



UNIVERSIDAD NACIONAL DEL ALTIPLANO

ESCUELA DE POSGRADO

DOCTORADO EN EDUCACIÓN



TESIS

PROCESO HISTÓRICO DE LAS FLOTAS DE EMBARCACIONES MAYORES EN EL LAGO TITICACA

PRESENTADA POR:

JUAN CARLOS CHURA FLORES

PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE:

DOCTOR EN EDUCACIÓN

PUNO, PERÚ

2022

Reporte de similitud

NOMBRE DEL TRABAJO

**PROCESO HISTÓRICO DE LAS FLOTAS D
E EMBARCACIONES MAYORES EN EL LA
GO TITICACA**

AUTOR

JUAN CARLOS CHURA FLORES

RECUENTO DE PALABRAS

16879 Words

RECUENTO DE CARACTERES

89827 Characters

RECUENTO DE PÁGINAS

79 Pages

TAMAÑO DEL ARCHIVO

2.6MB

FECHA DE ENTREGA

Apr 25, 2023 7:24 PM GMT-5

FECHA DEL INFORME

Apr 25, 2023 7:25 PM GMT-5

● 18% de similitud general

El total combinado de todas las coincidencias, incluidas las fuentes superpuestas, para cada base de datos

- 18% Base de datos de Internet
- Base de datos de Crossref
- 6% Base de datos de trabajos entregados
- 3% Base de datos de publicaciones
- Base de datos de contenido publicado de Crossref

● Excluir del Reporte de Similitud

- Material bibliográfico
- Material citado
- Material citado
- Coincidencia baja (menos de 8 palabras)



Firmado digitalmente por YABAR
MIRANDA Percy Samuel FAU
20145496170 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 02.05.2023 10:32:20 -06:00

Universidad
Nacional
del Altiplano



Firmado digitalmente por VILCA
APAIZA Heidy Mark FAU
20145496170 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 15.05.2023 08:17:17 -05:00



UNIVERSIDAD NACIONAL DEL ALTIPLANO

ESCUELA DE POSGRADO DOCTORADO EN EDUCACIÓN



TESIS

PROCESO HISTÓRICO DE LAS FLOTAS DE EMBARCACIONES MAYORES EN EL LAGO TITICACA

PRESENTADA POR:

JUAN CARLOS CHURA FLORES

PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE:

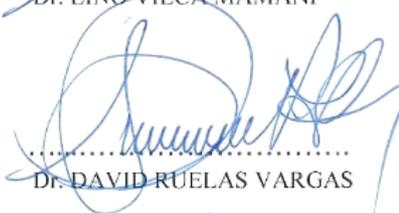
DOCTOR EN EDUCACIÓN

APROBADA POR EL JURADO SIGUIENTE:

PRESIDENTE


.....
Dr. LINO VILCA MAMANI

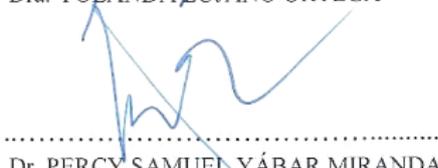
PRIMER MIEMBRO


.....
Dr. DAVID RUELAS VARGAS

SEGUNDO MIEMBRO


.....
Dra. YOLANDA LUJANO ORTEGA

ASESOR DE TESIS


.....
Dr. PERCY SAMUEL YÁBAR MIRANDA

Puno, 16 de diciembre de 2022.

ÁREA: Ciencias Sociales.

TEMA: Historia de las flotas de embarcaciones mayores en el lago Titicaca.

LÍNEA: Educación y dinámica educativa.



DEDICATORIA

Dedico esta investigación a mi padre Fredy Cutipa Álvarez mi madre Hilaria Flores Calsin y a mi hermano Yeferson Vidal Cutipa Flores, quienes velaron con su apoyo moral a desarrollar mi desarrollo profesional.



AGRADECIMIENTOS

- A Dios por su amor y apoyo constante e incondicional.
- A los catedráticos de la Universidad Nacional del Altiplano quienes contribuyeron en mi formación permanente y en mi investigación de posgrado en el Doctorado de Educación.
- A mi asesor y jurados, quienes, con sus consejos, pude concretar este estudio sobre las embarcaciones de Puno.



ÍNDICE GENERAL

	Pág.
DEDICATORIA	i
AGRADECIMIENTOS	ii
ÍNDICE GENERAL	iii
ÍNDICE DE TABLAS	vi
ÍNDICE DE FIGURAS	vii
ÍNDICE DE ANEXOS	viii
RESUMEN	ix
ABSTRACT	x
INTRODUCCIÓN	1

CAPÍTULO I

REVISIÓN DE LITERATURA

1.1. Contexto y marco teórico	3
1.1.1. Embarcaciones de los antiguos pobladores de Puno	3
1.1.2. Embarcaciones pequeñas y medianas	3
1.1.3. Embarcaciones mayores	4
1.1.3.1. El Yavarí	5
1.1.3.2. El Yapurá	8
1.1.3.3. Una historia une al Yavarí y Yapurá	11
1.1.3.4. El Vapor Coya	12
1.1.3.5. El Vapor Inca	12
1.1.3.6. El Vapor Ollanta	13
1.1.3.7. El Manco Cápac	15
1.2. Antecedentes	16
1.2.1. Antecedentes internacionales	16
1.2.2. Antecedentes nacionales	19
1.2.3. Antecedentes locales	20



CAPÍTULO II

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

2.1. Identificación del problema	25
2.2. Definición del problema	26
2.3. Intención de la investigación	27
2.4. Justificación	27
2.4.1. Relevancia social	28
2.4.2. Justificación teórica	28
2.4.3. Justificación Metodológica	28
2.4.4. Justificación Práctica	28
2.5. Objetivos	29
2.5.1. Objetivo general	29
2.5.2. Objetivos específicos	29
2.6. Hipótesis	29
2.6.1. Hipótesis general	29
2.6.2. Hipótesis específicas	29

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

3.1. Acceso al campo	31
3.2. Selección de informantes y situaciones observadas	33
3.2.2. Población	33
3.2.1. Muestra	33
3.3. Estrategias de recogida y registro de datos	34
3.3.1. Tipo de investigación	34
3.3.2. Diseño de investigación	34
3.4. Análisis de datos y categorías	34
3.4.1. Descripción de variables analizadas	34
3.4.2. Descripción detallada del uso de materiales, equipos e instrumentos.	36
3.4.3. Aplicación de prueba estadística inferencial	42



CAPÍTULO IV

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. Descripción y análisis de resultados	43
CONCLUSIONES	51
RECOMENDACIONES	52
BIBLIOGRAFÍA	53
ANEXOS	57



ÍNDICE DE TABLAS

	Pág.
1. Tipo y diseño	34
2. Variables de investigación	35
3. Dimensiones de la variable “Proceso histórico de las flotas de embarcaciones mayores en el Lago Titicaca”	38
4. Técnicas e instrumentos de investigación	41
5. Nivel de conciencia histórica sobre las embarcaciones mayores del Lago Titicaca	47



ÍNDICE DE FIGURAS

	Pág.
1. Gran embarcación, antigua cañonera “Yavarí”	8
2. El Yapurá, hermano del Yavarí	11
3. El vapor Coya en los años 60, del siglo pasado	12
4. El vapor Inca, fotografía del belga Cristian Nonis	13
5. Embarcación Ollanta, que en la actualidad luce imponente en el puerto de Puno	14
6. El Manco Cápac, el barco transportador	15
7. Ubicación satelital del Lago Titicaca a nivel planetario	32
8. Ubicación satelital del Lago Titicaca a nivel nacional	32
9. Ubicación satelital del Lago Titicaca a nivel regional	33
10. Ubicación satelital del Lago Titicaca a nivel nacional	48



ÍNDICE DE ANEXOS

	Pág.
1. Matriz de consistencia general	58
2. Cuestionario sobre nivel de conciencia histórica	60
3. Confiabilidad estadística del instrumento, aplicando el coeficiente de Alfa de Cronbach	61
4. Evidencia Fotográfica	63

RESUMEN

La investigación explica los acontecimientos del proceso histórico de las naves de hierro que surcaron el Lago Titicaca, objetivo general; explica la administración de la Flota Peruana de Embarcaciones Mayores en el Lago Titicaca desde sus inicios a la actualidad. La metodología, es un estudio de enfoque mixto (cualitativo y cuantitativo), de tipo no experimental o básico, el diseño fue documental, en base a evidencias y fuentes históricas diversas como; fuentes escritas, materiales, fotográficas e iconográficas. La muestra se trabajó con 78 estudiantes y 12 docentes de la Facultad de Ciencias de la Educación de la UNA-Puno. Los resultados indican que el inicio de importantes viajes, se realizó con la administración del presidente Ramón Castilla. Asimismo, el transporte de pasajeros y carga fue útil y necesario, ya que existían intercambios con Bolivia, Puno-Guaqui, debido a que era más económico que viajar por tierra. También se encontró que la Peruvian Corporation se dedicaba exclusivamente al mantenimiento y operación del transporte de pasajeros y carga. Posteriormente, el gobierno de Juan Velasco Alvarado, no pudo administrar la mantención y puesta en operaciones de la gran flota naviera peruana. Finalmente se encontró que la conciencia histórica de los docentes y estudiantes, respecto a los grandes barcos, es moderada. Se llegó a la conclusión, de que los principales hechos de la Flota Peruana de Grandes Embarcaciones, están relacionados con tres hechos: a) inicios de grandes embarcaciones, b) concesión de la flota a la Corporación Peruana, c) nacionalización por parte del gobierno de Juan Velasco Alvarado.

Palabras clave: Conciencia histórica, embarcaciones, flota peruana, lago Titicaca y transporte lacustre



ABSTRACT

The research describes the events of the historical process of the iron ships that sailed Lake Titicaca, the purpose; it explains the administration of the Peruvian Fleet of Large Ships in Lake Titicaca from its beginnings to the present. The methodology is a mixed approach study (qualitative and quantitative), non-experimental or basic, the design was documentary, based on evidence and various historical sources such as written, material, photographic and iconographic sources. The sample consisted of 78 students and 12 teachers of the Faculty of Education Sciences of the UNA-Puno. The results indicate that the beginning of important trips took place during the administration of President Ramón Castilla. In addition, the transportation of passengers and cargo was useful and necessary, since there were exchanges with Bolivia, Puno-Guaqui, because it was more economical than traveling by land. It was also found that the Peruvian Corporation was dedicated exclusively to the maintenance and operation of passenger and cargo transportation. Subsequently, the government of Juan Velasco Alvarado was unable to manage the maintenance and operation of the large Peruvian shipping fleet. Finally, it was found that the historical awareness of teachers and students regarding large ships is moderate. It was concluded that the main facts of the Peruvian fleet of large ships are related to three facts: a) the beginning of large ships, b) the concession of the fleet to the Peruvian Corporation, and c) nationalization by the government of Juan Velasco Alvarado.

Keywords: Historical awareness, vessels, Peruvian fleet, lake Titicaca and lake transportation.

INTRODUCCIÓN

El presente estudio: “Proceso histórico de las flotas de embarcaciones mayores en el Lago Titicaca”, consistió en el desarrollo de análisis documental de la evolución y hechos más significativos de las mencionadas naves que estuvieron en operaciones y que aún se mantienen cumpliendo diversas funciones en el puerto de la ciudad de Puno, que es la puerta de entrada al lago navegable más alto del mundo, el área de investigación es ciencias sociales, la línea de investigación educación y dinámica educativa y el tema es Proceso histórico de las flotas de embarcaciones mayores en el Lago Titicaca.

Del mismo modo, se evaluaron y analizaron sus dimensiones: a) Inicios de la navegación mayor en el Lago Titicaca; b) Servicios de transporte de pasajeros y carga de las embarcaciones mayores peruanas del lago Titicaca; c) Administración de la flota peruana de embarcaciones mayores por parte de la Peruvian Corporation; d) Administración de la flota peruana de embarcaciones mayores por parte del Estado Peruano desde Juan Velasco Alvarado; e) Realidad actual de las embarcaciones mayores peruanas encalladas en el puerto muelle de Puno; f) Nivel de conciencia histórica de docentes y estudiantes de la Facultad de Ciencias de la Educación sobre las embarcaciones mayores encalladas en el puerto muelle de Puno.

El propósito de la investigación fue determinar cómo las variables y las categorías de análisis determinan las características de hechos históricos que sirven de modelo para la toma de decisiones en la actualidad en lo concerniente a la administración de las embarcaciones mayores del lago Titicaca.

Por otra parte, en lo concerniente a la composición estructural de la investigación, se tuvo la siguiente organización:

En el Capítulo I, se revisa la literatura a la luz de los antecedentes teóricos. A la vez, la revisión de la literatura examinó las fuentes de información sobre la variable de estudio: Historia de la flota de barcos más grandes del lago Titicaca.

El Capítulo II presenta el problema a través de los datos empíricos y estadísticos de estudios previos, y las preguntas de investigación fueron desarrolladas de acuerdo con los últimos avances teóricos. También se han planteado preguntas, objetivos e hipótesis como fuerzas impulsoras de los propósitos de investigación.



En el Capítulo III, se aplicaron materiales y métodos para definir diseños de estudio, población y muestra, así como el enfoque, estilo, tipo de investigación. También se explica los métodos, técnicas y herramientas de investigación utilizadas.

En el Capítulo IV, se desarrollaron los hallazgos de investigación, que son la parte principal de la investigación. En esta parte los resultados fueron de carácter cualitativo, como cuantitativo (mixto).

Finalmente, el estudio finaliza con las conclusiones, recomendaciones y anexos. Se utilizó la versión APA 7 edición como estilo de redacción, en consonancia con lo que establece la Real Academia Española (RAE).

CAPÍTULO I

REVISIÓN DE LITERATURA

1.1. Contexto y marco teórico

1.1.1. Embarcaciones de los antiguos pobladores de Puno

El origen y la autoría de las balsas de totora aún no se han identificado, y son una técnica muy desarrollada que ha sobrevivido hasta el siglo XXI a pesar de la introducción de técnicas modernas de navegación. Estudios de la literatura colonial y moderna, recogidos principalmente por Calsín (2012), muestra que los creadores y desarrolladores originales de estos barcos antiguos fueron los descendientes de los Arawaks, Urokillas y Uropukinas, quienes llegaron al Altiplano Peruano-Boliviano hace 10,000 años. Los aymaras no adoptaron esta tecnología de totora hasta el siglo XII, luego de derrotar a sus ancestros como los incas.

1.1.2. Embarcaciones pequeñas y medianas

Las embarcaciones más grandes del lago Titicaca tienen una larga historia por dos razones: primero, hubo muchas de ellas en varios momentos en el tiempo, y segundo, hay muchos registros históricos, lo que permite estudiarlas cuidadosamente desde el momento en que sirvieron a diferentes propósitos hasta el presente, en que sus funciones han cambiado, pero que aún representan eventos que contribuyeron al avance de la sociedad puneña.

Flores (2015), menciona que en 1617 el virrey Borja y Aragón encomendó ocho barcos al lago, que fueron trasladados desde el puerto de Mollendo hasta Juli, donde fueron recogidos y utilizados para el transporte de mercancías que la Iglesia de Copacabana requería para la construcción de la misma.

Se construyó un barco híbrido de hierro y madera allá por el año 1830 el cual fue su nombre: Independencia, llamado así por el naufragio del Independencia en su viaje inaugural. Aproximadamente en 1855, Estados Unidos construyó un barco de vapor, que unos años después se convirtió en el primer barco de hierro en cruzar el lago Titicaca. Su verdadero nombre era Aurora. En 1860, Don Jerónimo Costa y Zabala, residente de Puno, compró la Caravana Aurora. Luego, el barco se volvió a armar en Puno y se transportó desde África en mulas, Era un barco de pasajeros y de carga. Al ser rearmada se modificó su denominación a Aurora del Titicaca, Don Jerónimo Costa fue el primero en capitanear la nave. La primera travesía del Aurora del Titicaca desde Puno al puerto boliviano de Huarina, el 7 de mayo de 1871; este hecho causó barullo entre la población local y la tripulación recibió felicitaciones de los gobernantes (Flores, 2015).

