



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

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

Desarrollo económico sostenible y la infraestructura fluvial en el
Datum del Marañón – Loreto 2021

TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:

Maestro en Gestión Pública

AUTOR:

Muñoz Obando, Luis Enrique (ORCID: 0000-0002-4577-1218)

ASESOR:

Dr. Barboza Zelada, Pedro Arturo (ORCID: 0000-0001-9032-7821)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Gestión de políticas públicas

TARAPOTO – PERÚ

2022

Dedicatoria

A Dios, por ser fuente infinita de sabiduría.

A mis progenitores, que son guía constante
para mi superación.

Luis Enrique

Agradecimiento

A todos profesionales que con sus enseñanzas contribuyeron a plasmar la presente investigación.

A todos quienes respondieron los instrumentos de la investigación, quienes desde su experiencia de haber navegado por los ríos de la Amazonía peruana han plasmado sus percepciones y que son recogidas en los resultados y conclusiones.

El autor

Índice de contenidos

Carátula.....	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenidos	iv
Índice de tablas	v
Índice de figuras.....	vi
Resumen	vii
Abstract.....	viii
I. INTRODUCCIÓN	9
II. MARCO TEÓRICO	15
III.METODOLOGÍA	27
3.1. Tipo y diseño de investigación	27
3.2. Variables y Operacionalización	28
3.3. Población, muestra, muestreo, unidad de análisis	29
3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad	30
3.5. Procedimientos	33
3.6. Métodos de análisis de datos	33
3.7. Aspectos éticos	34
IV. RESULTADOS	35
V. DISCUSIÓN	41
VI. CONCLUSIONES	46
VII. RECOMENDACIONES	47
REFERENCIAS.....	48
ANEXOS.....	57

Índice de Tablas

Tabla 1 Operacionalización de las variables 1 y 2	29
Tabla 2 Distribución de la muestra	30
Tabla 3 Validación de los expertos.....	31
Tabla 4 Nivel del desarrollo económico sostenible.....	35
Tabla 5 Nivel de las dimensiones del desarrollo económico sostenible.....	35
Tabla 6 Nivel de infraestructura fluvial.....	36
Tabla 7 Nivel de las dimensiones de la infraestructura fluvial.....	36
Tabla 8 Prueba de normalidad de las dimensiones de la variable desarrollo económico sostenible y la infraestructura.....	37
Tabla 9 Relación entre las dimensiones de la variable desarrollo económico Sostenible y la variable infraestructura fluvial.....	38
Tabla 10 Prueba de normalidad de las variables desarrollo económico sostenible e infraestructura fluvial.....	38
Tabla 11 Relación entre las variables del desarrollo económico sostenible y la infraestructura fluvial.....	39

Índice de Figuras

Figura 1. Dispersión de los valores de las variables	40
--	----

Resumen

La investigación tuvo como objetivo determinar la relación del desarrollo económico sostenible y la infraestructura fluvial en el Datem del Marañón – Loreto 2021, donde se planteó una investigación básica, diseño no experimental y correlacional. Siendo la población los funcionarios y autoridades de la provincia Datem del Marañón de los tres niveles de gobierno. La muestra de 40 funcionarios definidos bajo el método de conveniencia, siendo la técnica la encuesta y el cuestionario como instrumento. Los resultados indican que el nivel del desarrollo económico sostenible es para Bajo 55%, Medio con 42.5% y Alto con 2.5%. El nivel de sus dimensiones es: Económica con 52.5% Bajo, Sociocultural con 52.5% Medio, Ambiental con 62.5% Bajo, Institucional con 52.5% Medio. El nivel de infraestructura fluvial es para Bajo de 80.0%, Medio 17.5% y Alto con 3.5% y para sus dimensiones Aspectos técnicos con 82.55% Bajo y Aspectos complementarios con 77.5% Bajo. Se concluye que, la relación entre el desarrollo económico sostenible y la Infraestructura fluvial, es positiva moderada, donde el Rho de Spearman es de 0.738 y el coeficiente de determinación $R^2= 0.5446$, deduciendo que ambas variables están relacionadas entre sí en un 54.46%.

Palabras clave: Desarrollo económico sostenible, infraestructura fluvial

Abstract

The objective of the research was to determine the relationship between sustainable economic development and river infrastructure in the Datem del Marañón - Loreto 2021, where a basic research, non-experimental and correlational design was proposed, with the population being the officials and authorities of the Datem del province. Marañón of the three levels of government, the sample of 40 officials defined under the convenience method, the survey being the technique and the questionnaire as an instrument. The results indicate that the level of sustainable economic development is for Low 55%, Medium with 42.5% and High with 2.5%, the level of its dimensions is: Economic with 52.5% Low, Sociocultural with 52.5% Medium, Environmental with 62.5% Low, Institutional with 52.5% Average; and the level of fluvial infrastructure is for Low 80.0%, Medium 17.5% and High with 3.5% and for its dimensions Technical aspects with 82.55% Low and Complementary aspects with 77.5% Low. It is concluded that the relationship between sustainable economic development and river infrastructure is moderately positive, where Spearman's Rho is 0.738 and the coefficient of determination $R^2 = 0.5446$, deducing that both variables are 54.46% related to each other.

Keywords: Sustainable economic development, river infrastructure.

I. INTRODUCCIÓN

Teniendo este marco referencial de las leyes y políticas del desarrollo sostenible, afirmamos que el desarrollo económico sostenible de las poblaciones es una de las acciones que impulsan los gobiernos en pro de mejorar las condiciones de vida, sin embargo, la forma como estas se implementan dependerá de diversos factores. Así Vidalegú (2019) indica que para garantizar que las intervenciones que las entidades públicas implementan como parte de su función, un factor clave que es entender los enfoques del desarrollo local, la cosmovisión de las poblaciones y los recursos disponibles para su implementación. Szonmszor (2020) adiciona, que muchas veces se tienen proyectos que no se alinean a los preceptos del desarrollo local compartido, por tanto, fracasan las intervenciones, y más bien agudizan las brechas entre población y gobernantes.

En el campo del desarrollo económico sostenible aplicable a la infraestructura de fluvial, esta tiene una alta relevancia en aquellas comunidades; cuyo medio de transporte principal constituyen los ríos. Sifuentes (2019) hace mención que, en el Putumayo colombiano, el 65% de los productos que se comercializan se efectúa empleando los medios fluviales. Teniendo entre sus dificultades el no respeto de las normativas de seguridad y salud ocupacional en los embarcaderos, una informalidad de los productos que se transportan, y la infraestructura en los puertos de embarque es muy limitada en cuanto a la capacidad logística, a la que se suma la poca asignación presupuestal de las municipalidades para hacer frente a este problema. Zamudio, Baquero y Pachón (2018) mencionan que el Decreto 2079 del año 2014 incluye como una política de interés público el transporte fluvial, asociado a las actividades portuaria y la infraestructura.

Por otro lado, CAF (2019) los sistemas de navegación fluvial en América Latina son muy incipientes, siendo muy empleados en cuencas como el Amazonas, La Plata y el Orinoco, incluyendo también a sus tributarios. Sumando más de 110 mil km, sin embargo, en estos escenarios el transporte fluvial tiene costos de logística muy elevados, representando gran parte del precio final de los productos y bienes. Siendo el efecto en los fletes del valor CIF (Cost, Insurance and Freight) de

hasta 40%; sin embargo, a pesar de estas condiciones del costo, los gobiernos no le dan la importancia a este medio de transporte, ya sea desde el punto de vista de un tratamiento específico de promoción del desarrollo o como una acción propia para la mejora de las condiciones logísticas, como puede ser la mejora de los embarcaderos o puertos, la instalación de zonas de almacenamiento, entre otras.

En el caso peruano, en especial en el llano amazónico, los niveles de desarrollo económico de las poblaciones son precarios. Así Loreto tiene una tasa de pobreza extrema de 21.5% y una prevalencia de desnutrición crónica de niños de 42% (GOREL, 2018), condiciones que se agravan por la poca presencia del Estado, en especial en comunidades rurales, donde muchas veces el único medio de transporte es el fluvial. Sin embargo, la atención que se brinda a este medio de comunicación de parte de las autoridades nacionales y regionales es muy poco. Inclusive cuando por ejemplo a nivel central exista en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones una Dirección de Transporte Fluvial; donde el presupuesto asignado a esta unidad sólo representa el 3.5% del total asignado a este ministerio. (Guevara, 2018)

Desde la perspectiva de la sostenibilidad del desarrollo, el objetivo 9 referido a la innovación e infraestructura, detalla que se debe impulsar proyectos de infraestructura confiables, resilientes, sustentables y de calidad, que sean fuente promotora del desarrollo económico y del bienestar ciudadano, donde el acceso y la equidad sean factores de su implementación (Naciones Unidas, 2018). Sin embargo, hay zonas que todavía se encuentran relegadas y muy lejos del promedio nacional en cuanto a los indicadores de logro del desarrollo sustentable, como es la región Loreto (INEI, 2020). Así el Plan de Desarrollo Concertado de la Región Loreto, identifica en la provincia de Datem del Marañón en lo referido a la vialidad fluvial solo la construcción de 02 embarcaderos (GRL, 2019) aun cuando los valores del Índice de Desarrollo Humano son de 0.3198 y el ingreso per cápita de tan solo S/ 417.49 soles mensuales (INEI, 2019). Lo que indica que las propuestas para desarrollar una mejor conectividad fluvial y mejorar la infraestructura existente está muy relegada y los resultados para garantizar el desarrollo económico sostenible son deficientes.

Nuestra investigación tiene razón de ser en normas internacionales y nacionales, Políticas Públicas, Políticas del estado, Políticas nacionales que es importante mencionarlas para medir su aplicación de las mismas en el desarrollo económico y sostenible de nuestro país.

DETALLE	NORMA	DESCRIPCIÓN
Objetivos del Desarrollo sostenible – ODS (2015)	Objetivo 1: Erradicar la pobreza en todas sus manifestaciones	Se plantea como meta al 2039 erradicar la pobreza en cualesquiera de sus expresiones y dimensiones, a la vez facilitar disfrutar a las personas de condiciones básicas para su vida mediante una mejor cobertura y disponibilidad de sistemas de previsión social
	Objetivo 2: Poner fin al hambre, logrando una efectiva seguridad alimentaria y la mejora nutricional, promoviendo una agricultura sustentable	Se plantea la erradicación del hambre sustentado en programas y acciones de seguridad alimentaria sostenibles, buscando el logro de una autonomía alimentaria y que implante acciones de inclusión social, dando prioridad a zonas rurales pobres, siendo la agricultura la actividad eje para estas poblaciones
	Objetivo 6: Garantizar que se disponga y gestione sosteniblemente el agua y saneamiento	Se plantea que se debe contar con sistemas de dotación de agua potable que contribuya a disminuir las enfermedades prevalentes, pero garantizando su uso sostenible, impulsando políticas de cuidado del recurso para tener agua de forma permanente
	Objetivo 8: Impulsar el crecimiento económico sustentable, con inclusión, donde el empleo pleno y decente sea asequible	Se plantea atender con proyectos y programas de intervención económicas para impulsar el crecimiento de forma igualitaria a todos, dando prioridad a las poblaciones más vulnerables, donde el empleo que se genere permita la eliminación del subempleo
	Objetivo 9. Ejecutar inversiones en infraestructura resilientes, promoviendo la industrialización con inclusiva y fomentando la innovación.	Se plantea la ejecución inversiones que tengan la capacidad de generar compromisos con los ciudadanos, siendo a su vez mecanismos para el cierre de brechas sociales, donde las inversiones en conectividad y transporte debe ser un elemento de inclusión para los más pobres
Políticas públicas	Plan Bicentenario	Se plantea 6 ejes estratégicos de intervención que son el respeto a derechos y la dignidad de los ciudadanos; oportunidades para acceder a los servicios, gestión de la gobernabilidad; economía, empleo y competitividad, impulso al desarrollo regional y de infraestructura, preservación del ambiente y empleo racional de los recursos naturales.

	Marco Macro Económico Multianual 2022 - 2025	Establece los lineamientos macor fiscales del crecimiento de la nación, medidos por indicadores como el PBI, el equilibrio fiscal y las inversiones, cuya última actualización es de agosto del 2021
	Programa de Incentivos Municipales	Establece un plan de transferencias presupuestales a las municipalidades bajo el criterio de la gestión por resultados, donde se establece metas como la gestión de residuos sólidos, de seguridad ciudadana, mejora de la recaudación tributaria.
Políticas de Estado	Política 8: Descentralización Política, Económica y Administrativa para el impulso del desarrollo en armonía con el desarrollo sustentable	Plantea como criterio que la descentralización de las competencias a los gobiernos regionales y locales es el elemento clave para acercar el servicio del Estado a los ciudadanos
	Política 10. Reducción de la pobreza	Plantea como estrategia la disminución de la pobreza a través de políticas y proyectos orientadas al cierre de brechas sociales, pero a la generadora de actividades productivas sostenibles
	Política 15. Promoción de la seguridad alimentaria y nutrición	Plantea que los alimentos para la población deben estar disponibles, de fácil acceso y con un uso correcto, para garantizar una vida activa y saludable dentro de una concepción de desarrollo humano integral.
	Política 19. Desarrollo sostenible y gestión ambiental	Plantea que todas las intervenciones del Estado deben ajustarse a la política nacional ambiental, dando garantías de sostenibilidad ambiental para contribuir a superar la pobreza y lograr el desarrollo sostenible del Perú. (Alarcón, 2021)
Constitución Política	Artículo 60. Del Régimen económico	Menciona que el Estado se desarrolla bajo una economía social de mercado, y el Estado realiza actividad empresarial solo por razones estratégicas o cuando el sector privado no pueda asumirla eficientemente
Normas del Sector	Plan Nacional de Infraestructura para la competitividad	Establece que la red vial, en todas sus modalidades es un componente a impulsar, debiendo tener la capacidad para articular los procesos productivos de las zonas más pobres con los mercados.
	Reglamento de Transporte Fluvial	Establece los compromisos del Estado para impulsar la navegación fluvial de forma ordenada y orientada al servicio ciudadano

En lo específico a la zona de Datem del Marañón, la principal vía de comunicación es la fluvial, pues si bien tienen tres aeródromos, de los cuales una se ubica en capital de la provincia y caminos de herradura para comunicarse entre poblados casi

la totalidad de los productos que se comercializan y el medio para movilizarse hacia otros distritos de la región es el río. Sin embargo, desde la esfera pública es poca la intervención en este sector, donde por ejemplo en temas de infraestructura García (2019) indica que los embarcaderos fluviales se desarrollan bajo condiciones precarias y con una informalidad en un 100%, y las condiciones de seguridad del transporte ausentes, aun cuando puedan existir normativa del transporte fluvial, lo que conlleva a que esta zona del país presente un desarrollo fluvial, lo que conlleva a que esta zona del país presente un desarrollo político, económico y social limitado, aun cuando tenga potencialidades y condiciones dinamizadoras que impulsan la integración y complementariedad de sus correspondientes zonas de influencia, a la par que en la zona se encuentran en etapa de explotación lotes petroleros.

