



UNIVERSIDAD NACIONAL DEL ALTIPLANO

FACULTAD DE CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN

ESCUELA PROFESIONAL DE EDUCACIÓN SECUNDARIA



CONOCIMIENTO SOBRE EL INICIO DE LA ACTIVIDAD NAVAL

EN EL LAGO TITICACA DE LOS DOCENTES DE CIENCIAS

SOCIALES DE LAS IES DE LA CIUDAD DE PUNO

TESIS

PRESENTADA POR:

Bach. PEDRO ROMARIO TINTA ARONI

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

LICENCIADO EN EDUCACIÓN, ESPECIALIDAD DE

CIENCIAS SOCIALES

PUNO – PERÚ

2024



Reporte de similitud

NOMBRE DEL TRABAJO

**CONOCIMIENTO SOBRE EL INICIO DE LA
ACTIVIDAD NAVAL EN EL LAGO TITICA
CA DE LOS DOCENTES DE CIENCIAS SO
CIALES DE LAS IES DE LA CIUDAD DE PU
NO**

AUTOR

PEDRO ROMARIO TINTA ARONI

RECuento de PALABRAS

21698 Words

RECuento DE CARACTERES

116659 Characters

RECuento DE PÁGINAS

107 Pages

TAMAÑO DEL ARCHIVO

1.3MB

FECHA DE ENTREGA

Jan 22, 2024 8:29 PM GMT-5

FECHA DEL INFORME

Jan 22, 2024 8:30 PM GMT-5

● 17% de similitud general

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

- 17% Base de datos de Internet
- Base de datos de Crossref
- 2% Base de datos de trabajos entregados
- 0% Base de datos de publicaciones
- Base de datos de contenido publicado de Crossr

● Excluir del Reporte de Similitud

- Material bibliográfico
- Material citado
- Bloques de texto excluidos manualmente
- Material citado
- Coincidencia baja (menos de 15 palabras)



Firmado digitalmente por CRUZ
HUJISA Ruth Mery FAU 20145496170
soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23.01.2024 08:22:09 -05:00



Firmado digitalmente por ANGULO
MAMANI Lilia Maribel FAU
20145496170 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22.01.2024 20:47:31 -05:00

Resumen



DEDICATORIA

Este trabajo de investigación está dedicado a mi querida madre Rosa y mi hijo Piero porque son a las personas que más aprecio en mi vida.

A todas las personas especiales que me acompañaron en esta etapa profesional y como ser humano.

A Dios por haberme permitido llegar a este momento tan importante de mi formación profesional.

PEDRO ROMARIO TINTA ARONI



AGRADECIMIENTOS

Un profundo y sincero agradecimiento a:

A la Universidad Nacional del Altiplano de Puno y a sus autoridades destacadas quienes permitieron seguir mis estudios superiores.

A los docentes de la Facultad de Ciencias Educación en especial a los docentes de la Escuela Profesional de Educación Secundaria especialidad de Ciencias Sociales.

A mi asesora de tesis y a los miembros jurados del presente trabajo de investigación por el aporte académico brindado.

PEDRO ROMARIO TINTA ARONI



ÍNDICE GENERAL

DEDICATORIA

AGRADECIMIENTOS

ÍNDICE GENERAL

ÍNDICE DE TABLAS

ÍNDICE DE FIGURAS

ÍNDICE DE ACRÓNIMOS

RESUMEN 12

ABSTRACT..... 13

CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA..... 15

1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA 17

1.2.1. Problema general..... 17

1.2.2. Problemas específicos 18

1.3. JUSTIFICACIÓN DE ESTUDIO..... 18

1.4. HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN 19

1.5. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN..... 19

1.5.1 Objetivo general 19

1.5.2 Objetivos específicos 19

CAPÍTULO II

REVISIÓN DE LITERATURA

2.1. ANTECEDENTES 21

2.1.1. A nivel internacional 21

2.1.2. A nivel nacional 22



2.1.3. A nivel local	24
2.2. MARCO TEÓRICO	26
2.2.1. Ubicación geográfica del lago Titicaca.....	26
2.2.2. El Conocimiento docente	26
2.2.3. La educación	28
2.2.4. La historia.....	28
2.2.5. El conocimiento de la historia.....	29
2.2.6. El inicio de la actividad naval del Titicaca	30
2.2.7. Buques que prestarían servicio en el transporte de carga y pasajeros.....	34
2.2.8. Dimensiones del estudio	40
2.3. MARCO CONCEPTUAL	46
CAPÍTULO III	
MATERIALES Y MÉTODOS	
3.1. UBICACIÓN GEOGRÁFICA DEL ESTUDIO.....	48
3.2. PERIODO DE DURACIÓN DEL ESTUDIO	48
3.3. PROCEDENCIA DEL MATERIAL DEL ESTUDIO	48
3.3.1. Tipo y diseño de investigación.....	49
3.3.2. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	49
3.4. POBLACIÓN Y MUESTRA.....	50
3.5. DISEÑO ESTADÍSTICO	51
3.6. PROCEDIMIENTO.....	52
3.7. VARIABLES	53
3.8. ANÁLISIS DE RESULTADOS	54
CAPÍTULO IV	55
RESULTADOS Y DISCUSIÓN	55



4.1. RESULTADOS.....	55
4.2. DISCUSIÓN	84
V. CONCLUSIONES.....	87
VI. RECOMENDACIONES	91
VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	93
ANEXOS.....	97

Área : Interdisciplinaridad en Dinámica Educativas: Ciencias Sociales

Tema : Historia nacional, regional y local

Fecha: 25/ ENERO/ 2024



ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.	Población de estudio	50
Tabla 2.	Operacionalización de variables	53
Tabla 3.	Frecuencia y porcentaje de resultados del nivel de conocimiento sobre transporte y comercio	56
Tabla 4.	Frecuencia y porcentaje de resultados del conocimiento de la Historia del re ensamblaje de los barcos a vapor en el Astilleros de Huaje.	61
Tabla 5.	Frecuencia y porcentaje de resultados sobre la importancia y usos de la navegación en el Lago Titicaca.....	66
Tabla 6.	Frecuencia y porcentaje del conocimiento sobre la llegada de los primeros barcos a vapor por los docentes	71
Tabla 7.	Frecuencia y porcentaje del conocimiento sobre la situación actual de los barcos a vapor por los docentes	76
Tabla 8.	Frecuencia y porcentaje del promedio de los resultados de las dimensiones en estudio	81



ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.	Porcentaje de resultados del nivel de conocimiento sobre transporte y comercio.....	57
Figura 2.	Porcentaje promedio de resultados del nivel de conocimiento sobre transporte y comercio.....	59
Figura 3.	Porcentaje de resultados del conocimiento de la Historia del re ensamblaje de los barcos a vapor en el Astilleros de Huaje.	62
Figura 4.	Porcentaje de promedio de resultados conocimiento de la historia del re ensamblaje de los barcos a vapor en el astillero de huaje.	64
Figura 5.	Porcentaje de resultados sobre la importancia y usos de la navegación en el Lago Titicaca.....	67
Figura 6.	Promedio general de resultados de la dimensión conocimiento sobre la importancia y usos de la navegación en el Lago Titicaca.....	69
Figura 7.	Porcentaje del conocimiento sobre la llegada de los primeros barcos a vapor por los docentes.....	72
Figura 8.	Promedio general de resultados de la dimensión en estudio el nivel de conocimiento sobre la llegada de los primeros barcos a vapor por los docentes.....	74
Figura 9.	Porcentaje del conocimiento sobre la situación actual de los barcos a vapor por los docentes.....	77
Figura 10.	Promedio general de resultados de la dimensión en estudio definir el conocimiento sobre la situación actual de los barcos a vapor por los docentes.....	79
Figura 11.	Porcentaje del promedio de los resultados de las dimensiones en estudio.	82



Figura 12. Porcentaje general del estudio el conocimiento sobre el inicio de la actividad naval en el lago Titicaca de los docentes de ciencias sociales de las IES de la ciudad de Puno 83



ÍNDICE DE ACRÓNIMOS

UNEP	: Programa de las Naciones Unidas para el Ambiente
PIB	: Producto Interno Bruto
PIAS	: Plan Individual de Ahorro Sistemático
EE. UU	: Estados Unidos
ENAFER	: Empresa Nacional de Ferrocarriles del Perú
IES	: Institución Educativa Secundaria



RESUMEN

El propósito principal de la investigación fue indagar acerca del nivel y alcance del conocimiento de los profesores en la localidad de Puno sobre el inicio de las operaciones navales en el lago Titicaca, e incentivar a los docentes a incluir estos contenidos en su currículo, su programa anual, así como se busca reavivar el interés de los docentes por los inicios de las operaciones navales en el lago Titicaca, para que enseñen nuevas materias como los inicios de la navegación en el Titicaca. El tipo de investigación es cuantitativa, descriptiva simple, de diseño no experimental. La población de interés se compone de todos los profesores que laboran en instituciones de educación secundaria en la ciudad de Puno. La muestra seleccionada consta de 60 docentes provenientes de diez instituciones educativas de nivel secundario. Para recopilar datos, se utilizó como técnica la encuesta como instrumento el cuestionario. La actividad naval ha demostrado ser un factor de escala en todas las áreas del conocimiento en el comercio, la industria, la investigación y la innovación, afectando la economía y las finanzas de la industria naviera. El estudio concluye que el 72% de los docentes tienen buenos conocimientos, por otro lado, se observa que un pequeño número de docentes no saben o tienen malos conocimientos, lo que representa 28% de docentes.

Palabras clave: Actividad naval, Barcos a vapor, Conocimiento, Navegación, Transporte y comercio.



ABSTRACT

The main purpose of the research was to inquire about the level and scope of knowledge of teachers in the town of Puno about the start of naval operations in Lake Titicaca, and to encourage teachers to include these contents in their curriculum, their program annual, as well as it seeks to revive the interest of teachers in the beginnings of naval operations in Lake Titicaca, so that they teach new subjects such as the beginnings of navigation in Titicaca. The type of research is quantitative, simple descriptive, design not experimental. The population of interest is made up of all the teachers who work in secondary education institutions in the city of Puno. The selected sample consists of 60 teachers from ten secondary level educational institutions. To collect data, the survey was used as a technique, the questionnaire as an instrument. Naval activity has proven to be a factor of scale in all areas of knowledge in commerce, industry, research and innovation, affecting the economy and finance. of the shipping industry. The study concludes that 72% of teachers have good knowledge, on the other hand, it is observed that a small number of teachers do not know or have bad knowledge, which represents 28% of teachers.

Keywords: Knowledge, Naval activity, Navigation, Steamships, Transportation and commerce.



CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

La región de Puno, en especial su ciudad capital, alberga un valioso legado histórico que se remonta a los primeros asentamientos humanos. A lo largo de las culturas preincaicas e incaicas, la colonización española y la historia republicana, esta ciudad ha conservado vestigios que reflejan las distintas etapas de la Historia Peruana. Un ejemplo notable es la llegada al Lago Titicaca de embarcaciones de hierro durante el periodo de Guano. El trabajo de investigación titulado "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" está estructurado en cuatro capítulos.

En el capítulo I, Introducción: da a conocer aspectos del planteamiento del problema de investigación, definición del problema, justificación y finalmente el objetivo general y específicos.

En el capítulo II, Revisión de literatura: se encuentran los siguientes elementos: antecedentes de la investigación, marco teórico y marco conceptual.

En el capítulo III, Materiales y métodos: expone aspectos como son: La localización de la investigación, el lapso de tiempo de estudio, el origen del estudio, el método utilizado, las variables investigadas y el enfoque estadístico empleado.

En el capítulo IV, Resultados y discusión: se presenta el análisis e interpretación de los hallazgos de la investigación en relación con cada objetivo planteado. Estos resultados se fundamentan en pruebas estadísticas y se muestran a través de tablas y gráficos pertinentes.



Finalmente, el trabajo de investigación presenta las conclusiones, recomendaciones, referencias bibliográfica y anexos.

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En la historia del transporte marítimo en el Perú, se relata que en los años 60 se establecieron leyes de promoción para el sector, lo que llevó a un notable desarrollo de la marina mercante en la década de los 80. Durante ese periodo, el país llegó a contar con 64 buques modernos y una capacidad de carga de un millón cien mil toneladas métricas. En aquel tiempo, el Perú ocupaba el quinto lugar en la flota latinoamericana, una posición que ha desaparecido en la actualidad. Esto resulta sorprendente, considerando que el Perú es una nación con acceso al mar y depende en gran medida del comercio marítimo. Según Luis Freire Roncagliolo, presidente de la Asociación de Armadores del Perú, en los gobiernos del general Juan Velasco y Fernando Belaunde, se tomaron decisiones para disminuir la dependencia del transporte internacional, implementando medidas inspiradas en experiencias de otros países. Se redujeron los aranceles para facilitar la adquisición de buques y se disminuyó el Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) sobre el petróleo, como parte de dichas acciones (Quijandria, et al., 2010).

De acuerdo con De La Jara (2012), los primeros navegantes del lago Titicaca fueron los Uros, quienes utilizaban sus tradicionales balsas de totora. Luego, en 1617, llegaron los primeros bajeles para la construcción de la iglesia de Copacabana, y más tarde, alrededor de 1855, arribaron otros vapores de gran importancia histórica. La historia del inicio de la actividad naval en el lago Titicaca es de gran relevancia, ya que proporcionará una visión sobre cómo Puno comenzó a desarrollar su vida lacustre. En el pasado, la ciudad de Puno era conocida por su comercio de lana, donde los barcos a



vapor desempeñaron un papel fundamental como medio de transporte. A pesar de contar con una amplia información bibliográfica sobre la historia de Puno, existe un vacío en cuanto a la historia del inicio de la navegación en el lago Titicaca, debido al escaso interés en conocer cómo llegaron estos vapores.

La falta de conocimiento acerca de la historia regional de Puno, especialmente en lo que concierne al inicio de la actividad naval en el lago Titicaca, tiene un impacto negativo en los docentes y estudiantes, ya que impide desarrollar una sólida identidad cultural. Si desconocemos nuestra propia historia y raíces, resulta difícil conectarnos con nuestra tierra. En consecuencia, si los docentes no están familiarizados con su historia regional, les resultará complicado enseñar a sus estudiantes una narrativa auténtica y significativa sobre la región, lo que privará a los estudiantes de sentir un genuino patriotismo regional y de experimentar un legítimo orgullo por ser puneños y conocer su tierra. La falta de interés en conocer la historia regional y la escasez de bibliografía y documentos relacionados con el inicio de la actividad naval del lago Titicaca son responsables de la carencia de conocimiento entre los docentes de Ciencias Sociales de Puno. Por lo tanto, es esencial determinar el nivel de conocimiento que poseen sobre este tema, ya que esto será de gran utilidad para el desarrollo de la identidad regional y los valores en el ámbito estudiantil, promoviendo una formación más enriquecedora.

La visión de las embarcaciones, ahora completamente oxidadas y descoloridas, provoca una sensación de nostalgia en aquellos que aprecian y respetan la cultura e historia de Puno. No obstante, han pasado muchos años desde que estas embarcaciones dejaron de navegar, y resulta sumamente lamentable la falta de interés continuo por parte de las autoridades competentes, como el INC, el gobierno municipal, el gobierno regional y actualmente el Ministerio de Cultura, en distintas ocasiones y lugares del país. Se observa que poco o nada se hace para restaurarlas o brindarles el mantenimiento



necesario, incluso teniendo la posibilidad de utilizarlas para fines turísticos. Sorprendentemente, son los visitantes extranjeros quienes muestran un interés especial en realizar el trabajo que las autoridades locales o nacionales deberían encargarse de hacer, preocupándose por preservar, valorar y difundir esta maravillosa historia, parte integral del patrimonio nacional, con el objetivo de transmitirla a las futuras generaciones (Flores, 2015).

Según el sistema educativo, es fundamental que los docentes posean un conocimiento sólido acerca de las necesidades sociales, los intereses y las motivaciones de los estudiantes para poder planificar sus procesos de enseñanza de manera efectiva. Por ende, estos aspectos deben ser considerados durante la elaboración del plan curricular. El propósito de una planificación adecuada del aprendizaje es que los estudiantes adquieran conciencia sobre la problemática principal que afecta a su comunidad (Flores, 2015).

En consecuencia, es importante que los docentes involucren a sus estudiantes al preguntarles o colaborar con ellos en la planificación anual, incluyendo temas como el inicio de la actividad naval en el Titicaca, para así permitirles conocer su historia regional. Debido a todo lo mencionado, se propuso investigar si los docentes tienen conocimiento sobre el tema en cuestión. Esta realidad hasta ahora desconocida demanda que se inicie una investigación al respecto.

1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

1.2.1. Problema general

¿Cuál es el nivel de conocimiento sobre inicio de la actividad naval en el lago Titicaca por los docentes de Ciencias Sociales de las IES de la Ciudad de Puno?



1.2.2. Problemas específicos

- ¿Cuál es el nivel de conocimiento sobre transporte y comercio en el inicio de la actividad naval en el lago Titicaca por los docentes?
- ¿Cómo es la Historia del re ensamblaje de los barcos a vapor en el astillero de huaje?
- ¿Cuál es la importancia y usos de la navegación en el Lago Titicaca?
- ¿Cuál es el nivel de conocimiento sobre la llegada de los primeros barcos a vapor por los docentes?
- ¿Cuál es la situación actual de los barcos a vapor por los docentes?

1.3. JUSTIFICACIÓN DE ESTUDIO

Justificación teórica: conocer acerca de las teorías acerca del inicio de la actividad naval en el lago Titicaca: como son Historia del re ensamblaje de los barcos a vapor en el astillero de huaje, la importancia y usos de la navegación, sobre la situación actual de los barcos a vapor.

Justificación metodológica: Asimismo, el trabajo de investigación se realizó para elaborar un instrumento educativo acerca del inicio naval del Titicaca, partiendo de la recolección de información del nivel de conocimiento que tienen los docentes sobre el inicio naval del Titicaca, y a su vez evaluar el conocimiento del inicio naval del Titicaca para que los docentes de las Instituciones Educativas, muestren interés en incluir estos contenidos en sus Diversificaciones Curriculares. El objetivo es permitir que los estudiantes se identifiquen y adquieran un conocimiento auténtico sobre la historia regional, ya que el desconocimiento de la misma puede llevar a una pérdida de identidad cultural en los estudiantes.