El navío "Aurora del Titicaca" estuvo operativo hasta 1877, cuando se hundió al colisionar con la isla de Amantaní, y durante algún tiempo se vio el casco semihundido. Sabemos que Costa J., Pedro Lelli Ebon, Nieto S. y Palanca J. no murieron en este accidente (Flores, 2015).

Según Flores (2015), el Contraalmirante Mariátegui ordenó que se construyeran dos navíos denominados Yavarí y Yapurá. De esta forma, la flota más renombrada que cruzó este lago pasó a ser conocida como la "Flota de Hierro del Titicaca". Su historia empieza con dos barcos a vapor, "Yavarí" y "Yapurá", construidos en 1861, enviados desde Inglaterra a Perú en 1862, ensamblados en Puno y aún en el presente en funcionamiento. En octubre de 1862 llegó al puerto de Arica el mencionado cargamento y, al igual que en septiembre de 1863, el cargamento fue llevado por ferrocarril a Tacna, y en octubre se consiguió al transportista. El Subteniente Manuel Silva entregó en Puno el 18 de noviembre las 2766 unidades de carga con un peso bruto de 210 toneladas, lo cual fue una difícil misión de cruzar los Andes a más de 4000 metros de altura. Cargados a lomos de acémila.

1.1.3. Embarcaciones mayores

Las embarcaciones más grandes del lago Titicaca tienen una larga historia por dos razones; primero, hubo muchas de ellas en varios momentos en el tiempo, y segundo, hay muchos registros históricos, lo que permite estudiarlas cuidadosamente desde el momento en que sirvieron a diferentes propósitos hasta el

presente, en que sus funciones han cambiado, pero que aún representan eventos que contribuyeron al avance de la sociedad puneña.

1.1.3.1. El Yavarí

a) Datos elementales

El Yavarí es el cañonero de guerra más antiguo de Perú, originalmente comisionado por el gobierno para ser construido junto con su gemelo Yapurá para la Armada peruana. su nombre se debe al río Yavarí, ubicado en la región de Loreto, que desemboca en el Amazonas. Fue el primer barco de vapor en cruzar las aguas más altas del mundo del transporte marítimo. El barco ahora funciona como museo y es el barco de vapor de hierro más antiguo que opera en el Lago Titicaca.

b) Nacimiento del Yavarí

Según Larken (2021), en 1861 el Gobierno Peruano, liderado por Ramón Castilla, mandó construir un par de cañoneras para el lago Titicaca. Gracias a las ganancias de la producción de guano, el gobierno ha mostrado interés en explotar los recursos naturales de la sierra, en especial de la zona altiplánica.

El gobierno, en relaciones con Anthony Gibbs & Sons, encomendó a James Watt Foundry de Birmingham, Inglaterra, la fabricación del navío. En ese momento no había ferrocarril y toda la carga debía transportarse en mulas, por lo que los barcos debían diseñarse y construirse con componentes que no superen una carga útil máxima de 200 kg. (Guerra, 2017).

Thames IronWorks and Shipbuilding se adjudica un contrato para fabricar los cascos de hierro de los navíos “Yavarí” y “Yapurá”.

.El 15 de octubre de 1862, el “Mayola” , con ocho ingenieros británicos, cruzó el Atlántico y dobló el Cabo de Hornos, llegando al entonces puerto de Arica, Perú. La Marina de Guerra del Perú fue contratada para transportar 2.766 piezas y dos cigüeñales al lago Titicaca.

c) El gran viaje

Las cajas viajaron de Arica a Tacna (650 metros sobre el nivel del mar) en el segundo ferrocarril más antiguo de Sudamérica. En Tacna se desempacaron y prepararon para el embarque de 2.766 piezas con un peso de 210 toneladas en el orden en que llegaron a Puno. La longitud de la ruta es de 350 km. En este trayecto se llevaron mulas y porteadores desde el desierto hasta el Altiplano y sobre las altas cumbres de los Andes (Meriel, 2021).

La entrega debía realizarse en seis meses. De acuerdo a este término los ingenieros que viajaron para re-ensamblar las piezas se adelantaron para construir el dique y la maquinaria necesaria (Guerra, 2017).

Seis meses después, el contratista fue despedido, dejando escombros y piezas entre Tacna y Puno. Una serie de hechos parecieron entorpecer la obra: un terremoto, la Revolución de los Hermanos y el segundo intento de España por conquistar el Perú.

Después de estos acontecimientos, sea requirió de más mulas y 1000 pobladores originarios para finalizar el envío de las piezas. Recién para el 1° de enero de 1869 llegaron suficientes piezas para iniciar los trabajos.

Después de superar varios obstáculos, los ingenieros británicos y los trabajadores locales reconstruyeron el Yavarí pieza por pieza. A las 3 pm del 25 de diciembre de 1870 se llevó a cabo la ceremonia de descenso de la Primera Dama en el lago. Su sorprendente travesía que inició en el centro del Imperio Británico hasta el núcleo religioso del Imperio Inca se completó (Guerra, 2017).

El yavarí funcionaba con una caldera de 60 hp, y como no había carbón en el Altiplano, se usó estiércol de llama para la combustión. También disponía de velas auxiliares en dos mástiles, a efectos de sortear vicisitudes del oleaje del lago.

d) Actividad del Yavarí

En 1890, el Perú estaba empobrecido por los gastos de la Guerra del Pacífico y la edificación de uno de los ferrocarriles más grandes del mundo. Se formó, entonces, una empresa peruana en alianza con una empresa británica que operaba trenes y locomotoras a vapor a cambio del pago de la deuda. El yavarí continuó desempeñando un papel importante en la conexión de las comunidades marítimas y el suministro de transporte para las exportaciones locales (Guerra, 2017).

La Corporación Peruvian, por encargo del gobierno peruano, decide alargar el casco del Yavarí para aumentar el espacio de carga, y en 1914 cambiar el motor de vapor a uno sueco Bolinder semi diésel de cuatro cilindros de 225 rpm. Dicho motor ha sido considerado un artículo de colección, ya que es el más antiguo de su tipo y dimensión aún en servicio. La renovación y restauración fueron realizadas por Volvo Perú S.A. con el apoyo y patrocinio de la empresa Atlas Copco S.A. (Meriel, 2021).

El Yavarí sufrió muchos cambios hasta 1975 cuando la The Peruvian Corporation se nacionalizó, se transformó en una empresa ferroviaria estatal (ENAFER Perú) y los barcos fueron entregados a la Marina de Guerra del Perú, por último, disuelto por escasez de inversión. Es entonces que fueron inhabilitados.

e) El redescubrimiento del Yavarí

En 1982, la inglesa Meriel Larken, quedó impresionada del Perú; asimismo, descubre un barco de hierro abandonado en el muelle de Puno. Ella imaginó que fue construido por Yarrow, fundado por su bisabuelo, Sir Alfred Yarrow, pero no fue cierto. Un estudio de condiciones para examinar el estado de conservación de esta joya de ingeniería marina fue encomendado a la empresa Lloyds Condition Survey que descubrió que la calidad del agua del lago y la elevación a la que se encuentra hacen que los cascos de hierro sean aptos para una buena conservación y restauración. En 1987, el Proyecto Yavarí (en Inglaterra) y la Sociedad Peruana Yavarí (en el Perú)

compran el barco a la Marina de Guerra del Perú para revitalizar esta maravilla (Meriel, 2021).

La inestabilidad nacional y las condiciones en ese momento dificultaron el inicio de los trabajos de reconstrucción, pero las cosas fueron cambiando desde 1990. Desde entonces se trabajó y logró un gran éxito gracias al apoyo de patrocinadores y voluntarios (Agencia Peruana de Noticias Andina, 2022).

Por decisión de la Directora de la Dirección Desconcentrada de Cultura, el Yavari es ahora el primer barco museo del Perú abierto al público. La entrada es gratuita o se aceptan donaciones voluntarias. Las visitas se realizan en español e inglés.



Figura 1. Gran embarcación, antigua cañonera “Yavari”.

Fuente: Agencia Peruana de Noticias Andina (2022).

1.1.3.2. El Yapurá

a) Origen

Fue encargado para su construcción en 1861 junto al Yavari. Este es un barco perteneciente a la flota del Titicaca, que debe su nombre al río Yapurá o Caquetá, en Perú. Fue construido por Thames Ironworks en el río Támesis bajo contrato con James Watt Foundry en Birmingham a un costo de 8,000

libras esterlinas cada uno (junto con Yavarí). Actualmente y desde 1976 es conocido como BAP Puno (Guerra, 2017).

b) Arribo al Perú

En junio de 1862, 2.766 unidades de ambos barcos (1.388 de Yavarí y 1.378 de Yapurá) fueron cargadas en el vapor de bandera británica Moyola para pasar por el Estrecho de Magallanes hasta el puerto de Arica (Guerra, 2017).

Desde Arica, las piezas fueron transportadas por el segundo ferrocarril más antiguo de Sudamérica, que conectaba la ciudad de Arica con Tacna.

c) Rumbo al Altiplano

Desde Tacna, 2766 piezas fueron transportadas a lomo de mula a través de los Andes hasta llegar a Puno, no en los seis meses estipulados en el contrato original firmado con el arriero (contratista), sino en más de seis largos años (Guerra, 2017).

En enero de 1869 se iniciaron los trabajos de reconstrucción de ambas naves en un astillero improvisado que se instaló en el despoblado de Huaje. En ese momento, este tipo de construcción prefabricada fue la primera en el mundo y tuvo éxito gracias a la determinación de los ingenieros ingleses y peruanos que tomaron parte activa en ella (Agencia Peruana de Noticias Andina, 2022).

d) Puesta en operaciones

El primero de los dos barcos reconstruidos fue el Yavarí, que fue lanzado el día de Navidad de 1870. Y el Yapurá fue lanzado en abril de 1872 para lucir como su hermano y navegar por las aguas del Titicaca por primera vez el 18 de mayo de 1872. Bajo el mando del entonces capitán de corbeta Mariano Melgar (Guerra, 2017).

El Yapurá no permaneció por mucho tiempo subordinado a la flota peruana, en 1874 pasó a manos del único propietario Guillermo Speedy en 1874, y en 1887 el estado peruano transfirió el barco a la Peruvian Corporation en

concesión con un fin de trabajo en un periodo de 85 años. Yapurá entró en un período de fervoroso trabajo mercantil en los embarcaderos de Puno-Moho-Vilquechico y el de Bolivia en Guaqui (Guerra, 2017).

Durante los años de máxima administración, la Peruvian Corporation llevó a cabo significativas mejoras de la nave original: entre 1927 y 1929, levantó el apoyo, procurando no deteriorar sus dimensiones; y en 1956 cambió su viejo motor por un Paxman Ricardo (1948) de fabricación inglesa con 12 cilindros en forma de V, con una potencia de 410 hp, que le permitió alcanzar una velocidad de 10 nudos (Guerra, 2017).

En 1972, al término del contrato con la Corporación Peruana, Yapurá fue absorbida por ENAFER. Perú, que durante su gestión descuidó esta unidad (Agencia Peruana de Noticias Andina, 2022).

En 1975, la Marina dispuso el paso del viejo buque para que pudiera incorporarse a la armada. Fue en estas circunstancias que el 17 de marzo de 1976, el Estado Peruano entregó de manera oficial el Yapurá a la Marina de Guerra del Perú, renombrándolo BAP Puno.

En 1992, la Armada realizó actividades de restauración del buque, y en 1993 lo convirtió en buque hospital, dándole así una nueva vida al servicio de la población de las islas circundantes al lago (Agencia Peruana de Noticias Andina, 2022).

Los estudios realizados por la Marina del Perú en 1996 sobre su casco confirman que las partes vivas del segundo velero de hierro más antiguo del mundo son poco susceptibles a la corrosión.

Hoy, el BAP Puno continúa realizando operaciones civiles varias veces al año en los lados peruano y boliviano del Titicaca (Guerra, 2017).



Figura 2. El Yapurá, hermano del Yavarí

Fuente: Portal Vistalmar (2022).

1.1.3.3. Una historia une al Yavarí y Yapurá

Según Guerra (2017), Ambos barcos fueron construidos en Inglaterra en 1861 por orden del presidente Ramón Castilla y por tanto se consideran los barcos de hierro más antiguos del mundo. Seis años tardó en transportarse desde el país británico hasta la bahía de Puno. “Yavarí” fue presentado en el puerto de Puno en diciembre de 1870 y el “Yapurá” el 18 de mayo de 1872

Una empresa privada compró dos barcos en 1874, que durante decenas de años se desempeñaron en la prestación de servicios de pasajeros y carga entre los puertos lacustres de Perú y Bolivia, transportando lana de ovino, tejidos y minerales, cubriendo parte de la ruta de ambos países con Argentina.

En 1884, cuando la ciudad de Puno se encontraba ocupada por tropas chilenas, los invasores tomaron los vapores Yavarí y Yapurá para trasladarse a través del lago Titicaca (Calsín, 2012).

En 1890, durante lo que entonces era una crisis económica, el país fletó los barcos a una empresa peruana que los poseía hasta que el presidente Velasco A. los nacionalizó y luego quedaron en el olvido.

Los gemelos regresaron a la Marina de Guerra del Perú en 1976-1977.

Hoy, el Yavarí se desempeña como barco museo y el Yapurá sirve como hospital y de ayuda en logística de la capitanía de Puno.

1.1.3.4. El Vapor Coya

El barco fue construido por dos empresas escocesas por encargo de la “Peruvian Corporation”. En ese momento, fue considerada una de las figuras más modernas del mundo. Presentada en el Titicaca el 4 de marzo de 1893. También cuenta con una embarcación híbrida capaz de transportar carga y acomodar a 45 pasajeros de primera clase (Guerra, 2017).

En 1896 fue transferido a ENAFER Perú, esta empresa perdió interés en el mantenimiento, finalmente el barco fue abandonado en Huajje.

El momento en que se le declaraba como chatarra en el año 2001, Juan Barriga, un empresario enamorado de la cultura y la historia peruana, realizó su compra, fue restaurado y lo convirtió en restaurante para turistas.



Figura 3. El vapor Coya en los años 60, del siglo pasado

Fuente: López (2021).

1.1.3.5. El Vapor Inca

Fabricado en Inglaterra, se unió a la flota de Puno en 1903 y ofrecía un servicio híbrido como transporte de carga y de pasajeros, en 1994 ENAFER

y gente sin corazón optaron por vender esta joya como cachivache a una empresa fundidora (Guerra, 2017).

Enviado desde Inglaterra, arribó al puerto de Mollendo; desde allí, las piezas fueron transportadas una a una a través del tren hasta Puno, donde fueron armadas en el Astillero Huajje a partir de 1903. Presentado en 1906.



Figura 4. El vapor Inca, fotografía del belga Cristian Nonis.

Fuente: Nonis (2022).

1.1.3.6. El Vapor Ollanta

De igual modo fabricado en Inglaterra en 1930, ingresó a la Armada del Lago Puneño en 1936. Después de ser propiedad de ENAFER, pasó a ser propiedad de Peru-RAIL y ahora está en el puerto de Puno siendo figura en la vista de un hermoso lago, lo que hace felices y orgullosos a los puneños (Guerra, 2017).

La constructora naval Earle de Kingston Upon Hull en Inglaterra construyó el Ollanta como un barco de ensambladura. Así que se acopló con tornillos y tuercas en el astillero, cada parte numerada, entonces se desarmó en cientos de partes y se envió a Perú como kits. Estas piezas fueron enviadas desde King George Hull Wharf a Mollendo, en la costa del Pacífico de Perú. Luego fue llevado por ferrocarril a Puno a orillas del lago Titicaca, donde finalmente Ollanta fue remachado y lanzado (Hmong, 2022).