La navegación fluvial juega un rol de primerísima importancia en el desarrollo económico y social, permitiendo que la conectividad sea en mayor escala entre las poblaciones ubicadas en la provincia de Datem del Marañón. Sin embargo, actualmente esta se lleva a cabo con condiciones de navegabilidad poco seguras y confiables durante todo el año. Así la CAF (2018) indica que esto limita la implementación de proyectos de relevancia en la educación, la salud, e campo tecnológico o el intercambio de experiencias para aprovechamiento sostenible y sinérgico de la riqueza productiva local. Así mismo, el aprovechamiento de los recursos humanos con experticias y conocimientos de las condiciones productivas naturales, lo que acelerará y profundiza las brechas sociales y los procesos de integración nacional. (CAF, 2016)

Sobre el escenario descrito, se formula el problema de la investigación y se tiene como problema general: ¿ De qué manera el desarrollo económico sostenible se relaciona con la infraestructura fluvial en el Datem del Marañón – Loreto 2021? y como problemas específicos: ¿Cuál es el nivel del desarrollo económico sostenible en el Datem de Marañón – Loreto 2021?, ¿Cuál es el nivel de infraestructura fluvial en el Datem de Marañón – Loreto 2021? ¿De qué manera las dimensiones del desarrollo económico sostenible se relacionan con la infraestructura fluvial en el Datem del Marañón – Loreto 2021?

La justificación de la investigación por su conveniencia radica, porque permitirá tomar medidas estratégicas para el desarrollo económico sostenible de infraestructura fluvial que sirvan como soporte para implementar lineamientos y proyectos desde el campo público. La relevancia social se sustenta en la trascendencia de los medios de comunicación fluvial de los pueblos del Datem del Marañón, donde existen un aproximado de 92 comunidades nativas distantes, los cuales no están articulados a planes de desarrollo integrales que aminoren los factores de percepción de lejanía. Desde un punto de vista teórico, los aportes en base a teorías realizadas, nos brindan una buena fuente de investigación y aporte de conocimientos teóricos, con respecto al tema dentro del desarrollo económico y la infraestructura fluvial y sean fuente de consulta académica. Por su aporte metodológico, se sustenta en que los instrumentos y los métodos empleados explican la realidad problemática para el logro de los objetivos, demostrando así su viabilidad desde el marco de la investigación científica.

Habiendo planteado problemática y la justificación en los párrafos precedentes, se formuló los siguientes objetivos, teniendo como objetivo general: Determinar la relación del desarrollo económico sostenible y la infraestructura de fluvial de Datem del Marañón – Loreto, 2021 y como objetivos específicos: Conocer el nivel del desarrollo económico sostenible en el Datem del Marañón – Loreto 2021, Identificar el nivel de infraestructura fluvial en el Datem del Marañón – Loreto 2021 y Determinar la relación de las dimensiones del desarrollo económico sostenible y la infraestructura fluvial en el Datem del Marañón – Loreto 2021. Finalmente, se presentan las hipótesis: Hipótesis general, H_i : Existe relación significativa entre el desarrollo económico sostenible y la infraestructura fluvial en el Datem del Marañón – Loreto 2021. y H_o : No existe relación significativa entre el desarrollo económico sostenible y la infraestructura fluvial en el Datem del Marañón – Loreto 2021. Como hipótesis específicas: H_1 : El nivel del desarrollo económico sostenible en el Datem del Marañón – Loreto 2021, es alto, H_2 : El nivel de infraestructura fluvial en el Datem del Marañón – Loreto 2021, es alto y H_3 : Existe relación significativa entre el desarrollo económico sostenible y la infraestructura fluvial en el Datem del Marañón – Loreto 2021, es alto.

II. MARCO TEÓRICO

En lo concerniente a investigaciones previas referidas a la temática de la investigación, se tiene a nivel internacional a Bautista (2018), en su investigación de tipo básica, diseño no experimental, nivel explicativo, siendo la unidad de análisis los diagnósticos viales de la provincia Centro en Boyacá, desarrollando la técnica de análisis de casos. Explicita en sus conclusiones que, las acciones implementadas para contribuir a un mejor acceso y conectividad expresan decisiones centralizadas para la mitad de los municipios que son parte de la micro zona regional, poniendo en evidencia la existencia de desequilibrios regionales que manifiestan en el aislamiento, las polarizaciones y la especialización de ciertos municipios en las prestaciones de sus servicios, lo cual genera implicaciones de impacto para los centros poblacionales en las brechas de exclusión social en aquellos municipios con menor conectividad.

Una segunda investigación es la desarrollada por Quintero et al. (2020) cuyo diseño fue de tipo cualitativo, nivel descriptivo, teniendo como unidad de análisis la información legal y técnica del sistema de transporte fluvial. Explicita en sus conclusiones que, al ser el transporte por los ríos un complemento al transporte marítimo, en Colombia ha tenido que evolucionar para que los poblados ribereños tengan una alternativa viable para solventar sus necesidades de transporte de productos, suministros y bienes, ya sea entre ellos o con los grandes mercados; incluyendo el transporte de pasajeros entre los puertos fluviales. Sin embargo, se necesita aun desarrollar políticas públicas tendientes a la protección y la conservación del ambiente, reduciendo el consumo de energía, o el desarrollo del comercio intrarregional e internacional, la incorporación de nuevas tecnologías, la generación de la inter y multimodalidad y la sostenibilidad social en relación al transporte fluvial.

Zamudio et al. (2018) en su tipo de investigación aplicada, diseño descriptivo, teniendo como unidad de análisis los planes de desarrollo fluvial, aplicando la técnica de estudio de casos, explicita como conclusiones que, la relevancia de la zona se fundamenta en la potencialidad para conectar al territorio nacional a través de los más de 1600 km de trayecto. El interés para el fomento del desarrollo

de corredores en los ríos de parte el Gobierno, con involucramiento de empresas privadas, contribuirá a beneficiar las políticas existentes, a través de la inversión y la motivación para que actores nuevos se inserten en el empleo de estos servicios. Las condiciones geográficas e hidrológicas del río son los problemas que más sobresalen; sin embargo, la aplicación de diseños funcionales de otras regiones del mundo, brindan en parte la solución. La incertidumbre y la poca confianza en desarrollar la zona es evidente por ciertas entidades, aun cuando es evidente una fuerte coalición de interesados, promotores y participantes en el proyecto.

También se ubica a Villamil (2017) que, en su investigación aplicada, nivel descriptivo, teniendo como unidad de análisis los planes de desarrollo nacional y local del transporte fluvial, aplicando la técnica de estudio de casos. Explicita en sus conclusiones que, para que cualquier actividad tenga un crecimiento sostenible es indispensable que se adopten políticas, estrategias y proyectos que incentiven la incorporación de los procesos diferenciados del transporte fluvial, entre los que se destaca que se debe contar con diseños novedosos de las embarcaciones, que estén adaptadas a las condiciones en que se navega de los distintos ríos del país. El uso del transporte fluvial hace necesario implementar mecanismos de apoyo a la navegación, fomentar incentivos tributarios, para aminorar los costos finales de los productos, propiciando una mayor competitividad y disminuyendo a la vez con relación a otras modalidades de transporte.

Finalmente, a nivel internacional encontramos a Quinde et al. (2020) quienes, con una investigación de tipo aplicada, nivel explicativo, empleando la técnica del razonamiento inductivo y los modelos econométricos, la unidad de análisis la data estadística nacional, explicita en sus conclusiones que, el desarrollo productivo de las poblaciones en función de los indicadores de mejora del estatus de vida se constituye un aporte importante al crecimiento económico del país. El test de integración complementaria le otorga validez a la premisa de la sostenibilidad en el largo plazo, internalizando las preocupaciones estatales por la mejora de la calidad de vida, el que se refleja en los beneficios hacia la población que logra un grado de bienestar y facilita su desempeño laboral. Tanto los elementos

asociados al PIB Per cápita y el Índice de Desarrollo Humano son indicadores que no son estacionarios y muestran tendencias positivas en el Ecuador.

A nivel nacional se tiene a Orihuela et al. (2018), quienes, con su investigación del tipo descriptivo, nivel cuantitativo, diseño no experimental, aplicando la técnica del análisis documental y como instrumento la ficha de revisión documental, explicita en sus conclusiones que, aplicando el indicador de la inversión genuina, se demuestra que Junín se ubica en la ruta del desarrollo sostenible para el periodo 2005-2017. Se ha incrementado casi todos los elementos de su base productiva, constituyéndose en un caso atípico en función de otras economías del país o de naciones en subdesarrollado, todo ello porque el capital humano ha mejorado y no se evidencia la acumulación de capital artificial.

Una segunda investigación nacional es la desarrollada por Romero & Inche (2020) Investigación aplicada, diseño no experimental, nivel explicativo, teniendo como unidad de análisis el Programa 21 del Ministerio del Ambiente y su articulación con los subniveles de gobierno, donde la técnica aplicada fue el análisis de casos y el instrumento la ficha de casos. Explicitan en sus conclusiones que, el conglomerado conformado por el gobierno regional, las empresas y la universidad cuanto mayor sea su cohesión, mayor será el nivel de implementación de las políticas públicas que desde la gestión regional se impulsen, debiendo estar alineadas a criterios científicos y técnicos, evitando la improvisación, buscando aprovechar los recursos naturales con un enfoque económicamente viable para la implantación de negocios estratégicos. Cualquier desarticulación entre lo público, privado y la academia no traerá prosperidad económica, y un factor que evidencia esto es que en los últimos años actuaciones disímiles de cada sector han conllevado a que los índices de Gini no han cambiado significativamente.

Gastelo (2018) en su investigación de tipo básica, diseño no experimental, la población constituida por 126 personas y el tamaño de muestra de 100, técnicas

las encuestas y el instrumento el cuestionario. Concluye que, aun cuando los ríos de la Amazonía se constituyen en la principal vía de transporte para las poblaciones de dicha zona. Este presenta un incipiente desarrollo y tecnificación, con nulas intervenciones de mejora, razones que ocasiona que el transporte fluvial en general tenga una baja eficiencia y con una informalidad que crece permanentemente que impide el desarrollo de proyectos, perjudicando además a la población que es quien asume los sobrecostos que se generan como producto de las condiciones actuales de abandono de la actividad fluvial. Es necesario que se ejecuten proyectos para la dotación de puertos en las urbes como Pucallpa e Iquitos, así como embarcaderos a lo largo del recorrido de los ríos; que permita brindar facilidades para atender adecuadamente y de manera segura a las embarcaciones, la carga y sus pasajeros, pero la vez la construcción de embarcaderos con logística adecuada.

A nivel local encontramos la investigación de Reátegui (2018), de Tipo básica, nivel descriptivo, la unidad de análisis los reportes de cumplimiento de planes y proyectos, la técnica el estudio de casos. En sus conclusiones detalla que, en la región Loreto la población presenta una alta dispersión, y en este escenario el transporte fluvial se configura como el medio de traslado con mayor importancia, pues es utilizado por más del 90% de pasajeros y de carga en toda la región. A pesar de ello, la informalidad que prima en este sector. La presencia de barreras burocráticas y el poco incentivo para desarrollar actividades económicas y las debilidades para coordinar y colaborar entre las instancias públicas, son catalizadores para que este servicio no sea prestado de forma adecuada; y en ese, son los pasajeros los más afectados pues desconocen y no ejercitan plenamente sus derechos, sacrificando la calidad y seguridad del transporte por el precio.

Las teorías que sustentan las variables, tenemos para la variable desarrollo económico sostenible, al World Bank (2020) que señala que son las acciones que describe las modificaciones cualitativas y la reestructuración económica de un país en función del avance tecnológico y social. Andía (2018), indica que estas acciones se reflejan en el indicador de incremento del PIB per cápita, que es el producto de la sumatoria productiva, económica y de bienestar material promedio de una

colectividad perteneciente a un país. Para Amsden et al. (2010) son las potencialidades tienen los países o regiones para producir y general riqueza, estando entrelazado el desarrollo a la expansión y sustento económico de forma tal que estén garantizadas el bienestar, la satisfacción de necesidades ciudadanas e individuales. Maler (2015) indica que es la manifestación del crecimiento endógeno y corresponde a la fundamentación del crecimiento que plantea toda intervención estatal para la promoción del desarrollo de una región. Así World Bank (2019) complementa, en tanto las inversiones en infraestructura aportan a incrementar la productividad y el grado de desarrollo de una economía. El crecimiento económico acarrea como consecuencia un incremento en las demandas de transporte y el suministro de infraestructura de servicios, que generan a su vez una acción tendencia ascendente en los retornos monetarios de las inversiones, conducentes a una expansión de los activos actuales de infraestructura.

Otras definiciones son las detalladas por Cepal (2014) corresponde al gasto que se efectúa para generar cambios en los niveles del desarrollo, los indicadores de urbanización y de participación de la masa laboral, entrelazados a condiciones de sostenibilidad ambiental, gobernanza ciudadana y respeto de derechos. Valcárcel (2016), indica que es proceso integral de cómo se transforma una realidad determinada, involucrando de forma intencional el aumento sustentable de las capacidades de producción, el incremento y mejor redistribución de la riqueza, la cobertura de las necesidades básicas de la colectividad y la diseminación para brindar oportunidades a las capacidades de las personas para que se desenvuelvan en la vida cotidiana. Kresalia (2018) indica que desde la esfera pública constituyen las intervenciones que las entidades gubernamentales en sus tres niveles de gobierno implementan con el objetivo de contribuir a generar mejores niveles de vida de la población, siendo la herramienta proyecto el principal método de intervención.

Otros conceptos son, el potencial que tienen los sistemas productivos de una nación, tanto públicos o privados; pero con rectoría pública, que le permiten

brindar las prestaciones, los bienes y las obras, para otorgando las mismas oportunidades de disfrute a todos los ciudadanos. Los que se traducen en empleabilidad, reducción de la pobreza, cierre de brechas sociales, medido principalmente por el Índice de Competitividad (OECD, 2017). La sustentabilidad económica es un conjunto de acciones que son abordadas de manera integral y holística, teniendo como elementos de intervenciones acciones que deben tener un horizonte de acción, en donde el eje económico marca el rumbo, sin desconectarse de los ejes sociales y ambientales. (Escolombe, 2021)

El desarrollo económico si bien tienen como característica que está asociado no necesariamente a la disponibilidad de recursos naturales, sino que estos son sólo elementos contributivos para ello, encontrando elementos como el modelo económico o la forma de interactuar del capital humano (Elorza y Trocello, 2015). Por su parte Lalama y Bravo (2019) indican que el desarrollo económico sostenible depende de factores como las libertades económicas y civiles, la participación y libertad de los derechos políticos, el nivel de corrupción, capital social, los conflictos sociales y la inestabilidad política, y la estructura de la infraestructura institucional. Sobre estos últimos factores Boluk et al. (2019) al hablar de la libertad económica, indican que es la potencialidad de prosperidad mediante el ejercicio de la actividad económica de forma libre, donde se respete el derecho a la propiedad, el comercio sea libre y se tenga una moneda con solidez cambiaria. En relación con las libertades civiles, Locher & Scanlon (2012). Indican que se refiere a la facultad de ejercer el accionar de las personas sin restricciones de ninguna índole impuestas por el Gobierno, salvo las que expresamente se detallan en las Leyes tendientes a garantizar el bien común y la gobernanza entre ciudadanos. En cuanto a las libertades políticas, Koril & Mazur (2017) indican que son las capacidades y habilidades de las personas a su libre determinación, de forma tal que expresen su voluntad como individuo para que pueda asociarse o expresar sus ideas desde organizaciones o asociaciones de la sociedad civil y los partidos políticos. Los otros factores que condicionan el desarrollo económico sostenido es la corrupción, y Solano, Cuba y Narciso (2018) que es el empleo del poder de forma indebida que le ha sido confiado a un funcionario o autoridad obteniendo a partir de ello un beneficio para sí mismo,

para terceros o ambos, perjudicando el cumplimiento de metas de gestión o aminorando los recursos para el desarrollo de las actividades. Charpin, et al. (2016) consideran a este factor uno de los principales para el no desarrollo de pueblos en países en desarrollo. Lo referido al capital social, Shinombing (2018) lo conceptúa como el conglomerado normativo, de redes y organizaciones que se construyen cimentadas en la reciprocidad y la confianza, contribuyendo a la unión, el bienestar y desarrollo de la sociedad, satisfaciendo así sus necesidades de manera coordinada bajo mutuo beneficio.