Justificación práctica: El trabajo de investigación tiene como propósito despertar el interés de los docentes acerca del inicio de la actividad naval en el Lago Titicaca, de manera que puedan enseñar una verdadera historia regional con nuevos temas ya que solo enseñando nuestro patrimonio tendremos educandos fieles a nuestra región que enseñaran la identidad cultural.

1.4. HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN

El nivel de conocimiento sobre el inicio de la actividad naval del lago Titicaca de los docentes de Ciencias Sociales de las IES de la ciudad de Puno, año 2021 es regular.

1.5. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.5.1 Objetivo general

Determinar el nivel de conocimiento sobre el inicio de la actividad naval del lago Titicaca de los docentes de Ciencias Sociales de las IES de la ciudad de Puno, año 2021.

1.5.2 Objetivos específicos

- Evaluar el nivel de conocimiento sobre transporte y comercio en el inicio de la actividad naval en el lago Titicaca por los docentes.
- Conocer la Historia del re ensamblaje de los barcos a vapor en el astillero de huaje
- Analizar el conocimiento sobre la importancia y usos de la navegación en el Lago Titicaca.
- Establecer el nivel de conocimiento sobre la llegada de los primeros barcos



a vapor por los docentes.

- Definir el conocimiento sobre la situación actual de los barcos a vapor por los docentes.



CAPÍTULO II

REVISIÓN DE LITERATURA

2.1. ANTECEDENTES

2.1.1. A nivel internacional

Según Huanca (2012), se concluye que, a pesar de contar con leyes e instituciones, la gestión actual presenta deficiencias significativas debido a un enfoque sectorial que se ha mantenido desde la década de los 90. Por tanto, la propuesta se centra en fortalecer la Autoridad Autónoma del Lago Titicaca, no solo en sus aspectos técnicos y operativos, sino también otorgándole funciones de fiscalización, control y sanción, ampliando su ámbito de acción. Se sugiere un periodo de mandato de 4 años, con la alternancia de responsabilidades entre profesionales peruanos y bolivianos, con el objetivo de superar la sectorialidad y aplicar un enfoque integral que considere al lago Titicaca y su gestión como una entidad indivisible.

La UNEP (1996) En los últimos años, se ha observado un fenómeno de despoblamiento rural, y las ciudades de Puno y Juliaca en Perú, así como El Alto y Oruro en Bolivia, han emergido como los principales centros urbanos de la región. Aproximadamente el 70% de la población total de la región vive bajo el umbral de la pobreza, con un bajo acceso a servicios básicos como acueducto y alcantarillado, que solo cubren alrededor del 20% de la población. Además, los índices de morbilidad y mortalidad son alarmantemente altos, y el analfabetismo en las áreas rurales alcanza aproximadamente el 28%. La economía de la región se caracteriza por el dominio del sector terciario (comercio y servicios), que



representa casi el 50% del Producto Interno Bruto (PIB), seguido por el sector primario (agricultura y minería). El sector secundario (industria) es menos significativo, representando menos del 15% del PIB. La pobreza es uno de los problemas sociales más críticos del altiplano, afectando no solo a la población rural, sino también a la urbana y, en general, a toda la sociedad. De acuerdo con la información disponible, el 73.5% de la población total en el sector peruano y el 99% de la población rural en el sector boliviano viven en condiciones de pobreza. Estas condiciones de pobreza tienen múltiples consecuencias.

2.1.2. A nivel nacional

Según el estudio de Gonzales (2012), se indica que en el año 1861, el gobierno del Mariscal Ramón Castilla encargó la construcción de dos barcos de 140 toneladas destinados al lago Titicaca. Estos barcos serían fabricados íntegramente con hierro y remaches. Fueron finalizados en 1862 por compañías inglesas, pero antes de su ensamblaje definitivo en Inglaterra, fueron desmontados para que sus 2766 piezas pudieran ser transportadas por el barco "Mayola" hasta el puerto de Arica, situado en la costa del Pacífico. A partir de allí, fueron trasladadas por vía férrea hasta Tacna, y desde este punto, cada pieza fue transportada en mulas a través de la Cordillera de los Andes hasta la bahía de Puno, ubicada a una altitud de 3812 metros. Todo este largo proceso de transporte y montaje duró seis años.

Jara (2012). En la revista titulada "La Navegación en el Lago: La Flota del Titicaca", escrita por José E. De La Jara Alatriza, se presentan varias conclusiones relevantes. Entre ellas se destaca que los primeros navegantes del lago Titicaca fueron los Uros, quienes utilizaban sus tradicionales balsas de



totora. Asimismo, se menciona que los primeros bajeles llegaron en 1617 con el propósito de construir la iglesia de Copacabana. Posteriormente, en torno al año 1855, arribaron otros vapores de gran importancia histórica. Estas son algunas de las conclusiones obtenidas en la revista.

Tamayo (1982) En su libro "Historia Social e Indigenismo en el Altiplano, menciona en el capítulo XII sobre la Modernización Compulsiva del Altiplano" que el Lago sagrado ha experimentado cambios significativos. Hacia mediados de la década de 1980, poderosas embarcaciones a motor empezaron a navegar sus aguas, posiblemente reemplazando de manera definitiva las tradicionales balsas de totora y barquichuelos a vela. En particular, se destaca la llegada de los barcos "Yavarí" y "Yapura" como símbolos de este proceso de transformación.

El propósito de la investigación realizada por Proaño (2014) es examinar la relevancia estratégica que tiene la industria de reparación naval en la economía y finanzas del transporte marítimo, un sector que se encarga de mover más del 80% de la carga del comercio a nivel mundial. El enfoque también considera aspectos transversales relevantes para el desarrollo de esta actividad. La investigación se clasifica como analítica, explicativa y de campo. Para llevar a cabo el estudio, se diseñaron instrumentos como encuestas y entrevistas estructuradas, aplicadas a funcionarios de empresas como SIMA Perú S.A., Construcciones A. Maggiolo S.A., Astilleros Paita S.A., JC Astilleros, entre otras. Se hizo hincapié en la importancia de la reparación naval y su impacto en la economía y finanzas del transporte marítimo y su entorno. Las conclusiones del estudio destacan que la reparación naval juega un papel primordial y estratégico en el desarrollo del transporte marítimo. Además, se plantea que en



una perspectiva de futuro, será necesario promover la presencia de más empresas de este tipo en nuestro litoral, ya que esta actividad puede tener un efecto multiplicador en diversas áreas del conocimiento, como el comercio, la industria, la investigación y la innovación, ejerciendo una influencia significativa en la economía y las finanzas del sector del transporte marítimo.

En relación a la habilidad de los docentes para diversificar, el MINEDU (2018) resalta la importancia del estudio del Currículo a nivel nacional, ya que les proporciona una comprensión real sobre cómo guiar el proceso educativo y la relevancia de diversificar los contenidos en el nivel secundario con temas de interés para los estudiantes. En cuanto a la Diversificación Curricular, el Ministerio de Educación ofrece información detallada acerca del proceso de diversificación, que se encuentra secuenciado en módulos, disponibles en la página oficial del Ministerio.

2.1.3. A nivel local

Mamani (2015) utilizó el método y técnica de la observación, debido a que su investigación se enmarca en el ámbito cualitativo, lo que le permitió recopilar información de diversas fuentes, como los documentos del Archivo Histórico Regional, revistas, artículos y publicaciones relacionadas con la embarcación, además de realizar visitas a museos y a la propia embarcación. La llegada de la cañonera Yavarí tuvo lugar durante la "era del guano". El traslado de esta embarcación desde Inglaterra hasta la bahía de Puno fue una tarea sumamente desafiante. A pesar de las demoras y el abandono de algunas piezas a lo largo del camino desde Tacna hasta la ciudad de Puno, se logró reensamblarla mucho más rápidamente de lo que llevó el propio traslado.



El objetivo del estudio realizado por Garay (2018) es proponer una adaptación y empleo de lo ya existente, bajo el enfoque de la Unidad de Cumplimiento (Delivery Unit), para dar nuevos usos que vayan más allá de los contemplados en la formulación e implementación del PIAS Lago Titicaca. De esta manera, se busca lograr beneficios para la sociedad que previamente no estaban considerados, e incluso, si es posible, implementar otras acciones e involucrar a otras entidades del Estado para que la plataforma también se utilice como un instrumento del propio Estado, generando valor público desde perspectivas diferentes e innovadoras. De forma indirecta, esta iniciativa contribuiría a abordar brechas sociales que originalmente no formaban parte del mencionado Proyecto de Inversión Pública (PIP), logrando así un impacto social más significativo y beneficioso con respecto a la inversión realizada.

El objetivo de la investigación realizada por Flores (2015) es determinar el grado y nivel de conocimiento de los docentes de la ciudad de Puno acerca del inicio de la actividad naval en el lago Titicaca. Además, busca fomentar entre los docentes la inclusión de estos contenidos en sus programaciones anuales, y al mismo tiempo, generar interés entre ellos acerca del inicio de la actividad naval en el lago Titicaca, para que puedan enseñar nuevos temas, como el inicio de la navegación en el Titicaca. Para esta investigación, se utilizó un diseño descriptivo-diagnóstico, que tenía como objetivo proporcionar el grado de conocimiento que los docentes poseen sobre el inicio naval en el lago Titicaca. La población de estudio incluyó a todos los docentes de las instituciones educativas secundarias de la ciudad de Puno, y la muestra se conformó con los docentes de diez instituciones educativas secundarias. La técnica empleada para recolectar los datos fue la aplicación de una encuesta, utilizando una ficha o guía



de observación como instrumento. Los resultados de la investigación mostraron que el 42.86% de los docentes de las instituciones educativas secundarias se encuentran en el nivel de conocimiento deficiente, lo que indica que no poseen conocimientos sobre el inicio de la actividad naval del lago Titicaca. Sin embargo, aquellos docentes ubicados en las escalas valorativas de regular, bueno y muy bueno demostraron cierto grado de conocimiento sobre el tema. En consecuencia, se puede afirmar que la cantidad de docentes en estas escalas sí tiene conocimiento del tema estudiado.

2.2. MARCO TEÓRICO

2.2.1. Ubicación geográfica del lago Titicaca

El lago Titicaca se localiza en el extremo norte de la meseta del Collao, abarcando territorios tanto del Perú como de Bolivia. Su ubicación geográfica se encuentra entre las latitudes $15^{\circ} 13' 19''$ y $16^{\circ} 35' 37''$ sur, y las longitudes $68^{\circ} 33' 36''$ y $70^{\circ} 02' 13''$ oeste. Este lago es considerado el más alto del mundo en el que se puede navegar, situado a una altitud de 3810 metros sobre el nivel del mar en el territorio peruano. En el Perú, su extensión abarca las provincias de Puno, San Román, Azángaro, Huancané, Chucuito y Yunguyo. Por otro lado, en territorio boliviano, el lago se extiende en las provincias de Ingavi, Murillo, los Andes, Aroma, Pacajes, Camancho, Omasuyos y Manco Capac, todas pertenecientes al departamento de La Paz (Huanca, 2011).

2.2.2. El Conocimiento docente

El conocimiento docente implica comprender la diversidad de estilos y ritmos de aprendizaje, las vivencias y saberes previos de los estudiantes, así como sus formas de pensar, desarrollo emocional y puntos de vista sobre el mundo,



entre otros aspectos relevantes. Todo esto permite al docente seleccionar estrategias adecuadas para facilitar el aprendizaje de los estudiantes y abordar los problemas de aprendizaje. El término "problema del aprendizaje" se refiere a dificultades específicas en el proceso de aprendizaje. Estos problemas pueden afectar diversas habilidades, como la lectura, ortografía, escucha, expresión oral, razonamiento y matemáticas.

Los desafíos en el aprendizaje se manifiestan durante los primeros años de la etapa escolar, ya que están estrechamente vinculados con asignaturas que influyen en el rendimiento académico apropiado.

Los desafíos en el aprendizaje varían entre individuos, ya que cada persona puede experimentar un tipo diferente de dificultades. Los estudiosos sostienen que estos problemas están relacionados con diferencias en el funcionamiento cerebral y cómo procesa la información. Es importante destacar que los niños con problemas de aprendizaje no son "ineptos" o "perezosos", de hecho, su nivel de inteligencia suele ser promedio o incluso superior al promedio; la diferencia radica en que sus cerebros procesan la información de manera distinta.

Estas dificultades pueden tener dos causas comunes: los factores genéticos y los factores pre-peri y posnatales. En términos de consecuencias, se caracterizan por una marcada disparidad en los logros del niño en ciertas áreas en comparación con su nivel general de inteligencia. Los estudiantes que enfrentan problemas de aprendizaje pueden mostrar una amplia variedad de características, como dificultades en la comprensión, el lenguaje, la escritura o la habilidad para razonar.



2.2.3. La educación

La educación es un proceso continuo de aprendizaje y enseñanza que abarca toda la vida y contribuye al desarrollo integral de las personas, potenciando sus capacidades, fomentando la cultura y fortaleciendo la familia y la comunidad nacional. Este proceso se lleva a cabo en instituciones educativas y en diversos contextos sociales. Su objetivo principal es el pleno desarrollo de la persona humana. Además, el Estado reconoce y garantiza la libertad de enseñanza, permitiendo a los padres elegir los centros educativos para sus hijos. En síntesis, la educación tiene como propósito formar individuos con aptitudes académicas, sociales y motoras apropiadas, y tanto el Estado como los padres de familia tienen la responsabilidad de educar a los hijos del Perú, procurando su adecuada formación para convertirse en ciudadanos del futuro.

2.2.4. La historia

Según Moradiellos (2007), no solo el pasado, sino también el presente y el futuro están interconectados de alguna manera, por lo que es fundamental planificar el futuro de la mejor manera posible. La historia desempeña un papel crucial en este aspecto, por lo que debemos aplicar el sentido histórico en nuestras vidas. Siempre se nos presentarán diversas posibilidades en el futuro y, para tener éxito, es importante aprender de los errores cometidos por otras personas a lo largo de la historia.

Sin embargo, es importante recordar que el ser humano es tanto creador como producto de la historia, como se ha mencionado en diversas investigaciones. Siendo individuos únicos, cada uno tiene la responsabilidad de forjar su propio camino en la vida, ya que todos estamos destinados a tener una



historia personal en este mundo. Es crucial cumplir con nuestras obligaciones de manera satisfactoria para evitar obstáculos significativos en la construcción de nuestro propio relato. Debemos considerarlo como una tarea para otorgar valor a nuestra existencia en este mundo y buscar influir positivamente en la historia de nuestro país, en lugar de ser solo una estadística o un paria, término que se emplea para describir a quienes no hacen nada.

2.2.5. El conocimiento de la historia

A lo largo del tiempo, ha habido diversas y divergentes explicaciones sobre el origen y desarrollo de las diferentes formas de la sociedad humana. Estas explicaciones han incluido relatos míticos, genealogías legendarias, epopeyas fabulosas, cosmogonías religiosas, ficciones noveladas, entre otras. Desde que se consolidó como una ciencia humana hace casi dos siglos, el campo de la historia se ha esforzado por crear un conocimiento riguroso sobre la evolución de las sociedades humanas, basado en la veracidad, la verificación material, la demostración y la crítica racional. (Moradiellos, 2007).

Podemos decir que el conocimiento histórico ha experimentado una evolución en paralelo con el desarrollo humano. En la actualidad, se puede dividir en distintos niveles: crítica documental, interpretación, análisis de hechos y síntesis generales. La concepción del acontecer histórico ha ido cambiando a lo largo de la historia, y el historiador ha pasado de ser un simple narrador a considerar al ser humano como el único creador de la historia. En esencia, conocer la historia significa entender el pasado, ya sea de un pueblo, una sociedad o incluso del propio ser humano, para comprender cómo se ha desarrollado y así mejorar sus debilidades y superarlas.



2.2.6. El inicio de la actividad naval del Titicaca

a) Inicio de la navegación

La historia del inicio naval del lago Titicaca posee gran relevancia, ya que nos permite conocer cómo Puno inició su vida lacustre. En tiempos pasados, en la ciudad de Puno, se destacaba el comercio de lana, que se llevaba a cabo utilizando barcos a vapor de la época. Durante la época colonial, en 1530, se registra la presencia del pequeño bergantín del piloto Juan Ladrillero. En 1536, los capitanes españoles Anzures e Illescas exploraron parte del lago en una pequeña embarcación. En 1539, Hernando Pizarro encargó una expedición en busca de una cadena de oro supuestamente sumergida en el lago, lo que resultó en el naufragio y ahogamiento de 10 españoles. Posteriormente, en 1617, el virrey Borga y Aragón envió 8 bajeles destinados al servicio lacustre, que fueron trasladados desde el puerto de Moliendo al pueblo de Juli, donde se armaron y sirvieron para transportar el material necesario para la construcción de la iglesia de Copacabana.

En el año 1830 se fabricó una embarcación híbrida hecha de hierro y madera, a la que se le dio el nombre de Independencia. Desafortunadamente, durante su viaje inaugural, el barco naufragó.

En aproximadamente 1855, en Estados Unidos, se construyó una embarcación propulsada por vapor, que más tarde se convertiría en la primera nave de hierro en navegar por el lago Titicaca. Inicialmente, fue nombrada "AURORA". La goleta "Aurora" fue comprada en 1860 por Don Jerónimo Costa y Zabaia, un residente de Puno. Posteriormente, la nave fue desmontada y llevada en el lomo de una mula desde África hasta Puno, donde fue reconstruida.



Originalmente concebida como un barco de pasajeros y carga, después de la remodelación recibió el nuevo nombre "Aurora del Titicaca", y Don Jerónimo Costa se convirtió en su primer capitán.

El 7 de mayo de 1871, la goleta "Aurora del Titicaca" realizó su primer viaje desde Puno hasta el puerto boliviano de Huarina, lo cual generó una gran celebración entre los habitantes y las autoridades felicitaron a la tripulación. La embarcación siguió navegando hasta 1877, cuando sufrió un naufragio tras chocar contra la isla Amantani en la rada de Surupe, quedando parcialmente sumergida, visible durante algún tiempo. Se sabe que Jerónimo Costa, Pedro Leri Ebon, Juan Palanca y Santiago Nieto sobrevivieron al accidente. Todas las crónicas coinciden en que la goleta "Aurora del Titicaca" pertenecía a Don Jerónimo Costa y Zavala, quien también fungió como su capitán hasta el momento del naufragio. No hay registros que indiquen un cambio de propietario durante ese período. Sin embargo, se ha encontrado un documento del año 1873 en el archivo histórico del archivo regional de Puno, donde figura como propietario Don Antonio Amenávar y como capitán Don Jerónimo Costa. (José E. De La Jara Alatrística - 2012 - La Navegación en el Lago La Flota del Titicaca).

b) La navegación mayor

A partir del año 1861, se produjo un cambio significativo en la historia de la navegación en el lago Titicaca. Se llegó a la conclusión de que era factible y necesario que embarcaciones de mayor calado navegaran en el lago, tanto por razones de seguridad nacional como para impulsar el comercio. En ese contexto, bajo el liderazgo del mariscal Ramón Castilla, se tomó la decisión de enviar al contraalmirante Mahátegui a Inglaterra con el propósito de adquirir buques a



vapor para la armada peruana destinados a navegar en el Titicaca. El contraalmirante Mahátegui supervisó la construcción de dos embarcaciones denominadas "YA VARI" y "YAPURA".