El Ollanta fue el más grande de los barcos en relación a los anteriores en el lago Titicaca. Desde, hacía 25 años (1905), no se habían lanzado grandes

barcos en el lago Titicaca, por lo que no había talleres locales debidamente equipados ni artesanos capacitados que se pudiera contratar. El dato histórico más impresionante, es que el ingeniero Smale a diferencia de barcos anteriores lanzó el barco solo con personal local, es decir con los propios puneños de entonces.

El Ollanta podía albergar 950 toneladas de carga y la cubierta superior podía acomodar 66 pasajeros de primera clase y 20 pasajeros de segunda clase en la parte delantera del barco, en otras palabras, era un barco de grandes proporciones, su sola presencia en el lago daba la impresión de ver una montaña en movimiento en el lago. Con sus cuatro máquinas de vapor, su velocidad máxima era de 14,5 nudos (26,9 km/h, 16,7 mph). Fue el barco de vapor más lujoso en los lagos de la la Peruvian Corporation (Hmong, 2022).

En 1975, la la Peruvian Corporation fue nacionalizada y la propiedad de Ollanta pasó a la empresa ferroviaria estatal ENAFER. Ahora es propiedad del sucesor de ENAFER, PeruRail, y ha sido modificado para transportar 70 pasajeros. Ollanta ya no ofrece servicios programados, pero PeruRail lo alquila para cruceros turísticos (Hmong, 2022).



Figura 5. Embarcación Ollanta, que en la actualidad luce imponente en el puerto de Puno

Fuente: Longursth (2022).

1.1.3.7. El Manco Cápac

El mencionado navío tiene la característica de poseer rieles en la cubierta, lo cual permite que los trenes carguen y descarguen insumos y suministros de los vagones. Fabricado en Canadá en 1970, montado en el astillero Huaje, donde posteriormente entró en servicio desde 1971 navegando entre Perú y Bolivia en agosto de 1971 (Guerra, 2017).

No debe confundirse este barco moderno con el Monitor Manco Cápac que participó en la guerra con Chile, ya que ésta fue de origen inglés, en cambio la nave Manco Cápac del Lago Titicaca fue construida en Canadá, por la empresa canadiense Halifax Shipyard Division en 1970 y rearmado en el astillero de Huajje - Puno. Fue lanzado al lago Titicaca el 30 de agosto de 1971, aún bajo la administración de la empresa de ferrocarriles Peruvian Corporation Limited.

En su cubierta tiene rieles, que le permiten transportar vagones cargados. Permitía llevar 18 vagones de 50 tn desde Puno a Guaqui en Bolivia y así evitar los transbordos en Puno muelle desde el tren hacia los antiguos vapores Yavari, Yapurá, Inca, Ollanta, Coya.

Este barco prestó servicio desde 1971 hasta mediados o finales de la década de los 80s (O inicios de 90s) ya que con la construcción de la carretera Puno - Desaguadero, hizo que se prescindiera de este magnífico barco.



Figura 6. El Manco Cápac, el barco transportador.

Fuente: Gracián (2022).

1.2. Antecedentes

1.2.1. Antecedentes internacionales

León (2017), en el estudio “Los astilleros y la industria marítima en el Pacífico Americano”, planteó como objetivo; identificar y analizar el comercio y transporte marítimo entre Centroamérica y Perú 1700 a 1850, es decir, cómo se desarrolló la industria de la construcción naval en las costas del Pacífico centroamericano entre los siglos XVI y XIX. Se identifican los principales astilleros en la región del Pacífico, así como los materiales utilizados en su construcción y su procedencia. En cuanto a la metodología, se trata de un estudio de investigación documental. Se tiene como resultado la construcción naval en una importante industria local. Esto dependía no solo de la disponibilidad de madera de calidad además de otros materiales de construcción, sino también de los constructores navales cuyo conocimiento se transmitía de generación en generación, la mayoría de las veces por experiencia. Finalmente se presenta algunos temas para futuras consideraciones.

Meneses (2010), en la investigación: “Astillero Naval - Guaqui. Comunidad Guaqui - Provincia Ingavi”, planteó como objetivo: diseñar espacios apropiados, vinculándolos entre sí y categorizando estas áreas de manera flexible para cualquier tipo de cambio. Crear espacios para que las personas crezcan adecuadamente dentro y fuera del lugar como ser; Instalaciones administrativas, talleres, de servicio, recreativas. Arribó a la siguiente conclusión: El único organismo que tiene como misión promover el fortalecimiento de la industria naval, donde el poder naval puede ser utilizado a través de equipos, es la Fuerza Armada de Bolivia, que ofrece un mejor servicio a su gente a través de su armada. Generalmente, un lugar con ríos o lagos navegables. Por otro lado, al hacer un cálculo aproximado del proyecto en la Tabla (2-3), podemos determinar el monto aproximado del proyecto y la ganancia del mismo sin considerar la construcción de nuevos barcos y su mantenimiento en el lago Titicaca cubren aproximadamente el 70% de la inversión total del proyecto.

Bouchard *et al.* (1987), en su estudio: “Navegación precolombina: el caso del litoral pacífico ecuatorial: evidencias e hipótesis”, planteó como objetivo: describir la navegación en la costa del área andina septentrional, la costa del pacífico

ecuatorial se extiende desde la región de Tumaco en Colombia hasta la región de Piura en el Perú. En cuanto a la metodología, se trata de un estudio de análisis documental. Concluyó que las comunicaciones marítimas entre las dos regiones se realizaban mediante balsas de Ochroma, que flotaban de puerto en puerto. Los puertos precolombinos fueron Atacames, Esmeraldas (o Tatina), La Tolita Pampa de Oro y posiblemente La Tolita de los Ruanos, al norte del actual puerto de Limones - Valdés; Tumaco, en la isla del Morro, donde Cubillos observó importantes asentamientos prehispánicos junto al mar. Desde estos «puertos comerciales» se distribuirían las mercancías, o se las recibiría en espera de despacharías en balsas, por medio de un pequeño tráfico local probablemente con canoas o pequeñas balsas impulsadas con canaleta y, posiblemente, con vela latina.

En un estudio de Bouysse (1988), “Lluvias y cenizas. Dos Pachacuti en la historia”, planteó como objetivo: determinar evidencia geológica del diluvio en el Collasuyo (Lago Titicaca) y la erupción del volcán de Arequipa. En cuanto a la metodología, se trata de un estudio documental basado en fuentes históricas, geológicas y antropológicas. Se concluyó que, en dos cambios notables de la pacha, ya sea el surgimiento del Desaguadero como canal de drenaje del lago Titicaca o la erupción de un volcán, se caracterizaron por la presencia de la deidad Tunupa.

Cataño (2011), en el estudio: “Jörn Rüsen y la conciencia histórica”, planteó como objetivo: describir la categoría “conciencia histórica” según la postura del historiador Jörn Rüsen. En cuanto a la metodología, se trata de un estudio de análisis documental. Se concluyó que: La posición teórica de Rüsen vincula el desarrollo psicológico (ontogenético) del individuo con el desarrollo sociocultural, ambos dominios altamente complejos y, por lo tanto, percibidos como peligrosos. Además, según este teórico, el enfoque lineal unidireccional de la tipología de la conciencia histórica es problemático, esto se debe a que la posición del individuo en la escala jerárquica propuesta en su conjunto conduce a una mezcla de los cuatro tipos en el transcurso del proceso proporcionado temporalmente orientación práctica. Además, a nivel académico, falta un marco que defina la relación entre práctica y tipología en el campo en el que se involucran los historiadores.

Mamani (2003), en la investigación: “Santiago de Huata: Historia de una región del Titicaca”, planteó como objetivo: Describir los periodos históricos de Santiago de

Huata. Metodológicamente, es una aproximación histórica e interdisciplinaria a la investigación organizacional de diferentes periodos históricos, desde la época prehispánica hasta la actualidad. Llegó a la siguiente conclusión: Concluye que, dentro de Bolivia, Santiago de Huata es una zona aledaña asociada a grandes centros comerciales y urbanos como la ciudad de La Paz. Aunque se ubique estratégicamente alrededor del lago Titicaca, las rutas comerciales más importantes como La Paz - Copacabana y La Paz - Sorata no han tenido mucho impacto en su historia. Cuando se creó la ciudad, ocupaba la mayor parte de la península del mismo nombre durante el período colonial. Al igual que en el siglo XIX, hubo un período de progreso, como la creación del estado de Santiago de Huata. Durante esos años, la economía ha crecido debido a la intensificación de la agricultura local. Iniciando el siglo XX se agregaron nuevos elementos de desarrollo como la educación. Al igual que con el resto del altiplano la demanda de escuelas públicas aumentó. En ese sentido, en 1938 se fundó la escuela rural Bautista Saavedra. Esta institución tuvo gran influencia no sólo en Santiago de Huata sino también en varias regiones del departamento de La Paz.

Jigena *et al.* (2018), en el estudio: “Modernización con bajo presupuesto de la estación hidrométrica de Guaqui, lago Titicaca”, planteó como objetivo: instalar una nueva regla limnimétrica, comprar sensores de presión y colocarlos. Se trata de un estudio de prospección (diseño). Se concluyó que, Si bien la nueva estación GUAQUI cuenta con un sistema automático de registro de información, es menester seguir teniendo el apoyo del personal naval boliviano, tanto del Cuarto Distrito Naval “Titicaca” de la misma forma con los UOS “NAVTUR”, por todo ello, la seguridad del dispositivo mientras está en interiores, y el soporte necesario para mantener, leer y descargar datos. Para la referencia altimétrico, los datos del BM N° 38, fueron proporcionados por el Departamento de Hidrografía del SNHN.

Moya (2014), en la investigación: “Bases para establecer un sistema de Transporte Lacustre en el Lago Titicaca”, planteó como objetivo: diseñar las bases para el transporte alternativo en el lago Titicaca y crear un Sistema de organización en la navegación, mediante nuevas embarcaciones temáticas para el desarrollo turístico, cultural, marinera y la integración social. En cuanto a la metodología, se trata de una investigación prospectiva. Llegó a la siguiente conclusión: implicación del Estado en proyectos de desarrollo rural, necesidad de mantener el atractivo,

revitalizar la imagen de un lago más alto y navegable, el apoyo y motivación a comunidades a evitar la migración interurbana, contribuyó al desarrollo de un proyecto que puede introducir “Cruceiros Lacustres Temáticos” " que definen las rutas estratégicas del lago Titicaca y contribuyen de diversas maneras a su desarrollo en todo nivel, además de la oportunidad de vender internacionalmente en Bolivia como mercado competitivo.

1.2.2. Antecedentes nacionales

Jara *et al.* (2018) que titula: “Plan de negocios de servicio turístico en la ciudad de Puno”, planteó como objetivo: diseñar un plan de negocios de turismo de aventura en el Lago Titicaca. El estudio es de enfoque cuantitativo, de diseño propositivo o de predicción. Los resultados determinan sí la oferta guarda relación con la demanda, además se evaluó la factibilidad a través de los modelos de VAN y TIR. Se concluyó que: Con base en estas cifras, dado que las agencias de viajes han jugado un papel importante en los últimos años y la industria turística del Perú ha crecido un 20% desde 2011, podemos sugerir atractivos turísticos menos conocidos por los turistas locales. Este proyecto nació para hacer aprovechar las playas de Capachica mediante el circuito de turismo de aventura. El mercado de agencias de viajes de Puno está valorado en 36 millones de soles al año. Ninguna empresa tiene una cuota de mercado superior al 8%, de este modo deducimos que no hay monopolios, oligopolios, etc; presentes en el mercado.

Matos (2007), en la investigación: “La propiedad en la Isla Taquile, Lago Titicaca”. Planteó como objetivo: describir la lucha por la propiedad de las tierras de cultivo entre los pueblos indígenas quechuas en las islas del Lago Titicaca. En cuanto a la metodología se trata de un estudio de análisis documental. Se concluyó que la isla Taquile es una de las muchas haciendas del país donde pequeñas familias dirigían un grupo de 600 residentes, estas familias residentes estaban sujetas a diversos servicios y trabajos, de modo que dichas familias puneñas de clase media o en su mayoría de clase alta eran propietarias de los terrenos, incluso de la pequeña isla en el lago; esto les permitía tener el estatus de hacendados y disfrutar del servicio personalizado de los nativos en su ciudad natal, Cuando los indios comenzaron a pelear por las propiedades y cambiar de ocupantes ilegales a propietarios, de esta forma rompieron una barrera que para muchos grupos indígenas aún les es

inquebrantable, salvo el caso de que intervengan varios agentes como en Vicos (callejón de Huaylas) donde se expropiaron fincas.

Fernández (2019), en la investigación: “El paisaje como construcción cultural: la mirada de los viajeros europeos sobre el Lago Titicaca (Siglo XIX)”, planteó como objetivo: analizar los relatos de cinco viajeros europeos (Charles Wiener, Paul Marcoy, Théodore Ber, Luigi Balzan y Manuel de Almagro y Vera) en los cuales describen el conflicto entre el lago Titicaca y sus orillas. El método utilizado es de historia de vida. Se llegó a la siguiente conclusión: la visión europea del paisaje turístico en las orillas del lago Titicaca se modela sobre la base de una identidad básica y cultural, constituidos en relatos, lecturas, imágenes e intercambios previos al viaje. Siendo miembros de la sociedad de Europa occidental del siglo XIX, nuestros viajeros percibieron el lago como una forma de conciencia autónoma. En sus narraciones, se preparan para convertir el lago en un paisaje a lo largo de su viaje. El hecho de que los cinco viajeros pertenecieran al mismo espacio cultural sugiere que los hitos intelectuales que dan forma a su interpretación del mundo enfatizan su inherente homogeneidad de vistas e imágenes de los lagos y sus paisajes costeros.

1.2.3. Antecedentes locales

Flores (2015), en la investigación: “Conocimiento sobre el inicio de la actividad naval en el lago Titicaca de los docentes de Ciencias Sociales de las Instituciones Educativas Secundarias de la ciudad de Puno - 2013”, planteó como objetivo: conocer el grado y nivel de conocimiento de los docentes de la ciudad de Puno sobre el inicio de la actividad naval del lago Titicaca, también para incentivar a los docentes, a incluir este contenido en sus planes anuales de la misma manera que enseñen nuevos temas como navegar en el lago Titicaca. En cuanto a la metodología el diseño es el descriptivo diagnóstico que tiene como objetivo brindar al instructor conocimientos sobre la iniciación naval en el lago Titicaca. Se considera como población de estudio a todos los docentes de las instituciones educativas secundarias de la ciudad de Puno y La muestra está conformada por los docentes de las diez instituciones educativas secundarias. La técnica utilizada para la recolección de datos es la aplicación de una encuesta, en cuanto al instrumento asignado es la ficha o guía de observación. La investigación concluyó que 27

profesores de secundaria, o el 42,86%, tenían un nivel deficiente de conocimiento y comprensión del inicio de las operaciones navales en el lago Titicaca. Empero, mientras que los docentes que participaron en las calificaciones "Satisfactorio", "Bueno" y "Muy bueno" tenían algún conocimiento sobre el tema, es por esto que la mayoría de los docentes en estas escalas tienen conocimiento del tema.

