión de flotas	25¿Cómo percibe la gestión de las flotas de embarcaciones en el transporte fluvial de la región?	4	3	4	Considero que la pregunta debe ser de carácter declarativo para que pueda encajar con los niveles de la escala de Likert.
	26¿Has observado mejoras en la gestión de flotas y embarcaciones utilizadas en el transporte fluvial en los últimos años?	4	4	4	
3. Calidad de servicios	27 Por favor, califique la calidad de los servicios de transporte fluvial en términos de comodidad y seguridad,	4	4	4	Considero que la pregunta debe ser de carácter declarativo para que pueda encajar con los niveles de la escala de Likert.
	28¿Ha notado mejoras en la calidad de los servicios de transporte fluvial, como la comodidad y la seguridad, en los últimos años?	4	4	4	
4- Accesibilidad en áreas remotas	29¿Considera que los servicios de transporte fluvial son accesibles para las comunidades en áreas remotas de la Cuenca del Río Huallaga?	4	4	4	
	30¿Ha experimentado dificultades para acceder a servicios de transporte fluvial en áreas remotas debido a limitaciones geográficas o de infraestructura?	4	4	4	
5.-Eficiencia en la logística de carga	31¿Cómo calificaría la eficiencia en la logística de carga en el transporte fluvial en la Cuenca del Río Huallaga?	4	3	4	Considero que la pregunta debe ser de carácter declarativo para que pueda encajar con los niveles de la escala de Likert.
	32¿Ha notado mejoras en la eficiencia de la logística de carga en el transporte fluvial, como la rapidez y la gestión de mercancías?	4	4	4	

## **CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO**

**Observaciones (precisar si hay suficiencia):** El instrumento presenta suficiencia debido a la consistencia de las dimensiones e indicadores. Sugiero abreviar algunos ítems.

**Opinión de aplicabilidad:** Aplicable [x ]    Aplicable después de corregir [ ]    No aplicable [ ]

**Apellidos y nombres del juez validador:**

**Especialidad del validador:** Licenciada en Educación, Magister en Docencia Superior .

<sup>1</sup>**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

<sup>2</sup>**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

<sup>3</sup>**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

**Nota:** Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión



**Mónica F. Ramos Neyra**  
**Docente de Metodología y**  
**Humanidades en Educación Superior**

## CARTA DE PRESENTACIÓN

Señora:

Presente

Asunto: **VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTO.**

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mis saludos y así mismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante del Programa de Maestría en Gestión Pública de la Escuela de Posgrado de la UCV, en la sede LIMA NORTE, ciclo 2023 - III, requiero validar los instrumentos con los cuales se recogerá la información necesaria para poder desarrollar mi investigación y con la que sustentaré mis competencias investigativas en Gestión Pública y desarrollo sostenible del transporte fluvial en la cuenca del Río Huallaga, Loreto, 20223

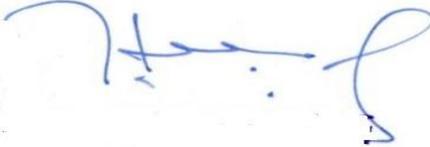
El nombre de mis variables son: Gestión Pública y desarrollo sostenible del transporte Fluvial , y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar el instrumento en mención, se ha considerado conveniente recurrir a usted, ante su connotada experiencia en temas educativos y/o investigación educativa.

El expediente de validación, que le hacemos llegar contiene:

- Carta de presentación.
- Formato de Validación.
- Certificado de validez de contenido de los instrumentos.

Expresándole mis sentimientos de respeto y consideración me despido de usted, no sin antes agradecerle por la atención que dispense a la presente.

Atentamente.



**Henry Pizango Upari**

**DNI 05386663**

## Evaluación por juicio de expertos

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento para medir las variables Gestión Pública y desarrollo sostenible del transporte fluvial. La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando al quehacer de desarrollo sostenible. Agradecemos su valiosa colaboración.

### 1. Datos generales del juez:

<b>Nombre del juez:</b>	MAG. BEATRIZ ROSALIA ZAPATA ESCOBAR		
<b>Grado profesional:</b>	Maestría (X)	Doctor	( )
<b>Área de formación académica:</b>	Clinica ( )	Social	(X)
	Educativa ( )	Organizacional	(X)
<b>Áreas de experiencia profesional:</b>	GESTION PUBLICA		
<b>Institución donde labora:</b>	PROCURADURIA GENERAL DEL ESTADO		
<b>Tiempo de experiencia profesional en el área:</b>	2 a 4 años	( )	
	Más de 5 años	(X)	
<b>Experiencia en Investigación</b> (si corresponde)			

### 2. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

### 3. Datos del Instrumento:

<b>Nombre de la Prueba:</b>	Cuestionario -Gestión Pública
<b>Autor:</b>	Henry Pizango Upari
<b>Procedencia:</b>	ninguna
<b>Administración:</b>	Directa

Tiempo de aplicación:	30 minutos
Ámbito de aplicación:	Comunidades de Cuenca de Río Huallaga, Loreto
Significación:	El cuestionario contiene la Variable 1 Gestión Pública con dos dimensiones 1. Eficiencia en la administración de recursos públicos, 2. Participación de la comunidad en la toma de decisiones  Variable 2: Desarrollo sostenible del transporte fluvial con dos dimensiones: 3. Impacto ambiental del transporte fluvial y 4. Accesibilidad y calidad de los servicios de transporte.