También como factores condicionantes del desarrollo económico encontramos a los conflictos sociales y la inestabilidad política. Así Abad et al. (2020) que a mayor conflictividad los escenarios para el desarrollo económico se ven limitado, puesto que se incrementa el riesgo social y por tanto afecta la productividad de las empresas. Por último, se tiene la infraestructura organizacional, que es la capacidad de respuesta del Estado atender las necesidades de la población con oportunidad y calidad.

Las teorías del desarrollo económico son diversas, entre ellos se tiene la teoría socio económica Maddison (2007), que indica que para tener un crecimiento de forma consistente se debe dejar de lado causas de fondo o remotas del crecimiento, para enfocarse en aquellas causas inmediatas y directas, como en el incremento de capital o la innovación tecnológica. La barrera del atraso es determinar las fuerzas que imposibiliten que un país crezca, por tanto, las estrategias de desarrollo anhelan que se logre el denominado gran empuje a partir de estrategias inmediatistas y de corto plazo. Una segunda es la teoría de sistemas, donde Sapag & Sapag (2012) indica que las acciones de promoción del desarrollo no se implementan en el vacío, sino que corresponde a un lugar externo, con características políticas y sociales, organizacionales, de inversiones o de proyectos. Por tanto, las herramientas a ser diseñadas para el desarrollo no estarán completada hasta que se haya establecido el sistema que los englobe, del cual es parte integrante. Incluyendo analizar las partes de un problema y como se entrelazan; desarrollando capacidades de formulación de cuestionamientos o aportes pertinentes; considerando que estos cuando son divergentes se

complementan en lugar de generar conflictos, a la par de permitir que se identifique alternativas y sean evaluadas sobre la base de criterios prácticos de decisión. Una tercera es la teoría de la sostenibilidad del territorio, que plantea el fundamento que las intervenciones deben garantizar que los pilares del desarrollo económico, no se contrapongan a lo social y ambiental; pues no es factible que se impulse una acción o proyecto sin que tenga la viabilidad en todos los pilares del desarrollo y la vez busca que el territorio como escenario de interacción de las personas sea el patrón que guíe instrumentalmente el accionar de los gestores del desarrollo. (Saavedra, 2016)

Las políticas públicas que sustentan el desarrollo económico están plasmadas en el Acuerdo Nacional (2014) que son un conjunto de políticas de Estado que fueron estructuradas y aprobadas cimentadas en el diálogo y el consenso. Se definen el rumbo para el desarrollo sostenible del país y afirmando su gobernanza democrática, en especial en el capítulo de Competitividad del país, donde se definen siete políticas de Estado. Desde el enfoque la planificación, en especial este se plasma en el Plan Bicentenario, que define entre otras las políticas de competitividad y empleo y los temas de desarrollo regional e infraestructura (CEPLAN, 2016). Desde el enfoque de las inversiones este se plasma en el Marco Macro Económico Multianual, en donde se detallan las inversiones para el periodo 2020-2023 y los principales indicadores económicos como la tasa de endeudamiento público y las proyecciones del tipo cambiario y la inflación. (MEF, 2021) y todas ellas alineadas a los objetivos de desarrollo sostenible de Naciones Unidas que establece como la construcción de infraestructuras resilientes, promoviendo la industrialización sostenible e inclusiva, fomentando la innovación. (Abad, et al. 2020)

Desde el enfoque de las políticas públicas las dimensiones que conforman el desarrollo económico tal como lo indica Plascencia (2018) son: lo económico, socio cultural, ambiental e institucional. La dimensión económica, hace un análisis de las interacciones económicas que ocurren en el territorio, haciendo una valoración de los factores limitantes, las oportunidades y las fortalezas, sobre criterios orientadores a hacia la eficiencia y la competitividad, donde los indicadores que lo

definen es el aporte al PBI, la tasa de desnutrición crónica, la PEA ocupada, el nivel de ingresos. Calvo, Navarro y De Ona (2020) adiciona que la dimensión económica también incluye medir el grado de inversión y la relación de la balanza de pagos. La dimensión sociocultural, hace un análisis poniendo en relevancia a las personas que interactúan en una determinada región o zona, las maneras de como ellas se relacionan, sus cosmovisiones culturales y los valores que conforman el sustento para el impulso de sus iniciativas (Plascencia,2018). Nienga y Tanzani (2020) indican que los indicadores que lo definen son el acceso a la salud, la educación, agua y saneamiento, seguridad ciudadana, el respeto a los derechos humanos y el orden social. La tercera dimensión corresponde a lo ambiental, pues las intervenciones deben estar alineadas a los componentes del ambiente para no generar riesgos sobre la capacidad productiva de los recursos y su potencialidad y oportunidad en el largo plazo, requiriendo que el accionar institucional interiorice y aplique normas apropiadas para la protección del medio ambiente, donde los indicadores de medición lo constituyen el cumplimiento del ordenamiento territorial y los estándares de calidad ambiental, el desarrollo de proyectos ambientales. La cuarta dimensión es la institucional, que propugna que el accionar institucional privada y público, como las organizaciones comunales y sociales de una determinada zona tengan un en común procedimientos y reglas de sus intervenciones que contribuyan a la gobernanza, pero a la vez a proteger los recursos del entorno (Plascencia; 2018). Donde los indicadores de medición según Petterson et al. (2021) son el nivel de participación ciudadana en los planes de desarrollo, la participación de grupos excluidos como mujeres y poblaciones indígenas, conflictividad.

En relación con la variable infraestructura fluvial, Barnhart & Laporte (2007) indican que corresponde a toda intervención mediante la herramienta proyecto con la finalidad de mejorar las condiciones del transporte en los ríos, ya sea se intervenga en el propio cauce del río, en tierra o en las embarcaciones. La CEPAL (2016) hace mención que son todas las inversiones que el sector privado o público implementa mejorando así la capacidad productiva del transporte, ya sea para los pasajeros o para la carga. El MTC (2018) indica que la infraestructura fluvial es aquella que sirve de complemento para que el transporte por los ríos, que involucra puertos,

embarcaderos, zonas logísticas, sistemas de dragado, monitoreo de navegación, control de carga y pasajeros, autorizaciones, que directa o indirectamente contribuyan al cierre de brechas en el sector transportes.

Desde el punto de vista de los impactos generados por las inversiones en pro del desarrollo económico, estas se materializan en la composición de costos de las incurren las empresas, los factores de la productividad, la conexión, el acceso territorial y el bienestar en general de toda la población (Slavinsk et. al, 2019). Las inversiones en infraestructura son consideradas como condición indispensable para el desarrollo, pero que no basta per se para su logro, sino que tiene que estar complementada con otros elementos como la calidad institucional, el diseño o implementación de las políticas comercial y económicas, el planeamiento del desarrollo sustentable, las regulaciones tributarias y económicas, la estabilidad política y seguridad para la inversión privada, las facilidades para acceder a financiamiento y la asignación de recursos, el fortalecimiento del capital humano y los apropiados criterios de cómo se evalúan los proyectos. (Kant, 2018)

Para la CEPAL (2006) la infraestructura fluvial, son las estructuras de ingeniería y las instalaciones, cuya vida útil permite catalogarlos como un activo fijo de larga duración, que son el sustento para prestar servicios para el desarrollo de actividades productivas, políticas, sociales e individuales, teniendo como eje articulador un río. De Jong & Walker (2004) que en la infraestructura fluvial el papel del Estado tiene un rol ejecutor, pero a la vez ejerce potestad regulatoria, con la finalidad de adecuar la gestión estatal en la asignación de fondos en el mercado de servicios y bienes, de forma tal que los cambios que en ella ocurren tengan una capacidad de comprensión y adaptación para una distribución eficaz de las ganancias entre los diversos actores económicos.

La gestión de los proyectos de inversión en el sector público, y en lo específico en la infraestructura fluvial, se sustenta en teorías diversas, desde perspectivas diversas. Así la perspectiva de la teoría de la tecnocracia, que corresponde a los expertos en el campo de las inversiones quienes determinan el mercado de necesidades reales y estiman las apreciaciones de la comunidad beneficiaria del

proyecto, a la cual agregan decisiones tecnológicas que son fundamentadas en la normatividad (Rokicki, et.al 2021). Una segunda teoría es el pragmatismo técnico-social, que se constituye en un modelo de interacción entre lo político y lo técnicos, incluyendo acciones participativas de la comunidad en la determinación de la prelación de prioridades, donde por naturaleza pueden ser modificados por los criterios de los técnicos. Es decir, la priorización y sus alcances de la intervención parte de lo social y lo técnico se delimita a encauzarlo dentro de los parámetros que se establezcan para su viabilidad (Jiménez, 2017). Una tercera teoría del enfoque socioambiental, que se sustenta el desarrollo de todo proyecto ocurre en un lugar donde existen personas, organizaciones, donde sus usos, historias, costumbres, creencias, modalidades organizativas y políticas, los que serán modificadas a partir de las intervenciones que en ellas se realicen. Por lo que, es indispensable el conocimiento previo de los grupos de interés presentes, incluyéndolos en el análisis sus concepciones y cosmovisión sobre el tema; y no efectuarlo puede conllevar al rechazo al proyecto, a la cual se deben añadir un análisis de los factores de afectación al ambiente, toda vez que estos también pueden alterar el comportamiento, usos y costumbres de la población involucrada. (Lampard, 2016)

Desde los elementos de la gestión de proyectos en el sector público las dimensiones de la variable Infraestructura vial, según lo indicado por Bandeira (2016) puede ser agrupado en dos dimensiones: Los aspectos técnicos y los aspectos complementarios de las intervenciones. Sobre los aspectos técnicos se puede señalar que involucra las determinaciones enmarcadas en el sistema nacional de inversiones, tales como la priorización de las intervenciones, el cumplimiento del ciclo de inversiones, el tipo de intervención, los montos y fuente de financiamiento. A esto Ortuzar y Willumsen (2008) complementa que los aspectos técnicos implican que todos quienes participan de las intervenciones puedan conocer los beneficios y las restricciones de su uso.

La dimensión aspectos complementarios de la intervención, Bandeira (2016) indica que esta se configura como las acciones que permiten dar sostenibilidad a las intervenciones en la infraestructura propiamente dicha, tales como el respeto a los usos y costumbres locales, el compromiso ciudadano para su cuidado y

mantenimiento, la determinación de una autoridad local o encargado de su administración, los aspectos normativos regulatorios y el cumplimiento de estándares de calidad ambiental durante la operación y mantenimiento.

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación

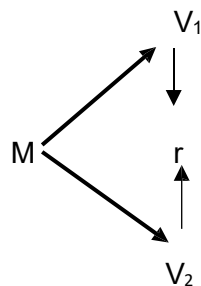
Tipo de estudio

Fue de tipo básica, pues tiene su objeto único fue el buscar incrementar el valor teórico de cada variable que conforman la investigación, sin que se plantee alguna condición de implicancia práctica a partir de alguna propuesta. (Concytec, 2016)

Diseño de investigación

No experimental, pues se ha verificado cada una de las variables en su condición natural; también es transversal, debido que la investigación ha sido implementada en un periodo único, y es correlacional, porque permitió tener valores de la relación, mediante un estadístico entre las variables sometidas al estudio. (Sinha, 2018)

El diseño que fue planteado corresponde al siguiente gráfico:



Donde:

M = Muestra

V1 = Desarrollo económico sostenible

V2 = Infraestructura vial

R = Relación

3.2. Variables y Operacionalización

Variable 1: Desarrollo Económico Sostenible. Definición conceptual

Intervenciones que las entidades del Estado en sus tres niveles de gobierno implementan con el objetivo de contribuir a generar mejores niveles de vida de la población, siendo la herramienta proyecto el principal método de intervención (Kresalia, 2018)

Definición de operacional

Operacionalmente se caracteriza por sus 04 dimensiones: Económica, Sociocultural, Ambiental e Institucional, cada dimensión distribuida con sus propios indicadores y cuantificados mediante un cuestionario que consta de 15 preguntas, para ser calificados mediante una tabla de valoración que será por la escala Likert: 1 Siempre, 2 Casi siempre, 3 A veces, 4 Casi nunca y 5 Nunca y la escala de medición es de carácter ordinal.

Variable 2: Infraestructura fluvial

Definición conceptual

Aquella que sirve de complemento para que el transporte por los ríos, que involucra puertos, embarcaderos, zonas logísticas, sistemas de dragado, monitoreo de navegación, control de carga y pasajeros, autorizaciones, que directa o indirectamente contribuyan al cierre de brechas en el sector transportes (MTC, 2018).

Definición operacional:

La definición operacional del desarrollo económico sostenible se caracteriza por sus 02 dimensiones: Estándares Técnicos y Aspectos Complementarios, cada dimensión distribuida con sus propios indicadores y cuantificados mediante un cuestionario que consta de 15 preguntas, para ser calificados mediante una tabla de valoración que será por la escala Likert: 1 Siempre, 2 Casi siempre, 3 A veces, 4 Casi nunca y 5 Nunca y la escala de medición es de carácter ordinal.

Tabla 1 Operacionalización de las variables 1 y 2

Variables	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala
Variable 1 Desarrollo económico sostenible	Económico	Aporte al PBI	1 al 4	Ordinal
		Tasa de desnutrición		
		PEA ocupada		
		Nivel de ingresos		
	Sociocultural	Acceso a la salud	5 al 9	
		Acceso a la educación		
		Acceso al agua y saneamiento		
		Seguridad ciudadana		
		Respeto a los derechos humanos y el orden social		
	Ambiental	Ordenamiento territorial	10 al 12	
		Estándares de calidad ambiental		
		Desarrollo de proyectos ambientales		
	Institucional	Participación ciudadana	13 al 15	
Participación de grupos excluidos				
Conflictividad				
Variable 2 Infraestructura fluvial	Estándares técnicos	Priorización de intervenciones en planes de desarrollo	1 al 8	Ordinal
		Cumplimiento del ciclo de inversiones		
		Tipo de intervenciones		
		Montos de las inversiones		
		Fuente de financiamiento		
	Aspectos complementarios	Respeto a usos y costumbres	9 al 15	
		Compromiso ciudadano para mantenimiento		
		Determinación de autoridad local para su administración		
		Cumplimiento de aspectos regulatorios		
		Cumplimiento de aspectos ambientales		

Fuente: Elaboración propia

3.3. Población, muestra, muestreo, unidad de análisis

Población: La población estuvo constituida por los funcionarios y autoridades de la provincia de Datem del Marañón – Loreto, de los tres niveles de gobierno.

Criterios de inclusión: Se incluyó solo a funcionarios y autoridades que pertenecen al Datem del Maraón, y que tienen sede funcional en la capital de la provincia que es San Lorenzo.

Criterios de exclusión: Se excluyó a autoridades y funcionarios que manifestaron su voluntad de no participar en la investigación.

Muestra: No conociendo de forma cierta el tamaño poblacional, se optó por una muestra por conveniencia, asumiendo un tamaño muestral igual a 40 funcionarios y autoridades de la provincia, los que se distribuyen de la siguiente manera:

Tabla 2 Distribución de la muestra

Tipología	N°	%
Funcionarios municipales	15	37.5%
Autoridades municipales	12	30.0%
Funcionarios gobierno regional	8	20.0%
Funcionarios gobierno nacional	5	12.5%
Total	40	100.0%

Fuente: Elaboración propia

Muestreo: Esta se asumió bajo el criterio de conveniencia, y su distribución corresponde a los valores presentados en la tabla precedente.