Mamani (2018), realizó una investigación titulada; “El reensamblaje del Yavarí, la cañonera más antigua del Titicaca Puno 2015”, se planteó como objetivo: los rasgos históricos de la llegada, el re-ensamblaje, y la posterior botadura de la cañonera Yavarí al Lago Titicaca. En la realización de este informe de investigación “El re-ensamblaje del Yavarí, la Cañonera más antigua del Titicaca” se utilizaron métodos y técnicas observacionales, ya que este trabajo se dedica a un área cualitativa en la que se puede recolectar información de varias fuentes, como los documentos del Archivo Histórico Regional, revistas, artículos, publicaciones sobre la embarcación, visita a museos y a la misma embarcación. La aparición de la cañonera Yavarí se dió en la “era del guano”. La mudanza desde Inglaterra hasta las orillas del puerto de Puno fue una tarea colosal y, aunque se haya demorado y abandonado las piezas en el camino de Tacna a la ciudad de Puno, se armó más rápido que la transferencia real. La reamalgama fue apoyada en gran medida por la población local, especialmente la movilidad de las piezas. Después del reensamblaje, el “Yavarí” transportaba mercancías y pasajeros entre los pueblos del lago, fue administrado y controlado por la empresa privada Peruvian Corporation hasta que el gobierno de Juan Velasco lo nacionalizó, finalmente quedó en el olvido.

Vilca (2019), en su estudio: “Balsas de totora y navegación temprana en el Lago Titicaca: Evidencias e Hipótesis”, planteó como objetivo: escudriñar el origen, desarrollo y usos de la balsa de totora. El estudio es de carácter documental. Se encontró como resultados que la balsa de totora es una tecnología del Altiplano que aún existe en el siglo XXI a pesar de que se aplique tecnología de navegación moderna. Una búsqueda en la literatura revela que los creadores y constructores originales de estos antiguos navíos fueron los Arawaks y sus sucesores que llegaron al altiplano peruano-boliviano hace 10.000 años a. C.; entre tanto los ilustres aymaras tras conquistar a sus antecesores como lo hicieron los Incas, absorbieron dicha tecnología recién en el siglo XII. Concluyó que los Arawaks y su progenie, los Uro, puquina que fueron los primeros habitantes de las orillas del lago Titicaca

en llegar al altiplano peruano-boliviano alrededor del año 10 000 a. C., han sido los originales y verdaderos creadores y fabricantes de balsas de totora diseñadas para pescar en las aguas del lago Titicaca con gran destreza durante cientos de años. Los uros de la actualidad que hablan aymara son los descendientes de estos pobladores originales que sobrevivieron en el lado peruano y boliviano y lo conservaron hasta el siglo XXI a pesar de haberse enfocado por el lado turístico. Aymaras y quechuas que llegaron al altiplano recientemente en los siglos XII y XV, en consecuencia, adoptaron esta técnica después de sus conquistas. En las dos fases, las embarcaciones se utilizan vagamente para la navegación local y marítima, el negocio, el hospedaje o alojamiento, el transporte (de piedras, productos, seres humanos y animales), militares, recreativos y otras utilidades como el Chaco y como un tipo de flotador que se utilizó para la edificación del puente flotante de balsa de totora en el río Desaguadero entre Perú y Bolivia.

Anders (2018), en el estudio: “La situación actual de la etnia de los Urus Chulluni del Lago Titicaca”, planteó como objetivo: caracterizar la situación actual de la Etnia de los Urus del Lago Titicaca en el año 2017. El método que se ha utilizado es la investigación cualitativa, dado que actualmente se están describiendo diferentes aspectos del pueblo Uros, el diseño es un estudio etnográfico para comprender la forma de vida de este pueblo de hoy por medio de observaciones y entrevistas con los participantes. Se concluyó que los Urus Chulluni son herederos de una cultura milenaria que surgió tempranamente en la cuenca del Titicaca, e increíblemente son la última antigüedad cultural de la sierra peruana, remontándose a tiempos pre-agrícolas del periodo arcaico; también se concluyó que son una cultura que se adapta con el tiempo a los cambios en la sociedad circundante.

Go2Perú (2018), en su reseña: “Proyecto Yavarí”, resalta la notable historia del navío M/N Yavarí construido en 1862 en Inglaterra y desde entonces en el lago Titicaca. En 1861, el Gobierno peruano del Presidente Ramón Castilla, mandó aun astillero británico que un par de pequeños barcos de pasajeros y de carga navegaran hacia el lago Titicaca. Hoy, el Yavarí, posterior a su reparación, sirve como barco museo, anclado en el puerto de Puno.

Chura (2016), en el estudio: “La pesquería en el lago Titicaca, sector peruano”, destaca que pesca es relevante y complementa las actividades agrícolas. El número

de pescadores en los lagos Titicaca, Arapa y Humayo en 2006 se estimó en 1.734, entre pescadores permanentes y ocasionales. (i) fijo, dedicados a la actividad pesquera 200 días/año; (ii) Aleatorios, de 100 - 200 días, y (iii) Ocasional, de 100 días, en el que su trabajo está relacionado al ciclo agrícola. Fundamentalmente las especies capturadas son especies nativas de karachi, ispi; en cuanto a especies foráneas son el pejerrey y trucha. Los productos pesqueros se utilizan para consumo personal y venta. Las especies de alto valor comercial se venden en mercados directamente o a través de un intercesor. Alrededor del 95% del pescado capturado en el lago se consume en Puno, Bolivia y sus alrededores. El pejerrey es popular entre los residentes, el ispi se usa principalmente como dieta en el cultivo de truchas y el resto es consumido directamente por los humanos.

El ALT (2011) en el estudio: “Características socioeconómicas del Lago Titicaca y su cuenca”, resalta que la organización espacial tradicional de los territorios afectados por el lago se caracteriza por asentamientos rurales apoyados principalmente por actividades agrícolas. En estos días postreros, el aumento relativo en el volumen de servicios ha desencadenado la urbanización, pero las débiles jerarquías urbanas y la falta de infraestructura urbana y transporte han limitado la integración espacial.

Schuler (2021), en el estudio: “Construcción naval de bajo bordo en el Perú: periodo 2010-2016”, planteó como objetivo: describir industria peruana de construcción naval de bajo bordo³ del Perú en el periodo de tiempo 2010-2016. Es de metodología no experimental, de tipo transversal y descriptivo con datos suministrados por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas. Concluyó que la industria de la construcción naval peruana estuvo en declive entre 2010 y 2016. El acero marino es el principal material de la industria naval peruana. La cantidad de barcos de madera construidos disminuyó significativamente de 2010 a 2016 (aproximadamente el 10% es la diferencia construida en 2016 de lo que se había fabricado en 2010). Las estructuras de aluminio se mantuvieron bastante estables entre 2010 y 2016, en tanto que las estructuras de fibra de vidrio mostraron una ligera tendencia al alza. Entre 2010 y 2016, la industria de construcción naval marina de Perú se vio amenazada por una disminución general en la cantidad de embarcaciones pesqueras, navegación costera y bahías en alta mar. A fines de 2016, la industria de construcción naval acuoso era la industria de naval nacional más

importante, lo que se destaca por la actividad activa del transporte marítimo por vías navegables interiores. Hay un alto nivel de comercio informal en el sector, con el 34% de los barcos y artefactos navales alquilados a astilleros no registrados.

Estudio de Velázquez (2011): “Posicionamiento del Lago Titicaca en la mente de los Turistas Nacionales y Extranjeros a través de los Atractivos Turísticos de la Región Puno Año 2011”, planteó como objetivo: reconocer el nivel de posición del lago Titicaca de acuerdo a los turistas nacionales y extranjeros visitando lugares de interés de la región Puno, 2011. El tipo de estudio según su finalidad y estrategias es una descripción analítica con el objetivo de analizar el nivel de posicionamiento de los intereses turísticos de Puno. Llegó a la siguiente conclusión: de acuerdo a los resultados de las Tablas 11 a 17, el lago Titicaca es visitado por turistas, la mayoría son extranjeros y no tanto por turistas nacionales.

Calsín (2019), reveló que los antiguos pobladores de Puno, de hace cuatro milenios se establecieron en los Uros, cuando el clima mejoró y se hizo más atractivo, lo que indica que esta población se dedicó con presteza a la pesca, fabricando sus propias embarcaciones. Hubo una cultura de la totora y la principal actividad fue la pesca, agricultura, textilera, ganadería y caza.

Calsín (2012), encontró que la conclusión del muelle de Puno, en abril de 1847, y su utilización por embarcaciones mayores a la balsa, simbolizan un nuevo hito en la navegación lacustre. Al respecto, se sabe que el prefecto del departamento de Puno, Manuel M. Basagoitía, informó que se había concluido la construcción del muelle de 250 metros de largo y 7.90 metros de ancho habiendo sido ejecutado por el ingeniero José Pacheco por la suma de 1,336 pesos. El primer barco que llegó a Puno en 1861, en el gobierno del Mariscal Ramón Castilla, fue el Yavarí que representó un salto cualitativo en el transporte lacustre.

CAPÍTULO II

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

2.1. Identificación del problema

En el plano internacional, la historia del lago Titicaca, es amplia. A principios del siglo XX historiadores europeos arribaron a territorio puneño y paceño, por ejemplo, se tiene los estudios de Arturo Posnanski y Wendell Bennet sobre el lago Titicaca y las culturas que habitaron sus cercanías como Taraco, Chiripa y Tiahuanaco (Albarracin-Jordan, 2017; Flores, 2015). A pesar de ello, existe un desconocimiento sobre estudios prolijos de la flota del Titicaca.

En el plano nacional, la historia de las embarcaciones del Titicaca ha sido realizada por diversos historiadores como José Antonio del Busto Duturburú, Jorge Basadre y Pablo Macera. Estos estudios fueron realizados sobre las embarcaciones de la costa, de la selva y del Altiplano puneño (León, 2017); así, los barcos de vapor peruanos se hicieron famosos en el siglo XIX, apareciendo en las vertientes amazónicas y andinas. En la Amazonía se instalaron los vapores el “Huallaga” y el “Tirado” que navegaron en ese caudaloso río entre 1854 y 1856. Posteriormente arribaron el Nauta, el Morona, y el Pastaza; con los que se dio inicio al servicio regular en los principales ríos de la cuenca amazónica peruana. Lo propio sucedió con el Titicaca, a donde llegaron el “Yavari” y el “Yapurá”.

No obstante, aún existe el problema de que los estudios realizados sobre las embarcaciones del altiplano puneño son genéricos, obviándose muchos aspectos específicos importantes que requieren ser conocidos a detalle.

En el contexto regional, Puno posee una extraordinaria riqueza histórica, desde las

culturas preinca e inca, el virreinato español y la historia republicana, , como el lago Titicaca, donde llegaron barcos de acero en el transcurso de la “Edad del Guano” en el gobierno del Mariscal Ramón Castilla y Marquesado.

La venta de guano a países en plena segunda revolución industrial, trajeron beneficios económicos a Perú, que pronto llegó a la cima de la modernidad en comparación de toda Sudamérica, contaba con alumbrado público instalado en Lima. La adquisición de vías férreas y embarcaciones para las costas, vías fluviales del Amazonas y del lago Titicaca (D. Mamani, 2018). En 1861, el gobierno del Perú hizo la compra de dos barcos llamados “Yavari” y “Yapurá” para el Amazonas, pero la presencia de recursos vivos acuáticos en el lago Titicaca y las protestas expansionistas bolivianos hicieron que el gobierno se viera obligado a entregar las dos cañoneras a su destino para proteger su dominio y realizar investigaciones sobre la vida acuática.

2.2. Definición del problema

Los estudios referidos a embarcaciones en el Titicaca todavía no son amplios, pero sí se conoce de manera genérica que Aparte de las balsas de totora, había varias embarcaciones de diseño europeo. En 1860 existía una goleta de hierro privada diseñada para transportar mercancías entre Perú y Bolivia. Luego arribaron las piezas movilizables para su montaje y dos pequeños vapores, “Yavari” y “Yapurá”, los cuales se transportó hasta el puerto de Puno para su uso en el lago Titicaca.

En tal sentido, se plantean las siguientes interrogantes para determinar el problema de la investigación:

Problema general

- ¿Cuál fue, el proceso histórico de las flotas de embarcaciones mayores en el lago Titicaca?

Problemas específicos

- ¿Cómo fueron los inicios de la navegación mayor en el lago Titicaca?
- ¿Cómo fueron los servicios de transporte de pasajeros y carga de las embarcaciones mayores peruanas del lago Titicaca?
- ¿Cómo fue la administración de la flota de embarcaciones mayores por parte de la

Peruvian Corporation?

- ¿Cómo fue la administración de la flota de embarcaciones mayores por parte del Estado Peruano desde Juan Velasco Alvarado?
- ¿Cuál es la realidad actual de las embarcaciones mayores peruanas encalladas en el puerto muelle de Puno?
- ¿Cuál es el nivel de conciencia histórica de docentes y estudiantes de la Facultad de Ciencias de la Educación sobre las embarcaciones mayores encalladas en el puerto muelle de Puno?

2.3. Intención de la investigación

La investigación da a conocer como arribaron las piezas movilizables para su montaje y dos pequeños vapores, “Yavarí” y “Yapurá”, los mismos que se transportaron hasta el puerto de Puno para su uso en el lago Titicaca.

2.4. Justificación

Las razones de estudio del fenómeno de interés de la actual investigación son variadas, pero las más relevantes se conducen por la línea matriz de la consideración y puesta en valor de un patrimonio histórico de Puno, que es revalorado mínimamente y no se reivindica sus funciones como base del desarrollo de Puno durante el siglo XIX y XX.

Asimismo, la comunidad científica y social, en materia histórica incluye el estudio de los acontecimientos trascendentales, porque permite reactualizar iniciativas de desarrollo y proyectarse al futuro; entonces teniendo materia prima de estudio en el puerto del Lago Titicaca, es factible el estudio científico y social, porque esta tarea permite fortalecer no sólo la identidad, sino también comprender los fenómenos sociales y económicos que pueden ser actualizados.

La investigación es importante porque permite identificar aspectos desconocidos sobre las embarcaciones mayores del Lago Titicaca; a la vez, esta información nueva conducirá a su puesta en valor no solo por los particulares, sino también de las instituciones culturales tanto privadas (Fundaciones sin ánimo de lucro, empresas turísticas).

Por otro lado, es útil porque el proceso y ejecución de la investigación es productivo por

el hecho de realizar un trabajo de campo, de la recolección de datos suficientes en el mismo lugar de los hechos (muelle y puerto de Puno) y preparar interpretaciones válidas, asegurando la adecuada transferibilidad de la información a los resultados de la investigación.

2.4.1. Relevancia social

La investigación beneficiará no solo a los habitantes de la ciudad de Puno, sino también a los investigadores y estudiosos del lago Titicaca, su historia y cultura. De igual manera, beneficiará a los integrantes de la muestra de investigación, conformada por docentes y estudiantes de la Facultad de Ciencias de la Educación, ya que les permitirá tomar conciencia de la importancia de la historia de las embarcaciones de mayor tamaño en el lago Titicaca.

2.4.2. Justificación teórica

La investigación propuesta buscará encontrar los principales acontecimientos de las flotas de embarcaciones mayores del lago Titicaca. Asimismo, motivará este trabajo la contribución a la historia regional y nacional, ya que, si bien es cierto que ya existen algunos trabajos, todavía hay muchos aspectos que se desconocen.

2.4.3. Justificación Metodológica

Mediante las propuestas metodológicas en el presente proyecto es necesario desarrollar un adecuado planteamiento de herramientas a fin de lograr los objetivos propuestos, asimismo, será decisivo los instrumentos para recoger información de fuentes directas, escritas y materiales.

2.4.4. Justificación Práctica

De acuerdo con los objetivos de la investigación, su resultado permitirá identificar los principales problemas de desconocimiento de la historia de la flota de embarcaciones mayores del Lago Titicaca. Asimismo, la parte práctica se justifica porque estará sustentada en el trabajo de campo.

2.5. Objetivos

2.5.1. Objetivo general

Determinar el proceso histórico de las flotas de embarcaciones mayores en el Lago Titicaca.