#### 4. Soporte teórico:

Escala/ÁREA	Subescala (dimensiones)	Definición
Lickert	1.-Eficiencia en la administración de recursos públicos	Se enfoca en la gestión de recursos en el transporte de carga y la optimización de los sistemas de transporte (Veras, 2012)
	2. Participación de la comunidad en la toma de decisiones	Es la toma de decisiones para construir una sociedad democrática y saludable. Para abordar esta cuestión, desarrolló la "Escalera de Participación" de ocho niveles. Sherry Arnstein (1969)

#### 5. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento el cuestionario para medir la variable gestión pública:

Categoría	Calificación	Indicador
<b>CLARIDAD</b> El ítem comprende fácilmente, decir, su sintácti y semántica son adecuadas.	1. No cumple con el criterio	El ítem no es claro.
	2. Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de estas.
	3. Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.

	4. Alto nivel	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
<b>COHERENCIA</b> El ítem tiene	1. totalmente en desacuerdo (no cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
	2. Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana con la dimensión.
relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	3. Acuerdo (moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.
	4. Totalmente de Acuerdo (alto nivel)	El ítem se encuentra está relacionado con la dimensión que está midiendo.
<b>RELEVANCIA</b> El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión.
	2. Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.

*Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brinde sus observaciones que considere pertinente*

1 No cumple con el criterio
2. Bajo Nivel
3. Moderado nivel
4. Alto nivel

## VARIABLE 1: GESTIÓN PÚBLICA

### Definición de la variable

**Gestión Pública:** Sánchez (2020 sostiene que la gestión pública es el conjunto de operaciones procesos dirigidos específicamente a llevar a cabo la administración de los recursos de organizaciones o entidades públicas.

### Dimensiones del instrumento:

- **Primera dimensión:** Eficiencia en la administración de recursos públicos
- **Objetivo de la Dimensión:** Analizar la eficiencia en la gestión de recursos públicos destinados al transporte fluvial en la región de Loreto en 2023

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
1.-Optimización de la distribución de cargas	1.La distribución de cargas en el transporte fluvial en la Cuenca del Río Huallaga es eficiente.	4	4	4	
	2. La población está satisfecha con la forma en que se gestionan y distribuyen las cargas en el transporte fluvial en la región.	4	3	4	
2.- Uso de tecnologías avanzadas	3 se utilizan tecnologías avanzadas de manera efectiva en el transporte fluvial en la Cuenca del Río Huallaga.	4	4	4	
	4. La incorporación de tecnologías avanzadas en el transporte fluvial puede mejorar la eficiencia y la seguridad.	4	4	4	
3.-Eficiencia energética	5. En la actualidad se están tomando medidas efectivas para mejorar la eficiencia energética en el transporte fluvial de la Cuenca del Río Huallaga.	4	4	4	
	6. La implementación de prácticas de eficiencia energética en el transporte fluvial puede reducir los costos y el impacto ambiental.	4	4	4	
4.-Consideraciones económicas y ambientales	7. La población considera que se toma adecuadamente las consideraciones económicas en la gestión del transporte fluvial en la región.	4	4	4	

	8. La población está conforme con la atención a las preocupaciones ambientales en la gestión del transporte fluvial en la Cuenca del Río Huallaga.	4	3	4	
--	--	---	---	---	--

- **Segunda dimensión:** Participación de la comunidad en la toma de decisiones
- **Objetivo de la Dimensión:** Estudiar el nivel de participación comunitaria en la toma de decisiones relacionadas con el transporte fluvial en la región

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
1.Participación no significativa :Manipulación	9. Su participación en la toma de decisiones relacionadas con el transporte fluvial en la Cuenca del Río Huallaga es manipulada o controlada por las autoridades sin realmente tener influencia en las decisiones.	4	4	4	
2.- Participación simbólica: Terapia, información, consulta	10. La participación de la comunidad en las decisiones sobre el transporte fluvial se limita a actividades de “terapia” en las que las personas se sienten escuchadas pero las decisiones finales no cambian.	4	4	4	
	11. La información y la consulta sobre las decisiones relacionadas con el transporte fluvial son más una formalidad que una oportunidad real de influir en esas decisiones.	4	4	4	
Participación ciudadana plena: Colaboración, empoderamiento, ciudadano, control ciudadano pleno	12. La población experimenta una verdadera colaboración entre la comunidad y las autoridades en la toma de decisiones relacionadas con el transporte fluvial.	4	4	4	
	13.La comunidad está empoderada para influir activamente en las decisiones relacionadas con el transporte fluvial y en la planificación de proyectos.	4	4	4	
	14. La comunidad tiene un control ciudadano pleno sobre las decisiones y acciones relacionadas con el transporte fluvial en la región.	4	4	4	

## CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO

**Observaciones (precisar si hay suficiencia):** El instrumento propuesto resulta adecuado para medir la variable **Gestión Pública**.