En octubre de 1862, llegó al puerto de Arica el cargamento con las piezas de los vapores mencionados anteriormente. En septiembre de 1863, estas piezas fueron transportadas a Tacna a través de un ferrocarril y, en octubre, después de conseguir transportistas, se enviaron a Puno bajo la responsabilidad del teniente segundo AP. Manuel Silva. Este transporte fue una tarea monumental, ya que tuvieron que atravesar los Andes, superando una altitud de más de cuatro mil metros. Los cargadores y acémilas llevaron el cargamento compuesto por 2766 piezas, con un peso total de 210 toneladas, llegando a la ciudad de Puno a partir del 18 de noviembre. El capitán de corbeta Ignacio Dueñas tuvo la responsabilidad de recibir las piezas y construir el muelle y apostadero donde los vapores debían ser ensamblados, una tarea que tampoco fue sencilla.

Entre diciembre de 1870 y marzo de 1872, se llevó a cabo la finalización del ensamblaje de los vapores "Yavari" y "Yapura", marcando el inicio de la navegación y el nacimiento de lo que se conocería como la flota del Titicaca. Esto también posicionó al lago como el lago navegable más alto del mundo. La operación de estos vapores representó un impulso significativo para el desarrollo comercial y económico de Puno. Aunque en sus primeros años enfrentaron dificultades para obtener carbón mineral, que era el combustible ideal, lograron funcionar utilizando excremento seco de llamas y apoyados por su sistema de velamen. Paralelamente a la construcción de los vapores, se armaron dos embarcaciones tipo "Chatas", llamadas "Hormiga" y "Don Juan". La chata



"Hormiga" luego se utilizó para extraer mineral boliviano, navegando por el río Desaguadero hasta las orillas del lago, para luego ser embarcado en los buques.

Hasta el año 1873, la Marina de Guerra mantuvo los vapores "Yavari" y "Yapura" en servicio como vapores de guerra. Sin embargo, debido a presiones financieras, se tomó la decisión de que estos vapores operaran en el lago para el transporte de pasajeros, minerales, lanas, fibra de camélidos sudamericanos y otros productos. Para llevar a cabo esta nueva función, se contrató a marinos civiles, siendo los primeros de ellos los pilotos Rosendo Meló y Tomás Lerou. Con estos cambios, se estableció la agencia general de la compañía de navegación en el lago Titicaca y se designó a los vapores como vapores de cabotaje. Así se dio inicio a la era de los marinos mercantes en el lago, cuyo número iría en aumento tanto en la oficialidad como en el personal subalterno.

El personal de la Marina de Guerra se encargó de controlar el movimiento de las embarcaciones desde la Capitanía de Puerto de Puno, una entidad establecida en 1862. Debido a que la Marina de Guerra todavía era la propietaria de los vapores, en fecha 19 de enero de 1877, decidieron firmar un convenio con Don Guillermo Speedier para otorgarle la contratación de los barcos durante un período de 10 años, lo que dio lugar a la creación de la empresa Expreso Speedie. Sin embargo, al considerar que continuar trabajando con Speedier no era muy rentable, en 1887 se decidió poner a licitación la operación de los vapores en el lago. Después de un extenso proceso de trabajo, en 1990 se determinó que la empresa inglesa Peruvian Corporation tomaría posesión de la operación de los vapores.



Debido a la intensa actividad comercial que se desarrolla en el lago con los viajes entre más de 10 puertos pequeños, y luego entre los dos puertos principales, Puno y Guaqui, respaldada por el ferrocarril entre Puno y Arequipa, la Peruvian Corporation decide construir nuevos vapores para satisfacer sus intereses. Estos vapores, denominados "Coya", "Inca" y "Ollanta", estarían destinados al transporte de carga y pasajeros. Además, el ministro de transporte y comunicaciones ordena la adquisición del transbordador de vagones "Manco Capac", exclusivamente para el transporte de carga, lo que llevó a un aumento en la flota del Titicaca.

Durante el año 1972, el gobierno encabezado por el general Juan Velasco Alvarado nacionalizó las propiedades de la empresa Peruvian Corporation, incluyendo los ferrocarriles del sur y los barcos que operaban en el lago Titicaca, y las transfirió a una nueva empresa estatal llamada Empresa Nacional de Ferrocarriles (ENAFER). Esta circunstancia tuvo un profundo impacto en la actividad de los barcos, ya que se reflejó en la falta de atención y mantenimiento que recibieron, lo que llevó a un deterioro gradual de los mismos. Finalmente, los barcos fueron cedidos a terceros y, lamentablemente, algunos fueron vendidos como chatarra. (De La Jara y Alatrística, 2012).

2.2.7. Buques que prestarían servicio en el transporte de carga y pasajeros

a) Yavarí

Construido en la Empresa Thames "Ironworks and Shipbuilding Company, en los astilleros Cammel Laird Brooks Birkhenhes, de Inglaterra, fue armada en los astilleros de Huajje, Puno, y se botó al agua el 25 de diciembre de 1870, siendo el Teniente Segundo A.P. Rómulo Espinar su primer capitán.



En marzo de 1976, la embarcación fue transferida de ENAFER a la Marina de Guerra del Perú, que la rebautizó con el nombre de BAP "Chucuito". Sin embargo, lamentablemente, no se le brindó ningún tipo de mantenimiento adecuado, lo que llevó a que quedara prácticamente en desuso.

En 1987, gracias a la iniciativa de la Dama Inglesa Meriel Larken, se establece en Inglaterra la Asociación "Yavarí", la cual adquiere la nave de la Marina de Guerra del Perú. Después de un proceso de restauración y renovación, la embarcación recupera su nombre original y se transforma en el Primer Museo Naval del Perú. En la actualidad, este museo está abierto al público y se encuentra ubicado en el hermoso lugar de Huajje, a tres kilómetros del centro de la ciudad de Puno.

b) Yapura

El barco fue construido por la Empresa Thames Ironworks and Shipbuilding Company en los astilleros Cammel Laird Brooks Birkhenhes, ubicados en Inglaterra. Posteriormente, fue trasladado hasta Puno, donde fue armado en los astilleros de Huajje y finalmente botado al agua el 18 de marzo de 1872. Su primer Capitán fue el Capitán de Corbeta Manuel Mariano Melgar.

Tras cesar su servicio y ser entregado a ENAFER, el vapor "Yapura" fue transferido a la Marina de Guerra del Perú en 1976 y renombrado como BAP "PUNO". A diferencia del trato negligente experimentado por el "Yavarí", este barco recibió un cuidado adecuado y se puso nuevamente en funcionamiento. En la actualidad, se ha convertido en el segundo buque de hierro más antiguo del mundo que todavía está en funcionamiento. Bajo el control de la Marina de Guerra, inicialmente se habilitó como Buque Hospital, proporcionando servicios



a las comunidades circunlacustres tanto de Perú como de Bolivia. Aunque ya no cumple con esta función en la actualidad, sigue siendo la nave madrina de los patrulleros guardacostas del lago y continúa realizando viajes de apoyo a las comunidades más necesitadas mediante las denominadas "Acciones Cívicas", en colaboración con la Asociación Nacional Stella Maris y la Asociación Nacional Pro Marina del Perú (ambas con sus filiales en Puno). En estos viajes, se brinda atención médica, alimentos, ropa de abrigo y otros servicios adicionales.

c) Coya

El "Coya" fue el tercer barco en surcar las aguas azules del Lago Titicaca. Fue construido en 1892 en los astilleros Denny y Brothers de Dumbarton (Escocia). Después de ser fabricado, el barco fue desmontado en piezas y transportado desde su lugar de construcción hasta el puerto de Moliendo (Perú) a bordo del vapor "Gulf of Florida". Posteriormente, fue llevado en tren hasta los Astilleros de Huajje en Puno. En su época, el "Coya" era un barco sumamente lujoso y reflejaba su nombre, que en quechua significa "Princesa Inca". El 4 de marzo de 1893 fue lanzado al agua, y su primer capitán fue el ciudadano inglés e ingeniero Mr. John Wilson, quien dirigió su ensamblaje.

En el año 1910, durante una situación de posible conflicto con Bolivia, la documentación oficial del "Coya" fue sustraída y nunca pudo ser recuperada. Debido a esta falta de documentación y después de un proceso judicial, el 5 de diciembre de 1935 se obtuvo el título adquisitivo por prescripción, que confirmaba que la propietaria del "Coya" era la "Peruvian Corporation".

Después de que la Peruvian Corporation fue nacionalizada, el vapor "Coya", que había brindado valiosos servicios en el transporte de carga y



pasajeros a través del lago durante muchos años, fue transferido a ENAFER. Sin embargo, ENAFER lo varó y lo abandonó en la zona de Huajje, lo que provocó un fuerte deterioro en la embarcación. Cuando ENAFER decidió venderlo como chatarra, el empresario Sr. Juan Barriga Aranibar se enteró de los planes y decidió adquirirlo para salvarlo del destino de ser cortado en partes y fundido fuera de Puno. Con un arduo y costoso trabajo, el Sr. Juan Barriga Aranibar comenzó a recuperar partes y piezas valiosas del vapor "Coya" para reconstruirlo. En la actualidad, el barco "Coya" se encuentra en Huajje, muy cerca de donde fue ensamblado cuando llegó de Escocia. Ha sido restaurado y transformado en un Restaurante Turístico. Además, debido a su importancia histórica, ha sido declarado Patrimonio Cultural de la Nación.

d) Inca

El cuarto barco encargado por la Peruvian Corporation fue el "INCA". Fue construido por la Empresa inglesa Earles Shipbuilding en el año 1905. Llegó al puerto de Moliendo embalado en piezas a través de transporte marítimo, y luego fue trasladado a Puno mediante el ferrocarril del Sur, para ser ensamblado nuevamente en los astilleros de Huajje. Finalmente, el "INCA" fue lanzado al lago en el año 1906.

El "INCA" fue el barco que tuvo la peor suerte entre todos los buques que navegaban el Lago Titicaca. A pesar de su belleza y habilidades para navegar, y después de haber prestado valiosos servicios, una vez en poder de ENAFER, también fue abandonado y luego vendido a una empresa de fundición de metales. Este hecho sorprendió al pueblo de Puno, ya que ni la población, ni los



trabajadores, ni las autoridades se opusieron a que en poco tiempo lo cortaran y se lo llevaran para ser fundido.

En este barco, grandes personalidades tuvieron la oportunidad de viajar, y en ocasiones, se utilizaba para realizar los famosos "paseos de carnaval", una fiesta muy conocida y anhelada en esos tiempos. La triste desaparición del vapor "Inca" debe ser un ejemplo para evitar que lo mismo suceda con los buques que aún siguen en funcionamiento. Es fundamental tomar medidas para preservar y proteger estos valiosos barcos y su historia, para que las futuras generaciones puedan apreciar y aprender de su legado en el Lago Titicaca.

e) Ollanta

El "Ollanta" fue el quinto vapor en surcar las aguas del Lago, de mayor tamaño y gran comodidad, construido por la empresa inglesa Earles Shipbuilding en 1930. Después de ser trasladado al Perú, fue ensamblado en los astilleros de Huajje y lanzado al agua en 1932. Su primer capitán fue el MM. Santiago Velazco. Este barco, debido a su amplitud y comodidad, fue ampliamente utilizado en viajes de gran importancia, transportando a personajes de renombre mundial, como los Reyes de Inglaterra, Presidentes del Perú, diplomáticos, representantes de varios países, artistas y famosos de diversos ámbitos. También era el barco preferido para los famosos "paseos de carnaval" tanto en Perú como en otros lugares del extranjero. En diciembre de 1972, al igual que los demás buques, el "Ollanta" también fue transferido a ENAFER. Sin embargo, en 1990, el Presidente Alan García Pérez decidió cambiar su nombre y rebautizarlo como "Gran Mariscal Andrés de Santa Cruz", lo que generó malestar en todo el Perú y



especialmente en Puno. Como resultado de las protestas, se tomó la decisión de devolverle su nombre original, "OLLANTA", en poco tiempo.

En la época en que se le cambió de nombre, se planteó la posibilidad de que el buque realizara viajes turísticos visitando diversos puertos tanto en Perú como en Bolivia. Se le denominaría "El Crucero Más Alto del Mundo" debido a que operaría a una altitud de 3812 metros sobre el nivel del mar en el Lago Titicaca. A pesar de esta propuesta, la idea nunca llegó a concretizarse y el barco no se utilizó como un crucero turístico. El año 1999 ENAFER entregó en concesión a PERURAIL, sus bienes para ser manejados por esta empresa. Entre los bienes se encontraba el vapor "OLLANTA", que sigue ubicado en el muelle de Puno sin prestar servicios y con un mantenimiento mínimo. PERURAIL ha anunciado que lo volverá a operar para la atención de turistas en viajes en el Titicaca.

f) Manco Capac

El ferryboat "Manco Capac" es la nave más moderna de todas las que formaban parte de "La Flota del Titicaca". Una de sus características distintivas es que tiene rieles en su cubierta, lo que le permite transportar vagones de ferrocarril con carga completa. Su principal función es brindar servicios exclusivos de transporte de carga, principalmente minerales de Bolivia hacia el Perú. Después de desembarcar los vagones, estos siguen su camino hacia Moliendo o Matarani. En ocasiones, también transporta carga desde estos puertos hasta el puerto de Guaqui en Bolivia. La capacidad de transporte del "Manco Capac" es de 17 vagones de carga mixta (40 toneladas métricas) y 14 vagones de concentrado de minerales (50 toneladas métricas). La construcción de esta



embarcación fue llevada a cabo por la empresa Halifax Shipyard División - Canadá en el año 1970. Posteriormente, fue rearmado en el astillero de Huajje en Puno y lanzado al lago el 30 de agosto de 1971, bajo la capitanía del MM. José Beltrán Pacheco. Actualmente, esta embarcación, al igual que las anteriores, se encuentra bajo el control de PERURAIL y está atracada en el muelle de Puno, sin brindar servicios en la actualidad.

g) Las dragas

La primera draga llamada "Draga Zuñiga N° 1 " llegó para ser armada en Puno, el año de 1871, prestando servicios en el lago hasta el año de 1935 en que entra en servicio una nueva. En 1938 la Peruvian Corporation encarga la construcción de la nueva draga a la empresa Ffemming Terguson, de Inglaterra. Se le bautizó con el nombre de "Draga Zuñiga N°2" y fue lanzada al agua el año de 1939. Aún sigue apostada al muelle de Puno sin prestar servicios y sin aparente mantenimiento. Estas dos dragas de alguna manera forman parte de la "Flota del Titicaca", ya que gracias a ellas se pudo construir diferentes muelles y canales, que permitieron la navegación de los buques, y que aún en la actualidad usan diferentes tipos de embarcaciones.

2.2.8. Dimensiones del estudio

a) Transporte y comercio en el lago Titicaca

La comercialización del pescado se lleva a cabo en instalaciones precarias que no cumplen con las mínimas condiciones higiénicas. El transporte hacia los centros de consumo se realiza en cajas o bultos que dañan la presentación y la adecuada conservación del producto, lo que resulta en pérdidas de hasta un 70% del total. En los mercados populares (q'atos o Katos), donde se vende el pescado,



no se garantiza la calidad ni se realiza un control sanitario adecuado. El pescado se distribuye principalmente en dos formas: fresco y seco salado. La mayor parte (más del 80% del total de la extracción) se comercializa en el mercado interno, un pequeño porcentaje en zonas fronterizas y una cantidad similar en el mercado extra regional. (Fuente: revista Lago Titicaca)

El Lago Titicaca es reconocido como el lago navegable de mayor altitud en el mundo, permitiendo la navegación de embarcaciones de gran calado para el transporte de carga y pasajeros. El servicio de transporte lacustre conecta diversas islas y algunos centros poblados, así como los puertos tanto en el lado peruano como boliviano, aunque el servicio sigue siendo deficiente en general. En el lado peruano, el principal puerto de atraque es en Puno, con algunos puertos menores en lugares como Chucuito y Juli. En el lado boliviano, el puerto más importante es Guaqui, aunque también hay atracaderos más pequeños en pueblos ribereños como Huatajata, Copacabana, Chaguaya y Puerto Pérez. Sin embargo, la mayoría de los puertos, excepto Puno y Guaqui, son poco más que simples muelles en el mejor de los casos. El puerto de Puno, clasificado como puerto mayor, juega un papel crucial en actividades pesqueras, turísticas, exportaciones y comercio en la región.

Entre Puno y Guaqui operaba un barco de carga encargado de transportar la producción minera de Bolivia, incluyendo zinc, estaño y plomo. Posteriormente, esta carga era trasladada por ferrocarril al puerto de Matarani. Sin embargo, en la actualidad, el puerto de Guaqui apenas está en funcionamiento, aunque existe un proyecto en marcha para su uso con fines turísticos. Por otro lado, el puerto de Chaguaya fue construido para la exportación de minerales de zinc de la mina Matilde, mientras que el puerto de Huatajata



(Crillón Tours) se destina a embarcaciones de turismo. En el lago, se pueden encontrar una flotilla de balsas de totora y pequeños barcos de vela utilizados para la pesca y para el transporte de mercadería entre las poblaciones ribereñas. Además, hay servicios de aliscafos (hidrofoil y hovercraft) para el transporte turístico, a cargo de empresas privadas, así como servicios de transbordadores que facilitan el paso de vehículos a través del estrecho de Tiquina (Lago Titicaca, 2020).

b) Historia del re ensamblaje de los barcos a vapor en el astillero de huaje

Cuando todo está listo y los andamios están en su lugar, comienza el trabajo de ensamblar el barco. Primero, se colocan las placas de la quilla, que han sido previamente cortadas y dobladas correctamente. A medida que las secciones prefabricadas se completan y las planchas laterales, también cortadas y dobladas de acuerdo con las suaves curvas del casco, se llevan a su posición y se sueldan a las que están junto a ellas. De manera gradual, el barco va tomando forma: la quilla, los lados, los mamparos que dividen el barco en compartimientos estancos de lado a lado y de arriba abajo, las planchas que forman los sucesivos puentes o cubiertas, y finalmente la superestructura. Así, todo el trabajo que se puede hacer en la rampa de lanzamiento se completa.