2.5.2. Objetivos específicos

- Describir los inicios de la navegación mayor en el Lago Titicaca.
- Determinar cómo fueron los servicios de transporte de pasajeros y carga de las embarcaciones mayores peruanas del lago Titicaca.
- Explicar cómo fue la administración de la flota peruana de embarcaciones mayores por parte de la Peruvian Corporation.
- Explicar cómo fue la administración de la flota peruana de embarcaciones mayores por parte del Estado Peruano desde Juan Velasco Alvarado.
- Describir la realidad actual de las embarcaciones mayores peruanas encalladas en el puerto muelle de Puno.
- Identificar el nivel de conciencia histórica de docentes y estudiantes de la Facultad de Ciencias de la Educación sobre las embarcaciones mayores encalladas en el puerto muelle de Puno.

2.6. Hipótesis

2.6.1. Hipótesis general

El proceso histórico de las flotas de embarcaciones mayores en el Lago Titicaca contiene tres acontecimientos trascendentales: a) inicios de la navegación mayor, b) concesión de la flota a la Peruvian Corporation, c) nacionalización de la flota por el gobierno de Juan Velasco Alvarado.

2.6.2. Hipótesis específicas

- Los inicios de la navegación mayor en el Lago Titicaca, se produjeron desde las gestiones del presidente Ramón Castilla.



- Los servicios de transporte de pasajeros y carga de las embarcaciones mayores peruanas del lago Titicaca fueron útiles y necesarios económicamente porque se desarrollaba un intercambio con Bolivia a través de la ruta comercial Puno – Huaqui.
- La administración de la flota peruana de embarcaciones mayores por parte de la Peruvian Corporation, fue sólo de mantenimiento y explotación de transporte de pasajeros y carga.
- La administración de la flota peruana de embarcaciones mayores por parte del Estado Peruano desde Juan Velasco Alvarado, fue de abandono.
- La realidad actual de las embarcaciones mayores peruanas encalladas en el puerto muelle de Puno, es de conservación y puesta en valor para desarrollar la conciencia histórica y el turismo.
- El nivel de conciencia histórica de docentes y estudiantes de la Facultad de Ciencias de la Educación sobre las embarcaciones mayores encalladas en el puerto muelle de Puno, es regular.



CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

3.1. Acceso al campo

El lugar de estudio del material del presente proyecto de tesis se encontrará ubicado en el ámbito de la ciudad de Puno, en el Puerto Muelle y en la Facultad de Ciencias de la Educación.

La zona de estudio histórico abarcará todo el Lago Titicaca, debido a que, a lo largo de los últimos dos siglos, por sus aguas surcaron embarcaciones de gran tonelaje con distintas funciones.

Georreferenciación de la zona de estudio



Figura 7. Ubicación satelital del Lago Titicaca a nivel planetario.

Fuente: Google Earth (2022).

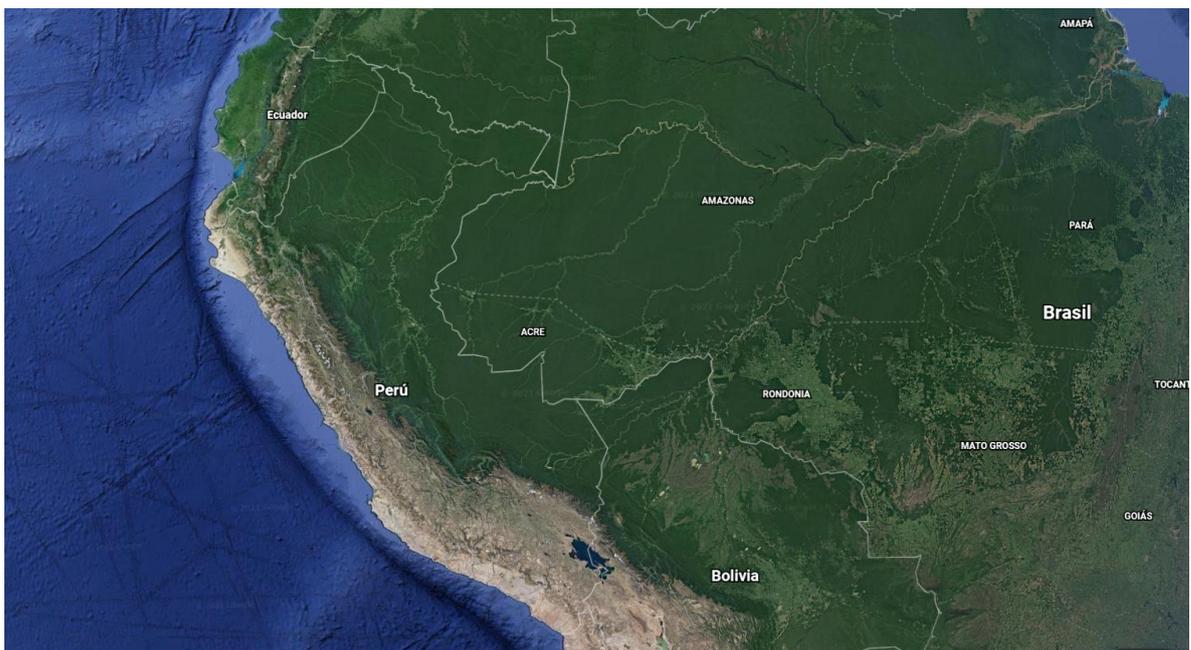


Figura 8. Ubicación satelital del Lago Titicaca a nivel nacional

Fuente: Google Earth (2022).

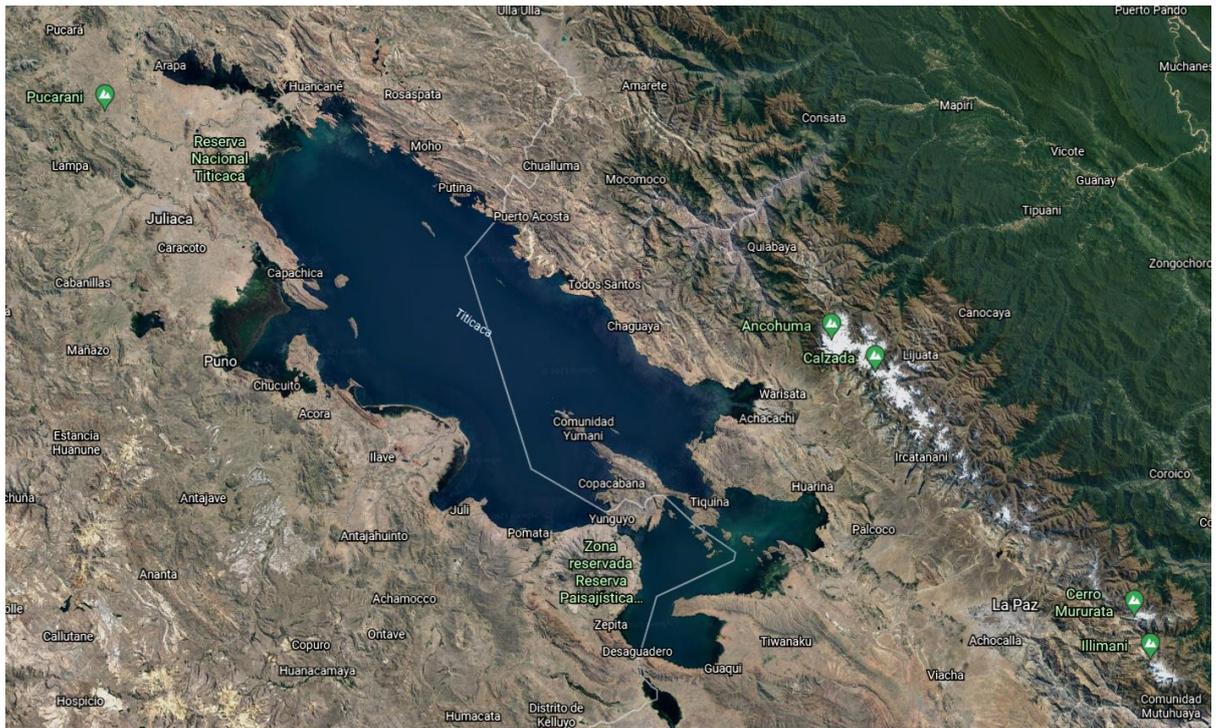


Figura 9. Ubicación satelital del Lago Titicaca a nivel Regional.

Fuente: Google Earth (2022).

3.2. Selección de informantes y situaciones observadas

4.2.2. Población

Debido que la investigación es estrictamente de análisis documental, sólo para la concreción del sexto objetivo específico, la población estuvo compuesta por los docentes y estudiantes de la Facultad de Ciencias de la Educación. La población estuvo conformada por 2800 estudiantes y 51 docentes (nombrados y contratados).

3.2.1. Muestra

La muestra fue no probabilística (Vara, 2012) porque no se utilizó ninguna fórmula; fue una muestra intencional o de juicio. Se trabajó con 78 estudiantes y 12 docentes (contratados y nombrados) de la Facultad de Ciencias de la Educación de la Universidad Nacional del Altiplano.

a) Unidades de análisis

Charaja (2018) indica que, por ser una investigación predominantemente cualitativa, las unidades de análisis que se estudiaron en la investigación estuvieron

constituidos por:

- Miembros de la Marina de Guerra del Perú.
- Administradores de los navíos.
- Docentes de la facultad de Ciencias de la Educación.
- Estudiantes de la facultad de Ciencias de la Educación.

3.3. Estrategías de recogida y registro de datos

3.3.1. Tipo de investigación

Según el enfoque metodológico, se trata de una investigación mixta (cualitativa y cuantitativa). Los cinco primeros objetivos fueron trabajados bajo los parámetros de la investigación cualitativa. El sexto objetivo fue trabajado bajo las exigencias de la investigación cuantitativa.

3.3.2. Diseño de investigación

Considerando como referencia a Hernández et al (2014), el diseño de investigación será:

Tabla 1

Tipo y diseño

Tipo/enfoque		Diseño	
Mixto	Cualitativo	Documental	
	Cuantitativo	Descriptivo, prospectivo, transversal y observacional.	

3.4. Análisis de datos y categorías

3.4.1. Descripción de variables analizadas

Tabla 2

Variables de investigación

Variables	Dimensiones	Indicadores (ítems)
V. ÚNICA Proceso histórico de las flotas de embarcaciones mayores en el Lago Titicaca.	1.1.Inicios de la navegación mayor en el Lago Titicaca.	Navíos de madera Navíos de hierro
	1.2.Servicios de transporte de pasajeros y carga de las embarcaciones mayores peruanas del lago Titicaca.	Servicios de transporte de pasajeros Servicios de carga Tonelaje Frecuencia de navegación (tiempos y periodos).
	1.3.Administración de la flota peruana de embarcaciones mayores por parte de la Peruvian Corporation.	Tripulantes marinos Servicios que se ofrecía Mantenimiento de embarcaciones Hechos resaltantes
	1.4.Administración de la flota peruana de embarcaciones mayores por parte del Estado Peruano desde Juan Velasco Alvarado.	Tripulantes marinos Servicios que se ofrecía Mantenimiento de embarcaciones Hechos resaltantes
	1.5.Realidad actual de las embarcaciones mayores peruanas encalladas en el	Número de embarcaciones operativas Número de embarcaciones no operativas

puerto muelle de Puno.	Tipo de uso que se le da en la actualidad
------------------------	---

1.6.Nivel de conciencia histórica de docentes y estudiantes de la Facultad de Ciencias de la Educación sobre las embarcaciones mayores encalladas en el puerto muelle de Puno.	Conciencia histórica de los inicios de la flota peruana de embarcaciones mayores en el Titicaca Conciencia histórica de la importancia de la administración de la Peruvian Corporation. Conciencia histórica de la administración a partir de la nacionalización con Juan Velasco Alvarado. Conciencia de la importancia de la puesta en valor actual de las embarcaciones mayores. Propuesta de Declaración de Patrimonio Histórico, Cultural y Material del Perú, para ser reconocida por la UNESCO.
--	--

3.4.2. Descripción detallada del uso de materiales, equipos e instrumentos.

En relación a todos los objetivos específicos, se utilizarán los siguientes aspectos metodológicos:

a) Diseño de muestreo

El diseño de muestreo fue no probabilístico debido a que no se aplicó ningún modelo matemático para reducir la población; sino más bien se la elige considerando la intención y el juicio del investigador.

b) Uso de materiales, equipos, insumos, entre otros

- Fichas de recojo de información: para recoger datos de tipo nominal, ordinal y de razón.
- Cuaderno de campo: para recoger información relevante y complementaria en situaciones no previstas.
- Cámara fotográfica: para construir evidencias en el puerto de Puno, museos, interior y exterior de las embarcaciones, fotografías con expertos en historia lacustre.
- Ordenadores: a fin de sistematizar la información utilizando diversos aplicativos como AtlasTi, Excel, SPSS, Mendeley.

c) Descripción de variables a ser analizadas

La actual investigación contiene una sola variable o categoría única y es:

- Proceso histórico de las flotas de embarcaciones mayores en el Lago Titicaca.

Esta variable o categoría fue analizada mediante el hallazgo de hechos desconocidos hasta ahora o medianamente conocidos. A fin de establecer la importancia de los hallazgos de la historia local de Puno.

Para recoger información de la variable: Proceso histórico de las flotas de embarcaciones mayores en el Lago Titicaca se utilizó un cuestionario con las siguientes características:

Tabla 3

Dimensiones de la variable “Proceso histórico de las flotas de embarcaciones mayores en el Lago Titicaca”

Dimensiones	Nº de indicadores
Inicios de la navegación mayor en el Lago Titicaca.	2
Servicios de transporte de pasajeros y carga de las embarcaciones mayores peruanas del lago Titicaca.	4
Administración de la flota peruana de embarcaciones mayores por parte de la Peruvian Corporation.	4
Administración de la flota peruana de embarcaciones mayores por parte del Estado Peruano desde Juan Velasco Alvarado.	4
Realidad actual de las embarcaciones mayores peruanas encalladas en el puerto muelle de Puno.	3
Nivel de conciencia histórica de docentes y estudiantes de la Facultad de Ciencias de la Educación sobre las embarcaciones mayores encalladas en el puerto muelle de Puno.	5
Total	22

Categorías

Por tratarse de una investigación mixta (cualitativo y cuantitativo) se tiene la siguiente categoría:

Categoría o variable:

- Proceso histórico de las flotas de embarcaciones mayores en el Lago Titicaca.

Subcategorías o dimensiones:

- Inicios de la navegación mayor en el Lago Titicaca.
- Servicios de transporte de pasajeros y carga de las embarcaciones mayores peruanas del lago Titicaca.
- Administración de la flota peruana de embarcaciones mayores por parte de la Peruvian Corporation.
- Administración de la flota peruana de embarcaciones mayores por parte del Estado Peruano desde Juan Velasco Alvarado.
- Realidad actual de las embarcaciones mayores peruanas encalladas en el puerto muelle de Puno.
- Nivel de conciencia histórica de docentes y estudiantes de la Facultad de Ciencias de la Educación sobre las embarcaciones mayores encalladas en el puerto muelle de Puno

d) Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Técnicas

Las técnicas de recolección de datos consistieron en verificar información de primera fuente. Supo (2021), la cantidad de documentos revisados, con la recolección de datos además se realizarán un base de datos de la conciencia histórica.

Las técnicas de investigación que se utilizaron fueron:

- La revisión bibliográfica documental

Es una técnica que nos permite observar detenidamente un fenómeno u objeto de estudio. Esta técnica fue utilizada porque una investigación histórica requiere ser enmarcada en un determinado paradigma o enfoque teórico, para ello se acudirá a bibliografía selecta, artículos científicos, información normativa o legislación en materia de embarcaciones del lago Titicaca.