Unidad de análisis: Estuvo constituida por cada uno de las autoridades y funcionarios del Datem de Maraón – Loreto.

3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad

Técnica

La técnica empleada fue la encuesta, la misma que tiene por objeto recoger información de fenómenos, atributos de un grupo de individuos, desde la perspectiva de personas al cual se le denomina encuestados (Price y Murnan, 2014) y en nuestro caso estuvo referido a los aspectos del desarrollo económico sostenible y la infraestructura vial en la provincia de Datem del Maraón.

Instrumento

El cuestionario es una herramienta de medición de variables, con el propósito es conocer el nivel en que estas se encuentran y sobre ello determinar las relaciones existentes entre ellos. Así para la variable Desarrollo económico sostenible estuvo configurado en 15 preguntas, distribuidas en 04 preguntas para la dimensión Económica, 05 preguntas para la dimensión Sociocultural, 03 preguntas para la dimensión Ambiental y 03 preguntas para la dimensión Institucional. En el caso de la variable Infraestructura fluvial, esta se configura de 15 preguntas, donde 08 de ellas corresponden a la dimensión Estándares técnicos y las restantes 07 a la dimensión Aspectos complementarios.

La escala de evaluación en números ordinales fue: 1 Siempre, 2 Casi siempre, 3 A veces, 4 Casi nunca y 5 Nunca y una escala de medición es de carácter ordinal.

Validez

El cuestionario tuvo una verificación de su validez por profesionales sometieron a una evaluación de relevancia con el fin de evaluar su pertinencia para el logro de los objetivos, siendo los resultados:

Tabla 3 validación de los expertos

Variable	N.º	Especialidad	Promedio de validez	Opinión del experto
Desarrollo económico sostenible	1	Metodólogo	4.7	Apto para ser aplicado
	2	Especialista	4.8	Apto para ser aplicado
	3	Especialista	4.7	Apto para ser aplicado
	4	Especialista	4.7	Apto para ser aplicado
Infraestructura vial	1	Metodólogo	4.7	Apto para ser aplicado
	2	Especialista	4.7	Apto para ser aplicado
	3	Especialista	4.7	Apto para ser aplicado
	4	Especialista	4.7	Apto para ser aplicado

Fuente: Elaboración propia

Los resultados arrojan un promedio de 4.7, correspondiendo al 94% de validez entre los profesionales que evaluaron, indicando que posee una alta validez.

Confiabilidad

Efectuada empleando el Alfa de Crombach, se procedió a calcular la confiabilidad del instrumento.

Análisis de confiabilidad: Desarrollo económico sostenible

Resumen de procesamiento de casos		
	N	%
Válido	40	100%
Excluido ^a	0	,0
Total	40	100%

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Crombach	N de elementos
0.803	15

Análisis de confiabilidad: Infraestructura vial

Resumen de procesamiento de casos		
	N	%
Válido	40	100%
Excluido ^a	0	,0
Total	40	

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Crombach	N de elementos
0.816	15

De acuerdo con los criterios establecidos por Dawson (2013) datos de una encuesta son confiables si el valor del alfa de Cronbach es mayor a 0.7. Por tanto, en nuestro caso siendo mayores que dicho valor, se afirma que son confiables los datos recogidos con el instrumento de la investigación.

3.5. Procedimientos

Fueron empleadas fuentes primarias y secundarias para elaborar el marco teórico, para luego elaborar los cuestionarios, que fueron los instrumentos para el recojo de la data de campo, los que fueron validados por expertos, sobre la base del constructo de los indicadores y dimensiones que conlleven a tener los resultados esperados.

Luego fueron tramitados los permisos institucionales, en especial de la Municipalidad Provincial de Datem del Marañón de donde provienen de forma mayoría los participantes de la investigación, y a su vez contar con la autorización expresa de participar de las personas a quienes se les aplicó el cuestionario, obteniendo así los permisos correspondientes

La data recolectada fue analizada, sistematizada en el informe de la investigación, la misma que fue presentada a los jurados para su revisión y posterior sustentación, cumpliendo los procesos establecidos por la UCV.

3.6. Métodos de análisis de datos

Los métodos de análisis de datos se configuran de dos formas: La primera para los objetivos descriptivos que buscan encontrar el nivel de desempeño de las variables en estudio, donde se aplicaron los estadísticos de tendencia central como la media y las proporciones porcentuales sobre la base del análisis de cada indicador y dimensión, expresándose estos en tablas y figuras que faciliten su comprensión.

La segunda forma corresponde a los objetivos inferenciales, es decir aquellos que buscaron la relación entre variables y sus dimensiones, en donde inicialmente se determinó si los datos recolectados con los instrumentos se ajustan a una curva de normalidad, en donde la prueba de Shapiro Wilks nos indicó que estos no provienen de una curva normal, por tanto, se determinó que el estadístico a emplear sea la prueba de Spearman.

Para todo el proceso estadístico se empleó el software SPPSS V.25, y para el análisis descriptivo de forma complementaria se empleó el método dogmático, que permite contrastar los resultados con el contenido temático del marco teórico, lo que nos facilitó que se puede desarrollar la discusión de los resultados y sobre ello determinar las conclusiones y recomendaciones.

3.7. Aspectos éticos

Se establecieron los aspectos éticos fundamentados en los principios de la ética internacional. Siendo el primero la autonomía, que implicó respetar en todas las acciones implementadas el respeto a las libertades de cada persona de participar de forma libre y voluntaria, previa información del objetivo de la investigación. También se aplicó el principio de justicia, que se fundamentó en otorgar un trato igualitario a todos los participantes, pero a la vez respetando los aspectos de la confidencialidad y no divulgación de sus nombres, pues los resultados se presentan de forma general. Un tercer principio fue la no maleficencia, pues por las características del estudio este no causó daño alguno a los participantes, y se tuvo en todo momento criterios asociados a las relaciones de empatía y confianza en las relaciones interpersonales entre investigador y participantes.

IV. RESULTADOS

4.1 Nivel del desarrollo económico sostenible en el Datem del Maraón – Loreto 2021

Tabla 3 Nivel del desarrollo económico sostenible

Variable	Nivel	Intervalo	N°	%
Desarrollo económico sostenible	Bajo	15 – 35	22	55.0%
	Medio	26 – 55	17	42.5%
	Alto	56 – 75	1	2.5%
Total			40	100%

Fuente: Elaboración propia

Interpretación:

Los resultados muestran que el desarrollo económico sostenible está en un nivel bajo 55%, medio 42.5% y alto 2.5%.

Tabla 4 nivel de las dimensiones del desarrollo económico sostenible

Dimensiones	Niveles	Intervalo	N°	%
Económica	Bajo	5 – 10	21	52.5%
	Medio	11 – 15	18	45.0%
	Alto	16 – 20	1	2.5%
	Total		40	100.0%
Socio cultural	Bajo	5 – 11	17	42.5%
	Medio	12 – 18	21	52.5%
	Alto	19- 25	2	5.0%
	Total		40	100.0%
Ambiental	Bajo	5 – 11	25	62.5%
	Medio	12 – 18	14	35.0%
	Alto	19- 25	1	2.5%
	Total		40	100.0%
Institucional	Bajo	15 – 35	18	45.0%
	Medio	26 – 55	21	52.5%
	Alto	56 – 75	1	2.5%
	Total		40	100%

Fuente: Elaboración propia.

Interpretación

Los valores que se expresan en la tabla precedente corresponden al nivel de las dimensiones del desarrollo económico sostenible en el Datem del Maraón – Loreto 2021 desde la perspectiva de los funcionarios y autoridades, los valores que corresponden a las dimensiones conformantes de esta variable son:

- Dimensión económica nivel bajo 52.5% medio 45.0% y alto 2.5%
- Dimensión socio cultural nivel medio 52.5%, bajo 42.5% y alto 5%.
- Dimensión ambiental bajo 62.5% medio 35% y alto 2.5%
- Dimensión institucional medio 52.5%, bajo 45% y alto 2.5%.

4.2 Nivel de infraestructura fluvial en el Datem del Marañón – Loreto 2021

Tabla 5 Nivel de infraestructura fluvial

Variable	Nivel	Intervalo	N°	%
Infraestructura fluvial	Bajo	15 – 35	32	80.0%
	Medio	26 – 55	7	17.5%
	Alto	56 – 75	1	2.5%
Total			40	100%

Fuente: Elaboración propia.

Interpretación:

De acuerdo con los resultados la infraestructura fluvial está en un nivel malo 80%, medio 17.5% y alto 2.5%.

Tabla 7 nivel de las dimensiones de la infraestructura fluvial

Dimensiones	Niveles	Intervalo	N°	%
Aspectos técnicos	Bajo	5 – 11	33	82.5%
	Medio	12 – 18	6	15.0%
	Alto	19- 25	1	2.5%
Total			40	100.0%
Aspectos complementarios	Bajo	5 – 13	31	77.5%
	Medio	14 -22	8	20.0%
	Alto	23-30	1	2.5%
Total			40	100.0%

Fuente: Elaboración propia.

Interpretación:

Los valores que se expresan en la tabla precedente corresponden al nivel de las dimensiones de la infraestructura fluvial en el Datem del Marañón – Loreto 2021, Los valores expresados son:

- Dimensión aspectos técnicos el nivel es bajo 82.5%, medio 15% y alto 2.5%
- Dimensión aspectos complementarios el nivel es bajo 77.5%, medio 20% y alto 2.5%.

4.3 Relación entre las dimensiones de la variable Desarrollo económico sostenible y la variable Infraestructura fluvial Datem de Marañón, Loreto – 2021.

Tabla 6 Prueba de normalidad de las dimensiones de la variable Desarrollo económico sostenible y la Infraestructura

	Shapiro–Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.
D1: Económica	,407	40	,000
D2: Socio cultural	,414	40	,000
D3: Ambiental	.402	40	,000
D4:Institucional	406	40	,000
V2: Infraestructura fluvial	,398	40	,000

Fuente: Elaboración propia

Interpretación:

Los valores de la tabla 8, explican la prueba de normalidad de las dimensiones de la variable Desarrollo económico sostenible y la Infraestructura vial de la provincia Datem de Marañón- Loreto, 2021, donde aplicando la prueba de Shapiro-Wilk por corresponder a una muestra que tuvo menos de 50 individuos. Se obtiene una significancia igual a 0.00 en todos los casos, cuyos resultados estadísticos para D1: Económica es 0.407, D2: Socio cultural es 0.414, D3: Ambiental es 0.402, D4: Institucional es 0.406 y para la V2: Infraestructura vial es 0.398, con una significancia 0,000 en todos los casos La teoría nos indica que cuando el estadístico de significancia es igual o menor a 0.05 se asume que los valores de la muestra no corresponden a una curva normal. Por consiguiente, en nuestro caso al tener todos los valores del estadístico de significancia es menor a 0.05 se determina la no pertenencia a una curva normal, razón por la cual el estadístico de correlación a ser aplicado es el Rho de Spearman.

Tabla 9 Relación entre las dimensiones de la variable Desarrollo económico sostenible y la variable Infraestructura fluvial

		Infraestructura vial
D1: Económica	Rho Spearman	,756
	Significancia asintótica	,000
	N	40
D2: Socio cultural	Rho Spearman	,749
	Significancia asintótica	,000
	N	40
D3: Ambiental	Rho de Spearman	,761
	Significancia asintótica	,000
	N	40
D4: Institucional	Rho de Spearman	710
	Significancia de dos colas	,000
	N	40
V2: Infraestructura fluvial	Rho de Spearman	1.0
	Significancia de dos colas	1
	N	40

Fuente: Elaboración propia.

Interpretación:

Los valores expresados en la tabla 9, explicitan la relación entre las dimensiones de la variable Desarrollo económico sostenible y la variable Infraestructura fluvial Datem de Maraón, Loreto – 2020, donde los valores de la significancia asintótica son igual a 0.00 en todos casos que nos demuestra la existencia de relación. El valor que asumido por el Rho de Spearman es para la D1: Económica de 0.756, D2: Socio cultural con 0.749, D3: Ambiental con 0.761 y D4: Institucional con 0.710, siendo estos valores considerados como una relación positiva moderada.

4.4 Relación del desarrollo económico sostenible y la infraestructura de fluvial de Dates del Maraón – Loreto, 2021

Tabla 7 Prueba de normalidad de las variables Desarrollo económico sostenible e Infraestructura fluvial

	Shapiro–Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.
V1: Desarrollo económico sostenible	,406	40	,000
V2: Infraestructura fluvial	,398	40	,000

Fuente: Elaboración propia

Interpretación:

Los valores de la tabla 10, explican la prueba de normalidad de las variables Desarrollo económico sostenible e Infraestructura vial de la provincia Datem de Marañón- Loreto, 2021, donde aplicando la prueba de Shapiro-Wilk por corresponder a una muestra que tuvo menos de 50 individuos, se obtiene una significancia igual a 0.000 en ambos casos, el estadístico es igual a 0.406 para la variable Desarrollo económico sostenible y 0.398 para la variable Infraestructura vial. La teoría nos indica que cuando la significancia es igual o menor a 0.05 se asume que los valores de la muestra no corresponden a una curva normal. Por consiguiente, en nuestro caso al tener todos los valores de la significancia menor a 0.05 se determina la no pertenencia a una curva normal, razón por la cual el estadístico de correlación a ser aplicado fue el Rho de Spearman.

Tabla 8 Relación entre las variables del desarrollo económico sostenible y la infraestructura de fluvial

		Desarrollo económico sostenible	Infraestructura fluvial
Desarrollo económico sostenible	Rho de Spearman	1	,738
	Significancia asintótica	,000	,000
Infraestructura fluvial	Rho de Spearman	,738	1
	Significancia asintótica	,000	,000
	N	40	40

Fuente: Elaboración propia

Interpretación

Los valores expresados en la tabla 11, explicitan la relación entre la variable Desarrollo económico sostenible y la variable Infraestructura fluvial en Datem de Marañón, Loreto – 2021, donde los valores de la significancia asintótica son igual a 0.00 en ambos casos, lo que nos demuestra la existencia de relación. El valor que asumido por el Rho de Spearman es de 0.738, siendo estos valores considerados como una relación positiva moderada.

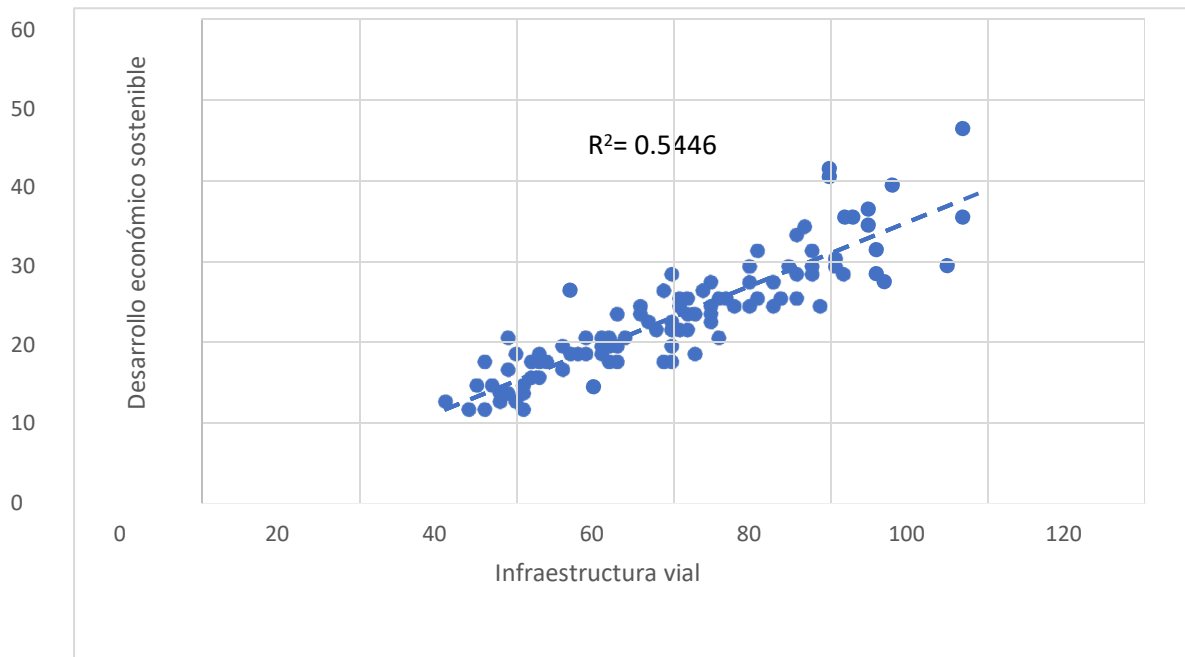


Figura 1 Dispersión de los valores de las variables

Fuente: Elaboración propia

La representación expresada en la figura 1, nos indica la forma cómo se distribuyen los valores en la recta de correlación, donde se aprecia una dispersión muy homogénea, o que nos permite corroborar la existencia de la relación directa entre variables. El mismo que se reafirma con el coeficiente de determinación $R^2= 0.5446$, implicando que un 54.46% de los factores constitutivos de la infraestructura vial tienen dependencia de los elementos que conforman el desarrollo económico sostenible.