**Opinión de aplicabilidad:** Aplicable [X]    Aplicable después de corregir [ ]  
]    No aplicable [ ]

**Apellidos y nombres del juez validador:** ZAPATA ESCOBAR, Beatriz Rosalía.

**Especialidad del validador:** Magister en Gestión Pública.

24 de octubre del 2023.

<sup>1</sup>**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

<sup>2</sup>**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

<sup>3</sup>**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

**Nota:**

Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión



---

MAG. Beatriz Rosalía Zapata Escobar  
DNI 20053602  
ESPECIALISTA EN GESTION PUBLICA



#### 4. Soporte teórico:

Escala/ÁREA	Subescala (dimensiones)	Definición
Lickert	3. Impacto ambiental del transporte fluvial	Consideran la ubicación geográfica, la escala de operación y las regulaciones locales. (Veras, 2012)
	4. Accesibilidad y calidad de los servicios de transporte	Veras, 2012, ha realizado investigaciones para optimizar la accesibilidad y la calidad de los servicios de transporte fluvial con un enfoque en la eficiencia operativa y la mejora de la logística de carga.

#### 6. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento el cuestionario para medir la variable de la Gestión Pública.

Categoría	Calificación	Indicador
<b>CLARIDAD</b> El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	1. No cumple con el criterio	El ítem no es claro.
	2. Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de estas.
	3. Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.
	4. Alto nivel	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
<b>COHERENCIA</b> El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	1. totalmente en desacuerdo (no cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
	2. Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana con la dimensión.
	3. Acuerdo (moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.
	4. Totalmente de Acuerdo (alto nivel)	El ítem se encuentra está relacionado con la dimensión que está midiendo.

<b>RELEVANCIA</b> El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión.
	2. Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.

*Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brinde sus observaciones que considere pertinente*

1 No cumple con el criterio
2. Bajo Nivel
3. Moderado nivel
4. Alto nivel

## VARIABLE 2: DESARROLLO SOSTENIBLE DEL TRANSPORTE FLUVIAL

### Definición de la variable

- **Primera dimensión:** Impacto ambiental del transporte fluvial.
- **Objetivo de la Dimensión:** Investigar y cuantificar el impacto ambiental del transporte fluvial en la Cuenca del Río Huallaga.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
1.-Calidad del agua	1.A percibido que la calidad de agua en la Cuenca del Río Huallaga en relación con el transporte fluvial, se ha afectado.	4	3	4	
	2. La población ha notado una disminución en la calidad del agua en la Cuenca del Río Huallaga debido al transporte fluvial.	4	4	4	
2.- Efectos en la biodiversidad	3. La población cree que los efectos del transporte fluvial en la biodiversidad de la región son evidentes.	4	3	4	
	4. La población ha notado una disminución en la biodiversidad local como resultado del transporte fluvial.	4	4	4	
3.-Emisiones de gases de efecto invernadero	5. las emisiones de gases de efecto invernadero asociados con el transporte fluvial en la región, han sido eliminadas.	4	3	4	
	6. Existen esfuerzos significativos para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el transporte fluvial en la Cuenca del Río Huallaga.	4	4	4	
	7. La población ha notado la implementación de medidas de mitigación ambiental en el transporte fluvial en la región.	4	4	4	
	8. La población cree que la sostenibilidad de las prácticas y políticas relacionadas con el transporte fluvial en términos de su impacto ambiental, son evidentes.	4	4	4	

- **Segunda dimensión:** Accesibilidad y calidad de los servicios de transporte
- **Objetivo de la Dimensión:** Evaluar la accesibilidad y calidad de los servicios de transporte fluvial para las comunidades locales.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
1.-Optimización de rutas y horarios	9. La optimización de rutas y horarios en el transporte fluvial en la Cuenca del Río Huallaga, es evidente.	4	3	4	
	10. Los horarios de los servicios de transporte fluvial son adecuados y satisfacen las necesidades de la comunidad.	4	4	4	
2.-Gestión de flotas	11. La población cree que la gestión de flotas de embarcaciones en el transporte fluvial de la región, es buena.	4	3	4	
	12. La población ha observado mejoras en la gestión de flotas y embarcaciones utilizadas en el transporte fluvial en los últimos años.	4	4	4	
3. Calidad de servicios	13. Los servicios de transporte fluvial en términos de comodidad y seguridad, son aceptables	4	4	4	
	14. La población ha notado mejoras en la calidad de los servicios de transporte fluvial, como la comodidad y la seguridad, en los últimos años.	4	4	4	
4- Accesibilidad en áreas remotas	15. Los servicios de transporte fluvial son accesibles para las comunidades en áreas remotas de la Cuenca del Río Huallaga.	4	4	4	
	16. La población ha experimentado dificultades para acceder a servicios de transporte fluvial en áreas remotas debido a limitaciones geográficas o de infraestructura.	4	4	4	
5.-Eficiencia en la logística de carga	17. La población cree, que la eficiencia en la logística de carga en el transporte fluvial en la Cuenca del Río Huallaga, ha mejorado.	4	3	4	