Asimismo, permitió que los resultados sean analizados comparativamente en el proceso de discusión de hallazgos.

También permite el análisis y validación de datos verídicos para ser confirmado a través de: revisión estadística y evaluación de variables de estudio.

En resumen, se revisó bibliografía (libros, artículos de investigación, normas) para enmarcar la investigación en un paradigma y para discutir los resultados con otras investigaciones.

- La observación

Es la técnica mediante la cual se recogen datos mediante de la experiencia realizada, documentación emitida de áreas vinculadas a la administración actual e histórica de las embarcaciones del lago Titicaca en estricto cumplimiento de los objetivos planteados en el presente trabajo.

Según Córdova (2013), consiste en observar personas, fenómenos, hechos, casos, objetos, acciones, situaciones, etc., con el fin de obtener determinada información necesaria para una investigación.

Esta técnica, fue aplicada como proceso permanente de investigación, en las entidades donde nos proporcionen la investigación y en las mismas embarcaciones, con el objeto de obtener información y conocer más a fondo el trabajo a realizar.

Se observó in situ las actividades diarias de los trabajadores y los servicios que ofrecen en las embarcaciones. Asimismo, se observó la afluencia de visitantes, turistas o personalidades.

- La encuesta

Se refiere a recoger información directa y actualizada de los integrantes de la muestra. Esta información será útil para determinar tendencias, frecuencia de participación, entre otros.

La encuesta fue estructurada, debido a que para su aplicación se planificó previamente, con el propósito de que se recoja información fidedigna.

- Instrumentos

Los instrumentos de investigación fueron:

- El fichaje y organizadores de información

Se utilizaron ficheros digitales, mediante el software Atlas Ti., con el propósito de organizar la información de artículos, informes de investigación, entre otros.

- El cuestionario

Es un instrumento que permitió recoger información a través del planteamiento de preguntas y su resolución por parte de los integrantes de la muestra.

El instrumento con el cuál se desarrollaron los resultados fue el cuestionario. El cual fue validado mediante expertos y mediante una prueba piloto.

En cuanto a la confiabilidad mediante expertos, se reportó el nivel de fiabilidad mediante el hallazgo del coeficiente de Alpha de Cronbach.

El fichaje y el cuaderno de campo fueron instrumentos complementarios, que sirvieron para realizar las discusiones de los resultados que se encuentren en la actual investigación.

Tabla 4

Técnicas e instrumentos de investigación

Técnica	Instrumento
La revisión bibliográfica documental	El fichaje y organizadores de información
La observación	
La encuesta	El cuestionario

Técnicas de análisis

Las técnicas para analizar la información histórica fueron las siguientes:

- Lectura totalizadora: de documentos históricos sobre el tema de estudio.
- Interpretación de fotografías y fuentes materiales (los mismos barcos del puerto de Puno).
- Interpretación profunda o exégesis de los hallazgos históricos.



3.4.3. Aplicación de prueba estadística inferencial

Debido a que el sexto objetivo es cuantitativo, sólo se identificaron:

- Frecuencias (f_i)
- Porcentajes (%)

En los demás casos, por ser dimensiones cualitativas, se abordó el análisis de los datos desde un enfoque cualitativo, es decir, se realizó una interpretación profunda de los hechos. No fueron necesarias pruebas estadísticas inferenciales.

CAPÍTULO IV

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. Descripción y análisis de resultados

En el presente capítulo, en primer lugar, se desarrollaron los resultados descriptivos de acuerdo a los objetivos de investigación; asimismo se elaboró una tabla para el sexto objetivo de investigación por su carácter cuantitativo. En segundo lugar, se establecieron las pautas para la discusión de los resultados, lo que significó la comparación a través del análisis comparativo de los resultados de esta investigación con los resultados de otros estudios a nivel internacional, nacional y local.

OE1: Inicios de la navegación de embarcaciones mayores en el Lago Titicaca

Sin duda, el Período del Guano, también conocido como la República del Guano , permitió que el Perú tuviera utilidades y grandes ganancias para ejecutar diversas obras; entre éstas estuvo el de dar realce al Lago Titicaca.

Ramón Castilla tuvo una política de hegemonía naval frente a los países vecinos. Tal es así que proporcionó al país una escuadra eficiente, adquiriendo las fragatas Mercedes y bergantines Guisse y Gamarra. También se adquirió el Rímac (julio de 1847), el primer acorazado a vapor que desembarcó en América del Sur, y otra fragata Amazonas. Se dice que la política naval de Castilla se resume en la frase "Si Chile construye un barco, el Perú debe construir dos". Entonces el Perú se convirtió en la primera potencia marítima de América del Sur.

Es en estas circunstancias que por primera vez el Mariscal Ramón Castilla ordena en 1861 a construir dos naves para que surquen y cumplan funciones de la Escuadra Peruana: el Yavarí y el Yapurá.

Este es el origen primigenio de las embarcaciones de hierro y de alto tonelaje que empezaron a surcar el imponente Lago Titicaca.

Estas adquisiciones y las futuras, fortalecieron la herencia de navegación del hombre del Altiplano Puneño, ya que éste estuvo relacionado desde tiempos inmemoriales a la navegación de ríos, lagunas y del Lago Titicaca.

Inicios de la navegación en el Titicaca.

Se tiene información de Calsín (2012), de que la navegación se inició con los Uros, quienes se apostaron en las riberas de los ríos y lagos y se asentaron para convertirse en asiduos cazadores y pescadores, haciendo de la totora su principal aliado para la construcción no solo de sus viviendas y demás utensilios, sino también para la construcción de sus embarcaciones.

Hoy en día, todavía se puede ver cómo las comunidades indígenas de alrededor del lago Titicaca siguen construyendo balsas a mano, utilizando técnicas tradicionales y especiales que se han practicado durante siglos. Los totorales son la materia prima de estas balsas y son muy populares en la comunidad del lago Titicaca como planta utilizada en la construcción de casas y muebles. Algunos de ellos también lo utilizan como alimento o como materia prima para fabricar papel. (Anders, 2018).

OE2: Servicios de transporte de pasajeros y carga de las embarcaciones mayores peruanas del lago Titicaca

En la actualidad, la flota mayor del lago Titicaca no ofrece servicios de transporte de pasajeros ni de carga. Debido a que esta actividad ha sido desplazada por el incremento de embarcaciones pequeñas cuyo mantenimiento es más rentable. Esto significa que las embarcaciones mayores, ya no surcan por las aguas del lago Titicaca de manera frecuente, pero sí una, dos o tres veces al año. Al respecto, existe un estudio de Larken (2016) quien menciona que el Yavarí al igual que otros barcos fueron recuperados en cuanto a su prestancia y ostentan sus atributos como

en sus mejores épocas. En la actualidad gozan de plenitud arquitectónica en cada visita a sus instalaciones, pues es un verdadero barco museo.

Asimismo, Flores (2015), corrobora lo manifestado por Larken, señala que en la actualidad el Yapurá, al igual que las otras embarcaciones mayores, ya no cumple con la función de transporte de pasajeros y carga, pero sí permanecen siendo utilizados por la Guardia Costera como barcos museo y como barcos nodriza para patrullar el lago. En ocasiones, también se organiza expediciones a las comunidades más necesitadas como parte de lo que se llama acción cívica.

En cambio, en el pasado, sobre todo durante el siglo XX, las embarcaciones encontraron gran relevancia, ya que sí cumplieron con la función de transporte de pasajeros y carga.

Entre 1870 y 1872 se armó en el Lago Titicaca El Yapurá y El Yavari. Entre 1872 a 1873 fueron vapores de la Marina de Guerra del Perú; desde 1873 empezaron a funcionar como barcos de transporte de pasajeros. Al respecto Flores (2015) señala que:

En 1873, fecha en que la política financiera empezó a ejercer presiones para que estos vapores operen en el lago con el traslado de pasajeros, minerales, lanas, fibra de camélidos sudamericanos, etc. Para el hecho se contrata a marinos civiles, siendo los primeros, los pilotos Rosendo Melo y Tomas Lerou. Con estos cambios se creó la agencia general de la compañía de navegación en el lago Titicaca (Flores, 2015).

OE3: Administración de la flota peruana de embarcaciones mayores por parte de la Peruvian Corporation

Desde 1882, la Peruvian Corporation mandó a construir barcos y adquirió otros. Por ejemplo, mandó a construir el Coya, Inca y Ollanta.

En 1890, durante una crisis económica el país entregó concesiones a la Peruvian Corporation, que las poseía hasta que Juan Velasco Alvarado las nacionalizó (Mamani, 2018).

Además, durante la Primera Guerra Mundial, algunos barcos, como el Yavari, fueron adquiridos por la Peruvian Corporation, una empresa británica que realizó ingeniería inversa del diseño; es decir, hizo remodelaciones, en 1914.

En 1972, la propiedad de la empresa Peruvian Corporation fue nacionalizada por el gobierno de Juan Velasco Alvarado, las vías ferrocarrileras del Sur y navíos del Lago Titicaca; estas fueron transferidas a una nueva empresa nacional, la Empresa Nacional de Ferrocarriles ENAFER. Estas circunstancias, según Flores (2015), afectaron la actividad a la que se dedicaban.

Circunstancia que afectó profundamente la actividad de los barcos, reflejada en la poca tensión y falta de mantenimiento de que fueron objeto, lo que ocasiono su paulatino deterioro, hasta que finalmente fueron entregados a terceros y hasta tristemente vendidos como chatarra (Flores, 2015).

OE4: Administración de la flota peruana de embarcaciones mayores por parte del Estado Peruano desde Juan Velasco Alvarado

La administración de la flota de embarcaciones del Lago Titicaca desde su nacionalización por mandato del presidente Juan Velasco Alvarado, no fue positiva, ya que paralizó sus funciones de transporte de pasajeros y carga. No se realizó el mantenimiento respectivo, finalmente quedaron convertidas en chatarra.

Al respecto Mamani (2018), señala que:

En 1972 se nacionalizó la Peruvian Corporation, la flota lacustre de cinco barcos (incluido el “Yavarí”), los trenes pasaron a soberanía de la Empresa Nacional de Ferrocarriles (ENAFER). Luego de 5 años, en 1977, ENAFER entregó los Yavarí y la Yapurá a la Armada del Perú y los renombró B.A.P. Chucuito y B.A.P. Puno respectivamente, debido a que contaban con escasos recursos. La Marina decidió mantener la Puno y retirar los tesoros de la Yavarí para cuidarlos ya sea en Puno o en el Museo de Arequipa y relegar la embarcación para ser utilizada como lugar de detención para marineros. Así la Yavarí no recibió ningún tipo de mantenimiento, siendo más tarde puesto a la venta como chatarra (p. 76).

OE5: Realidad actual de las embarcaciones mayores peruanas encalladas en el puerto muelle de Puno

Actualmente, los barcos varados son parte arquitectónica del puerto muelle de Puno, algunos son museos de historia naval peruana en el Lago Titicaca, y en algunos casos también se utilizan como restaurantes turísticos.

Por ejemplo, el navío "Coya" ahora es un Restaurante Turístico situado en Huajje, bastante próximo de donde fue reensamblado cuando llegó de Escocia. Ha sido certificado como bien cultural nacional (Flores, 2015).

OE6: Nivel de conciencia histórica de docentes y estudiantes de la Facultad de Ciencias de la Educación sobre las embarcaciones mayores encalladas en el puerto muelle de Puno

Después de que los estudiantes y docentes de Ciencias Sociales de la Facultad de Ciencias de la Educación, desarrollaron el cuestionario planteado, se obtuvieron los siguientes resultados cuantitativos:

Tabla 5

Nivel de conciencia histórica sobre las embarcaciones mayores del Lago Titicaca

Indicadores	Conciencia Baja		Conciencia Media		Conciencia Alta		TOTAL	
	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%
Conciencia histórica de los inicios de la flota peruana de embarcaciones mayores en el Titicaca	5	5.6%	13	14.4%	8	8.9%	26	28.9%
Conciencia histórica de la importancia de la administración de la Peruvian Corporation.	7	7.8%	10	11.1%	6	6.7%	23	25.6%
Conciencia histórica de la administración a partir de la nacionalización con Juan Velasco Alvarado.	6	6.7%	12	13.3%	5	5.6%	23	25.6%
Conciencia de la importancia de la puesta en valor actual de las embarcaciones mayores.	2	2.2%	8	8.9%	8	8.9%	18	20.0%
TOTAL	20	22.2%	43	47.8%	27	30.0%	90	100.0%

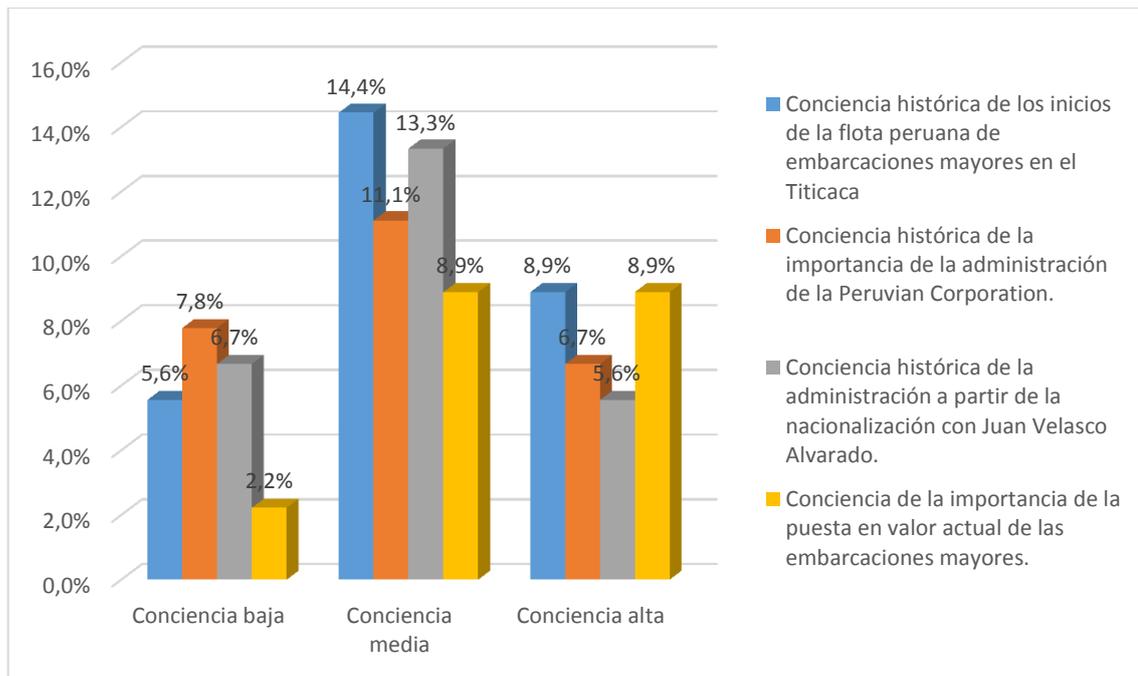


Figura 10. Ubicación satelital del Lago Titicaca a nivel nacional.

En la tabla y figura se observa que existe un predominio del 14.4% de estudiantes y docentes que tienen una conciencia histórica de nivel medio sobre los inicios de la flora peruana de embarcaciones mayores del Titicaca. En segundo lugar, el 13,3% tiene una conciencia media sobre la administración de la flota del Titicaca a partir de la nacionalización con Juan Velasco Alvarado.

En los otros aspectos, también existe un predominio de la conciencia de nivel medio.

Estos resultados indican que, en líneas generales, tanto estudiantes como docentes tienen un nivel de conciencia media sobre la historia de las embarcaciones mayores del lago Titicaca.

Discusión general

El propósito de este estudio fue explicar los principales acontecimientos de la administración de la Flota Peruana de Embarcaciones Mayores en el Lago Titicaca desde sus inicios hasta la actualidad. Se despejó muchos vacíos, dudas y limitaciones que existían en otros estudios. Asimismo, fue importante el desarrollo de esta investigación a partir del trabajo de campo, es decir de la visita presencial a los barcos mayores.