V. DISCUSIÓN

Los resultados para la hipótesis general, que buscó encontrar la relación significativa entre el desarrollo económico sostenible y la infraestructura fluvial en el Datem del Marañón – Loreto 2021, nos muestra un valor de Rho de Spearman de 0.738, lo que indica que existe una correlación positiva moderada, y un valor del coeficiente de determinación de 0.5446, implicando que los componentes del desarrollo económico condicionan en 54.46% el logro de los componentes de la infraestructura vial. Ello permite inferir que, siendo ambas variables, es decir, el desarrollo económico y la infraestructura vial elementos que no corresponden a un actor único, sino más bien es el resultado de la participación del sector público más el privado, no conlleva a definir que si ambas variables no se articulan entre si los resultados no serán los más óptimos. Afirmación que se complementa con lo afirmado por Romero & Inche (2020) que dice, cualquier desarticulación entre lo público, privado y la academia no traerá prosperidad económica, y un factor que evidencia esto es que en los últimos años las actuaciones disímiles de cada sector han conllevado a que los índices de Gini no han cambiado significativamente.

Tener un valor de relación positiva moderada para dos variables que desde la teoría deberían tener una acción de correspondencia recíproca alta. Implica desde el campo público que los procesos de planificación del desarrollo no vienen siendo efectuadas de manera eficiente y participativamente. Su implementación tampoco asume criterios tendientes a generar un desarrollo económico sostenible, pues sólo asumir que en el tema de infraestructura fluvial. Según Guevara (2018) el Ministerio de Transportes y Comunicaciones desde la Dirección de Transporte Fluvial para el año 2018 el presupuesto asignado a esta unidad sólo representó el 3.5% del total asignado a este ministerio, lo que nos demuestra el poco nivel de priorización a una zona como la selva baja donde el principal medio de transporte es el fluvial. Se complementa lo afirmado por Bautista (2018) que dice que, las acciones implementadas para contribuir a un mejor acceso y conectividad expresan decisiones centralizadas para la mitad de los municipios que son parte de la micro zona regional. Poniendo en evidencia la existencia de desequilibrios regionales que manifiestan en el aislamiento, las polarizaciones y la especialización de ciertos municipios en las prestaciones de sus servicios, lo cual genera implicaciones de

impacto para los centros poblacionales en las brechas de exclusión social en aquellos municipios con menor conectividad.

En este sentido, la investigación ha planteado como hipótesis general, determinar la relación significativa entre el desarrollo económico sostenible y la infraestructura fluvial en el Datem del Marañón – Loreto 2021, y teniendo un valor de correlación 0.738, se acepta la hipótesis, siendo una relación significativa positiva moderada.

En el caso del objetivo específico 1 que busca identificar el nivel de desarrollo económico sostenible en el Datem del Marañón, 2021, este alcanza una valoración más alta para bajo con 55%, medio con 42.5% y alto 2.5%. Es decir, que para el 97.5% de los encuestados existen elementos de mejora para un adecuado desarrollo económico sostenible, y en ese escenario habiendo determinado como hipótesis específica H₁: El nivel del desarrollo económico sostenible en el Datem del Marañón – Loreto 2021, es alto, en función de los resultados se rechaza la hipótesis determinando que se encuentra en nivel Bajo.

Las dimensiones que conforman la variable desarrollo económico sostenible, 2 de ellas presentan como mayor valoración Bajo, siendo la dimensión económica (52.5%) y Ambiental (62.5%) y las otras 2 la mayor valoración representa Medio, siendo esta la dimensión socio cultural (52.5%) e Institucional (52.5%). Sin embargo, la valoración Alto obtiene valores entre 2.5 – 5.0%, es decir de forma diferenciada las dimensiones también muestran factores muy elevados que deben ser mejorados y lo disímiles de los resultados indica que no existe una uniformidad al momento de llevar a cabo la intervención destinada a generar un desarrollo económico sostenible. Siendo congruente con lo afirmado por Villamil (2017) que dice, para que cualquier actividad tenga un crecimiento sostenible es indispensable que se adopten políticas, estrategias y proyectos que incentiven la incorporación de los procesos diferenciados del transporte fluvial, entre los que se destaca que se debe contar con diseños novedosos de las embarcaciones, que estén adaptadas a las condiciones en que se navega de los distintos ríos del país

Siendo el desarrollo económico sostenible uno de los objetivos de desarrollo sostenible y definido en su objetivo 1, donde se plantea como meta al 2039 erradicar la pobreza en cualesquiera de sus expresiones y dimensiones, a la vez facilitar disfrutar a las personas de condiciones básicas para su vida mediante una mejor cobertura y disponibilidad de sistemas de previsión social. Los resultados mostrados para esta variable nos indica que estamos aún muy lejos de ser cumplidos y poder llegar a la meta prevista, y en la zona de Datem de Marañón en donde el escenario geográfico está circunscrito en una zona ambientalmente frágil y los valores de malo para la dimensión ambiental logra un 62.5%, ratifica nuestra posición que la brecha para el logro del objetivo sostenible del desarrollo difícilmente será lograda al 2030. Se complementa con lo afirmado por Quinde et al. (2020) que dice, el desarrollo productivo de las poblaciones en función de los indicadores de mejora del estatus de vida constituye un aporte importante al crecimiento económico del país, condiciones muy lejanas aun en la zona evaluada.

Desde un enfoque teórico, si los componentes que involucran e desarrollo económico sostenible son en todos los casos muy bajos o tienen elementos por mejorar, nos indica que no existe una correspondencia de las priorizaciones y no se están tomando en cuenta los criterios de la planificación sobre el territorio y los componentes transversales para su logro. Siendo esta forma de accionar diferente a la propuesta de la teoría de sistemas, donde Sapag & Sapag (2012) indica que las acciones de promoción del desarrollo no se implementan en el vacío, sino que corresponde a un lugar externo, con características políticas y sociales, organizacionales, de inversiones o de proyectos. Por tanto, las herramientas a ser diseñadas para el desarrollo no estarán completadas hasta que se haya establecido el sistema que los englobe

En lo relacionado al objetivo específico 2 que plantea identificar el nivel de infraestructura fluvial en el Datem del Marañón – Loreto 2021, donde los valores promedio de la variable se obtiene que sólo un 2.5% lo considera como Alto, el 80.0% como Bajo y el 17.5% como Medio. Es decir, para el 97.5% de los encuestados esta variable presenta elementos de mejora sustancial para llegar a la meta ideal, y habiendo planteado como hipótesis específica 2, H₂: El nivel de infraestructura

fluvial en el Datem del Marañón – Loreto 2021, es alto, se rechaza la hipótesis, infiriendo que esta presenta un nivel bajo.

Los valores de las dimensiones de la variable infraestructura fluvial también muestran la misma tendencia de valoración, así los aspectos técnicos logran una valoración bajo de 82.5% y los aspectos complementarios con 77.5%, lo que nos indica que ninguno de los componentes que conforman esta variable tienen en una performance adecuada para brindar servicios a la ciudadanía que emplea el transporte fluvial. Esta afirmación es congruente con lo afirmado por Villamil (2017) que dice, el uso del transporte fluvial hace necesario implementar mecanismos de apoyo a la navegación, fomentar incentivos tributarios, para aminorar los costos finales de los productos, propiciando una mayor competitividad y disminuyendo a la vez con relación a otras modalidades de transporte.

Teniendo en consideración que en la provincia de Datem del Marañón, la principal vía de comunicación son los ríos, no contar con adecuadas condiciones de la infraestructura fluvial, no estaría permitiendo alcanzar el Objetivo 9 del desarrollo sostenible que dice que se deben ejecutar inversiones en infraestructura resilientes, promoviendo la industrialización con inclusiva y fomentando la innovación. Lo afirmado por Gastelo (2018) que dice, es necesario que se ejecuten proyectos para la dotación de puertos en las urbes como Pucallpa e Iquitos, así como embarcaderos a lo largo del recorrido de los ríos, que permita brindar facilidades para atender adecuadamente y de manera segura a las embarcaciones, la carga y sus pasajeros; pero la vez la construcción de embarcaderos con logística adecuada.

Desde un enfoque teórico, los elementos para desarrollar una infraestructura adecuada para cubrir las brechas sociales, no sólo implica definir prioridades de intervención, sino que a estas se asignen los recursos necesarios para su realización. El mismo que involucra no sólo factores técnicos, sino también factores socio políticos, factores estos últimos que no están en la agenda de prioridades de los decisores tanto regionales como nacionales. Según Jiménez (2017) plantear la teoría del pragmatismo técnico-social, hace mención, que se constituye en un modelo de interacción entre lo político y lo técnicos, incluyendo acciones

participativas de la comunidad en la determinación de la prelación de prioridades, donde por naturaleza pueden ser modificados por los criterios de los técnicos. Es decir, la priorización y sus alcances de la intervención parte de lo social y lo técnico se delimita a encauzarlo dentro de los parámetros que se establezcan para su viabilidad. (Jiménez, 2017)

Para el objetivo específico 3, que plantea establecer la relación significativa entre el desarrollo económico sostenible y la infraestructura fluvial en el Datem del Maraión – Loreto 2021, los valores de la relación son muy similares y en todos los casos muestran un valor de significancia positiva moderada alta, por consiguiente al haber determinado la hipótesis específica H₃: Existe relación significativa entre el desarrollo económico sostenible y la infraestructura fluvial en el Datem del Maraión – Loreto 2021, es alto, se acepta la hipótesis.

Que todas las dimensiones del desarrollo económico sustentable muestren valores de correlación similares con la infraestructura fluvial. Indica que esta última necesita de intervenciones que no deben estar apartadas de los componentes económicos, socio culturales, ambientales e institucionales que son los elementos que configuran el desarrollo económico. Cuando los comparamos con los niveles en que se encuentran ambas variables que para ambas presentan valores de malo, nos demuestra que la correlación de ambas es fundamental para el logro de buenos resultados de gestión a favor del cierre de brechas sociales. Según lo afirmado por Vidalegú (2019) que indica, para garantizar que las intervenciones que las entidades públicas implementan como parte de su función, un factor clave es entender los enfoques del desarrollo local, la cosmovisión de las poblaciones y los recursos disponibles para su implementación.

VI. CONCLUSIONES

La investigación concluye en lo siguiente:

6.1 La relación entre el desarrollo económico sostenible y la Infraestructura fluvial en Datem de Marañón, Loreto – 2021, es positiva moderada, donde el Rho de Spearman es de 0.738, y el coeficiente de determinación de 0.5446.

6.2 El nivel del desarrollo económico sostenible en el Datem del Marañón – Loreto 2021 es para Bajo 55%, medio con 42.5% y alto con 2.5%; y los valores que corresponden a las dimensiones conformantes de esta variable son para la dimensión económica el nivel es bajo 52.5% medio 45.0% y alto 2.5%. Dimensión socio cultural el nivel es medio 52.5%, bajo 42.5% y alto 5%. Dimensión ambiental es bajo 62.5%, medio 35% y alto 2.5%; y para la dimensión institucional el nivel es medio 52.5%, bajo 45% y alto 2.5%.

6.3 El nivel de infraestructura fluvial en el Datem del Marañón – Loreto 2021, en promedio para Bajo de 80.0%, Medio 17.5% y Alto con 3.5%. Los valores expresados para las dimensiones de esta variable son para la dimensión aspectos técnicos su nivel es bajo 82.5%, medio 15% y alto 2.5%, la dimensión aspectos complementarios su nivel es bajo 77.5%, medio 20% y alto 2.5%.

6.4 La relación entre las dimensiones de la variable Desarrollo económico sostenible y la variable Infraestructura fluvial Datem de Marañón, Loreto – 2021 es positiva moderada, donde el valor asumido por el Rho de Spearman es para la D1: Económica de 0.756, D2: Socio cultural con 0.749, D3: Ambiental con 0.761 y D4: Institucional con 0.710.

VII. RECOMENDACIONES

7.1 Al Presidente del Gobierno Regional de Loreto a definir prioridades de intervención en el Plan de Desarrollo Concertado Regional indicadores del desarrollo económico sostenible tendientes a la mejora de la infraestructura fluvial en Datem de Marañón, Loreto.

7.2 Al Gerente de Desarrollo Económico del Gobierno Regional de Loreto, para diseñar un plan de articulación los proyectos a nivel local, regional y nacional tendientes al cierre de brechas y la mejora de los niveles productivos de las principales actividades económicas de la región, en especial de la provincia de Datem de Marañón.

7.3 A la Gerencia de Infraestructura del Gobierno Regional de Loreto, a definir un plan de implementación de proyectos fluviales, con participación de gobiernos locales, gobierno nacional y el sector privado, especial aquellas que fomenten la articulación vial, como las denominadas hidrovías fluviales.

7.4 Al Presidente del Gobierno Regional de Loreto, a desarrollar incidencia política en el nivel nacional para captar mayores recursos para la implementación de acciones y proyectos para el impulso del desarrollo económico de la región Loreto, como sustento para disminuir los niveles de pobreza y exclusión social.