	18. La población, ha notado mejoras en la eficiencia de la logística de carga en el transporte fluvial y la rapidez y la gestión de mercancías.	4	4	4	
--	---	---	---	---	--

**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO**

**Observaciones (precisar si hay suficiencia):** El instrumento propuesto resulta adecuado para medir la variable **Desarrollo Sostenible del Transporte Fluvial**.

**Opinión de aplicabilidad:** Aplicable     Aplicable después de corregir   
 ]    No aplicable  ]

**Apellidos y nombres del juez validador:** ZAPATA ESCOBAR, Beatriz Rosalía.

**Especialidad del validador:** Magister en Gestión Pública.

24 de octubre del 2023.

<sup>1</sup>**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

<sup>2</sup>**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

<sup>3</sup>**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

**Nota:**

Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

---

MAG. Beatriz Rosalía Zapata Escobar  
 DNI 20053602  
 ESPECIALISTA EN GESTION PUBLICA

**Anexo 4**

**Prueba de V de Aiken**

Items	Juez 1 Dra. Medina			Juez 2 Mg. Ramos			Juez 3 Mg. Zapata			Sumatoria (S)	N° de expertos (n)	N° de niveles (c)	V de Aiken por ítem
	Criterios			Criterios			Criterios						
	C	Co	R	C	Co	R	C	Co	R				
1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36	3	12	1.000
2	4	4	4	4	3	4	4	4	4	35			0.667
3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36			1.000
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36			1.000
5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36			1.000
6	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36			1.000
7	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36			1.000
8	4	4	4	4	3	4	4	4	4	35			0.667
9	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36			1.000
10	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36			1.000
11	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36			1.000
12	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36			1.000
13	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36			1.000
14	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36			1.000
15	4	4	4	4	3	4	4	4	4	35			0.667
16	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36			1.000
17	4	4	4	4	3	4	4	4	4	35			0.667
18	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36			1.000
19	4	4	4	4	3	4	4	4	4	35			0.667
20	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36			1.000
21	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36			1.000
22	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36			1.000
23	4	4	4	4	3	4	4	4	4	35			0.667
24	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36			1.000
25	4	4	4	4	3	4	4	4	4	35			0.667
26	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36			1.000
27	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36			1.000
28	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36			1.000
29	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36			1.000
30	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36			1.000
31	4	4	4	4	3	4	4	4	4	35			0.667
32	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36			1.000

$$V = \frac{S}{n(c-1)} = 0.917$$

S = Suma de la valoración de todos los expertos por ítem

n = Número de expertos que participan en el estudio

c = Número de niveles de la escala de evaluación utilizada

## Anexo 5

### Cálculo del índice de fiabilidad Alfa de Cronbach en excel del cuestionario

Elementos muestrales	Variable 1: Gestión pública														$\sum_{i=1}^{14} It_i$
	It 1	It 2	It 3	It 4	It 5	It 6	It 7	It 8	It 9	It 10	It 11	It 12	It 13	It 14	
Encuestado 1	3	3	4	4	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	46
Encuestado 2	5	4	2	3	3	5	4	2	4	3	3	3	3	3	47
Encuestado 3	5	4	2	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	4	43
Encuestado 4	4	3	2	3	3	2	2	3	3	3	2	3	3	3	39
Encuestado 5	3	2	3	3	2	3	3	3	3	3	1	3	2	2	36
Encuestado 6	3	3	1	3	2	5	3	1	2	3	2	3	3	3	37
Encuestado 7	4	2	1	2	1	3	1	1	2	3	3	1	1	1	26
Encuestado 8	5	3	4	4	2	3	3	2	2	3	1	1	2	3	38
Encuestado 9	5	2	2	2	2	3	2	1	1	2	2	4	1	3	32
Encuestado 10	2	1	1	1	2	2	1	2	2	3	2	3	2	2	26
Encuestado 11	4	2	4	4	2	2	1	1	3	2	3	1	2	2	33
Encuestado 12	4	2	3	2	1	2	1	2	1	2	1	3	2	2	28
Encuestado 13	5	3	3	3	2	3	2	1	3	3	3	3	1	3	38
Encuestado 14	5	2	2	2	2	3	1	2	3	3	3	3	2	2	35
Encuestado 15	5	3	3	3	3	2	3	3	3	4	3	3	2	3	43
Encuestado 16	2	1	2	2	2	1	1	1	2	1	3	4	1	2	25
Encuestado 17	3	1	3	3	5	5	2	2	5	5	3	5	3	5	50
Encuestado 18	5	2	4	4	2	3	5	3	4	3	4	3	3	2	47
Encuestado 19	3	1	2	2	1	1	1	1	2	3	3	4	1	1	26
Encuestado 20	4	2	3	4	2	2	2	1	3	3	3	2	2	2	35
Encuestado 21	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	2	5	3	4	51
Encuestado 22	3	3	2	2	3	2	2	2	1	2	3	3	3	3	34
Encuestado 23	5	2	3	3	2	3	3	2	2	3	3	3	2	2	38
Encuestado 24	2	1	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	3	29
Encuestado 25	5	3	3	4	1	5	1	1	3	2	2	4	3	2	39
	1.11	0.87	0.81	0.69	0.74	1.27	1.2	0.71	0.95	0.67	0.65	1.04	0.56	0.8	57.574
Sumatoria de las varianzas de los items	$\Sigma Si^2: 12.1$														
La varianza de la suma de los items	$S_T^2: 57.6$														
Número de items	<b>K: 14</b>														
Coefficiente de Alfa de Cronbach	<b><math>\alpha : 0.851</math></b>														