Se realiza la preparación para la botadura, asegurando cables al barco para frenarlo una vez que entre al agua. La nave está lista para este emocionante momento, conocido como la botadura, durante el cual se le otorga un nombre mientras una botella de champagne se rompe contra su proa. Finalmente, se retiran las últimas cuñas y el barco se desliza suavemente hacia el agua.



Un astillero o atarazana es el lugar destinado a la construcción y reparación de diversos tipos de buques, ya sean yates, buques militares, barcos comerciales o embarcaciones de transporte de mercancías y pasajeros. En estos lugares se llevan a cabo los trabajos necesarios para dar forma a las embarcaciones y mantenerlas en óptimas condiciones (Astillero, 2015).

c) **Importancia y usos de la navegación**

El Lago Titicaca es utilizado para diversos propósitos, incluyendo el abastecimiento de agua potable, riego, pesca, navegación, turismo y actividades recreativas como la pesca deportiva. Se extrae alrededor de medio metro cúbico por segundo de agua para uso doméstico y aproximadamente la mitad de esa cantidad para el riego, lo que suma alrededor del 50% del total de agua extraída del lago (Lago Titicaca, 2020).

La navegación, tanto una ciencia como un arte, consiste en realizar viajes en embarcaciones o naves. Implica no solo el uso de las embarcaciones en sí, sino también una diversidad de métodos y conceptos que permiten su desplazamiento. En este proceso se involucran disciplinas como la cartografía, la astronomía, las matemáticas, entre otras, que son fundamentales en la operación de buques marinos. Estos conceptos han sido empleados desde la época precolombina y han evolucionado con la llegada de los barcos a vapor en nuestro país. Este acontecimiento histórico es de gran importancia, ya que nos muestra cómo las tendencias y tecnologías del mundo moderno influyen en nuestra cultura (Navegación Marítima, 2014).

En el caso del Lago Titicaca, además de las mencionadas balsas de totora, también existían diversas embarcaciones de estilo europeo que navegaban



durante el periodo colonial. En 1860, operaba en la zona una goleta de hierro de propiedad privada, especializada en el transporte de carga entre Perú y Bolivia. Posteriormente, se trasladaron las piezas desmontables para armar dos pequeños vapores, el Yavarí y el Yapurá, que fueron llevados a Puno para prestar servicios en el lago, el cual es el más alto del mundo y es navegable (Diario La Primera Perú, 2011).

d) Llegada de los primeros barcos a vapor

Durante esta época, se introdujo la navegación a vapor en el lago Titicaca. Se traspasaron los vapores estatales a una compañía privada y se otorgó permiso para la operación de barcos privados en el lago. Uno de estos barcos, inicialmente construido por el gobierno para la navegación en el río Marañón, recibió el nombre de Yavarí. La navegación a vapor en el lago todavía recuerda el viaje del Mariscal Castilla. Antes de finalizar su último período de mandato, la comisión presidida por el contraalmirante Mariátegui encargó la construcción de los vapores "Yavarí" y "Yapura" en Inglaterra, los cuales fueron desembarcados en Arica en 1863 (Basadre, 1939).

Tras un cambio de gobierno y una serie de acontecimientos políticos e internacionales, los vapores llegaron finalmente a Puno en 1870. El "Yavarí" fue completado en 1871, seguido por el Yapurá dos años después. Ambos vapores, de alrededor de 130 toneladas, estaban contruidos de acero y funcionaban mediante hélice. Eran embarcaciones gemelas, pero al momento de su lanzamiento, se realizaron modificaciones adicionales en el Yapurá para mejorar la comodidad de los pasajeros (Loayza, 1972).



Desde los primeros años de la época colonial, alrededor de 1530, se constata la presencia de pequeñas embarcaciones en el lago Titicaca. En 1536, los Capitanes españoles Anzures e Illescas llevaron a cabo un reconocimiento del lago utilizando una pequeña nave. En 1539, Hernando Pizarro organizó una expedición en búsqueda de una cadena de oro que, según se creía, yacía sumergida en alguna parte del lago. Desafortunadamente, su embarcación naufragó, y diez de los españoles perdieron la vida en el incidente. En 1617, el Virrey Borja y Aragón dispuso el envío de ocho barcos para el servicio lacustre, los cuales fueron trasladados desde el puerto de Mollendo hasta el pueblo de Juli, donde se armaron y se utilizaron para transportar materiales que serían empleados en la construcción de la Iglesia de Copacabana, ubicada en Bolivia.

En el año 1830, se construye una embarcación mixta de hierro y madera llamada "Independencia". Desafortunadamente, en su viaje inaugural, el barco se hunde. Posteriormente, en 1855, se fabrica en Estados Unidos una nave impulsada por vapor, que más tarde se convierte en la primera embarcación de hierro en navegar por el Lago Titicaca. Inicialmente, esta embarcación recibió el nombre de "Aurora".

En 1860, la goleta "Aurora" fue comprada por Gerónimo Costa y Zavala, un residente de Puno. Posteriormente, la nave fue trasladada a Puno desde Arica, llevada a lomo de mula. Costa se dedicó a mejorarla con los avances más destacados de la época y a equiparla con amplias comodidades, convirtiéndola en una embarcación ideal para el transporte de pasajeros y carga. La goleta fue rebautizada como "Aurora del Titicaca", y Gerónimo Costa se convirtió en su primer capitán.



El 7 de mayo de 1871, la "Aurora del Titicaca" realizó su primer viaje desde Puno hasta el puerto boliviano de Huarina, un acontecimiento que llenó de entusiasmo a los habitantes de la región, y los tripulantes recibieron felicitaciones de las autoridades locales.

e) **Situación actual de los barcos a vapor**

Un barco de vapor, también conocido como piróscafo en menor medida, es una embarcación propulsada por máquinas de vapor, aunque hoy en día se encuentra en desuso, siendo reemplazado por turbinas de vapor. Esencialmente, consta de una caldera de vapor, una turbina de vapor o una máquina de vapor, y un condensador enfriado por agua. La transmisión de energía se logra a través de un cigüeñal en las máquinas de vapor o una caja reductora en caso de turbinas.

La aparición de los barcos de vapor supuso una revolución en la navegación marítima mundial, ya que no dependían tanto de los vientos y corrientes para su propulsión. Los primeros buques transatlánticos verdaderos eran impulsados por vapor, y gracias a ellos se popularizó la palabra "vapor" para referirse a un barco. (Astillero Naval, 2015).

2.3. MARCO CONCEPTUAL

Acémila: Se trata de animales sudamericanos como mulas o machos utilizados para cargar y transportar peso, especialmente en terrenos montañosos.

Actividad: Se hace referencia al conjunto de actividades que se desarrollan con el propósito de alcanzar los objetivos de un programa de operación, implicando la realización de ciertos procedimientos o labores específicas.



Buque: Hace referencia a una embarcación de grandes dimensiones, con un porte superior a quinientas toneladas, múltiples cubiertas y acondicionada para largos trayectos, utilizada con fines militares o comerciales.

Conocimiento: El conocimiento docente abarca comprender los estilos y ritmos de aprendizaje de los estudiantes, así como sus experiencias y conocimientos previos. También involucra comprender sus formas de pensamiento, desarrollo afectivo y su percepción del mundo.

Corbeta: Se refiere a un barco de guerra antiguo, más pequeño y ligero que una fragata, con tres palos y velas cuadradas, principalmente destinado a misiones de exploración. A lo largo del tiempo, las corbetas aumentaron su tamaño y agregaron un tercer palo, la mesana, a partir del siglo XVIII.

Goleta: Se describe como una embarcación antigua con bordas bajas, equipada con dos o tres palos, cada uno sosteniendo un solo mástil o palo menor y una vela en forma de cangrejo o trapezoidal. Su particularidad distintiva es su casco esbelto en comparación con otros veleros similares.

Historia: Es una ciencia que estudia el pasado, presente y la proyección hacia el futuro de individuos, sociedades, estados o naciones.

Lacustre: Se aplica a lo que guarda relación con un lago o a una ciudad ubicada junto a un lago. Se puede aplicar a objetos o individuos que están ubicados o llevan a cabo actividades en un lago o en sus cercanías.

Naval: Relacionado con la navegación o la técnica de navegar. También puede hacer referencia al conjunto de barcos de guerra o mercantes de un Estado o compañía de navegación, o al grupo de embarcaciones que se dedican a una misma actividad.



CAPÍTULO III

MATERIALES Y MÉTODOS

3.1. UBICACIÓN GEOGRÁFICA DEL ESTUDIO

El departamento de Puno forma parte de los veinticinco departamentos que componen la República del Perú, incluyendo la provincia constitucional del Callao. Su capital es Puno.

Se encuentra en la región sur del país y limita al norte con el departamento de Madre de Dios, al este con Bolivia, al sur con el departamento de Tacna, al suroeste con el departamento de Moquegua y al oeste con los departamentos de Arequipa y Cuzco. Con una extensión de 66,997 km², ocupa el quinto lugar como el departamento más grande, después de Loreto, Ucayali, Madre de Dios y Cuzco. Su fundación tuvo lugar el 26 de abril de 1822.

3.2. PERIODO DE DURACIÓN DEL ESTUDIO

El estudio se realizó durante el año académico 2021, donde se primero se presentó el proyecto, seguido se procedió con la aplicación del instrumento (cuestionario a docentes), para luego presentar el informe de investigación para su posterior sustentación de tesis.

3.3. PROCEDENCIA DEL MATERIAL DEL ESTUDIO

El estudio se realizó mediante una encuesta aplicada a los docentes de las escuelas secundarias de la ciudad de Puno. La encuesta contiene diferentes preguntas y opciones



relacionadas con el tema de investigación, lo que permitió recopilar datos precisos para su posterior análisis y sistematización.

3.3.1. Tipo y diseño de investigación

El estudio pertenece al tipo de investigación descriptivo analítico por las características de que la investigación solo tiene la variable independiente.

La investigación pertenece al diseño de investigación diagnóstico. El diseño de investigación es la planificación y estrategia que el investigador establece para alcanzar los objetivos del estudio, responder a las preguntas planteadas y analizar la validez de las hipótesis formuladas dentro de un contexto específico (Hernández *et al.*, 2010). En otras palabras, el diseño se refiere al plan concebido para abordar las interrogantes de la investigación.

3.3.2. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Técnica: según Carrasco (2007) para procesar y convertir datos empíricos en información, la observación es el proceso metódico de recopilar, compilar y registrar datos sobre una cosa, un evento, un suceso o un comportamiento humano

Según la encuesta Gracia (2002) es un método que se realiza por medio de técnicas de interrogación, procurando conocer aspectos relativos a los grupos. Se aplicó la técnica de la encuesta de conocimientos sobre el inicio naval del lago Titicaca. La observación Para sustentar mejor la inclusión de los contenidos sobre el conocimiento del inicio naval del Titicaca en los documentos de Diversificación Curricular, se aplicará la observación directa.



El instrumento empleado para recopilar datos fue el cuestionario, una técnica muy comúnmente utilizada en investigaciones. Este consiste en formular una serie de preguntas o reactivos estructurados con el propósito de obtener información acerca de las variables relacionadas con nuestro problema de investigación (Gracia, 2002).

3.4. POBLACIÓN Y MUESTRA

Población. Según Ñaupá et al. (2019) la población se refiere al conjunto de personas que motivan la investigación. La población considerada son los Docentes de Ciencias Sociales de las IES de la Ciudad de Puno.

Tabla 1

Población de estudio

N°	Institución educativa	N° Docentes
1.	I.E.S. "José Carlos Mariátegui"	4
2.	I.E.S. "Glorioso San Carlos"	8
3.	I.E.S. "Gran Unidad Escolar San Carlos"	10
4.	I.E.S. "Santa Rosa-Puno"	8
5.	I.E.S. "María Auxiliadora"	7
6.	I.E.S. "Politécnico Huascar"	7
7.	I.E.S. "Carlos Rubina burgos"	4
8.	I.E.S." San Juan Bosco"	4
9.	I.E.S " Uros Chulluni"	2
10.	I.E.S. "Independencia Nacional"	6
Total		60

Nota: Registro de matrícula.



Muestra: La muestra a trabajar en la investigación fue de 64 docentes, y el número de ello se muestra en el cuadro de acuerdo a las Instituciones Educativa.

3.5. DISEÑO ESTADÍSTICO

Según los propósitos y la definición operativa de las variables del estudio, se llevaron a cabo los siguientes análisis: se aplicaron medidas de tendencia central y se realizó un análisis porcentual.

Porcentaje: P

$$P = \frac{x}{n}(100)$$

Dónde:

x: calificación

n: Tamaño de muestra

Promedio: \bar{X}

$$\bar{X} = \frac{\sum_{i=1}^n X_i}{n}$$

Dónde:

\bar{X} : Promedio de calificación.

n : Tamaño muestra.



3.6. PROCEDIMIENTO

La recolección de datos se realizó de la siguiente forma:

- En primer lugar, se coordinó con las autoridades de las Instituciones Educativas (directores con el propósito de solicitar la autorización para la realización del proyecto de investigación.
- En segundo lugar, se coordinó con los jefes de área de cada centro educativo para la administración de instrumentos y programación de su aplicación.
- En tercer lugar, en relación al proceso de aplicación a los participantes de la investigación, se llevó a cabo de la siguiente manera: se proporcionaron instrucciones para completar el cuestionario, se dieron recomendaciones, se facilitó el llenado de las encuestas y se finalizó la prueba.

3.7. VARIABLES

Tabla 2

Operacionalización de variables

Variable	Dimensiones	Indicadores
V. 1 Conocimiento sobre el inicio de la actividad naval en el lago Titicaca	1.1.-Transporte y comercio	- Lana - Transportar materiales
	1.2.-Historia del re ensamblaje de los barcos a vapor en el astillero de huaje	- Lugar - Año de fabricación - Año de adquisición
		- Periodo de gobierno - Número de Barcos. (Yaraví, Yapurá, Coya, Inca, Ollanta, Manco Cápac y las Bragas)
	1.3. Importancia y usos de la navegación	- Transporte - Turismo - Reliquia
	1.4. Llegada de los primeros barcos a vapor	- Independencia - Aurora - Año de fabricación
	1.5. Situación actual de los barcos a vapor	- Crucero turístico - Marina de guerra del Perú - Museo

Nota: Elaboración propia



3.8. ANÁLISIS DE RESULTADOS

- Se llevó a cabo el conteo y tabulación de los resultados obtenidos a través del instrumento de investigación.
- Se elaboraron tablas y gráficos estadísticos para representar visualmente los datos recopilados.
- Se procedió a analizar e interpretar los datos obtenidos.
- Para realizar estas tareas, se utilizó el programa estadístico Microsoft Excel.



CAPÍTULO IV

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. RESULTADOS

En este capítulo se exponen los hallazgos de la investigación titulada "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". Para obtener la información requerida, se utilizó un cuestionario cuidadosamente estructurado con preguntas y opciones correspondientes. La muestra consistió en 60 docentes de Ciencias Sociales de instituciones educativas secundarias de Puno, quienes proporcionaron los datos necesarios. Posteriormente, se creó una base de datos para el almacenamiento y procesamiento de los datos utilizando el software estadístico Excel. Los resultados obtenidos se presentaron en tablas y gráficos estadísticos, acompañados de su respectiva interpretación. El estudio se realizó de acuerdo a las siguientes dimensiones:

- Nivel de conocimiento sobre transporte y comercio en el inicio de la actividad naval en el lago Titicaca por los docentes.
- Conocer la Historia del re ensamblaje de los barcos a vapor en el astillero de huaje
- Analizar el conocimiento sobre la importancia y usos de la navegación en el Lago Titicaca.
- Establecer el nivel de conocimiento sobre la llegada de los primeros barcos a vapor por los docentes.



- Definir el conocimiento sobre la situación actual de los barcos a vapor por los docentes.

a) Nivel de conocimiento sobre transporte y comercio en el inicio de la actividad naval en el lago Titicaca por los docentes.

Tabla 3

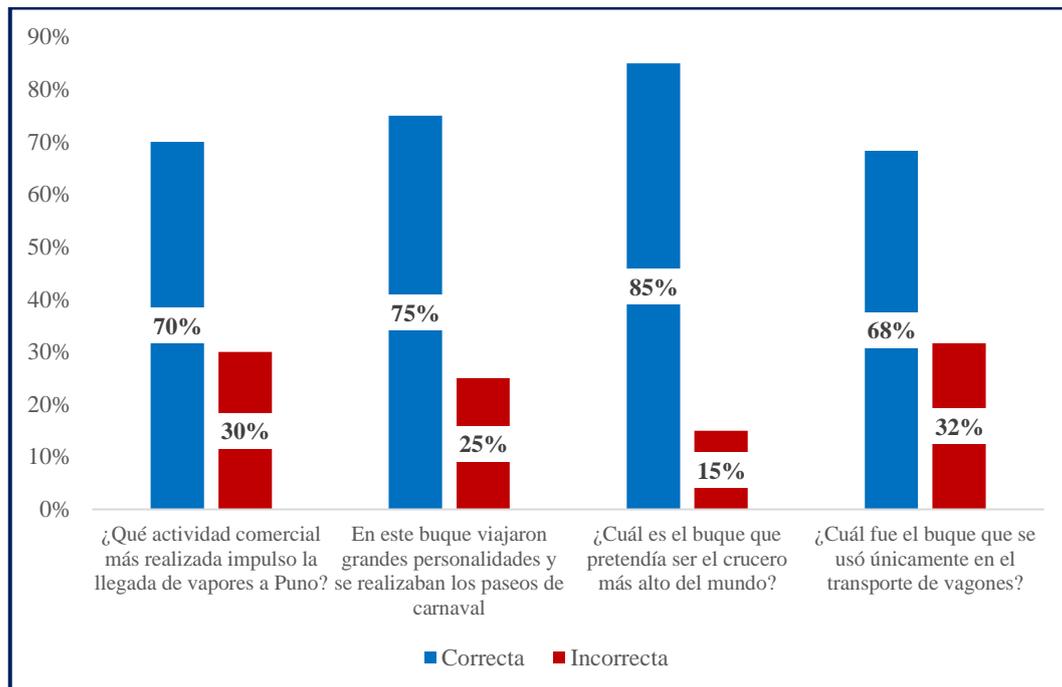
Frecuencia y porcentaje de resultados del nivel de conocimiento sobre transporte y comercio

N°	Conocimiento sobre transporte y comercio	Respuesta				Total	
		Correcta		Incorrecta		fi	%
		fi	%	fi	%		
1	¿Qué actividad comercial más realizada impulso la llegada de vapores a Puno? En este buque viajaron grandes personalidades y se realizaban los paseos de carnaval	42	70%	18	30%	60	100%
2	¿Cuál es el buque que pretendía ser el crucero más alto del mundo?	45	75%	15	25%	60	100%
3	¿Cuál fue el buque que se usó únicamente en el transporte de vagones?	51	85%	9	15%	60	100%
4	Promedio	45	75%	15	25%	60	100%

Nota: Elaboración propia.