REFERENCIAS

- Abad, E., Morales, E., Cortés, F., & Belmonte, L. (2020). *Industrial Processes Management for a Sustainable Society: Global Research Analysis*. Processes, 8(631), 1-26. doi: <https://doi.org/10.3390/PR8050631>
- Acuerdo Nacional (2014) *Políticas de Estado*. <https://www.acuerdonacional.pe/politicas-de-estado-del-acuerdo-nacional/>
- Amsden, A. (2010). *The rise of the rest. Challenges to the west from late-industrializing economies*. Oxford University Press. http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_nlinks&pid=S2218-3620202000030006000002&lng=en
- Andía, W. (2018). *Gerencia de Proyectos Sociales y de Inversión Social*. 2da edición. Perú: El Saber Editores. <http://www.librosperuanos.com/libros/detalle/10803/Gerencia-de-proyectos-sociales-y-de-inversion-social>
- Banco Mundial (2019) *Public Investment Projects: An Approach to the Latin American Reality*. New York, USA: BM ediciones. https://worldbank.org/en/pulic_investing/Building-Opportunities-to-Grow-in-a-Challenging-World
- Bandeira, P. (2016). *Instituciones y desarrollo económico. Un marco conceptual*". Lima. Perú: Economía Institucional
- Barnhart, C and Laporte, G. (2007) *Handbooks in operations research and management science: Transportation*. Cambridge Massachusetts: North-Holland
- Bautista, A.F. (2018). *Análisis de accesibilidad y conectividad de la red vial intermunicipal en el microsistema regional de la provincia Centro en Boyacá, Colombia*. Revista Perspectiva Geográfica, Vol. 23, N° 1. <http://www.doi:10.19053/01233769.8058>
- Boluk, K., Cavaliere, C. e Higgins (2019). *A critical framework for interrogating the United Nations Sustainable Development Goals 2030 Agenda in tourism*". Journal of Sustainable Tourism 27: 847-864. <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/09669582.2019.1619748>

Cabanillas, C., Resinas, M., & Ruiz, A. (2018). *A template-based approach for responsibility management in executable business processes*. *Enterprise Information Systems*, 12, 550-586. Doi: <https://doi.org/10.1080/17517575.2017.1390166>

Calvo, F., Navarro, J., & De Oña, J. (2020). *Road investment and traffic safety: An international study*. *Sustainability (Switzerland)*, 12(6332), 1-15. doi: <https://doi.org/10.3390/SU12166332>

CEPLAN (2017) *Plan Estratégico de Desarrollo Nacional*. Lima. Perú. <https://www.ceplan.gob.pe/sinaplan/plan-bicentenario-2/>

Charpin, J, Ruat, L y Freppel, C (2016) *Évaluation des procédures d'évaluation socio-économique des projets d'investissements publics*. l'inspection générale des finances (IGF). Francia. Recuperado de: https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/contenu/piece-jointe/2017/01/evaluation_des_procedures_devaluation_socio-economique.pdf

Comisión Económica para América Latina y el Caribe - CEPAL (2014). *Hacia un desarrollo sustentable e integrado de la Amazonía*. Los corredores de transporte en la cuenca amazónica central-occidental y sus afluentes principales en Brasil, Colombia, Ecuador y Perú. Santiago de Chile: Cepal. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/6307-un-desarrollo-sustentable-integrado-la-amazonia-corredores-transporte-la-cuenca>

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (2014). *Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual*. Santiago de Chile: Cepal. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/6441-desarrollo-infraestructura-crecimiento-economico-revision-conceptual>.

Corporación Andina de Fomento (2018). *Infraestructura pública y participación privada*. Conceptos y experiencias en América y España. Lima: Corporación Andina de Fomento. <https://www.caf.com/media/3163/LibroinfraestructuraFINAL.pdf>

Corporación Andina de Fomento (2020). *Hidro vías para el desarrollo y la integración sudamericana*. Bogotá: Corporación Andina de Fomento.

<http://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/919/CAF- Hidrovias.pdf> >

Corporación Andina Fomento – CAF (2019). *La Infraestructura de transporte fluvial en América Latina*. Bogotá. Colombia: CAF-CELAC.

Dawson, K (2013) *Practical Research Methods. A user-friendly guide to mastering research techniques and Project*. USA: How to Books Ltd: https://mega.nz/folder/RHp1WQaQ#6Vv_Jx4rpJi7NYwtX5xcdA

De Jong, G and Walker, H (2004) *National and international freight transport models: An overview and ideas for future development*”, *Transport Reviews* vol. 24, no. 1, pp. 103-124, 2004. DOI: <https://doi.org/10.1080/0144164032000080494>

Easterby, M., Thorpe, R. y Jackson, P.R. (2012). *Management research. 4a. ed. Londres: SAGE Publications Ltd.* <https://lib.ugent.be/catalog/rug01:002064464>

Elorza, E., y Trocello, G. (2015). *Política, territorio y medio ambiente. Argentina: Editorial Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación.* http://www.saij.gob.ar/docs/ediciones/libros/Politica_territorio_medio_ambiente.pdf

Esclocombe, D (2021) *Procedimiento metodológico para la gestión de proyectos de inversión en producción más limpia*. Revista Universidad y Sociedad vol.11 no.1. Cuba. Recuperado de: http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2218-36202019000100376

European Commission (2012). *“Guidance document on Inland waterway transport and Natura 2000”*. Bruselas. Netherland. 14/6/2016.<http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/docs/iwt_en.pdf>.

García, F (2019) *El futuro incierto de la Hidrovía Amazónica peruana*. España. Mongabay ediciones. <https://es.mongabay.com/2021/01/hidrovia-amazonia-peru-consulta-previa-pueblos-indigenas/>

Gastelo, J.L (2018) *El planeamiento estratégico como herramienta para la eficiencia del sistema hidroviario en la Amazonia peruana, propuesta actual*. Revista Cátedra, vol. 12, N° 5. Universidad Federico Villarreal.

Lima. Perú.
<https://revistas.unfv.edu.pe/RCV/16380.gastelo.sist.hidrov.pdf>.
 Gobierno Regional de Loreto – GOREL (2019) *Plan de Desarrollo de la Región Loreto 2018-2021*. Iquitos. Perú.
<https://www.regionloreto.gob.pe/Descargas/PDRCLORETOAL2021.pdf>
 Guevara, E (2019) *Los Presupuestos Públicos para el transporte fluvial*. Lima. Perú. Instituto de Investigaciones en Comunicaciones.
 Instituto Nacional de Estadística e Informática (2019) *Índice de Desarrollo Humano*. Lima. Perú.
<https://www.pe.undp.org/content/dam/peru/docs/Publicaciones%20pobreza/idh2019/IDH%202019.xlsx>
 Instituto Nacional de Estadística e Informática (2020) *Perú: Sistema de monitoreo y seguimiento de los indicadores de los objetivos de desarrollo sostenible*. Lima.
<http://ods.inei.gob.pe/ods/objetivos-de-desarrollo-sostenible/industria-innovacion-e-infraestructura>
 Jiménez, P (2017) *Quality control of public services*. New York, USA: Inter-American Development Bank
 Kahn, A.E. (2018) *The Economics of Regulation*. Principles and Institutions. Cambridge Massachusetts): The MIT Press.
 Kresalja, B. (2018). *The role of the State and the management of public services*". NY. USA. Parkins editions. <https://cbcny.org/prize-public-service-excellence>
 Koryl, M. y Mazur, D (2017) *Towards emergence phenomenon in business process management*. Revista: Archives of Control Sciences ol. 27, pp. 263 – 277. <https://doi.org/10.1515/acsc-2017-0017>
 Lalama, R., y Bravo, A. (2019). *América Latina y los objetivos de desarrollo sostenible: Análisis de su viabilidad*. Revista de Ciencias Sociales (Ve), XXV(E-1), 12-24. <https://dx.doi.org/10.31876/rcs.v25i1.29591>
 Lampard, K (2016) *The quality of health services*. New York USA Chamber of Construction of the United States of North America.
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0013935121004990>
 Little, T. (2013). *The Oxford Handbook of Quantitative Methods, Vol. 1: Foundations*. Oxford University Press.

<https://www.oxfordhandbooks.com/view/10.1093/oxfordhb/9780199934874.001.0001/oxfordhb-9780199934874>

Locher, H. y Scanlon, A. (2012). *Sustainable hydropower-issues and approaches*. En H. Samadi (ed.), *Hydropower - Practice and Application* (pp. 1-22). Coatia: InTech. <https://doi.org/10.5772/31768>

Maddison, A. (2007). *Contours of the world economy, 1-2030 ad*. Oxford University Press http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_nlinks&pid=S2218-3620202000030006000009&lng=en

Mäler, K.G. (2015) *International environmental problems*. Oxford: *Review of Economic Policy*, 6(1):80-108. Recuperado de: https://econpapers.repec.org/article/oupoxford/v_3a6_3ay_3a1990_3ai_3a1_3ap_3a80-108.htm

Ministerio de Economía y Finanzas – MEF (2021) *Marco Macroeconómico Multianual 2021 -2021 (26 agosto 2020) Diario Oficial El Peruano*. <https://elperuano.pe/NormasElperuano/2021/08/27/1986100-1/1986100-1.htm>

Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (2017). *National Innovation Systems*. Francia: OECD. Recuperado de: <https://www.oecd.org/science/inno/2101733.pdf>

Price, J.H. y Murnan, J. (2014). *Research Limitations and the Necessity of Reporting Them*. *American Journal of Health Education*, 35, 66-67 <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/19325037.2004.10603611>

Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2018). *Manual de Infraestructura Fluvial*. Lima: Dirección Nacional de Transporte Fluvial.

Naciones Unidas (2018) *Transforming ourworld: the 2030 Agenda for Sustainable Development*. Naciones Unidas; 2018. NY.USA. <https://sustainabledevelopment.un.org/post2015/transformingourworld>

Njenga, P., & Tanzam, N. (2020). *Scaling up gender mainstreaming in transport: Policies, practices and monitoring processes*. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers: Transport*, 173, 64-75. doi: <https://doi.org/10.1680/jtran.18.00152>

Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (2017). *National Innovation Systems*. Francia: OECD. Recuperado de: <https://www.oecd.org/science/inno/2101733.pdf>

Orihuela, C.Y Silva, C Vivanco (2018) *Evaluando el desarrollo sostenible en la Región Junín*. *Revista Natura & Economía*, vol. 4, año 2. https://revistas.lamolina.edu.pe/index.php/ne/article/view/1411/html_24

Ortúzar, J. y Willumsen, Luis G. (2008). *Modelos de transporte*. Santander: Universidad de Cantabria. <https://www.editorialuc.es/libro/modelos-de-transporte>

Petterson, F., Stjernborg, V., & Curtis, C. (2021). *Critical challenges in implementing sustainable transport policy in Stockholm and Gothenburg*. *Cities*, 113(103153), 1-10. doi: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2021.103153>

Plascencia, K (2018) *Administrative Management: Development and Growth Approaches*. Colombia: Inter-American Development Bank

Quinde, V; Bucaram, R.; Saldaña, M. y Ordeñana, A (2020) *Relación entre el crecimiento y el desarrollo económico: caso Ecuador*. *Revista Universidad y Sociedad* vol.12, N°.3. Cuba. http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2218-36202020000300060

Quintero, J., Ramírez, Y. y Cortázar, A. (2020) *Transporte fluvial en Colombia: operación, infraestructura, ambiente, normativa y potencial de desarrollo*. *Revista Ciudades, Estados y Política*. Vol. 7, N° 1. Colombia.

Reátegui, J.E. (2016). "Servicio de transporte fluvial en la región Loreto: entre Escila y Caribdis". *Revista de la Competencia y la Propiedad Intelectual* N° 11. Lima. Perú. http://aplicaciones.indecopi.gob.pe/ArchivosPortal/boletines/recompi/castellano/articulos/o_tono2010/JoseEnriqueReategui.pdf.

Rokicki, B., Haddad, E., Horridge, J., & Stepniak, M. (2021). *Accessibility in the regional CGE framework: the effects of major transport infrastructure investments in Poland*. *Transportación*, 48, 747-772. doi: <https://doi.org/10.1007/s11116-019-10076-w>

Romero, A., y Inche, J (2020) *Modelo de desarrollo sostenible regional y el Programa 21*. Revista Industrial Data. Universidad Nacional Mayor de San Marcos. https://sisbib.unmsm.edu.pe/bibvirtual/publicaciones/indata/v05_n2/mod_e_desa.htm

Rust, F., & Sampson, R. (2020). *A systems-based R&D management model for the road and transport engineering sector applied to a community access roads and transport research programme*. African Journal of Science, Technology, Innovation and Development, 12, 547-560. <https://doi.org/10.1080/20421338.2019.1640344>

Saavedra, V (2016) *The Approaches to Development Planning*. Washington. USA: World Bank

Saldaña, J (2015) *Fundamentals of qualitative research*. USA: Oxford University Press Inc. <https://global.oup.com/academic/product/fundamentals-of-qualitative-research-9780199737956>

Sifuentes, L (2019) *The Infrastructure of Fluvial Transport in Colombia*. Bogota Colombia. CAF editions. <https://www.caf.com/en/currently/events/2019/10/the-knowledge-roadmap-climate-change-resilient-infrastructure/>

Sihombing, L., Latief, Y., Rarasati, A., & Wibowo, A. (2018). *Project financing models for toll road investments: A state-of-the-art literature review*. *Civil Engineering and Architecture*, 6, 115-127. <https://doi.org/10.13189/cea.2018.060301>

Sinha, M.P. (2018) *Research Methods in English*. USA: the Hardcover edition. <https://www.amazon.com/Research-Methods-English-M-P-Sinha/dp/8126903589?asin=B07S678M8Q&revisionId=&format=2&dept h=1>

Slavinska, O., Stozhka, V., Kharchenko, A., Bubela, A., & Kvatadze, A. (2019). *Development of a model of the weight of motor roads parameters as part of the information and management system of monetary evaluation*. Eastern European Journal of Enterprise Technologies, 1, 46-59. doi: <https://doi.org/10.15587/1729-4061.2019.156519>

Solano, D; Cuba, A. y Narciso, J (2018) *Desarrollo sostenible y estándares de calidad Ambiental ¿La política de regulación ambiental debe mantenerse en un país que busca sostener su crecimiento y desarrollo económico?* Lima. Perú: Desco ediciones

Szomszor, M (2019) *Navigating the Structure of Research on Sustainable Development Goals*. Institute for Scientific Information. 2019 [viewed <https://clarivate.com/g/sustainable-development-goals>]

Suprayoga, G., Bakker, M., & Spit, T. (2020). *A systematic review of indicators to assess the sustainability of road infrastructure projects*. *European Transport Research Review*, 12(19), 1-15. doi: <https://doi.org/10.1186/s12544-020-0400-6>

Valcárcel, M. (2016). *Génesis y evolución del concepto y enfoques sobre el desarrollo. Documento de investigación*. Lima, Perú: Pontificia Universidad Católica del Perú. Recuperado de <https://www.uv.mx/mie/files/2012/10/SESION-6-Marcel-Valcarcel-Desarrollo-Sesion6.pdf>

Vidalegú, J (2019) *The economic development and the worldview of the peoples*. New York: World Bank. <http://documents1.worldbank.org/curated/en/389011468137378972/pdf/multi-page.pdf>

Villamil, S. (2017) *Análisis del transporte fluvial y el estado actual que presenta de carga en los principales ríos de Colombia (artículo científico) Revista ECACEN, Colombia*. <https://repository.unad.edu.co/jspui/bitstream/10596/17556/1/79319590.pdf>

Welsch, U (2017) *Proyectos: Planificación y Control (6ta. Edición.)* México. Pearson Educación https://www.academia.edu/36692025/Welsch_Hilton_Gordon_and_Rivera_PRESUPUESTOS_planificaci%C3%B3n_y_control_6Ed

World Bank (2020). *Sustainable development of inland waterway transport in China*. Washington D. C.: World Bank. http://documents.worldbank.org/curated/en/860411468024540285/pdf/549620WP0P109910_printing1En0511nol20.pdf

World Bank (2019) *Public Investment Projects: An Approach to the Latin American Reality*. New York, USA: BM ediciones.
https://worldbank.org/en/pulic_investing/Building-Opportunities-to-Grow-in-a-Challenging-World

Zamudio, A.I.; Baquero, G.A. y Pachón, M (2018) *Evaluación del desarrollo en infraestructura fluvial para el corredor logístico del río Magdalena*. Revista Lámpsakos, Vol. 21, N° 12. DOI: <https://doi.org/10.21501/21454086.2691>