Elementos muestrales	Variable 2: Desarrollo sostenible																	
	It 1	It 2	It 3	It 4	It 5	It 6	It 7	It 8	It 9	It 10	It 11	It 12	It 13	It 14	It 15	It 16	It 17	It 18
Encuestado 1	5	3	3	2	3	5	3	1	4	3	3	5	1	3	3	3	4	2
Encuestado 2	4	3	3	3	2	3	3	2	2	3	4	3	2	3	3	3	2	2
Encuestado 3	3	3	2	3	2	3	3	3	3	2	2	3	1	2	2	2	1	2
Encuestado 4	3	3	3	3	3	5	3	3	2	3	3	3	3	3	2	3	2	3
Encuestado 5	3	3	2	2	2	5	2	2	2	2	4	3	2	3	3	3	2	2
Encuestado 6	4	2	2	2	1	2	1	1	2	3	2	3	2	2	3	2	2	2
Encuestado 7	4	1	2	3	2	1	2	1	2	2	2	3	2	1	2	2	2	2
Encuestado 8	5	4	4	5	5	1	5	4	5	2	5	5	3	5	4	5	3	5
Encuestado 9	3	3	4	4	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	4	3	4	3
Encuestado 10	5	4	2	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	4	5	3	4	4
Encuestado 11	4	3	2	3	3	2	2	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	2
Encuestado 12	3	3	2	3	2	5	3	1	2	3	2	3	3	3	2	3	2	3
Encuestado 13	4	2	1	2	1	3	1	1	2	3	3	1	1	1	1	1	3	3
Encuestado 14	5	2	2	2	2	3	2	1	3	2	2	4	1	3	2	2	3	2
Encuestado 15	2	1	3	1	2	2	1	2	2	3	2	3	2	2	1	2	2	3
Encuestado 16	4	2	3	2	1	2	2	2	1	2	1	3	2	2	3	2	3	2
Encuestado 17	5	3	3	3	2	3	2	1	3	3	3	3	1	3	3	2	2	3
Encuestado 18	5	3	3	3	3	2	3	3	3	4	3	3	2	3	2	3	3	2
Encuestado 19	2	3	2	2	2	1	1	1	2	1	3	4	1	2	1	1	2	2
Encuestado 20	5	2	4	4	2	3	5	3	4	3	4	3	3	2	3	3	3	1
Encuestado 21	3	1	2	2	1	3	1	1	2	3	3	4	3	1	1	2	1	1
Encuestado 22	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	2	5	3	4	4	4	3	3
Encuestado 23	3	3	2	2	3	2	2	2	1	2	3	3	3	3	3	2	3	3
Encuestado 24	2	1	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2
Encuestado 25	5	3	3	4	1	5	3	1	3	2	2	4	3	2	1	3	3	4

$\sum_{i=1}^{18} It_i$
56
50
42
53
47
38
36
75
60
59
50
48
34
43
36
39
48
53
33
57
35
65
45
37
52
109.99

1.04 0.8 0.57 0.76 0.82 1.56 1.21 0.96 0.88 0.54 0.82 0.76 0.64 0.87 1.13 0.73 0.65 0.81

Sumatoria de las varianzas de los items  $\Sigma Si^2$ : 15.5  
 La varianza de la suma de los items  $S_T^2$ : 110  
 Número de items K: 18  
 Coeficiente de Alfa de Cronbach  $\alpha$ : 0.909



## Anexo 6

### Base de datos y recategorización de las variables para el análisis de datos

Base de datos\_Pizango.sav [ConjuntoDatos0] - IBM SPSS Statistics Editor de datos