Figura 1

Porcentaje de resultados del nivel de conocimiento sobre transporte y comercio



Nota: elaboración propia

Interpretación: Según la tabla 2 y figura 1: En el ítem 1, se aprecia en la interrogante: ¿Qué actividad comercial más realizada impulso la llegada de vapores a Puno? Con 70% que representa a 42 docentes de las instituciones secundarias de la ciudad de Puno, dan una respuesta correcta; sin embargo, podemos apreciar que el 30% que representa a 18 docentes desconocen el inicio de la actividad naval sobre el ítem mencionado.

El resultado es alentador, ya que es positivo que los docentes estén informados sobre el motivo de llegada de los vapores, que fue para comercializar la lana. Esta comprensión histórica regional contribuye a una enseñanza más sólida. Además, se suma a la formación de la identidad cultural de los alumnos, lo que resulta beneficioso para su educación integral.

En el ítem 2, se observa que el nivel del valor histórico que los docentes otorgan



a la navegación es positivo, dado que el 75% de ellos, es decir, 45 docentes de las instituciones secundarias de la ciudad de Puno, respondieron correctamente a la pregunta: "¿En este buque viajaron grandes personalidades y se realizaban los paseos de carnaval?". No obstante, es importante señalar que el 25% restante, equivalente a 15 docentes, respondieron incorrectamente en cuanto al valor histórico, lo que indica que aún tienen desconocimiento sobre este ítem mencionado.

El resultado del ítem 2 es positivo, lo que indica que los docentes tienen conocimiento sobre la historia del buque Ollanta. Este barco era el más lujoso y grande, utilizado para transportar a importantes personalidades y para organizar los paseos de carnaval. Además, era el buque más destacado en los famosos "paseos de carnaval", que eran conocidos tanto en el Perú como en otros lugares del extranjero. En diciembre de 1972, al igual que los demás buques, el Ollanta también fue transferido a ENAFER.

En el ítem 3, se observa que los docentes tienen un buen nivel de conocimiento sobre el valor histórico de la navegación en relación con la interrogante: ¿Cuál es el buque que pretendía ser el crucero más alto del mundo? Un 85%, que equivale a 51 docentes de las instituciones secundarias de la ciudad de Puno, respondieron correctamente. Sin embargo, también se notó que un 15%, que representa a 9 docentes, respondieron incorrectamente acerca del valor histórico de la navegación en relación con este ítem.

El resultado es alentador, ya que la mayoría de los docentes están familiarizados con la importancia de los viajes turísticos del Ollanta, llegando a puertos tanto en Puno como en Bolivia, lo que llevó a considerarlo como el crucero más alto del mundo. Sin embargo, en 1990, el presidente Alan García Pérez decidió cambiar su nombre y rebautizarlo como "Gran Mariscal Andrés de Santa Cruz", lo que causó descontento en todo el Perú y especialmente en Puno. Debido a la insatisfacción general, pronto se tomó

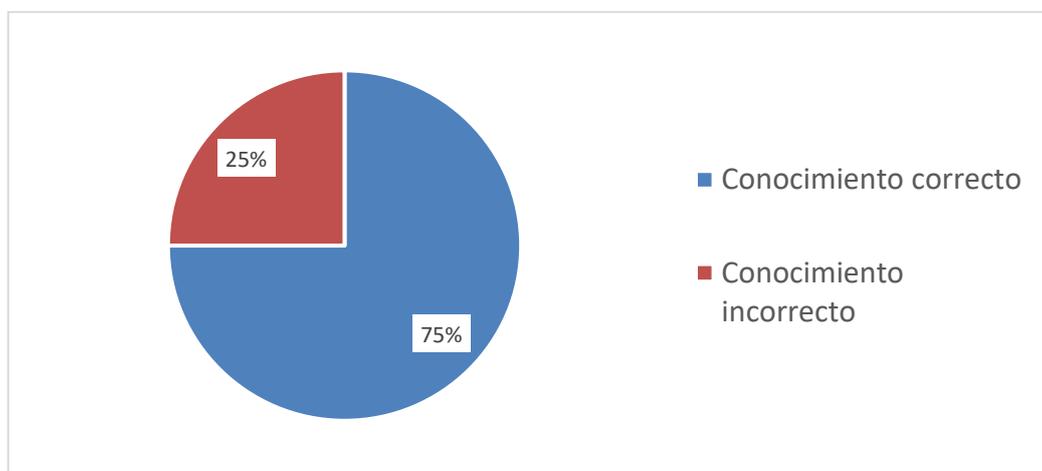
la decisión de restaurar su nombre original "OLLANTA".

En el ítem 4, se observa un nivel satisfactorio en el conocimiento histórico sobre la navegación, ya que el 68% de los docentes de las instituciones secundarias de la ciudad de Puno respondieron correctamente a la pregunta sobre el buque que se usó exclusivamente para el transporte de vagones. Sin embargo, el 32% restante, que equivale a 19 docentes, respondió incorrectamente, lo que indica que hay algunos participantes que no conocen este aspecto de la historia de la navegación en el lago Titicaca.

El resultado es alentador y muestra que los docentes tienen un buen conocimiento acerca de la historia del buque Manco Capac, ya que identificaron correctamente que este barco era el único encargado de transportar minerales desde los puertos de Bolivia hacia los puertos peruanos. Su capacidad de transporte es de 17 vagones (40 toneladas métricas) de carga mixta y 14 vagones de concentrado de minerales (50 toneladas métricas).

Figura 2

Porcentaje promedio de resultados del nivel de conocimiento sobre transporte y comercio



Nota: Elaboración propia



Interpretación: Según la figura 2, los resultados en promedio de la dimensión nivel de conocimiento sobre transporte y comercio en el inicio de la actividad naval en el lago Titicaca por los docentes es correcto con un 75% que representa 45 docentes; mientras que, el 25% que representa a 15 docentes es incorrecto.

Análisis: según la Revista Lago Titicaca (2020) el puerto de Puno, clasificado como un puerto mayor, juega un papel fundamental en la actividad pesquera y turística, así como en la exportación y comercialización. Los resultados obtenidos muestran que los docentes de ciencias sociales de las instituciones educativas secundarias de la ciudad de Puno tienen un buen conocimiento sobre la gran importancia del transporte y comercio en los inicios de la actividad naval en el lago Titicaca. Esto demuestra que valoran enormemente el estado actual de la navegación en el lago Titicaca, y también refleja que hay docentes que genuinamente se interesan por la situación de nuestras embarcaciones en la actualidad. Sin embargo, es importante señalar que en minoría, algunos docentes no otorgan la misma importancia histórica al transporte y comercio en la actividad naval del lago Titicaca en la ciudad de Puno.



b) Conocimiento de la historia del re ensamblaje de los barcos a vapor

Tabla 4

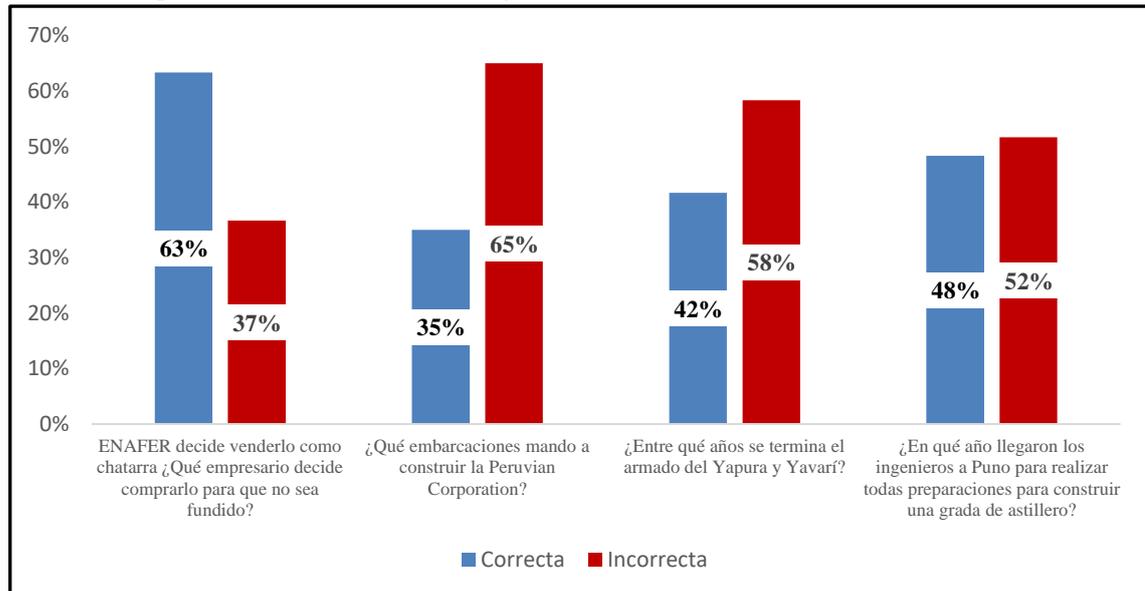
Frecuencia y porcentaje de resultados del conocimiento de la Historia del re ensamblaje de los barcos a vapor en el Astilleros de Huaje.

Conocimiento de la Historia del re ensamblaje de los barcos a vapor	Respuesta				Total	
	Correcta		Incorrecta		fi	%
	fi	%	fi	%		
ENAFER decide venderlo como						
5 chatarra ¿Qué empresario decide comprarlo para que no sea fundido?	38	63%	22	37%	60	100%
6 ¿Qué embarcaciones mando a construir la Peruvian Corporation?	21	35%	39	65%	60	100%
7 ¿Entre qué años se termina el armado del Yapura y Yavarí?	25	42%	35	58%	60	100%
8 ¿En qué año llegaron los ingenieros a Puno para realizar todas preparaciones para construir una grada de astillero?	29	48%	31	52%	60	100%
Promedio	28	47%	32	53%	60	100%

Nota: Elaboración propia.

Figura 3

Porcentaje de resultados del conocimiento de la Historia del re ensamblaje de los barcos a vapor en el Astilleros de Huaje.



Nota: Elaboración propia

Interpretación: según la tabla 3 figura 3 nos muestran que: El resultado obtenido en el ítem 5 refleja un buen nivel de conocimiento histórico por parte de los docentes de ciencias sociales de las instituciones educativas secundarias de la ciudad de Puno. La interrogante planteada es: "ENAFER decide venderlo como chatarra, ¿qué empresario decide comprarlo para que no sea fundido?". Un 63% de los docentes, es decir, 38 de ellos, respondieron correctamente a esta pregunta, lo que indica que están al tanto del valor histórico del re ensamble de barcos a vapor. Sin embargo, el 37% restante, equivalente a 22 docentes, respondieron incorrectamente, lo que sugiere que desconocen este hecho histórico en particular.

El resultado obtenido en este ítem es alentador, ya que la mayoría de los docentes tienen conocimiento sobre la acción realizada por el empresario Juan Barriga Aranibar, quien adquirió el buque "Coya" para evitar que fuera fundido. En la actualidad, este barco se ha convertido en un Restaurante Turístico situado en Huaje, cerca de donde fue ensamblado después de llegar de Escocia. Además, es importante destacar que el "Coya"



ha sido declarado Patrimonio Cultural de la Nación.

El resultado obtenido en el Ítem 6 refleja un bajo nivel de conocimiento sobre las embarcaciones de barcos a vapor en cuanto a la interrogante: ¿La Peruvian Corporation mandó a construir qué embarcaciones? Solo el 35%, que representa a 21 docentes de las instituciones educativas secundarias de la ciudad de Puno, respondieron correctamente. En contraste, el 65%, que representa a 39 docentes, no tienen conocimiento sobre el inicio de la actividad naval mencionada en el ítem.

El resultado desfavorable demuestra una preocupante falta de conocimiento en los docentes, ya que no reconocen que la Peruvian Corporation encargó la construcción de los vapores Coya, Inca y Ollanta debido a la alta demanda de carga de lana y minerales entre 1892 y 1930. Estas embarcaciones fueron destinadas a prestar servicios de transporte de carga y pasajeros.

En el Ítem 7, a la interrogante ¿Entre qué años se termina el armado del Yapura y Yavarí? La respuesta de los docentes de educación secundaria fueron desalentadoras ya que desconocen con un 58% que representa a 35 docentes dieron respuesta incorrecta y el 42% que representa a 25 docentes acertaron a la pregunta. La respuesta correcta corresponde al período entre los años 1870-1872. Durante ese tiempo, un grupo de ocho ingenieros audaces, que incluía constructores de barcos de hierro y fabricantes de calderas, partió desde el río Támesis en la nave Mayola, acompañando a los vapores con destino a Perú. Su misión era supervisar la construcción de un dique, un varadero y un taller antes de ensamblar las embarcaciones Yavari y Yapurá. Inicialmente, los ocho ingenieros estuvieron bajo un contrato de cuatro años, y más tarde se unieron otros, aunque algunos de ellos nunca regresaron a sus países de origen.

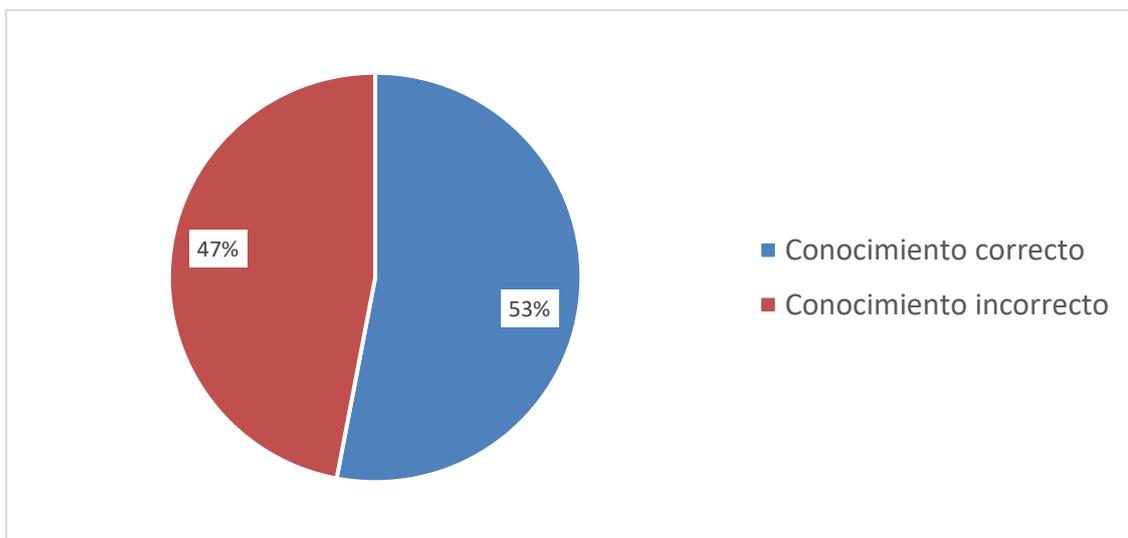
En el Ítem 8, a la interrogante ¿En qué año llegaron los ingenieros a Puno para

realizar todas preparaciones para construir una grada de astillero? La respuesta de los docentes fue correcta en un 52% que representa a 31 docentes, por otro lado, el 48% que representa a 29 docentes que desconocen a la pregunta.

Los resultados del ítem muestran que solo más de la mitad de los docentes conocen la respuesta a la interrogante. En octubre de 1863, siete de los ocho ingenieros llegaron a Puno para llevar a cabo todas las preparaciones, como la construcción de una grada de astillero, el muelle y la organización de la maestranza. Después de observar cuidadosamente la geografía de las orillas de la Bahía de Puno, seleccionaron la zona de Huaje, que se encuentra a 3 km de la ciudad. Este lugar presenta una buena pendiente, ya que los arroyos han depositado materiales aluviales provenientes del cerro Capucra Vizcachune. La pendiente era crucial para que una vez que se terminara el re-ensamblaje, la embarcación pudiera ser fácilmente botada al lago. Teniendo en cuenta estos criterios, los ingenieros eligieron Huaje como el lugar adecuado para instalar el astillero.

Figura 4

Porcentaje de promedio de resultados conocimiento de la historia del re ensamblaje de los barcos a vapor en el astillero de huaje.



Nota: Elaboración propia



Interpretación: En la figura 4, se muestran los resultados de la dimensión de estudio Conocimiento de la historia del re ensamblaje de los barcos a vapor en la actividad naval del Lago Titica de los docentes de Ciencias sociales en IES de la ciudad de Puno, el promedio general de esta dimensión nos reporta que la mayoría de docentes no tienen conocimiento en un 53% y tan solo el 47% de docentes tienen conocimiento.

Análisis: Según Astillero (2015) un astillero o atarazana que es el lugar donde se construyen y reparan buques, como yates, buques militares, barcos comerciales y otros tipos de embarcaciones para transporte de mercancías o pasajeros. En nuestro estudio lamentablemente el resultado es negativo en esta dimensión de estudio, por ende, da a conocer que los docentes de secundaria en Ciencias Sociales de la ciudad de Puno, desconocen que el re-ensamblaje de los barcos a vapor se llevó a cabo en el astillero de Huaje, que sigue funcionando en la actualidad. Además, ignoran qué embarcaciones mandó a construir la Peruvian Corporation y en qué años se terminó el armado del Yapura y Yavarí. Asimismo, no saben en qué año llegaron los ingenieros a Puno para realizar todas las preparaciones y construir una grada de astillero.