ANEXOS


Operacionalización de variables

Variables	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Escala de medición
Desarrollo económico sostenible	Intervenciones que las entidades del Estado en sus tres niveles de gobierno implementan con el objetivo de contribuir a generar mejores niveles de vida de la población, siendo la herramienta proyecto el principal método de intervención (Kresalia, 2018)	Valoración de las intervenciones públicas en la provincia de Datem del Marañón, desde el enfoque económico, sociocultural, ambiental e institucional, medido a través de un cuestionario de encuesta dirigido a autoridades y funcionarios.	Económico	<ul style="list-style-type: none"> - Aporte al PBI de las intervenciones estatales - Tasa de desnutrición - PEA ocupada - Nivel de ingresos 	Ordinal
			Socio cultural	<ul style="list-style-type: none"> - Acceso a la salud - Acceso a la educación - Acceso al agua y saneamiento - Seguridad ciudadana - Respeto a los derechos humanos y el orden social 	
			Ambiental	<ul style="list-style-type: none"> - Ordenamiento territorial - Estándares de calidad ambiental - Desarrollo de proyectos ambientales 	
			Institucional	<ul style="list-style-type: none"> - Participación ciudadana en planes de desarrollo - Participación de grupos excluidos (mujeres, poblaciones indígenas) - Conflictividad 	
Infraestructura fluvial	Aquella que sirve de complemento para que el transporte por los ríos, que involucra puertos, embarcaderos, zonas logísticas, sistemas de dragado, monitoreo de navegación, control de carga y pasajeros, autorizaciones, que directa o indirectamente contribuyan al cierre de brechas en el sector transportes (MTC, 2018)	Valoración de las condiciones de implementación y sostenibilidad de la infraestructura fluvial en la provincia de Datem del Marañón, medido a través de una encuesta	Estándares técnicos	<ul style="list-style-type: none"> - Priorización de intervenciones en planes de desarrollo - Cumplimiento del ciclo de inversiones - Tipo de intervenciones - Montos de las inversiones - Fuente de financiamiento 	Ordinal
			Aspectos complementarios	<ul style="list-style-type: none"> - Respeto a usos y costumbres - Compromiso ciudadano para mantenimiento - Determinación de autoridad local para su administración - Cumplimiento de aspectos regulatorios - Cumplimiento de aspectos ambientales 	

Matriz de consistencia

Título: " Desarrollo económico sostenible y la infraestructura fluvial en el Datem del Marañón – Loreto 2021"

Planteamiento del problema	Objetivo	Hipótesis	Técnica e instrumento
<p>Problema general ¿De qué manera el desarrollo económico sostenible se relaciona con la infraestructura fluvial en el Datem del Marañón – Loreto 2021?</p> <p>Problemas específicos:</p> <p>1) ¿Cuál es el nivel del desarrollo económico sostenible en el Datem de Marañón – Loreto 2021?</p> <p>2) ¿Cuál es el nivel de infraestructura fluvial en el Datem de Marañón – Loreto 2021?</p> <p>3) ¿De qué manera las dimensiones del desarrollo económico sostenible se relacionan con la infraestructura fluvial en el Datem del Marañón – Loreto 2021?</p>	<p>Objetivo general Determinar la relación del desarrollo económico sostenible y la infraestructura de fluvial de Datem del Marañón – Loreto, 2021</p> <p>Objetivos específicos</p> <p>1. Conocer el nivel del desarrollo económico sostenible en el Datem del Marañón – Loreto 2021,</p> <p>2. Identificar el nivel de infraestructura fluvial en el Datem del Marañón – Loreto 2021</p> <p>3. Determinar la relación de las dimensiones del desarrollo económico sostenible y la infraestructura fluvial en el Datem del Marañón – Loreto 2021</p>	<p>Hipótesis general Hi: Existe relación significativa entre el desarrollo económico sostenible y la infraestructura fluvial en el Datem del Marañón – Loreto 2021</p> <p>Hipótesis específicas</p> <p>H1: El nivel del desarrollo económico sostenible en el Datem del Marañón – Loreto 2021, es alto</p> <p>H2: El nivel de infraestructura fluvial en el Datem del Marañón – Loreto 2020, es alto</p> <p>H3: Existe relación significativa entre el desarrollo económico sostenible y la infraestructura fluvial en el Datem del Marañón – Loreto 2021, es alto.</p>	<p>Técnicas:</p> <p>1) Encuesta</p> <p>Instrumentos:</p> <p>1) Cuestionario de encuesta</p>
<p>Diseño y Tipo de investigación</p>	<p>Población y muestra</p>	<p>Variables/ Dimensiones</p>	

<p>Diseño: No experimental, correlacional transversal Tipo: Básico</p>  <p>Donde: M: Muestra O1: Desarrollo Económico O2: Infraestructura fluvial R: Relación de las variables</p>	<p>Población: Funcionarios y autoridades de la provincia de Datem del Marañón. Muestra: Por conveniencia 40 funcionarios y autoridades de la provincia de Datem del Marañón.</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="1240 316 1451 379">Variables / Categorías</th> <th data-bbox="1451 316 1794 379">Indicadores / Subcategorías</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1240 379 1451 603" rowspan="4">Desarrollo económico sostenible</td> <td data-bbox="1451 379 1794 432">Económico</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1451 432 1794 485">Socio cultural</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1451 485 1794 537">Ambiental</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1451 537 1794 603">Institucional</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1240 603 1451 699" rowspan="2">Infraestructura fluvial</td> <td data-bbox="1451 603 1794 639">Aspectos técnicos</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1451 639 1794 699">Aspectos complementarios</td> </tr> </tbody> </table>	Variables / Categorías	Indicadores / Subcategorías	Desarrollo económico sostenible	Económico	Socio cultural	Ambiental	Institucional	Infraestructura fluvial	Aspectos técnicos	Aspectos complementarios	
Variables / Categorías	Indicadores / Subcategorías												
Desarrollo económico sostenible	Económico												
	Socio cultural												
	Ambiental												
	Institucional												
Infraestructura fluvial	Aspectos técnicos												
	Aspectos complementarios												

Instrumentos de la investigación

Cuestionario: Desarrollo económico sostenible

Datos generales:

N° de cuestionario: Fecha de recolección:/...../.....

Introducción:

El presente instrumento tiene como finalidad conocer el desarrollo económico sostenible y la infraestructura fluvial en Datem del Marañón, año 2020

Instrucción:

Lee atentamente cada ítem y seleccione una de las alternativas, la que sea la más apropiada para Usted, seleccionando del 1 a 5, que corresponde a su respuesta. Asimismo, debe marcar con un aspa la alternativa elegida.

Asimismo, no existen respuestas “correctas” o “incorrectas”, ni respuestas “buenas” o “malas”. Solo se solicita honestidad y sinceridad de acuerdo a su contextualización.

Finalmente, la respuesta que vierta es totalmente reservada y se guardará confidencialidad y marque todos los ítems.

Escala de valoración	
Muy Bajo	1
Bajo	2
Medio	3
Alto	4
Muy Alto	5

Ítem	Dimensión / Indicador	Escala valorativa				
		1	2	3	4	5
	Dimensión: Económica					
1	¿Cómo valora el aporte al PBI de las intervenciones estatales en la provincia Datem del Marañón, año 2020?					
2	¿Cómo valora las intervenciones estatales para disminuir la Tasa de desnutrición en la provincia Datem del Marañón, año 2020?					

3	¿Cómo valora las intervenciones estatales para mejorar la PEA ocupada en la provincia Datem del Maraón, año 2020?					
4	¿Cómo valora el de Nivel de ingresos en la provincia Datem del Maraón, año 2020?					
Dimensión: Sociocultural						
5	¿Cuál es su valoración del Acceso a la salud en la provincia Datem del Maraón, año 2020?					
6	¿Cuál es su valoración del acceso a la educación en la provincia Datem del Maraón, año 2020?					
7	¿Cuáles es su valoración del acceso al agua y saneamiento en la provincia Datem del Maraón, año					
8	¿Cuál es su valoración de la Seguridad ciudadana en la provincia Datem del Maraón, año 2020?					
9	¿Cuál es su valoración del Respeto a los derechos humanos y el orden social en la provincia Datem del Maraón, año 2020?					
Dimensión: Ambiental						
10	¿Cuál es su valoración del respeto al Ordenamiento territorial en la provincia Datem del Maraón, año 2020?					
11	¿Cuál es su valoración del cumplimiento de los Estándares de calidad ambiental en la provincia Datem del Maraón, año 2020?					
12	¿Cuál es su valoración del Desarrollo de proyectos ambientales en la provincia Datem del Maraón, año 2020?					
Dimensión: Institucional						
13	¿Cómo valora la Participación ciudadana en planes de desarrollo en la provincia Datem del Maraón, año 2020?					
14	¿Cómo valora la Participación de grupos excluidos (mujeres, poblaciones indígenas) en la provincia Datem del Maraón, año 2020?					
15	¿Cómo valora la conflictividad en la provincia Datem del Maraón, año 2020?					

Cuestionario: Infraestructura fluvial

Datos generales:

N° de cuestionario: Fecha de recolección:/...../.....

Introducción:

El presente instrumento tiene como finalidad conocer el desarrollo económico sostenible y la infraestructura fluvial en Datem del Maraón, año 2020

Instrucción:

Lee atentamente cada ítem y seleccione una de las alternativas, la que sea la más apropiada para Usted, seleccionando del 1 a 5, que corresponde a su respuesta. Asimismo, debe marcar con un aspa la alternativa elegida.

Asimismo, no existen respuestas “correctas” o “incorrectas”, ni respuestas “buenas” o “malas”. Solo se solicita honestidad y sinceridad de acuerdo a su contextualización.

Finalmente, la respuesta que vierta es totalmente reservada y se guardará confidencialidad y marque todos los ítems.

Escala de valoración	
Muy Bajo	1
Bajo	2
Medio	3
Alto	4
Muy Alto	5

Ítem	Dimensión / Indicador	Escala valorativa				
		1	2	3	4	5
	Dimensión: Estándares técnicos					
1	¿Cómo valora la Priorización de intervenciones en planes de desarrollo de la infraestructura fluvial en Datem del Maraón?					
2	¿Cómo valora el nivel de participación de los órganos técnicos de los gobiernos locales y regionales en los planes de desarrollo de la infraestructura fluvial en Datem del Maraón?					
3	¿Cómo valora el cumplimiento del ciclo de inversiones de la infraestructura fluvial en Datem del Maraón?					

4	¿Cómo valoras la participación de los órganos técnicos de los gobiernos regionales para hacer seguimiento al ciclo de inversiones en infraestructura fluvial en Datem del Marañón?					
5	¿Cómo valora el Tipo de intervenciones de la infraestructura fluvial en Datem del Marañón?					
6	¿Cómo valora los montos asignados a las inversiones de la infraestructura fluvial en Datem del Marañón?					
7	¿Cuál es su valoración de las inversiones en infraestructura fluvial desde el enfoque de la fuente de financiamiento en Datem del Marañón?					
8	¿Cuál es su valoración de las acciones de control gubernamental de las inversiones en infraestructura fluvial en Datem del Marañón?					
Dimensión: Aspectos complementarios						
9	¿Cuál es su valoración del nivel de participación ciudadana en el desarrollo de inversiones en infraestructura fluvial en Datem de Marañón?					
10	¿Cuál es su valoración del Respeto a usos y costumbres de la infraestructura fluvial en Datem del Marañón?					
11	¿Cómo valora el nivel de compromiso ciudadano para el mantenimiento de la infraestructura fluvial en Datem del Marañón?					
12	¿Cómo valora la determinación de autoridad local para su administración de la infraestructura fluvial en Datem del Marañón?					
13	¿Cómo valora el cumplimiento de aspectos regulatorios de la infraestructura fluvial en Datem					
14	¿Cómo valora el Cumplimiento de aspectos ambientales de la infraestructura fluvial en Datem del Marañón?					
15	¿Cómo valora el sistema de fiscalización ambiental de las autoridades a la infraestructura fluvial en Datem del Marañón?					

Base de datos estadísticos

Desarrollo económico sostenible															
	Económica			Socio cultural					Ambiental				Institucional		
N°	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	P13	P14	P15
1	2	1	3	2	4	2	1	1	2	3	2	3	2	2	2
2	3	2	2	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	3
3	5	4	5	3	4	4	4	5	4	5	5	5	5	4	5
4	2	2	2	3	3	3	2	1	3	3	2	2	2	2	2
5	3	1	3	4	4	4	4	2	4	3	3	3	2	2	2
6	3	1	3	3	4	4	1	1	4	3	3	3	3	5	2
7	2	1	2	2	2	2	1	1	2	2	3	3	2	2	1
8	3	1	3	3	4	4	1	1	4	4	2	2	4	4	3
9	3	2	2	3	4	4	2	2	5	4	2	2	5	4	2
10	5	5	5	5	4	4	5	5	4	4	5	3	5	5	5
11	3	2	3	3	4	4	2	2	4	4	2	2	4	2	3
12	3	2	3	4	4	4	2	2	4	4	2	2	4	3	3
13	3	1	3	2	2	2	1	1	4	4	3	3	3	2	3
14	2	2	3	3	2	2	1	1	4	4	3	3	3	3	3
15	3	2	3	3	4	4	1	2	4	4	3	3	3	2	2
16	3	2	3	4	4	4	2	2	5	4	3	3	3	5	3
17	3	2	3	4	4	4	2	2	4	4	3	3	3	2	2
18	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	3	3	3
19	3	1	3	4	4	4	1	1	4	3	2	3	3	4	3
20	3	1	4	4	4	4	1	1	5	3	2	3	4	3	3
21	3	2	3	4	4	4	1	1	5	4	2	3	3	4	2
22	3	1	3	4	3	3	1	1	4	2	3	3	4	4	2
23	3	1	3	3	3	3	1	1	3	2	2	2	3	3	1
24	3	1	3	3	3	3	1	1	5	3	2	3	4	4	1
25	2	1	2	3	3	3	1	1	4	2	2	2	4	5	3
26	2	1	3	4	4	4	1	1	4	2	2	2	3	5	2
27	3	1	4	4	4	4	1	1	4	3	1	3	3	5	2
28	3	1	3	3	3	3	1	1	4	3	2	3	4	5	3
29	3	1	4	4	4	4	1	1	4	3	2	3	3	5	3
30	3	2	3	4	3	4	1	1	5	3	1	3	4	5	3
31	3	1	4	4	4	4	1	1	5	4	1	3	3	4	3
32	3	2	3	3	4	3	1	1	5	4	2	4	3	4	3
33	3	2	4	4	4	4	1	1	5	3	1	3	3	4	3
34	3	2	4	4	4	4	1	1	5	4	2	3	3	5	2
35	3	1	3	4	4	4	1	1	4	3	2	3	3	4	2
36	3	2	4	4	4	4	2	2	5	4	2	4	4	5	1
37	3	2	4	4	4	4	1	1	4	3	2	3	4	5	3
38	3	1	4	4	4	4	1	1	5	3	1	3	4	4	2
39	3	1	4	4	4	4	1	1	5	4	1	4	3	4	2
40	3	1	4	4	4	4	1	1	4	3	2	4	3	5	3