Archivo Editar Ver Datos Transformar Analizar Gráficos Utilidades Ampliaciones Ventana Ayuda

20 : Visible: 12 c

	D1	D2	Gp	Dd1	Dd2	DS	D1_n	D2_n	Gp_n	Dd1_n	Dd2_n	DS_n
1	24	16	40	22	27	49	Regular	Regular	Regular	Medio	Medio	Medio
2	22	12	34	18	21	39	Regular	Deficiente	Regular	Bajo	Bajo	Bajo
3	21	14	35	19	29	48	Regular	Regular	Regular	Medio	Medio	Medio
4	26	17	43	24	32	56	Regular	Regular	Regular	Medio	Medio	Medio
5	22	16	38	22	29	51	Regular	Regular	Regular	Medio	Medio	Medio
6	26	23	49	29	38	67	Regular	Eficiente	Regular	Alto	Alto	Alto
7	15	14	29	14	20	34	Deficiente	Regular	Deficiente	Bajo	Bajo	Bajo
8	16	12	28	12	21	33	Deficiente	Deficiente	Deficiente	Bajo	Bajo	Bajo
9	27	19	46	32	43	75	Regular	Regular	Regular	Alto	Alto	Alto
10	38	30	68	38	42	80	Eficiente	Eficiente	Eficiente	Alto	Alto	Alto
11	26	20	46	27	32	59	Regular	Regular	Regular	Medio	Medio	Medio
12	28	19	47	28	32	60	Regular	Regular	Regular	Medio	Medio	Medio
13	24	19	43	32	38	70	Regular	Regular	Regular	Alto	Alto	Alto
14	22	17	39	24	29	53	Regular	Regular	Regular	Medio	Medio	Medio
15	22	14	36	24	30	54	Regular	Regular	Regular	Medio	Medio	Medio
16	21	16	37	13	18	31	Regular	Regular	Regular	Bajo	Bajo	Bajo
17	15	11	26	13	21	34	Deficiente	Deficiente	Deficiente	Bajo	Bajo	Bajo
18	26	12	38	17	20	37	Regular	Deficiente	Regular	Bajo	Bajo	Bajo
19	19	13	32	17	24	41	Regular	Deficiente	Deficiente	Bajo	Medio	Bajo
20	12	14	26	15	20	35	Deficiente	Regular	Deficiente	Bajo	Bajo	Bajo
21	20	13	33	25	28	53	Regular	Deficiente	Regular	Medio	Medio	Medio
22	17	11	28	13	19	32	Deficiente	Deficiente	Deficiente	Bajo	Bajo	Bajo
23	22	16	38	18	20	38	Regular	Regular	Regular	Bajo	Bajo	Bajo
24	19	16	35	16	25	41	Regular	Regular	Regular	Bajo	Medio	Bajo
25	25	18	43	12	19	31	Regular	Regular	Regular	Bajo	Bajo	Bajo
26	12	13	25	11	15	26	Deficiente	Deficiente	Deficiente	Bajo	Bajo	Bajo
27	24	26	50	27	42	69	Regular	Eficiente	Regular	Medio	Alto	Alto
28	28	19	47	21	26	47	Regular	Regular	Regular	Medio	Medio	Medio
29	12	14	26	11	17	28	Deficiente	Regular	Deficiente	Bajo	Bajo	Bajo
30	20	15	35	14	19	33	Regular	Regular	Regular	Bajo	Bajo	Bajo
31	29	22	51	28	38	66	Eficiente	Eficiente	Regular	Medio	Alto	Alto
32	19	15	34	23	27	50	Regular	Regular	Regular	Medio	Medio	Medio
33	23	15	38	22	26	48	Regular	Regular	Regular	Medio	Medio	Medio
34	16	13	29	17	22	39	Deficiente	Deficiente	Deficiente	Bajo	Bajo	Bajo
35	23	16	39	18	21	39	Regular	Regular	Regular	Bajo	Bajo	Bajo
36	13	9	22	8	16	24	Deficiente	Deficiente	Deficiente	Bajo	Bajo	Bajo
37	15	12	27	17	22	39	Deficiente	Deficiente	Deficiente	Bajo	Bajo	Bajo

Vista de datos Vista de variables

IBM SPSS Statistics Processor está listo Unicode:ON

Base de datos\_Pizango.sav [ConjuntoDatos0] - IBM SPSS Statistics Editor de datos

Archivo Editar Ver Datos Transformar Analizar Gráficos Utilidades Ampliaciones Ventana Ayuda