Tabla 5

Frecuencia y porcentaje de resultados sobre la importancia y usos de la navegación en el Lago Titicaca

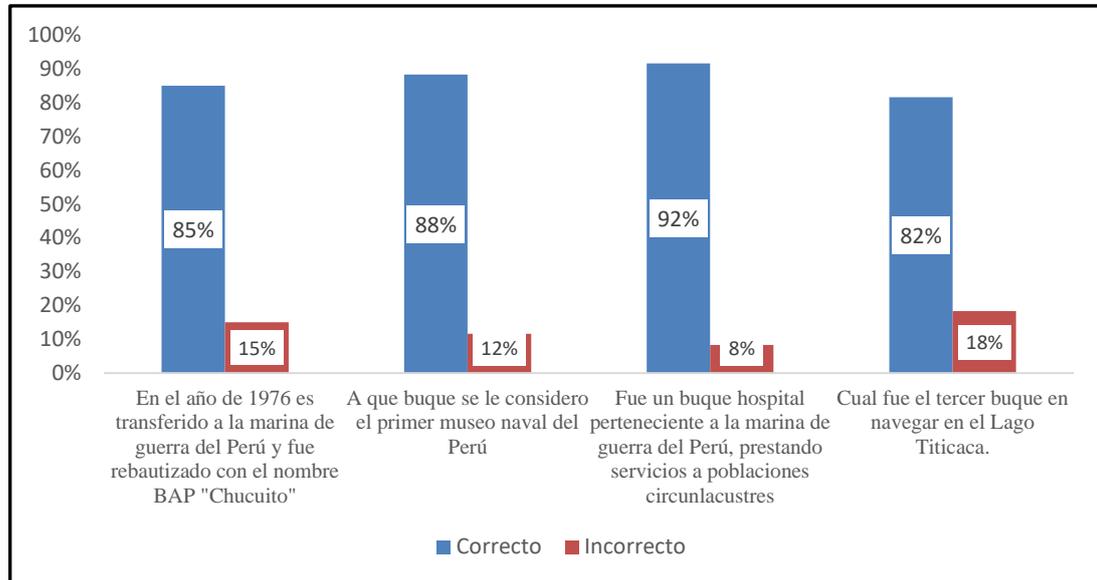
Importancia y usos de la navegación en el Lago Titicaca	Respuesta				Total	
	Correcta		Incorrecta		fi	%
	fi	%	fi	%		
9	51	85%	9	15%	60	100%
10	53	88%	7	12%	60	100%
11	55	92%	5	8%	60	100%
12	49	82%	11	18%	60	100%
Promedio	52	87%	8	13%	60	100%

Nota: Elaboración propia.

Figura 5

Porcentaje de resultados sobre la importancia y usos de la navegación en el Lago

Titicaca



Nota: Elaboración Propia

Interceptación: Según la tabla 4 y figura 5 se puede apreciar que en la dimensión conocimiento sobre la importancia y usos de la navegación en el Lago Titicaca se tiene los siguientes resultados

En el Ítem 9, el resultado es positivo, ya que la mayoría de los docentes de las instituciones secundarias de la ciudad de Puno (representando el 85%, es decir, 51 docentes) conocen el valor histórico relacionado con el año de 1976, cuando el barco fue transferido a la marina de guerra del Perú y recibió el nuevo nombre de BAP Chucuito. Sin embargo, hay un pequeño porcentaje de docentes (el 15%, es decir, 9 docentes) que respondieron incorrectamente, lo que indica que desconocen este dato histórico sobre la embarcación.

El resultado es alentador, ya que la mayoría de los docentes de la ciudad de Puno conocen la historia del Yavari, lo cual beneficia a los estudiantes. Sin embargo, también



encontramos algunos docentes que desconocen la historia de este famoso buque, a pesar de ser el más conocido en la bahía de Puno.

En el Ítem 10, El resultado es alentador, ya que la mayoría de los docentes de la ciudad de Puno conocen el valor histórico del Yavari como el primer museo naval del Perú, con un 88% de respuestas correctas de 53 docentes de las instituciones secundarias. Sin embargo, un 12% de los docentes desconocen esta información.

El conocimiento de los docentes demuestra que tienen información sobre el Yavari, considerado un museo naval, y que está abierto al público en la zona de Huajje en la ciudad de Puno. La Región altiplánica de Puno, debido a sus difíciles condiciones geográficas y climáticas, históricamente fue relegada a un segundo plano por las autoridades nacionales.

En el Ítem 11, El resultado es muy positivo, ya que la gran mayoría de docentes de la ciudad de Puno tiene un excelente nivel de conocimiento sobre el valor histórico del buque Yapura. El 92% de los docentes, es decir, 55 de ellos, respondieron correctamente a la interrogante sobre si fue un buque hospital perteneciente a la marina de guerra del Perú, prestando servicios a las poblaciones circunlacustres. Sin embargo, un pequeño porcentaje del 8%, representado por 5 docentes, respondieron incorrectamente.

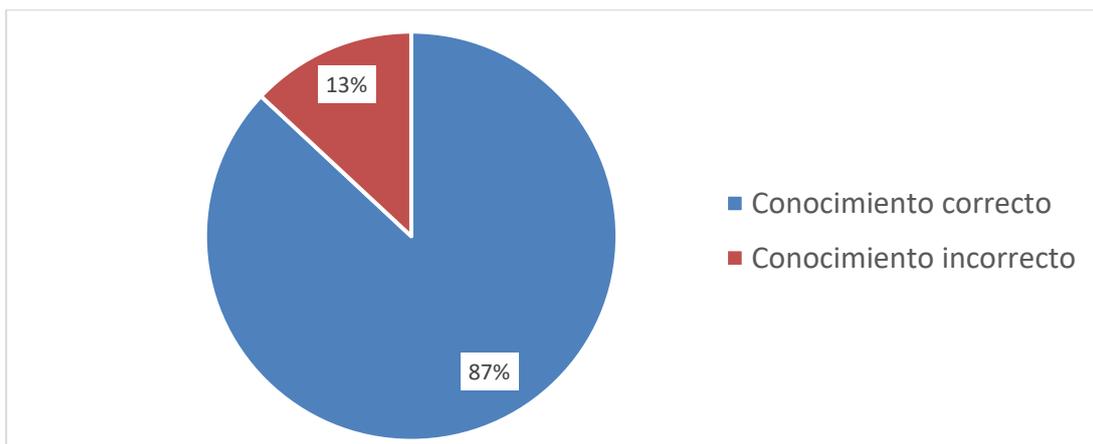
En el ítem, se destaca que la mayoría de los docentes conocen la historia del buque Yapura y sus acciones cívicas. Este buque hospital prestó servicios a las poblaciones circunlacustres en coordinación con la Asociación Nacional Stella Maris y la Asociación Nacional Pro Marina del Perú, ambas con sus filiales en Puno, llevando atención médica, alimentos, ropa de abrigo y otros servicios adicionales. Esto demuestra que los docentes tienen un buen conocimiento de esta importante faceta de la historia del buque Yapura y su impacto humanitario en la región.

El resultado del Ítem 12 es positivo, ya que la gran mayoría de docentes de la ciudad de Puno tiene un buen nivel de conocimiento sobre el valor histórico del buque Coya. El 82% de los docentes, es decir, 49 de ellos, respondieron correctamente a la interrogante sobre cuál fue el tercer buque en navegar en el lago Titicaca. Sin embargo, un pequeño porcentaje del 18%, representado por 11 docentes, respondieron incorrectamente.

El resultado positivo indica que los docentes tienen un buen conocimiento de la historia del buque Coya, el cual fue el tercer buque en surcar las aguas del lago Titicaca. Actualmente, este barco se encuentra convertido en un Restaurante Turístico ubicado en Huajje, muy cerca de donde fue armado al llegar de Escocia. Además, ha sido declarado Patrimonio Cultural de la Nación, lo que destaca su importancia histórica y cultural en la región.

Figura 6

Promedio general de resultados de la dimensión conocimiento sobre la importancia y usos de la navegación en el Lago Titicaca



Nota: Elaboración propia

Interpretación: Según la figura 6, los resultados promedio de la dimensión conocimiento sobre la importancia y usos de la navegación en el Lago Titicaca reportan



que el 87% tienen conocimiento correcto, mientras que el 13% desconocen.

Análisis: Según la revista Lago Titicaca (2020) El lago ha sido empleado para abastecimiento de agua potable, riego, pesca, navegación, turismo y actividades de recreo. En el estudio realizado, los resultados muestran que los docentes de Ciencias Sociales de educación secundaria en la ciudad de Puno tienen un excelente conocimiento sobre la importancia y los diversos usos de la navegación en el Lago Titicaca y se reconoce la gran actividad comercial que se desarrolló con los viajes caleteros entre los más de 10 puertos pequeños y posteriormente entre los dos puertos principales, Puno y Guaqui. Esta actividad comercial fue apoyada por el ferrocarril entre Puno y Arequipa y la Peruvian Corporation, que impulsó la construcción de nuevos vapores, como los buques Coya, Inca y Ollanta, que prestaron servicios en el transporte de carga y pasajeros. Además, el ministro de transporte y comunicaciones dispuso la compra del transbordador de vagones Manco Cápac, que se utilizaba únicamente para el transporte de carga, lo que llevó a un incremento de la flota de embarcaciones en el Lago Titicaca. Todo esto muestra la relevancia histórica y económica de la navegación en el lago para la región.



Tabla 6

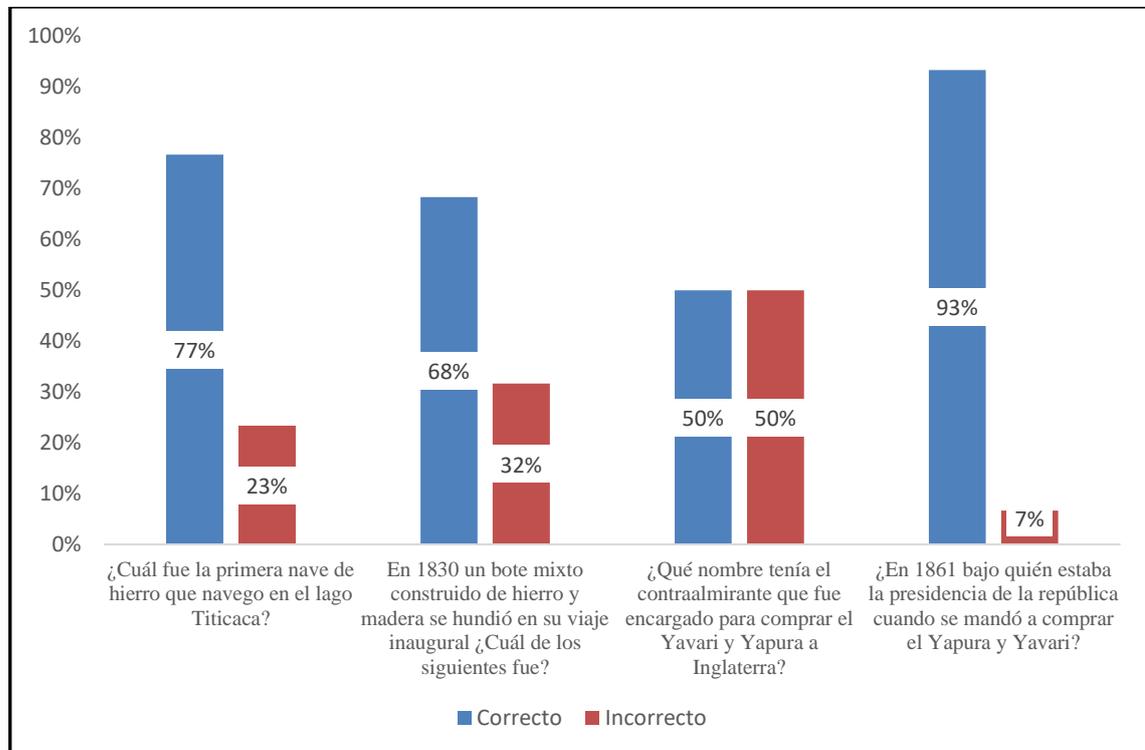
Frecuencia y porcentaje del conocimiento sobre la llegada de los primeros barcos a vapor por los docentes

	Conocimiento sobre la llegada de los primeros barcos a vapor	Respuesta				Total	
		Correcta		Incorrecta		fi	%
		fi	%	fi	%		
13	¿Cuál fue la primera nave de hierro que navegó en el lago Titicaca?	46	77%	14	23%	60	100%
14	En 1830 un bote mixto construido de hierro y madera se hundió en su viaje inaugural ¿Cuál de los siguientes fue?	41	68%	19	32%	60	100%
15	¿Qué nombre tenía el contraalmirante que fue encargado para comprar el Yavari y Yapura a Inglaterra?	30	50%	30	50%	60	100%
16	¿En 1861 bajo quién estaba la presidencia de la república cuando se mandó a comprar el Yavari y Yavari?	56	93%	4	7%	60	100%
	Promedio	43	72%	17	28%	60	100%

Nota: Elaboración propia.

Figura 7

Porcentaje del conocimiento sobre la llegada de los primeros barcos a vapor por los docentes



Nota: Elaboración propia

Interpretación: Según la tabla 5 y figura 7 se muestran los resultados de la dimensión de estudio del conocimiento sobre la llegada de los primeros barcos a vapor:

En el Ítem 13, se observa que la mayoría de docentes en Ciencias Sociales de las instituciones educativas secundarias de la ciudad de Puno tienen un buen nivel de conocimiento sobre la primera nave de hierro que navegó en el lago Titicaca. Un 77%, que corresponde a 46 docentes, respondieron correctamente a la interrogante. Por otro lado, un 23% que representa a 14 docentes, desconocen este aspecto histórico relacionado con el inicio de la actividad naval en el lago.

En el ítem se evidencia el nivel de conocimiento que poseen los docentes acerca de la embarcación de hierro impulsada a vapor llamada Aurora, ya que fue la primera



nave de gran tamaño que navegó por el lago Titicaca. La historia de la goleta Aurora - considerada como el primer barco de madera con casco de hierro y motor a vapor que navegó en el lago Titicaca en el siglo XIX uniendo Perú y Bolivia y que naufragó en 1876 cerca de la isla Amantaní.

Ítem 14, se observa que el conocimiento sobre el inicio de la actividad naval es positivo, ya que el 68% de los docentes respondieron correctamente a la interrogante acerca del naufragio del bote mixto construido de hierro y madera en 1830. Sin embargo, el 32% restante desconoce este hecho histórico.

El resultado refleja que la mayoría de los docentes tienen información sobre la embarcación Independencia y su trágico hundimiento en su viaje inaugural, lo cual es relevante para revalorizar la historia regional de Puno. Este naufragio sirvió como lección para tomar precauciones en futuros proyectos navales.

En el ítem 15, se observa que el nivel de conocimiento sobre la llegada de los primeros barcos a vapor es equitativo, ya que el 50% de los docentes respondieron correctamente a la interrogante acerca del apellido del contraalmirante encargado de adquirir los buques Yavari y Yapura de Inglaterra para la armada peruana. Por otro lado, la otra mitad de los docentes desconoce dicho apellido.

El resultado muestra un empate en la cantidad de docentes que conocen y desconocen el apellido del contraalmirante Mariátegui, quien fue el responsable de adquirir y ordenar el armado de los vapores de la flota del Titicaca que aún se encuentran en las aguas del lago hasta el día de hoy.

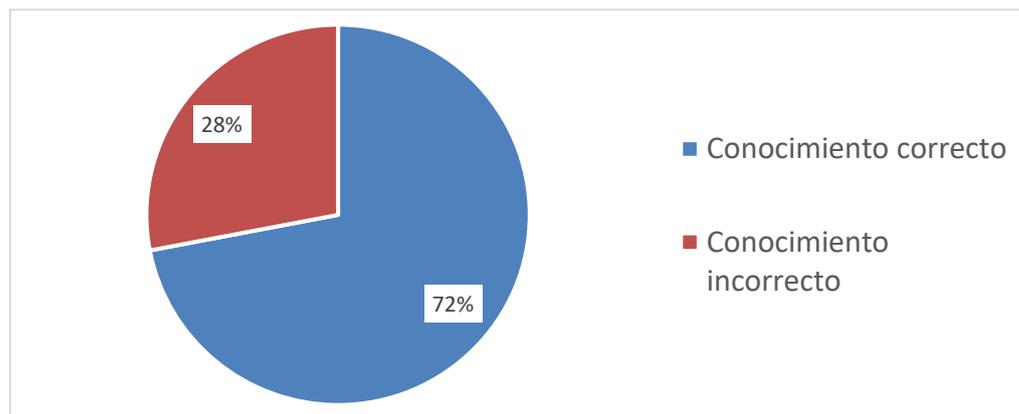
En el ítem 16, se destaca un excelente nivel de conocimiento sobre la llegada de los primeros barcos a vapor, según la interrogante acerca de quién estaba en la presidencia

de la república en 1861 cuando se mandó a comprar el Yapura y Yavari. El 93% de los docentes, es decir, 56 de ellos, respondieron correctamente, mientras que el 7% restante, equivalente a 4 docentes, desconocen el tema.

El resultado es sumamente satisfactorio, ya que la gran mayoría de docentes demostró su interés y conocimiento sobre Ramón Castilla, quien era el presidente de la república en 1861. Don Ramón Castilla, considerado probablemente el presidente más visionario del Perú, implementó medidas como la disciplina fiscal, el control de concesiones a agentes extranjeros, la libertad de prensa, y promovió la educación y el respeto a los ciudadanos. Además, abolió la esclavitud y realizó esfuerzos para pagar la considerable deuda externa, principalmente a Gran Bretaña. Uno de sus sueños era utilizar las utilidades del guano depositado en las islas del litoral, que había tenido un inesperado éxito en el extranjero.

Figura 8

Promedio general de resultados de la dimensión en estudio el nivel de conocimiento sobre la llegada de los primeros barcos a vapor por los docentes.



Nota: Elaboración Propia

Interpretación: en la figura 8, se muestran los resultados de la dimensión en estudio el nivel de conocimiento sobre la llegada de los primeros barcos a vapor por los



docentes, en docentes de Ciencias Sociales de las instituciones educativas secundarias de la ciudad de Puno, con el 72% de promedio de docentes tienen un correcto conocimiento, por otro lado, el 28% es incorrecto su conocimiento, sobre esta dimensión de estudio.