Infraestructura fluvial														
Estándares técnicos						Aspectos complementarios								
P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	P13	P14	P15
3	2	1	4	3	2	1	1	2	2	2	3	2	3	3
2	2	1	2	2	2	1	2	2	2	3	2	2	3	2
4	5	5	4	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5
3	3	2	3	3	1	1	1	2	2	2	3	4	3	3
3	3	2	4	3	1	1	1	3	3	3	2	4	3	3
4	3	2	5	4	2	1	2	3	3	3	2	4	3	2
3	3	2	4	4	2	1	2	3	3	3	2	5	3	3
4	3	2	5	3	2	1	2	3	3	3	2	4	3	3
3	2	1	4	3	2	1	1	3	3	3	2	4	3	3
4	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5
3	3	2	4	4	2	1	1	3	3	3	4	5	3	2
4	3	2	5	4	2	1	1	3	3	3	5	4	3	3
3	3	2	2	3	2	1	1	2	2	2	2	2	3	3
4	3	2	5	4	1	1	1	3	3	3	5	4	3	2
3	2	2	5	4	2	1	2	3	3	3	5	5	3	3
4	3	2	4	3	2	1	2	3	3	3	4	4	3	3
3	3	1	5	4	3	1	2	2	2	2	4	4	3	2
3	3	1	3	3	2	1	2	3	3	3	3	3	2	3
3	3	2	4	4	3	1	2	3	3	3	4	5	3	3
4	3	1	4	3	2	1	2	3	3	3	5	5	3	3
3	3	2	4	3	1	1	2	3	3	3	4	4	3	3
3	2	2	4	3	1	1	2	3	3	3	5	4	3	3
2	2	1	2	2	1	1	2	3	3	3	2	2	3	3
3	3	2	5	4	1	1	2	3	2	3	4	5	3	2
3	3	2	4	4	2	1	2	3	2	3	5	5	2	3
3	3	2	3	4	3	1	1	2	3	3	5	4	2	3
3	3	2	4	4	3	1	1	2	3	2	5	5	3	2
4	3	1	3	4	2	1	1	3	2	3	5	5	3	3
3	2	2	4	3	2	1	2	3	3	3	4	4	2	3
4	3	1	4	3	2	1	2	2	2	2	5	5	2	2
3	2	2	4	3	2	1	1	3	3	3	4	4	3	3
3	3	2	5	3	2	1	2	3	3	3	4	4	2	2
4	3	1	4	3	3	1	2	3	3	3	5	5	3	3
3	2	2	4	3	2	1	1	2	2	2	4	4	3	3
3	3	2	4	3	2	1	2	3	2	2	5	5	2	3
4	3	2	4	3	2	1	2	2	3	3	4	4	3	2
3	3	1	5	4	2	1	2	2	3	2	4	4	3	3
3	2	2	3	4	3	1	1	3	2	2	4	4	2	2
4	3	2	4	4	1	1	2	3	2	2	5	5	3	2

Validación de los instrumentos de investigación



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

I. DATOS GENERALES

Nombres y Apellidos del experto: Dr. Gilberto Carrión Barco
 Institución donde labora : Universidad Cesar Vallejo – Escuela de Posgrado
 Especialidad : Metodólogo
 Instrumento de evaluación : Para evaluar el desarrollo económico sostenible
 Autor (s) del instrumento (s): Br. Luis Enrique Muñoz Obando

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

MUY DEFICIENTE (1) DEFICIENTE (2) ACEPTABLE (3) BUENA (4) EXCELENTE (5)

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales.				X	
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable, en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.					X
ACTUALIDAD	El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable: Desarrollo económico sostenible.					X
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable, de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.					X
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.					X
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio: Desarrollo económico sostenible.					X
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación.					X
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable: Desarrollo económico sostenible.				X	
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación.				X	
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento.					X
PUNTAJE TOTAL		47				

(Nota: Tener en cuenta que el instrumento es válido cuando se tiene un puntaje mínimo de 41 "Excelente"; sin embargo, un puntaje menor al anterior se considera al instrumento no válido ni aplicable)

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

_____ **SE RECOMIENDA APLICAR EL INSTRUMENTO A UNA MUESTRA PILOTO** _____

PROMEDIO DE VALORACIÓN: 4.7

Tarapoto, 14 de octubre de 2021

DR. GILBERTO CARRIÓN BARCO

INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA
I. DATOS GENERALES

Nombres y Apellidos del experto: Dr. Gilberto Carrión Barco
 Institución donde labora : Universidad Cesar Vallejo – Escuela de Posgrado
 Especialidad : Metodólogo
 Instrumento de evaluación : Para evaluar la infraestructura fluvial
 Autor (s) del instrumento (s): Br. Luis Enrique Muñoz Obando

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

MUY DEFICIENTE (1) DEFICIENTE (2) ACEPTABLE (3) BUENA (4) EXCELENTE (5)

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales.					X
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable, en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.					X
ACTUALIDAD	El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable: Infraestructura fluvial.					X
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable, de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.					X
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.					X
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio: Infraestructura fluvial.					X
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación.				X	
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable: Infraestructura fluvial.				X	
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación.				X	
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento.					X
PUNTAJE TOTAL						47

(Nota: Tener en cuenta que el instrumento es válido cuando se tiene un puntaje mínimo de 41 "Excelente"; sin embargo, un puntaje menor al anterior se considera al instrumento no válido ni aplicable)

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

_____ **SE RECOMIENDA APLICAR EL INSTRUMENTO A UNA MUESTRA PILOTO** _____

PROMEDIO DE VALORACIÓN: 4.7

Tarapoto, 14 de octubre de 2021



DR. GILBERTO CARRIÓN BARCO

INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA
I. DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto: Gina García Valles
 Institución donde labora : Provias Nacional
 Especialidad : Magister en Gestión Pública
 Instrumento de evaluación : Para evaluar: Desarrollo económico sostenible
 Autor (s) del instrumento (s) : Br. Luis Enrique Muñoz Obando

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

MUY DEFICIENTE (1) DEFICIENTE (2) ACEPTABLE (3) BUENA (4) EXCELENTE (5)

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales.					X
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable, en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.				X	
ACTUALIDAD	El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable: Desarrollo económico sostenible					X
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable, de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.					X
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.					X
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio: Desarrollo económico sostenible					X
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación.					X
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable: Desarrollo económico sostenible				X	
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación.					X
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento.					X
PUNTAJE TOTAL						48

(Nota: Tener en cuenta que el instrumento es válido cuando se tiene un puntaje mínimo de 41 "Excelente"; sin embargo, un puntaje menor al anterior se considera al instrumento no válido ni aplicable)

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

El instrumento es válido para su aplicación.

PROMEDIO DE VALORACIÓN: 4.8

Tarapoto, 12 de octubre de 2021


CPCC. Gina García Valles
 MAÉSTRA EN GESTIÓN PÚBLICA
 CCPSM N° 19-1129

INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

I. DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto: Gina García Valles
 Institución donde labora : Provias Nacional
 Especialidad : Magister en Gestión Pública
 Instrumento de evaluación : Para evaluar: Infraestructura Fluvial
 Autor (s) del instrumento (s): Br. Luis Enrique Muñoz Obando

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

MUY DEFICIENTE (1) DEFICIENTE (2) ACEPTABLE (3) BUENA (4) EXCELENTE (5)

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales.					X
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable, en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.					X
ACTUALIDAD	El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable: Infraestructura Fluvial					X
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable, de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.					X
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.				X	
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio: Infraestructura Fluvial					X
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación.					X
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable: Infraestructura Fluvial					X
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación.				X	
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento.				X	
PUNTAJE TOTAL						47

(Nota: Tener en cuenta que el instrumento es válido cuando se tiene un puntaje mínimo de 41 "Excelente"; sin embargo, un puntaje menor al anterior se considera al instrumento no válido ni aplicable)

IV. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

El instrumento es válido para su aplicación.

PROMEDIO DE VALORACIÓN:

4.7

Tarapoto, 12 de octubre de 2021


CPCC, Gina García Valles
MAESTRA EN GESTIÓN PÚBLICA
CCPSM N° 19-1129

INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA
I. DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto: José Iván Tuesta Estrella
 Institución donde labora : Provias Descentralizado
 Especialidad : Magister en Gestión Pública
 Instrumento de evaluación : Para evaluar: Desarrollo económico sostenible
 Autor (s) del instrumento (s) : Br. Luis Enrique Muñoz Obando

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

MUY DEFICIENTE (1) DEFICIENTE (2) ACEPTABLE (3) BUENA (4) EXCELENTE (5)

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales.				X	
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable, en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.					X
ACTUALIDAD	El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable: Desarrollo económico sostenible				X	
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable, de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.					X
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.					X
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio: Desarrollo económico sostenible					X
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación.				X	
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable: Desarrollo económico sostenible					X
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación.					X
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento.					X
PUNTAJE TOTAL						47


(Nota: Tener en cuenta que el instrumento es válido cuando se tiene un puntaje mínimo de 41 "Excelente"; sin embargo, un puntaje menor al anterior se considera al instrumento no válido ni aplicable)

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

EL INSTRUMENTO ES VÁLIDO PARA SU APLICACIÓN

PROMEDIO DE VALORACIÓN: 4.7

Tarapoto, 12 de octubre de 2021


 C.P.C. José Iván Tuesta Estrella
 MAESTRO EN GESTIÓN PÚBLICA
 CCPSM N° 19-1007

INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

II. DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto: José Iván Tuesta Estrella
 Institución donde labora : Provias Descentralizado
 Especialidad : Magister en Gestión Pública
 Instrumento de evaluación : Para evaluar: Infraestructura Fluvial
 Autor (s) del instrumento (s): Br. Luis Enrique Muñoz Obando

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

MUY DEFICIENTE (1) DEFICIENTE (2) ACEPTABLE (3) BUENA (4) EXCELENTE (5)

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales.				X	
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable, en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.					X
ACTUALIDAD	El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable: Infraestructura Fluvial				X	
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable, de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.					X
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.					X
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio: Infraestructura Fluvial					X
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación.				X	
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable: Infraestructura Fluvial					X
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación.					X
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento.					X
PUNTAJE TOTAL					47	

(Nota: Tener en cuenta que el instrumento es válido cuando se tiene un puntaje mínimo de 41 "Excelente"; sin embargo, un puntaje menor al anterior se considera al instrumento no válido ni aplicable)

IV. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

EL INSTRUMENTO ES VÁLIDO PARA SU APLICACIÓN.

PROMEDIO DE VALORACIÓN:

4.7

Tarapoto, 12 de octubre de 2021



C.P.C. José Iván Tuesta Estrella
 MAESTRO EN GESTIÓN PÚBLICA
 CCPSM N° 19-1007

INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA
I. DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto: Peña Peña José Luis
 Institución donde labora : Zona Registral N° III - Sede Moyobamba
 Especialidad : Maestro en Gestión Pública
 Instrumento de evaluación : Para evaluar: Desarrollo económico sostenible
 Autor (s) del instrumento (s): Br. Luis Enrique Muñoz Obando

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN
MUY DEFICIENTE (1) DEFICIENTE (2) ACEPTABLE (3) BUENA (4) EXCELENTE (5)

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5	
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales.				X		
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable, en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.					X	
ACTUALIDAD	El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable: Desarrollo económico sostenible				X		
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable, de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.					X	
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.					X	
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio: Desarrollo económico sostenible					X	
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación.				X		
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable: Desarrollo económico sostenible					X	
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación.					X	
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento.					X	
PUNTAJE TOTAL							47

(Nota: Tener en cuenta que el instrumento es válido cuando se tiene un puntaje mínimo de 41 "Excelente"; sin embargo, un puntaje menor al anterior se considera al instrumento no válido ni aplicable)

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

El instrumento cumple los requisitos para ser aplicado

PROMEDIO DE VALORACIÓN:

4.7

Tarapoto, 12 de octubre de 2021



CPCC. José Luis Peña Peña
 Maestro en Gestión Pública
 Mat. 19-1310

INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

II. DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto: Peña Peña José Luis
 Institución donde labora : Zona Registral N° 111 - Sede Moyobamba
 Especialidad : Maestro en Gestión Pública.
 Instrumento de evaluación : Para evaluar: Infraestructura Fluvial
 Autor (s) del instrumento (s): Br. Luis Enrique Muñoz Obando

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

MUY DEFICIENTE (1) DEFICIENTE (2) ACEPTABLE (3) BUENA (4) EXCELENTE (5)

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5	
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales.				X		
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable, en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.					X	
ACTUALIDAD	El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable: Infraestructura Fluvial				X		
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable, de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.					X	
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.					X	
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio: Infraestructura Fluvial					X	
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación.				X		
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable: Infraestructura Fluvial					X	
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación.					X	
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento.					X	
PUNTAJE TOTAL							47

(Nota: Tener en cuenta que el instrumento es válido cuando se tiene un puntaje mínimo de 41 "Excelente"; sin embargo, un puntaje menor al anterior se considera al instrumento no válido ni aplicable)

IV. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

El instrumento cumple los requisitos para ser aplicado

PROMEDIO DE VALORACIÓN:

4.7

Tarapoto, 12 de octubre de 2021



CPCC. José Luis Peña Peña
 Maestro en Gestión Pública
 Mat. 19-1310



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**AUTORIZACIÓN DE LA ORGANIZACIÓN PARA PUBLICAR SU IDENTIDAD EN
LOS RESULTADOS DE LAS INVESTIGACIONES**

Datos Generales

Nombre de la Organización:	RUC: 20493465491
MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DATEM DEL MARAÑON	
Nombre del Titular o Representante legal:	
Nombres y Apellidos ADELINO RIVERA PEREZ	DNI: 33596627

Consentimiento:

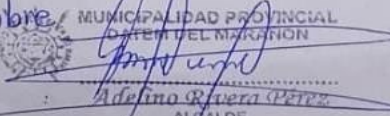
De conformidad con lo establecido en el artículo 7º, literal "f" del Código de Ética en Investigación de la Universidad César Vallejo (*), autorizo [], no autorizo [] publicar LA IDENTIDAD DE LA ORGANIZACIÓN, en la cual se lleva a cabo la investigación:

Nombre del Trabajo de Investigación	
DESARROLLO ECONÓMICO SOSTENIBLE Y LA INFRAESTRUCTURA FLUVIAL EN EL DATEM DEL MARAÑÓN – LORETO 2021.	
Nombre del Programa Académico:	
MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA	
Autor: Nombres y Apellidos	DNI:
LUIS ENRIQUE MUÑOZ OBANDO	44563563

En caso de autorizarse, soy consciente que la investigación será alojada en el Repositorio Institucional de la UCV, la misma que será de acceso abierto para los usuarios y podrá ser referenciada en futuras investigaciones, dejando en claro que los derechos de propiedad intelectual corresponden exclusivamente al autor (a) del estudio.

San Lorenzo, 29 de noviembre
Lugar y Fecha:

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DATEM DEL MARAÑON



Adelino Rivera PEREZ
ALCALDE

Firma:

(Titular o Representante legal de la Institución)

(*) Código de Ética en Investigación de la Universidad César Vallejo-Artículo 7º, literal " f " Para difundir o publicar los resultados de un trabajo de investigación es necesario mantener bajo anonimato el nombre de la institución donde se llevó a cabo el estudio, salvo el caso en que haya un acuerdo formal con el gerente o director de la organización, para que se difunda la identidad de la institución. Por ello, tanto en los proyectos de investigación como en los informes o tesis, no se deberá incluir la denominación de la organización, pero sí será necesario describir sus características.

Constancia de autorización


Constancia

HACER CONSTAR:

Que el maestrante **Br. LUIS ENRIQUE MUÑOZ OBANDO**, identificado con **DNI N° 44563563** del programa de estudio de Maestría en Gestión Pública de la Unidad de Posgrado de la Universidad César Vallejo, Filial Tarapoto, tiene la **AUTORIZACION PLENA**, que otorga la entidad – **MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DEL DATEM DEL MARAÑÓN**, para la aplicación y la publicación de la identidad en los resultados de la investigación titulada **"DESARROLLO ECONÓMICO SOSTENIBLE Y LA INFRAESTRUCTURA FLUVIAL EN EL DATEM DEL MARAÑÓN – LORETO 2021"**.

Se expide la presente constancia, a solicitud del interesado para los fines que estime conveniente.

San Lorenzo, 29 de noviembre del 2021

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DEL DATEM DEL MARAÑÓN

Adelfino Rivera Torres
ALCALDE