Visible: 12 de

	D1	D2	Gp	Dd1	Dd2	DS	D1_n	D2_n	Gp_n	Dd1_n	Dd2_n	DS_n
37	15	12	27	17	22	39	Deficiente	Deficiente	Deficiente	Bajo	Bajo	Bajo
38	17	12	29	9	12	21	Deficiente	Deficiente	Deficiente	Bajo	Bajo	Bajo
39	18	14	32	17	20	37	Deficiente	Regular	Deficiente	Bajo	Bajo	Bajo
40	11	11	22	8	10	18	Deficiente	Deficiente	Deficiente	Bajo	Bajo	Bajo
41	25	19	44	28	28	56	Regular	Regular	Regular	Medio	Medio	Medio
42	23	17	40	22	27	49	Regular	Regular	Regular	Medio	Medio	Medio
43	22	13	35	18	22	40	Regular	Deficiente	Regular	Bajo	Bajo	Bajo
44	26	17	43	24	31	55	Regular	Regular	Regular	Medio	Medio	Medio
45	21	16	37	22	28	50	Regular	Regular	Regular	Medio	Medio	Medio
46	15	14	29	15	20	35	Deficiente	Regular	Deficiente	Bajo	Bajo	Bajo
47	16	12	28	12	21	33	Deficiente	Deficiente	Deficiente	Bajo	Bajo	Bajo
48	33	25	58	34	42	76	Eficiente	Eficiente	Eficiente	Alto	Alto	Alto
49	26	20	46	25	32	57	Regular	Regular	Regular	Medio	Medio	Medio
50	24	19	43	32	38	70	Regular	Regular	Regular	Alto	Alto	Alto
51	22	17	39	24	29	53	Regular	Regular	Regular	Medio	Medio	Medio
52	22	16	38	15	18	33	Regular	Regular	Regular	Bajo	Bajo	Bajo
53	15	11	26	13	23	36	Deficiente	Deficiente	Deficiente	Bajo	Medio	Bajo
54	19	15	34	17	24	41	Regular	Regular	Regular	Bajo	Medio	Bajo
55	14	14	28	15	20	35	Deficiente	Regular	Deficiente	Bajo	Bajo	Bajo
56	18	11	29	15	19	34	Deficiente	Deficiente	Deficiente	Bajo	Bajo	Bajo
57	22	16	38	18	20	38	Regular	Regular	Regular	Bajo	Bajo	Bajo
58	25	18	43	13	19	32	Regular	Regular	Regular	Bajo	Bajo	Bajo
59	14	13	27	13	17	30	Deficiente	Deficiente	Deficiente	Bajo	Bajo	Bajo
60	28	19	47	21	26	47	Regular	Regular	Regular	Medio	Medio	Medio
61	14	16	30	13	20	33	Deficiente	Regular	Deficiente	Bajo	Bajo	Bajo
62	29	22	51	28	38	66	Eficiente	Eficiente	Regular	Medio	Alto	Alto
63	19	15	34	23	27	50	Regular	Regular	Regular	Medio	Medio	Medio
64	16	13	29	18	22	40	Deficiente	Deficiente	Deficiente	Bajo	Bajo	Bajo
65	25	16	41	19	21	40	Regular	Regular	Regular	Medio	Bajo	Bajo
66	15	12	27	19	23	42	Deficiente	Deficiente	Deficiente	Medio	Medio	Medio
67	19	13	32	11	14	25	Regular	Deficiente	Deficiente	Bajo	Bajo	Bajo
68	13	11	24	10	11	21	Deficiente	Deficiente	Deficiente	Bajo	Bajo	Bajo
69	25	19	44	28	28	56	Regular	Regular	Regular	Medio	Medio	Medio
70	19	16	35	17	24	41	Regular	Regular	Regular	Bajo	Medio	Bajo
71												
72												
73												

Vista de datos Vista de variables

IBM SPSS Statistics Processor está listo Unicode:ON

## Anexo 7

### Descripción de los niveles y rangos para la recategorización de las variables y dimensiones

Niveles y rangos_Para el proceso estadístico en SPSS										
VARIABLES	N° items	Escala y valores	Puntajes		Dif. De puntajes	Niveles	Rangos		Valor de equilibrio	N° de bloques
			Max	Min			L. inferior	L. superior		
<b>Gestion Pública</b>	14	5=Siempre 1=nunca	70	14	56	Eficiente	52	70	-18	19 <i>Diferencia de puntajes entre el número de niveles</i>
						Regular	33	51	-18	
						Deficiente	14	32	-18	
<b>Desarrollo sostenible del transporte fluvial</b>	18	5=Siempre 1=nunca	90	18	72	Eficiente	66	90	-24	24 <i>Diferencia de puntajes entre el número de niveles</i>
						Regular	42	65	-23	
						Deficiente	18	41	-23	
<b>DIMENSIONES Y1</b>										
	N° items	Escala y valores	Puntajes		Dif. De puntajes	Niveles	Rangos			N° de bloques
<b>Dimensión 1</b>										
Eficiencia en la administración de recursos públicos.										
	8	5=Siempre 1=nunca	40	8	32	Eficiente	29	40	-11	11 <i>Diferencia de puntajes entre el número de niveles</i>
						Regular	17	28	-11	
						Deficiente	8	18	-10	
<b>Dimensión 2</b>										
Participación de la comunidad en la toma de decisiones										
	6	5=Siempre 1=nunca	30	6	24	Eficiente	22	30	-8	8 <i>Diferencia de puntajes entre el número de niveles</i>
						Regular	14	21	-7	
						Deficiente	6	13	-7	
<b>DIMENSIONES Y2</b>										
	N° items	Escala y valores	Puntajes		Dif. De puntajes	Niveles	Rangos			N° de bloques
<b>Dimensión 1</b>										
Impacto ambiental del transporte fluvial										
	8	5=Siempre 1=nunca	40	8	32	Logrado	29	40	-11	11 <i>Diferencia de puntajes entre el número de niveles</i>
						Proceso	17	28	-11	
						Inicio	8	18	-10	
<b>Dimensión 2</b>										
Accesibilidad y calidad de los servicios de transporte										
	10	5=Siempre 1=nunca	50	10	40	Logrado	37	50	-13	13 <i>Diferencia de puntajes entre el número de niveles</i>
						Proceso	23	36	-13	
						Inicio	10	22	-12	