En cuanto al análisis comparativo con otros estudios similares, León (2017), en su estudio encontró que la construcción de naves como una industria regional importante cuyo establecimiento dependía de que existieran fuentes de madera de buena calidad, además de los otros materiales de construcción, así como de constructores de naves, cuyos conocimientos eran pasados de una generación a otra, casi siempre en forma empírica. Estos resultados son similares a la actual investigación, debido a que también se anota la importancia de las embarcaciones en el Titicaca para el transporte de pasajeros y lo difícil que fue su construcción.

Jara *et al.* (2018) en su investigación encontró que las agencias de viaje desarrollan un papel importante en los últimos años ya que el turismo en el Perú ha incrementado un 20% desde el año 2011, por lo que se debe innovar y explotar lugares turísticos poco conocidas por el turista nacional de acuerdo a estas cifras nace el proyecto para poder explotar las playas de Capachica mediante el circuito de turismo de aventura. El tamaño de mercado de agencias de viaje en Puno se ha estimado en S/36 millones de soles al año. No hay ninguna empresa que tenga más del 8% de participación de mercado lo cual indica que no hay monopolios, oligopolios, etc; presentes en el mercado. Este resultado es compatible con la actual investigación en una de sus dimensiones vinculadas al actual estado de las embarcaciones. Existe coherencia con la investigación porque los barcos mayores en la actualidad son atractivos turísticos, restaurantes y museos.

Flores (2015), en su estudio encontró que el 42,86% (es decir, 27 profesores de secundaria) tenían un nivel de conocimiento insuficiente sobre la realización de la iniciación de operaciones navales en el lago Titicaca, ellos nos dice que ignoran el tema, empero, los profesores que están en escalas valorativas regular, bueno y muy bueno suelen tener algún conocimiento de la materia, para lo cual se confirma que la mayoría de los maestros no ignoran el tema. Los resultados son diferentes con la actual investigación, ya que se encontró que los docentes y estudiantes universitarios de la Facultad de Ciencias de la Educación tienen un conocimiento medio.

Mamani (2018), en su estudio descubrió que el arribo de la cañonera “Yavari” fue a lo largo de la "era del guano". El traslado de Inglaterra a la Bahía de Puno fue una gran empresa, y aunque hubo algunas demoras y abandonos en el camino de Tacna a la ciudad de Puno, las piezas pudieron unirse más rápido que el traslado real. El montaje



contó con el apoyo de los lugareños, especialmente en lo que se refiere a las piezas móviles. Una vez reensamblado el Yavarí brindó servicio de traslado de carga y pasajeros entre las ciudades alrededor del lago. Fue controlado y operado por la empresa privada Peruvian Corporation hasta que el gobierno de Juan Velasco impulsó su nacionalización, cuando paso al abandono. Estos resultados son similares a los expuestos en la actual investigación.

De lo expuesto se puede indicar que estos resultados y discusión son importantes para motivar a otros investigadores a profundizar otros estudios sobre las embarcaciones del Lago Titicaca.

CONCLUSIONES

Primera: Respecto al objetivo general se concluyó, Los principales hechos de la Flota Peruana de Grandes Embarcaciones en el Lago Titicaca están relacionados con tres hechos trascendentales: a) inicios de grandes embarcaciones, b) concesión de la flota a la Corporación Peruana, c) nacionalización de la flota por parte del gobierno de Juan Velasco Alvarado.

Segunda: Los inicios de una importante navegación en el lago Titicaca, se dieron a partir de las administraciones del presidente Ramón Castilla.

Tercera: Los servicios de transporte de pasajeros y carga de las embarcaciones peruanas más grandes en el lago Titicaca eran útiles y necesarios porque se estaba realizando un intercambio con Bolivia a través de la ruta comercial Puno - Huaqui.

Cuarta: La administración de la flota peruana de buques de mayor tamaño por la Corporación Peruana fue únicamente para el mantenimiento y operación del transporte de pasajeros y carga.

Quinta: Se abandonó la administración de la flota peruana de embarcaciones mayores por parte del Estado peruano de Juan Velasco Alvarado.

Sexta: La realidad actual de las embarcaciones peruanas más grandes varadas en el puerto de Puno, es de conservación y valor para desarrollar la conciencia histórica y el turismo.

RECOMENDACIONES

Primera: A los historiadores, docentes e investigadores, se les sugiere estudiar los principales hechos de la Flota Peruana de Grandes Embarcaciones en el Lago Titicaca en relación a sus inicios, a la concesión de la flota a la Corporación Peruana a la nacionalización de la flota por parte del gobierno de Juan Velasco Alvarado y a su futuro.

Segunda: A los historiadores, docentes e investigadores se les recomienda indagar y realizar trabajos de campo para encontrar hallazgos sobre los primeros acontecimientos de la navegación en el lago Titicaca, que se dieron a partir de las administraciones del presidente Ramón Castilla.

Tercera: A los historiadores, docentes e investigadores se les sugiere realizar trabajos in situ de los servicios de transporte de pasajeros y carga de las embarcaciones peruanas más grandes en el lago Titicaca.

Cuarta: A los historiadores, docentes e investigadores se les recomienda desarrollar investigaciones sobre la administración de la flota peruana de buques de mayor tamaño por la Corporación Peruana, así como el abandono de las embarcaciones.

Quinta: A los historiadores, docentes e investigadores se les sugiere estudiar la realidad actual de las embarcaciones peruanas más grandes varadas en el puerto de Puno.

Sexta: A los historiadores, docentes e investigadores, se les aconseja que diagnostiquen el nivel de conciencia histórica de los docentes y estudiantes de las Facultades de la Universidad nacional del Altiplano sobre los grandes buques varados en el puerto de Puno; asimismo, que se realicen actividades de concientización para fortalecer la identidad y valoración de las embarcaciones mayores y de la historia del Lago Titicaca.

BIBLIOGRAFÍA

- Agencia Peruana de Noticias Andina. (2022). *Buque Yavarí: un tesoro en el Titicaca*.
<https://andina.pe/agencia/noticia-buque-yavari-un-tesoro-el-titicaca-599291.aspx>
- Albarracín-Jordan, J. (2017). *El legado de los estudios de Wendell C. Bennett en Bolivia (1932-1934)*. *Textos Antropológicos*, 18 (1), 87–108.
- ALT. (2011). *Características socioeconómicas del Lago Titicaca y su cuenca*.
http://www.alt-perubolivia.org/web_lago/WEB_LT/Finales/3_carac_socio_eco/carac_socio.htm
- Anders, M. N. (2018). *La situación actual de la etnia de los urus Chulluni del Lago Titicaca*. *Revista de Investigaciones Altoandinas*, 051, 738–747.
<http://revistas.unap.edu.pe/epg/index.php/investigaciones/article/view/377/215>
- Bouchard, J., Alcina, J., Alonso, C., & Guinea, M. (1987). *Navegación precolombina: el caso del litoral pacífico ecuatorial: evidencias e hipótesis*. *Revista Española de Antropología Americana*, 17, 35–74.
https://doi.org/10.5209/rev_REAA.1987.25937
- Bouysse, T. (1988). *Lluvias y cenizas. Dos Pachacuti en la historia*. Editorial Hisbol.
https://www.academia.edu/31612267/1988_Lluvias_y_Cenizas_dos_Pachacuti_en_la_Historia
- Calsín, R. (2012). *Historia de la Región Puno*. Editorial IPEJAL.
<https://biblioteca.casadelaliteratura.gob.pe/cgi-bin/koha/opac-detail.pl?biblionumber=3600>
- Calsín, R. (2019). *Historia de Puno*. Editorial IPEJAL.
<https://biblioteca.casadelaliteratura.gob.pe/cgi-bin/koha/opac-detail.pl?biblionumber=3600>
- Cataño, C. (2011). *Jörn Rüsen y la conciencia histórica*. *Historia y Sociedad*, unknown (21), 223–245.
- Charaja, F. (2018). *El MAPIC en la metodología de investigación*. Editorial Sagitario.
<https://scholar.google.com/citations?user=ZWaWwhMAAAAJ&hl=es>

- Chura, R. (2016). *La pesquería en el lago Titicaca, sector peruano*. <https://gih-tdps.com/docs/02-Modulo-1A-Caract.-Pesqueria.pdf>
- Córdova, I. (2013). *El proyecto de investigación cuantitativ*. Editorial San Marcos. http://www.editorialsanmarcos.com/index.php?id_product=223&controller=product
- Fernández Domingo, E. (2019). *El paisaje como construcción cultural: la mirada de los viajeros europeos sobre el Lago Titicaca (Siglo XIX)*. *Tiempo Histórico*, 13, 63–80. <https://doi.org/10.25074/th.v0i13.1355>
- Flores, G. (2015). *Conocimiento sobre el inicio de la actividad naval en el lago Titicaca de los docentes de Ciencias Sociales de las Instituciones Educativas Secundarias de la ciudad de Puno - 2013*. Universidad Nacional del Altiplano.
- Flores, L. (2015). *Tras los pasos de Wendell C. Bennett en la cuenca del Lago Titicaca*. *Arqueología y Sociedad*, 29, 147–166. <file:///C:/Users/Computer/Downloads/42675.pdf>
- Go2Peru. (2018). *Proyecto Yavari*. https://www.go2peru.com/spa/guia_viajes/puno/proyecto_yavari.htm
- Gracían, J. (2022). *Barco transportador Manco Cápac*. http://www.punomagico.com/turismo_puno_ferri_huat.html
- Guerra, M. (2017). *Apunte sobre la historia de las naves en el Titicaca: La flota puneña en aguas del Titicaca*. <http://punoculturaydesarrollo.blogspot.com/2017/12/apunte-sobre-la-historia-de-las-naves.html>
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación*. Mc Graw Hill.
- Hmong. (2022). *Historia del SS Ollanta*. https://hmong.es/wiki/SS_Ollanta
- Jara, Á., Bazan, B., Andre, R., & Cornejo, M. (2018). *Plan de negocios de servicio turístico en la ciudad de Puno*. Universidad San Ignacio de Loyola.

- Jigena, B., Carrasco, L. M., Muñoz, J. J., Berrocoso, M., & Mamani, R. (2018). *Modernización con bajo presupuesto de la estación hidrométrica de Guaqui, lago Titicaca*. *Revista Geofísica* 68, 2018, Pp. 61-80, 61–80.
- Larken, Marie. (2016). *Buque Yavarí: un tesoro en el Titicaca*. <https://andina.pe/agencia/noticia-buque-yavari-un-tesoro-el-titicaca-599291.aspx>
- Larken, Meriel. (2021). *El barco, la dama y el lago*. <https://yavari.org/es/historia/>
- León, J. (2017). *Los astilleros y la industria marítima en las costas americanas*. *Diálogos Revista Electrónica de Historia*. <https://www.redalyc.org/pdf/439/43913137003.pdf>
- Longursth, M. (2022). *M S Ollanta barco de vapor, anclado en el Lago Titicaca, Puno, Perú*. <https://www.alamy.es/m-s-ollanta-barco-de-vapor-anclado-en-el-lago-titicaca-puno-peru-image7840533.html>
- López, H. (2021). *Archivo histórico: conoce la increíble travesía del legendario vapor "Coya"*. <https://elcomercio.pe/eldominical/archivo-historico-conoce-la-increible-historia-del-legendario-vapor-coya-lago-titicaca-noticia/>
- Mamani, D. (2018). *El reensamblaje del Yavarí, la cañonera más antigua del Titicaca Puno 2015*. Universidad Nacional del Altiplano.
- Mamani, F. (2003). *Santiago de Huata: Historia de una región del Titicaca*. *Academia. Accelerat Ing the World's Research.*, 1–29. https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/43718477/santiago_de_huata_HISTORIA-with-cover-page-v2.pdf?Expires=1640918819&Signature=gFAj~XpkocogafgE~J2Pxjnzuk4~V5b3aqL95wQWWoc6vaYKX9~UgCXgCtWipmJP0nJX8xVnvzh~3VCeb4gx7wHPyPrAUh6e4~MYPVfDuf6q2uyej6391kfbpKWfjry3R
- Matos Mar, J. (2007). *La propiedad en la Isla Taquile, Lago Titicaca*. *Revista de Antropología*, 5, 9–60. <https://doi.org/10.15381/antropologia.v0i5.19991>
- Meneses, J. (2010). *Astillero Naval - Guaqui. Comunidad Guaqui - Provincia Ingavi*. [Universidad Mayor de San Andrés].



<https://repositorio.umsa.bo/bitstream/handle/123456789/22091/PG-4098.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Moya, E. (2014). *Bases para establecer un sistema de Transporte Lacustre en el Lago Titicaca*. [Universidad Mayor de San Andrés].

<https://repositorio.umsa.bo/bitstream/handle/123456789/14231/PG-3257.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Nonis, C. (2022). *Embarcaciones históricas*. <https://www.titicaca-peru.com/?c=pagina&m=ver&p=titicaca/embarcaciones&idioma=es>

Portal Vistalmar. (2022). *El barco de vapor de 150 años que funciona con estiércol*. <https://nuestroclima.com/el-barco-de-vapor-de-150-anos-que-funciona-con-estiercol/>

Schuler, J. (2021). *Construcción naval de bajo bordo en el Perú: periodo 2010-2016*. *Pensamiento Crítico*, 26(1), 67–89. <https://doi.org/10.15381/pc.v26i1.20224>

Supo, J. (2021). *Diseños de investigación*. <https://es.slideshare.net/josesupo/disenos-de-investigacion-15895481>

Vara, A. (2012). *7 pasos para una tesis exitosa* (I. de I. de la F. de C. A. y R. Humanos. (ed.)). <https://www.administracion.usmp.edu.pe/investigacion/files/7-PASOS-PARA-UNA-TESIS-EXITOSA-Desde-la-idea-inicial-hasta-la-sustentación.pdf>

Velasquez, O. (2011). *Posicionamiento del Lago Titicaca en la mente de los Turistas Nacionales y Extranjeros a través de los Atractivos Turísticos de la Región Puno Año 2011*. http://repositorio.unap.edu.pe/bitstream/handle/UNAP/2286/Velásquez_Ramos_Octavio.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Vilca, H. (2019). *Balsas de totora y navegación temprana en el Lago Titicaca: Evidencias e Hipótesis*. *Revista de Investigaciones de Posgrado de La UNA Puno Versión Electrónica* ISSN 2077–8686, 051, 960–973. <http://revistaepgunapuno.org/index.php/investigaciones/article/view/773/245>



ANEXOS

Anexo 1. Matriz de consistencia general

Título de la investigación: Proceso histórico de las flotas de embarcaciones mayores en el Lago Titicaca.