Análisis: según Alatrística (2012) La navegación a vapor en el lago sigue siendo un recuerdo del viaje del Mariscal Castilla. Antes de concluir su último mandato, despachó una comisión presidida por el contraalmirante Mariátegui, quien encargó la construcción en Inglaterra de los vapores "Yavari" y "Yapura". Estas embarcaciones fueron desembarcadas en Arica en 1863. En nuestro estudio, el resultado es satisfactorio, ya que la mayoría de los docentes respondieron correctamente, demostrando su interés en la llegada de los primeros barcos a la ciudad de Puno. Hemos observado cómo la navegación en el Lago Titicaca ha evolucionado con la llegada de los barcos a vapor, lo que representa un hito en la historia tecnológica de nuestra ciudad y es de gran importancia, ya que nos permite apreciar cómo las tendencias y tecnologías del mundo moderno influyen en nuestra cultura. Los barcos a vapor supusieron un notable avance en la conquista de las rutas marítimas, independientemente de la climatología. Además, cambiaron por completo la apariencia de los barcos, eliminando las velas, un elemento invariable de los navíos desde que aparecieron por primera vez hace más de 7000 años en el Nilo.

Tabla 7

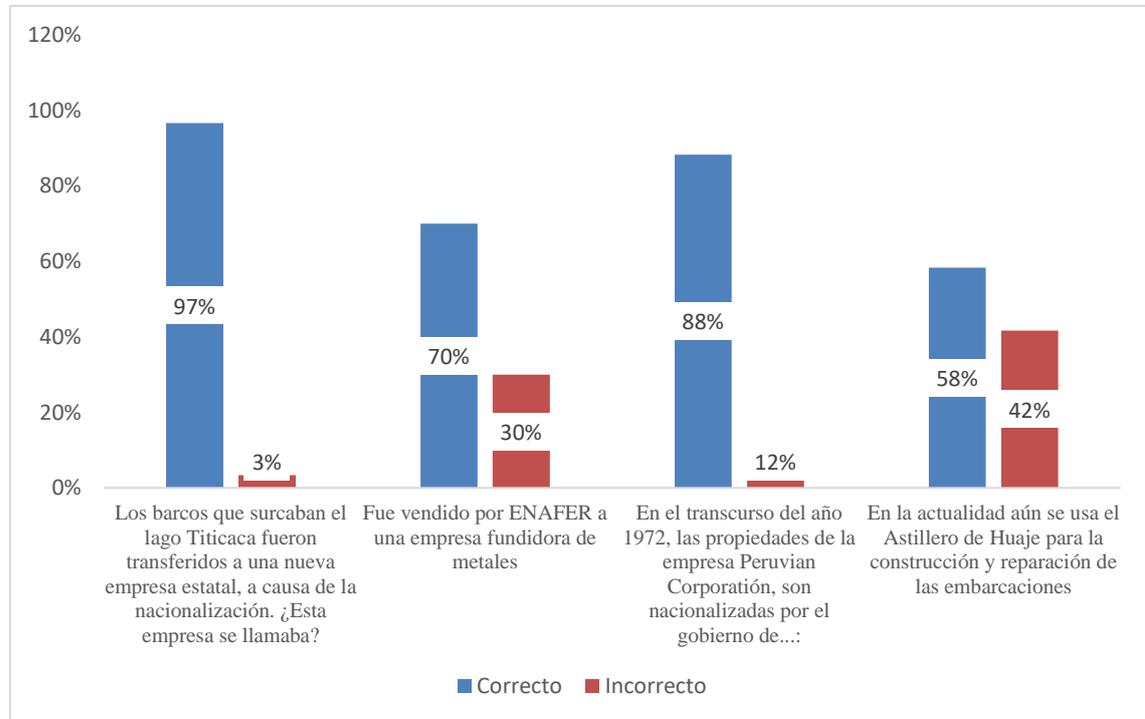
Frecuencia y porcentaje del conocimiento sobre la situación actual de los barcos a vapor por los docentes

	conocimiento sobre la situación actual de los barcos a vapor por los docentes	Respuesta				Total	
		Correcta		Incorrecta		fi	%
		fi	%	fi	%		
17	Los barcos que surcaban el lago Titicaca fueron transferidos a una nueva empresa estatal, a causa de la nacionalización. ¿Esta empresa se llamaba?	58	97%	2	3%	60	100%
18	Fue vendido por ENAFER a una empresa fundidora de metales	42	70%	18	30%	60	100%
19	En el transcurso del año 1972, las propiedades de la empresa Peruvian Corporation, son nacionalizadas por el gobierno de...:	53	88%	7	12%	60	100%
20	En la actualidad aún se usa el Astillero de Huaje para la construcción y reparación de las embarcaciones	35	58%	25	42%	60	100%
Promedio		47	78%	13	22%	60	100%

Nota: Elaboración propia.

Figura 9

Porcentaje del conocimiento sobre la situación actual de los barcos a vapor por los docentes.



Nota: Elaboración propia

Interceptación: En la tabla 6 y figura 9, se reportan los resultados de las respuestas de los docentes en la dimensión de estudio conocimiento sobre la situación actual de los barcos a vapor por los docentes.

El Ítem 17 muestra un excelente nivel de conocimiento sobre la situación actual de los barcos a vapor, de acuerdo con la interrogante: ¿Qué empresa estatal se hizo cargo de los barcos que navegaban en el lago Titicaca debido a la nacionalización? Un 97% de los docentes, que representa a 58 personas de las instituciones secundarias de la ciudad de Puno, respondieron correctamente, aunque podemos observar que un 3%, equivalente a 2 docentes, desconocen el ítem mencionado. El resultado es destacable, ya que los docentes respondieron adecuadamente, identificando a ENAFER como la empresa estatal



que asumió la responsabilidad de la flota del Titicaca. Esto demuestra el interés que tienen los docentes por la navegación en el lago Titicaca.

El Ítem 18 muestra un buen nivel de conocimiento sobre la situación actual de los barcos a vapor, de acuerdo con la interrogante: ¿Cuándo ENAFER decide vender el buque como chatarra, qué empresario decide comprarlo para que no sea fundido? Un 70% de los docentes, que representa a 42 personas de las instituciones secundarias de la ciudad de Puno, respondieron correctamente, mientras que un 30%, equivalente a 18 docentes, respondieron incorrectamente, lo que indica que desconocen el ítem mencionado.

El resultado de este ítem es positivo, ya que la mayoría de docentes conocen la acción realizada por el empresario Juan Barriga Aranibar, quien compró el buque Coya para evitar que fuera fundido como chatarra. En su época, el "Coya" era un barco sumamente lujoso y hacía honor a su nombre, que en quechua significa "Princesa Inca". Fue lanzado al agua el 4 de marzo de 1893, siendo su primer capitán el ciudadano inglés e ingeniero Mr. John Wilson, quien dirigió su armado.

El Ítem 19 revela un excelente nivel de conocimiento sobre la situación actual de los barcos a vapor, en relación con la interrogante: ¿Durante el año 1972, las propiedades de la empresa Peruvian Corporation fueron nacionalizadas por el gobierno dé? Un 88% de los docentes, que representa a 53 personas de las instituciones secundarias de la ciudad de Puno, respondieron correctamente, mientras que un 12%, equivalente a 7 docentes, desconocen el ítem mencionado.

El resultado obtenido es positivo, ya que los docentes conocen que la nacionalización ocurrió durante el gobierno de Juan Velasco Alvarado. Este hecho fue lamentable para los vapores, ya que quedaron en completo olvido. En esa época, el Perú atravesaba una serie de crisis políticas y económicas debido a ser una nación joven. Las

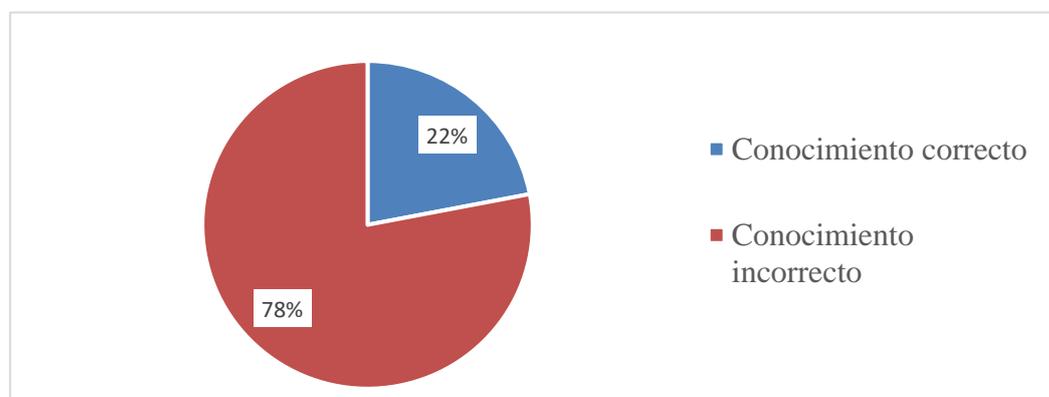
guerras internas entre los caudillos militares que buscaban tomar el poder se volvieron tensas durante años y estos acontecimientos retrasaron el desarrollo del país.

En el Ítem 20, los resultados a la pregunta ¿En la actualidad aún se usa el Astillero de Huaje para la construcción y reparación de las embarcaciones? Las repuestas que obtuvimos fueron: Si con 58% que representa a 35 docentes, No con 5% que representa a 3 docentes y A veces 37% que representa a 22%.

Los resultados muestran que la mayoría de los docentes de Ciencias Sociales de educación secundaria en la ciudad de Puno respondieron afirmativamente, ya que en la actualidad, el Astillero de Huaje sigue utilizándose para la construcción y reparación de embarcaciones. Esta zona geográfica cuenta con una pendiente adecuada, ya que los arroyos han depositado materiales aluviales provenientes del cerro Capucra Vizcachune, lo que resulta en una pendiente conveniente para que, una vez que se complete el reensamblaje, las embarcaciones puedan ser fácilmente botadas al lago. Considerando estos criterios, los ingenieros eligieron este lugar para la instalación del Astillero.

Figura 10

Promedio general de resultados de la dimensión en estudio definir el conocimiento sobre la situación actual de los barcos a vapor por los docentes.



Nota: Elaboración propia



Interpretación: En la figura 10, se muestra el porcentaje general promedio de los resultados de la dimensión en estudio definir el conocimiento sobre la situación actual de los barcos a vapor por los docentes con un conocimiento correcto que el 78% y con conocimiento incorrecto con el 22% de docentes.

Análisis: Según Proaño (2014), en el ámbito de los puertos peruanos, a pesar de los esfuerzos recientes realizados para modernizar algunos de ellos, aún no se ha alcanzado un nivel suficiente debido a la falta de desarrollo en otros aspectos que son esenciales para un puerto moderno. Entre estos factores se encuentran el déficit en las infraestructuras, la carencia de una planificación integral para establecer políticas de desarrollo, la falta de vías adecuadas para descongestionar y optimizar el aparato logístico, la insuficiencia en el intermodalismo, y la ausencia de ferrocarriles, entre otros aspectos. Todo esto impide que puedan ser considerados como puertos eficientes.

El resultado obtenido es positivo, ya que la mayoría de docentes de Ciencias Sociales de las instituciones educativas secundarias de la ciudad de Puno tienen un buen conocimiento sobre la situación actual de los barcos a vapor. Estos barcos representaron un avance significativo en la exploración de rutas marítimas, independientemente de las condiciones climáticas. Además, provocaron una transformación completa en la apariencia de los barcos, al eliminar las velas. Los avances en la metalurgia permitieron la construcción de barcos de hierro y posteriormente de acero, lo que llevó a la creación de embarcaciones de mayor tamaño que no eran posibles con la madera. En la actualidad, son pocos los barcos a vapor en funcionamiento, y algunos se dedican a viajes turísticos, mientras que otros se conservan como buques museo y restaurantes.



Tabla 8

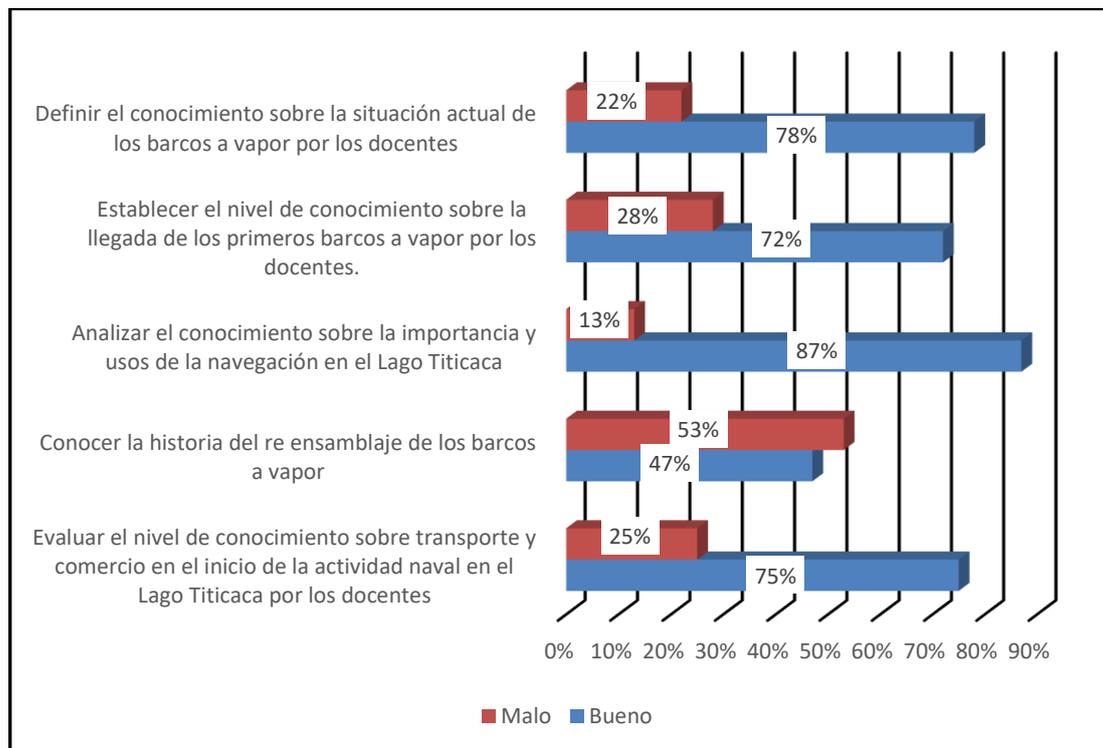
Frecuencia y porcentaje del promedio de los resultados de las dimensiones en estudio

Dimensiones de estudio	Respuesta				Total	
	Bueno		Malo		fi	%
	fi	%	fi	%		
Evaluar el nivel de conocimiento sobre transporte y comercio en el inicio de la actividad naval en el Lago Titicaca por los docentes	45	75%	15	25%	60	100%
Conocer la historia del re ensamblaje de los barcos a vapor	28	47%	32	53%	60	100%
Analizar el conocimiento sobre la importancia y usos de la navegación en el Lago Titicaca	52	87%	8	13%	60	100%
Establecer el nivel de conocimiento sobre la llegada de los primeros barcos a vapor por los docentes.	43	72%	17	28%	60	100%
Definir el conocimiento sobre la situación actual de los barcos a vapor por los docentes	35	78%	25	22%	60	100%
Promedio	41	72%	19	28%	60	100%

Nota: Elaboración propia.

Figura 11

Porcentaje del promedio de los resultados de las dimensiones en estudio.



Nota: Elaboración propia

Interpretación: Según la tabla 7 y figura 11 nos dan un reporte de los resultados promedio de las dimensiones en estudio en el conocimiento sobre el inicio de la actividad naval en el lago Titicaca de los docentes de ciencias sociales de las IES de la ciudad de Puno:

Dimensión 1, los resultados en promedio de la dimensión nivel de conocimiento sobre transporte y comercio en el inicio de la actividad naval en el lago Titicaca por los docentes tienen Conocimiento Bueno en un 75%; mientras que, el 25% de estudiantes tiene Conocimiento Malo.

Dimensión 2, se muestran los resultados de la dimensión de estudio Conocimiento de la historia del re ensamblaje de los barcos a vapor, el promedio general de esta dimensión nos reporta que la mayoría de docentes tienen un Nivel de Conocimiento Malo

que representa el 53% y tan solo el 47% de docentes tienen Conocimiento Bueno.

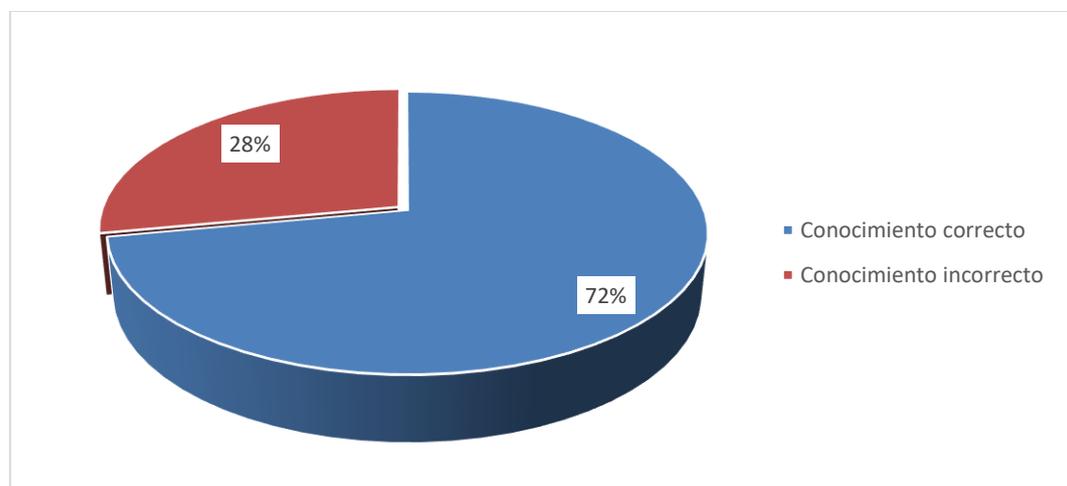
Dimensión 3, los resultados promedio de la dimensión conocimiento sobre la importancia y usos de la navegación en el Lago Titicaca reportan que el 87% tienen Conocimiento Bueno, mientras que el 13% tienen Conocimiento Malo.

Dimensión 4, se muestran los resultados de la dimensión en estudio el nivel de conocimiento sobre la llegada de los primeros barcos a vapor por los docentes, en docentes de Ciencias Sociales de las instituciones educativas secundarias de la ciudad de Puno, con el 72% de promedio de docentes tienen un buen conocimiento, por otro lado, el 28% es malo el conocimiento, sobre esta dimensión de estudio.