## Anexo 8

### Tablas de distribución de frecuencias referidas a las variables de estudio

#### *Gestión pública*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Deficiente	25	35,7	35,7	35,7
	Regular	43	61,4	61,4	97,1
	Eficiente	2	2,9	2,9	100,0
	Total	70	100,0	100,0	

#### *Desarrollo sostenible del transporte fluvial*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Bajo	39	55,7	55,7	55,7
	Medio	22	31,4	31,4	87,1
	Alto	9	12,9	12,9	100,0
	Total	70	100,0	100,0	

## Anexo 9

### Carta de presentación emitida por la EPG-UCV



"Año de la unidad, la paz y el desarrollo"

Lima, 7 de diciembre de 2023  
Carta P. 1087-2023-UCV-VA-EPG-F01/I

Sr.  
Victor Yaricahua Murayari  
Dirigente de los pueblos indígenas  
Lagunas

De mi mayor consideración:

Es grato dirigirme a usted, para presentar a PIZANGO UPARI, HENRY, identificado con DNI N° 05386883 y con código de matrícula N° 7000355861; estudiante del programa de MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA quien, en el marco de su tesis conducente a la obtención de su grado de MAESTRO, se encuentra desarrollando el trabajo de investigación titulado:

**Gestión pública y desarrollo sostenible del transporte fluvial en la cuenca del río Huallaga. Loreto, 2023**

Con fines de investigación académica, solicito a su digna persona otorgar el permiso a nuestro estudiante, a fin de que pueda obtener información, en la institución que usted representa, que le permita desarrollar su trabajo de investigación. Nuestro estudiante investigador PIZANGO UPARI, HENRY asume el compromiso de alcanzar a su despacho los resultados de este estudio, luego de haber finalizado el mismo con la asesoría de nuestros docentes.

La información a solicitar por parte de nuestro alumno (a) corresponde a una muestra de Personas, mediante técnica de recolección de datos de Encuesta.

Asimismo solicitamos el acuse de recibo de la presente carta confirmando la aceptación o no aceptación por parte de su institución al correo electrónico: [mesadenoticias.epg.h@ucv.edu.pe](mailto:mesadenoticias.epg.h@ucv.edu.pe)

Agradeciendo la gentileza de su atención al presente, hago propicia la oportunidad para expresarle los sentimientos de mi mayor consideración.

Atentamente,



Doña Helga R. Majo Marrúto  
Jefa  
Escuela de Posgrado UCV  
Filial Lima Campus Los Olivos

Somos la universidad de los  
que quieren salir adelante.



[ucv.edu.pe](http://ucv.edu.pe)

## Anexo 10

### Interpretación de los rangos de Rho de Spearman según Akoglu (2018)

tabla 1

Interpretación de los coeficientes de correlación de Pearson y Spearman.

Coeficiente de correlación		Dancey & Reidy (Psicología)	Universidad Quinnipiac (Política)	Chan YH (Medicina)
+1	-1	Perfecto	Perfecto	Perfecto
+0.9	-0,9	Fuerte	Muy fuerte	Muy fuerte
+0.8	-0,8	Fuerte	Muy fuerte	Muy fuerte
+0.7	-0,7	Fuerte	Muy fuerte	Moderado
+0.6	-0,6	Moderado	Fuerte	Moderado
+0.5	-0,5	Moderado	Fuerte	Justo
+0.4	-0,4	Moderado	Fuerte	Justo
+0.3	-0,3	Débil	Moderado	Justo
+0.2	-0,2	Débil	Débil	Pobre
+0.1	-0,1	Débil	Despreciable	Pobre
0	0	Cero	Ninguno	Ninguno

[Abrir en una ventana separada](#)

Los nombres en 1) Izquierda: Dancey & Reidy,<sup>4</sup> 2) Medio: Departamento de Ciencias Políticas de la Universidad de Quinnipiac, 3) Derecha: Chan et al.<sup>5</sup>.