Problema	Objetivos	Hipótesis	Variables	Dimensiones	Metodología
<p>Problema General ¿Cómo fue el proceso histórico de las flotas de embarcaciones mayores en el Lago Titicaca?</p> <p>Problemas específicos ¿Cómo fueron los inicios de la navegación mayor en el Lago Titicaca?</p> <p>¿Cómo fueron los servicios de transporte de pasajeros y carga de las embarcaciones mayores peruanas del lago Titicaca?</p> <p>¿Cómo fue la administración de la flota de embarcaciones mayores por parte de la Peruvian Corporation?</p> <p>¿Cómo fue la administración de la flota de embarcaciones mayores por parte del Estado Peruano desde Juan Velasco Alvarado?</p> <p>¿Cuál es la realidad actual de las embarcaciones mayores peruanas encalladas en el puerto muelle de Puno?</p> <p>¿Cuál es el nivel de conciencia histórica de docentes y estudiantes de la</p>	<p>Objetivo General Determinar el proceso histórico de las flotas de embarcaciones mayores en el Lago Titicaca.</p> <p>Objetivo Específico Describir los inicios de la navegación mayor en el Lago Titicaca.</p> <p>Determinar cómo fueron los servicios de transporte de pasajeros y carga de las embarcaciones mayores del lago Titicaca.</p> <p>Explicar cómo fue la administración de la flota peruana de embarcaciones mayores por parte de la Peruvian Corporation.</p> <p>Explicar cómo fue la administración de la flota peruana de embarcaciones mayores por parte del Estado Peruano desde Juan Velasco Alvarado.</p> <p>Describir la realidad actual de las embarcaciones mayores peruanas encalladas en el puerto muelle de Puno.</p> <p>Identificar el</p>	<p>Hipótesis General El proceso histórico de las flotas de embarcaciones mayores en el Lago Titicaca contiene tres acontecimientos trascendentales: a) inicios de la navegación mayor, b) concesión de la flota a la Peruvian Corporation, c) nacionalización de la flota por el gobierno de Juan Velasco Alvarado.</p> <p>Hipótesis Específicas Los inicios de la navegación mayor en el Lago Titicaca, se dan desde las gestiones del presidente Ramón Castilla.</p> <p>Los servicios de transporte de pasajeros y carga de las embarcaciones mayores peruanas del lago Titicaca fueron útiles y necesarios porque se desarrollaba un intercambio con Bolivia a través de la ruta comercial Puno – Huaqui.</p> <p>La administración de la flota peruana de embarcaciones mayores por parte de la Peruvian Corporation, fue sólo de mantenimiento y explotación de transporte de pasajeros y carga.</p> <p>La administración de la flota peruana de embarcaciones mayores por parte del Estado Peruano desde Juan Velasco Alvarado, fue de abandono.</p> <p>La realidad actual de las embarcaciones mayores peruanas encalladas en el puerto muelle de Puno, es de conservación y puesta en valor para desarrollar la conciencia histórica y el turismo.</p> <p>El nivel de conciencia histórica de docentes y</p>	<p>Proceso histórico de las flotas de embarcaciones mayores en el Lago Titicaca.</p>	<p>Inicios de la navegación mayor en el Lago Titicaca.</p> <p>Servicios de transporte de pasajeros y carga de las embarcaciones mayores peruanas del lago Titicaca.</p> <p>Administración de la flota peruana de embarcaciones mayores por parte de la Peruvian Corporation.</p> <p>Administración de la flota peruana de embarcaciones mayores por parte del Estado Peruano desde Juan Velasco Alvarado.</p> <p>Realidad actual de las embarcaciones mayores peruanas encalladas en el puerto muelle de Puno.</p> <p>Nivel de conciencia histórica de docentes y estudiantes de la Facultad de Ciencias de la Educación sobre las embarcaciones mayores.</p>	<p>Población: 1200 estudiantes y 51 docentes. Muestra: 78 estudiantes y 12 docentes Enfoque: Mixto (cualitativo y Cuantitativo) Diseño: Documental, Descriptivo, prospectivo, transversal y observacional Técnicas: La revisión bibliográfica documental La observación La encuesta Instrumentos : El fichaje y organizadores de información El cuestionario Diseño estadístico: Frecuencias y porcentajes (sólo para el sexto objetivo).</p>



Facultad de Ciencias de la Educación sobre las embarcaciones mayores encalladas en el puerto muelle de Puno?	nivel de conciencia histórica de docentes y estudiantes de la Facultad de Ciencias de la Educación sobre las embarcaciones mayores encalladas en el puerto muelle de Puno.	estudiantes de la Facultad de Ciencias de la Educación sobre las embarcaciones mayores encalladas en el puerto muelle de Puno, es regular.			
--	--	--	--	--	--

Anexo 2. Cuestionario sobre nivel de conciencia histórica

1. ¿Consideras que es importante conocer la historia de los inicios de la flota peruana de embarcaciones mayores en el Titicaca?

- a) Sí
- b) No

¿Por qué?

2. ¿Cómo fue la administración de la Peruvian Corporation cuando estuvo a su cargo la Flota peruana de embarcaciones mayores del lago Titicaca?

- a) Excelente
- b) Bueno
- c) Regular
- d) Deficiente
- e) Desconozco

3. ¿Cómo fue la administración a partir de la nacionalización con Juan Velasco Alvarado?

- a) Excelente
- b) Bueno
- c) Regular
- d) Deficiente
- e) Desconozco

4. ¿Consideras que es importante la puesta en valor actual de las embarcaciones mayores?

- a) Sí
- b) No

¿Por qué?

5. ¿Qué te parece la idea de formular una propuesta de Declaración de Patrimonio Histórico, Cultural y Material del Perú, para ser reconocida por la UNESCO?

- a) Excelente
- b) Buena
- c) Regular
- d) Deficiente
- e) Desconozco

Anexo 3. Confiabilidad estadística del instrumento, aplicando el coeficiente de Alfa de Cronbach

PRIMERO: El diseño que se utiliza es el Coeficiente Alfa de Cronbach, que requiere una sola administración del instrumento de medición y produce valores que oscilan entre el 0 y 1.

Los estadígrafos encontrados fueron:

		Estadísticos		
		JUEZ 1	JUEZ 2	JUEZ 3
N	Válido	7	7	7
	Perdidos	0	0	0
Media		1,93	1,81	1,78
Desv. Desviación		,958	,622	,892
Varianza		,917	,387	,795
Mínimo		0	0	0
Máximo		3	3	3

SEGUNDO: Para determinar el nivel de confiabilidad de los instrumentos, aplicamos la siguiente fórmula de Alpha de Cronbach:

$$\alpha = \left[\frac{k}{k-1} \right] \left[1 - \frac{\sum S_i^2}{S_t^2} \right]$$

α = Coeficiente de Alpha de Cronbach

K = Número total de ítems

S_i^2 = Varianza individual por ítem

S_t^2 = Varianza de los puntajes totales al cuadrado

TERCERO: Mediante el uso del programa IBM SPSS Statitics, se encontró que:

$$\alpha = \left[\frac{1010 - 1}{1010 - 1} \right] \left[1 - \frac{15.86}{146.94} \right] = 0,761$$

Estadísticas de fiabilidad		
Alfa de Cronbach	Alfa de Cronbach basada en elementos estandarizados	N de elementos
,761	,786	3

Siguiendo la siguiente escala, se ubicó el resultado:

Coficiente	Relación
0,00 a +/- 0,20	Despreciable
0,21 a 0,40	Baja o ligera
0,41 a 0,60	Moderada
0,61 a 0,80	Marcada
0,81 a 1,00	Muy alta

Decisión

Según el resultado 0,76; se concluye que el instrumento presenta una confiabilidad marcada; lo que significa que el instrumento es confiable, por tal razón sirve para recoger información confiable.

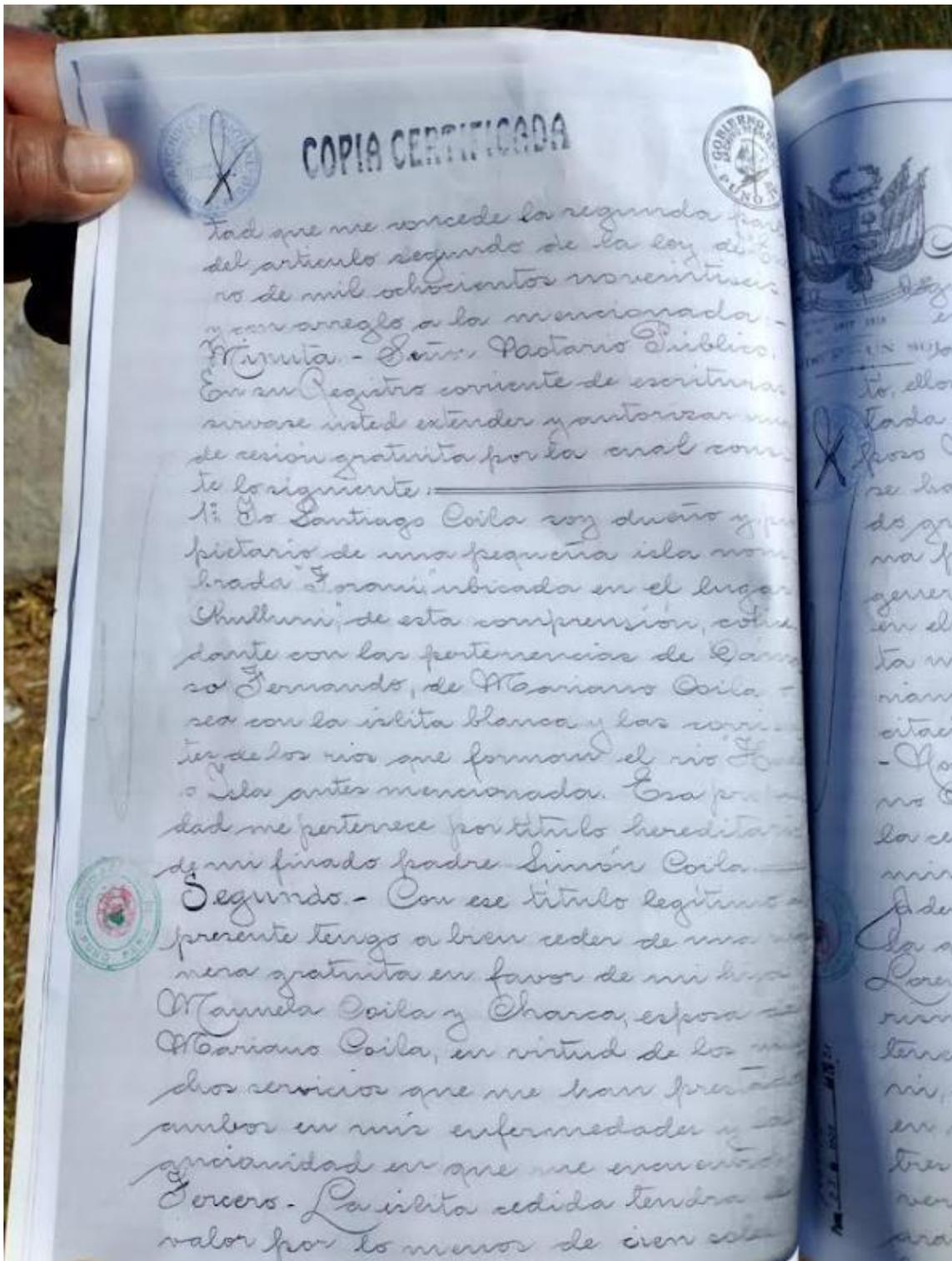
Anexo 4. Evidencias fotográficas



Vista de Puno desde la Isla Esteves



Isla propiedad de Santiago Coila



Documento de propiedad de la isla de Santiago Coila



Atractivo en la Isla de Santiago Coila.



El investigador Juan Carlos Chura Flores y al fondo el imponente Lago Titicaca.



Investigador y Máximo Flores Flores, especialista de la historia de la navegación en Titicaca.



Roberto Lucano Coila, especialista de la historia del lago Titicaca



En la Isla Apu Kontiki



A bordo de una embarcación actual del lago Titicaca



Universidad Nacional
del Altiplano Puno



Vicerrectorado
de Investigación



Repositorio
Institucional

AUTORIZACIÓN PARA EL DEPÓSITO DE TESIS O TRABAJO DE INVESTIGACIÓN EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL

Por el presente documento, Yo JUAN CARLOS CHUAN FLORES,
identificado con DNI 42151943 en mi condición de egresado de:

Escuela Profesional, Programa de Segunda Especialidad, Programa de Maestría o Doctorado

DOCTORADO EN EDUCACIÓN

informo que he elaborado el/la Tesis o Trabajo de Investigación denominada:

“ PROCESO HISTÓRICO DE LAS FLOTAS DE EMBARCACIONES
MAYONES EN EL LAGO TITICACA ”

para la obtención de Grado, Título Profesional o Segunda Especialidad.

Por medio del presente documento, afirmo y garantizo ser el legítimo, único y exclusivo titular de todos los derechos de propiedad intelectual sobre los documentos arriba mencionados, las obras, los contenidos, los productos y/o las creaciones en general (en adelante, los “Contenidos”) que serán incluidos en el repositorio institucional de la Universidad Nacional del Altiplano de Puno.

También, doy seguridad de que los contenidos entregados se encuentran libres de toda contraseña, restricción o medida tecnológica de protección, con la finalidad de permitir que se puedan leer, descargar, reproducir, distribuir, imprimir, buscar y enlazar los textos completos, sin limitación alguna.

Autorizo a la Universidad Nacional del Altiplano de Puno a publicar los Contenidos en el Repositorio Institucional y, en consecuencia, en el Repositorio Nacional Digital de Ciencia, Tecnología e Innovación de Acceso Abierto, sobre la base de lo establecido en la Ley N° 30035, sus normas reglamentarias, modificatorias, sustitutorias y conexas, y de acuerdo con las políticas de acceso abierto que la Universidad aplique en relación con sus Repositorios Institucionales. Autorizo expresamente toda consulta y uso de los Contenidos, por parte de cualquier persona, por el tiempo de duración de los derechos patrimoniales de autor y derechos conexos, a título gratuito y a nivel mundial.

En consecuencia, la Universidad tendrá la posibilidad de divulgar y difundir los Contenidos, de manera total o parcial, sin limitación alguna y sin derecho a pago de contraprestación, remuneración ni regalía alguna a favor mío; en los medios, canales y plataformas que la Universidad y/o el Estado de la República del Perú determinen, a nivel mundial, sin restricción geográfica alguna y de manera indefinida, pudiendo crear y/o extraer los metadatos sobre los Contenidos, e incluir los Contenidos en los índices y buscadores que estimen necesarios para promover su difusión.

Autorizo que los Contenidos sean puestos a disposición del público a través de la siguiente licencia:

Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional. Para ver una copia de esta licencia, visita: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>

En señal de conformidad, suscribo el presente documento.

Puno 17 de Mayo del 2023

FIRMA (obligatoria)



Huella



Universidad Nacional
del Altiplano Puno



Vicerrectorado
de Investigación



Repositorio
Institucional

DECLARACIÓN JURADA DE AUTENTICIDAD DE TESIS

Por el presente documento, Yo JUAN CARLOS CHUVA FLORES,
identificado con DNI 42151943 en mi condición de egresado de:

Escuela Profesional, Programa de Segunda Especialidad, Programa de Maestría o Doctorado

DOCTORADO EN EDUCACIÓN

informo que he elaborado el/la Tesis o Trabajo de Investigación denominada:

“ PROCESO HISTÓRICO DE LAS FLOTAS DE EMBARQUEONES
MAYORES EN EL LAGO TITICACA ”

Es un tema original.

Declaro que el presente trabajo de tesis es elaborado por mi persona y **no existe plagio/copia** de ninguna naturaleza, en especial de otro documento de investigación (tesis, revista, texto, congreso, o similar) presentado por persona natural o jurídica alguna ante instituciones académicas, profesionales, de investigación o similares, en el país o en el extranjero.

Dejo constancia que las citas de otros autores han sido debidamente identificadas en el trabajo de investigación, por lo que no asumiré como tuyas las opiniones vertidas por terceros, ya sea de fuentes encontradas en medios escritos, digitales o Internet.

Asimismo, ratifico que soy plenamente consciente de todo el contenido de la tesis y asumo la responsabilidad de cualquier error u omisión en el documento, así como de las connotaciones éticas y legales involucradas.

En caso de incumplimiento de esta declaración, me someto a las disposiciones legales vigentes y a las sanciones correspondientes de igual forma me someto a las sanciones establecidas en las Directivas y otras normas internas, así como las que me alcancen del Código Civil y Normas Legales conexas por el incumplimiento del presente compromiso

Puno 17 de Mayo del 2023


FIRMA (obligatoria)



Huella