Dimensión 5, se muestra el porcentaje general promedio de los resultados de la dimensión en estudio definir el conocimiento sobre la situación actual de los barcos a vapor por los docentes con un Conocimiento Bueno que el 78% y con Conocimiento Malo con el 22% de docentes.

Figura 12

Porcentaje general del estudio el conocimiento sobre el inicio de la actividad naval en el lago Titicaca de los docentes de ciencias sociales de las IES de la ciudad de Puno



Nota Elaboración propia



Interpretación: En la figura 12, nos reporta que 72% de docentes tienen un Buen Conocimiento con respuestas correctas el inicio de la actividad naval en el lago Titicaca de los docentes de Ciencias Sociales de las IES de la ciudad de Puno, mientras que 28% de docentes tienen un conocimiento incorrecto o desconoce.

Análisis: En su estudio Flores (2015) La historia del comienzo de la navegación en el lago Titicaca es de gran relevancia, ya que nos proporciona información sobre cómo Puno inició su vida alrededor del lago. En el pasado, la ciudad de Puno tenía una importante actividad comercial de lana, y para llevar a cabo este comercio se empleaban ampliamente los barcos a vapor de esa época.

El resultado general sobre el Conocimiento del inicio de la actividad naval en el lago Titicaca de los docentes de Ciencias Sociales de las IES de la ciudad de Puno que se le dan hoy en día es buena, se observa que una cantidad mínima docentes desconocen o tienen un conocimiento malo. El resultado obtenido permite al docente tomar temas de actividades económicas en el lago Titicaca en sus sesiones de aprendizaje, demostrando con este resultado un interés por parte de los docentes de impartir conocimientos sobre el tema en estudio.

Esto implica que la mayoría de los encuestados están familiarizados con el inicio de la navegación en el lago Titicaca. Destacamos este resultado porque representa un paso positivo hacia la revalorización de la historia regional.

4.2. DISCUSIÓN

La descripción de la navegación en el lago Titicaca es un tema complejo debido a que abarca varios períodos a lo largo de la historia nacional. En un principio, durante la



época preincaica e incaica, la navegación se realizaba en balsas hechas de totora, una planta que crece en las orillas del lago. Posteriormente, durante el virreinato, se utilizaron botes de madera de tamaño moderado que operaban en rutas cortas entre diferentes pueblos, principalmente para el transporte de autoridades españolas y miembros de la iglesia.

El estudio realizado por Flores (2015) revela que los docentes de las instituciones educativas secundarias de la ciudad de Puno presentan diferentes niveles de conocimiento sobre el inicio de la actividad naval en el lago Titicaca. Según los resultados, el 42.86% de los docentes se ubican en el nivel de conocimiento deficiente, lo que indica que no tienen conocimiento sobre el tema. Por otro lado, los docentes que se encuentran en las escalas valorativas de regular, bueno y muy bueno muestran cierto conocimiento sobre el tema de investigación. Contrastando con los resultados del estudio previo, nuestro estudio muestra un panorama diferente. Según nuestros resultados, el 72% de los docentes de Ciencias Sociales de las instituciones educativas secundarias de la ciudad de Puno tienen un buen conocimiento sobre el inicio de la actividad naval en el lago Titicaca, mientras que solo el 28% presenta un conocimiento deficiente. Estos resultados son alentadores, ya que indican que la mayoría de los docentes incluyen temas relacionados con la actividad económica y navegación en el lago Titicaca en su proceso de enseñanza. Sin embargo, es lamentable observar que una cantidad importante de docentes se ubica en la escala de conocimiento deficiente, lo que sugiere que no abordan estos temas mínimamente en sus clases. Es fundamental seguir trabajando en la formación y capacitación de los docentes para que puedan ofrecer una educación más completa y abarcativa sobre la historia regional y la importancia de la navegación en el lago Titicaca.

El MINEDU (2018) destaca la importancia de capacitar a los docentes en la diversificación del currículo a nivel nacional, ya que esto les permite comprender cómo



guiar adecuadamente el proceso educativo y la relevancia de incluir contenidos de interés para los estudiantes en el nivel secundario. El estudio busca motivar a los docentes de las instituciones educativas a incorporar la actividad naval del Lago Titicaca en sus programaciones anuales, en beneficio de los estudiantes y para promover el conocimiento y la identificación con la verdadera historia regional. Es crucial evitar que el desconocimiento de la historia genere una pérdida de identidad cultural en los estudiantes.

De acuerdo con Proaño (2014), la visión de las embarcaciones, ahora oxidadas y descoloridas, evoca cierta nostalgia en aquellos que aprecian y valoran la cultura e historia de Puno. Sin embargo, han pasado muchos años desde que estas embarcaciones dejaron de navegar y es lamentable que las autoridades competentes, como el INC, el gobierno municipal, el gobierno regional y ahora el Ministerio de Cultura, muestren poco o ningún interés en restaurarlas o proporcionarles el mantenimiento necesario. Incluso podría considerarse la posibilidad de utilizarlas en actividades turísticas. Contrariamente a esta falta de acción por parte de las autoridades locales o nacionales, los visitantes extranjeros muestran un especial interés en el cuidado y revalorización de los patrimonios nacionales.

El estudio destaca la importancia de despertar el interés de los maestros en el inicio de la actividad naval del lago Titicaca, para que puedan enseñar una verdadera historia regional con temas nuevos, como el inicio de la navegación en el Titicaca. Esto permitirá que los estudiantes desarrollen un fuerte sentido de pertenencia a su región y conozcan su historia local. De esta manera, se fomenta la identidad cultural y el apego a la historia regional entre los educandos.



V. CONCLUSIONES

PRIMERA: La importancia de la historia del inicio de la navegación en el lago Titicaca radica en que nos permitirá comprender cómo Puno inició su vida en torno a este cuerpo de agua. En tiempos pasados, la ciudad de Puno se dedicaba al comercio de lana, y para este propósito, los barcos a vapor desempeñaron un papel fundamental. Mediante el estudio de esta historia, podremos conocer en detalle cómo se desarrolló la actividad lacustre en la región, brindándonos una visión más completa de su pasado y su conexión con la economía y la cultura locales. El resultado general sobre el Conocimiento del inicio de la actividad naval en el lago Titicaca de los docentes de Ciencias Sociales de las IES de la ciudad de Puno que se le dan hoy en día es buena ya que es estudio nos reporta que el 72% docentes respondieron correctamente mientras por otro lado se observa que una cantidad mínima docentes desconocen o tienen un conocimiento incorrecto que es representado con 28% de docentes.

SEGUNDA: El transporte lacustre ofrece conexiones entre diversas islas y algunos centros poblados, así como entre puertos de Perú y Bolivia. Sin embargo, este servicio presenta deficiencias significativas en términos de calidad y eficiencia. Los resultados obtenidos reflejan que los docentes de ciencias sociales de las instituciones educativas secundarias de la ciudad de Puno tienen conocimiento sobre la gran importancia que tuvo el transporte y comercio en el inicio de la actividad naval en el lago Titicaca, ya que los resultados al evaluar nos reportan que el 75% de docentes tienen un conocimiento correcto vale decir bueno y el resto desconoce.



TERCERA: Se valora la relevancia estratégica de la reparación naval, ya que su intervención, que ha pasado por un extenso proceso de construcción, continúa generando flujos y preservando el estado de conservación de los barcos. Un astillero o atarazana es el sitio donde se construyen y reparan diversos tipos de embarcaciones, como yates, buques militares, barcos comerciales y otros destinados al transporte de mercancías o pasajeros. Los resultados de la dimensión de estudio conocimiento de la historia del re ensamblaje de los barcos a vapor en la actividad naval del Lago Titica de los docentes de Ciencias sociales en IES de la ciudad de Puno, el promedio general de esta dimensión nos reporta que la mayoría de docentes no tienen conocimiento en un 53% y tan solo el 47% de docentes tienen conocimiento, lamentablemente el resultado es negativo en esta dimensión de estudio desconocen que el re-ensamblaje se realizó en el astillero de Huaje, que hasta el día de hoy funciona en el lugar más adecuado y observando la geografía de las orillas de la Bahía de Puno.

CUARTA: El Lago Titicaca se utiliza para una variedad de propósitos, tales como el suministro de agua potable, riego, pesca, navegación, turismo y otras actividades recreativas. Los resultados promedio de la dimensión conocimiento sobre la importancia y usos de la navegación en el Lago Titicaca reportan que el 87% tienen conocimiento correcto, mientras que el 13% desconocen. Los resultados reflejan un excelente conocimiento sobre la importancia y usos de la navegación en el Lago Titicaca por parte de los docentes de Ciencias Sociales de educación secundaria de la ciudad de Puno.



QUINTA: La navegación se puede definir como el desplazamiento que ocurre en una embarcación o nave, lo que abarca tanto aspectos científicos como artísticos. En este contexto, la navegación no se limita únicamente a las embarcaciones que lo hacen posible, sino que también involucra un diverso conjunto de métodos y conceptos que permiten su traslado. Los resultados de la dimensión en estudio el nivel de conocimiento sobre la llegada de los primeros barcos a vapor por los docentes, en docentes de Ciencias Sociales de las instituciones educativas secundarias de la ciudad de Puno, con el 72% de promedio de docentes tienen un correcto conocimiento, por otro lado, el 28% es incorrecto el conocimiento, sobre esta dimensión de estudio. El resultado es bueno puesto que la mayoría respondieron correctamente logrando demostrar el interés que tienen los docentes respecto a la llegada de los primeros barcos a la ciudad de Puno.

SEXTA: La industria de reparación naval desempeña un papel crucial en el transporte marítimo, ya que brinda servicios estratégicos para mantener en funcionamiento las embarcaciones marítimas. Sin esta industria, muchas de estas embarcaciones se verían imposibilitadas de operar, lo que tendría un impacto significativo en las economías y finanzas del sector. Al contar con unidades inutilizadas para el transporte de carga masiva, se reduciría considerablemente el flujo de transporte y afectaría de manera sensible la operatividad del sector. El porcentaje general promedio de los resultados de la dimensión en estudio definir el conocimiento sobre la situación actual de los barcos a vapor por los docentes con un conocimiento bueno que el 78% y con conocimiento malo con el 22% de docentes. El resultado obtenido es Bueno ya que la gran mayoría de docentes de Ciencias Sociales



de las instituciones educativas secundarias de la ciudad de Puno tienen conocimiento sobre la situación actual de los barcos a vapor. que ahora lucen toda oxidadas y descoloridas crea cierta nostalgia en los que aprecian y valoran la cultura y la historia puneña.



VI. RECOMENDACIONES

PRIMERA: Se alienta a los docentes de ciencias sociales de las instituciones educativas secundarias de la ciudad de Puno a mostrar interés y buscar información sobre el inicio de la actividad naval en el lago Titicaca. Con esta información, podrán diseñar un plan de enseñanza que despierte el interés de sus alumnos en conocer más sobre la historia naval de Puno.

SEGUNDA: Se insta a los docentes de Ciencias Sociales de la ciudad de Puno a investigar y conocer en qué estado se encuentran los buques que navegaron y aún navegan en la actualidad. Al valorar y dar importancia a estos buques, se contribuye significativamente a preservar la historia naval de Puno.

TERCERA: Las autoridades competentes del INC, el gobierno Municipal, el gobierno regional y el Ministerio de Cultura han sido señalados en varias ocasiones y en distintos lugares del país por su falta de acción en la restauración y mantenimiento de los patrimonios culturales, incluidos los buques históricos del lago Titicaca. Estas entidades parecen mostrar poco interés en aprovechar el potencial turístico de estos buques, lo cual contrasta con el especial interés que muestran los visitantes extranjeros en valorar y preservar nuestra historia. Es crucial que las autoridades asuman su responsabilidad para cuidar, valorar y difundir esta valiosa historia, asegurando que las futuras generaciones tengan acceso a su legado cultural.

CUARTA: A Los docentes de Ciencias Sociales, que se sumerjan más en el proceso de diversificación curricular, así como en el estudio e investigación de la historia naval que transmiten a sus alumnos. Además, deben motivar a otros



colegas que aún no han implementado la diversificación en sus enseñanzas. De esta manera, los estudiantes podrán conocer a fondo la historia naval de Puno y comprender su relevancia en el contexto local y nacional. Es fundamental que los docentes se comprometan en enriquecer el conocimiento de sus estudiantes y fomentar el interés por esta fascinante parte de la historia cultural de la región.



VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alatrística, J. (2012). *La flota del Titicaca*. Puno: Marina de Guerra.
- Astillero Naval. (2015). Obtenido de Astillero Naval: <http://www.astillerocontessi.com.ar/>
- Barzola G. M., Bomble, C., Esquén, C. R. y Koenig, B. C. (2010). *Plan estratégico de la industria de reparaciones marítimo naval del Perú*. Recuperado de <https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/12917>
- Carrasco, S. (2019). *Metodología de la investigación científica* Editorial: San Marcos E I R LTDA
- Charaja, F. (2011). *El MAPIC en la metodología de la investigación*. Puno: Sagitario Impresiones.
- Documentos del Archivo Regional de Puno. Diario la primera Perú. (2011). Obtenido de diario la primera Perú: (<http://www.diariolaprimeraperu.com/online/buscarsecciones.php?q=historia-de-la-compania-peruana-de-vapores>)
- Garay, J. E.; Meza, E. A. y Silva, F. A. (2018). *PIAS lago Titicaca: una propuesta para un mejor y mayor impacto social*. (Tesis para optar al Grado Académico de Magíster). Universidad del Pacifico.
- García, F. (2002). *El cuestionario: Recomendaciones metodológicas para el diseño de cuestionario*. (1ra Edic.). Editorial Limusa. SA DE CV. <http://www.estadistica.mat.uson.mx/Material/elcuestionario.pdf>



- Gonzales, Y. (2012, 3 de noviembre). *Fabulosa Historia de la Navegación del Titicaca*. La República, p. 14
- Flores, H. (2013). *Conocimiento sobre el inicio de la actividad naval en el Lago Titicaca de los docentes de ciencias sociales de las instituciones educativas secundarias*. (Tesis para licenciado en educación). UNA. Puno: Perú
- Huanca, I. Y. (2012). *La Cuenca del Lago Titicaca, Bolivia y Perú* (tesis para optar el grado de magister). Universidad Internacional de Andalucía.
- Hernández, R.; Fernández, C. y Baptista, L. (2010). *Metodología de la investigación*. (6ta Edi.) McGRAW - HILL Interamericana de México, S.A. de C.V.
- Huanca, A. (2011). *Lago Titicaca*. Cusco: JL Editores Cusco.
- Jara, J. (2012) “*La Navegación en el Lago La Flota del Titicaca*”, Puno - primera Edición.
- Lago Titicaca, (2020). *Características socio-económicas del lago Titicaca y su cuenca*.
http://www.alt-perubolivia.org/web_lago/WEB_LT/Finales/3_carac_socio_eco/carac_socio2.htm
- Loayza, T. (1972). *Historia Regional de Puno*. Puno: Puno
- Navegación Marítima. (25 de setiembre de 2014). Obtenido de Historia de la Navegación Marítima: http://historiaybiografias.com/barco_vapor/
- Ñaupas, H. Ñ., Dueñas, M. R. V., Vilela, J. J. P., & Delgado, H. E. R. (2019). *Metodología de la Investigación cuantitativa-cualitativa y redacción de la tesis*. Ediciones de la U.



- Mamani, D. W. (2015). *El reensamblaje del Yavarí, la cañonera más antigua del Titicaca Puno 2015* (tesis presentada para optar el título profesional de licenciado en educación, con mención en la especialidad de ciencias sociales). UNA Puno.
- Moradiellos, E. (2007). *Revisión histórica crítica y revisionismo político presentista*. España P.23-28. http://www.historiauex.es/profesor/moradiellos_garca-enrique.
- Proaño, J. (2014). *La importancia estratégica de las reparaciones navales, y su incidencia en la economía y finanzas del sector del transporte marítimo*. (Tesis doctorado). Universidad San Martín de Porres. Lima: Perú.
- Quijandría, A., Atsuda, A. M. Castro, J. Estrada, L., Teullet, P. Pollarolo, P. y Rivera, M. (2010) Institucionalidad y Seguridad. Revista: Facilidad para hacer negocios, CADE ejecutivos. Recuperado de <https://www.google.com.pe/search?q=CADE+EJECUTIVOS+2010%2C+Institucionalidad+y+Seguridad>.
- Quispe, D. (2002). *“El territorio y los pueblos de Puno”*. Puno: Printed IN Perú.
- Tamayo, J. (1982). *Historia social e indigenismo en el altiplano* Lima-Perú: Trentaltrés.
- Tudela, J. W. (2010). *Experimentos de elección en la priorización de políticas de gestión en áreas naturales protegidas. Puno: desarrollo y sociedad*.
- UNESCO (2004). *Encuentros sobre el agua*. es una publicación de UNESCO Etxea-Centro UNESCO Euskal Herria
- UNESCO, (2015). *Análisis y propuesta del modelo de gestión del lago Titicaca*. Centro UNESCO Euskal Herria.



UNEP, (1996). Diagnostico Ambiental del Sistema Titicaca-Desaguadero-Poopo-Salar de Coipasa (Sistema TDPS) Bolivia-Perú. División de Aguas Continentales Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente.
[https://www.oas.org/dsd/publications/ Unit/oea31s/oea31s.pdf](https://www.oas.org/dsd/publications/Unit/oea31s/oea31s.pdf)



ANEXOS



Anexo 1. CUESTIONARIO SOBRE CONOCIMIENTO SOBRE EL INICIO NAVAL DEL LAGO TITICACA

I. DATOS:

Nombre de la I.E.S.....Fecha:

II. INSTRUCCIONES:

Estimado Profesor (a) en función a la pregunta, marque la alternativa que corresponda con una (X). Le recordamos que las respuestas y la información proporcionada, serán completamente confidenciales.

III. MARQUE LA RESPUESTA CORRECTA:

Evaluar el nivel de conocimiento sobre transporte y comercio en el inicio de la actividad naval en el Lago Titicaca por los docentes.

1. ¿Qué actividad comercial más realizada impulso la llegada de vapores a Puno?

- a.- La pesquería.
- b.- La comercialización de ganado.
- c.- La comercialización de lana.

2. En este buque viajaron grandes personalidades y se realizaban los paseos de carnaval.

- a.- Ollanta
- b.- Yapura
- c- Inca

3. ¿Cuál es el buque que pretendía ser el crucero más alto del mundo?

- a.- Yavarí
- b.- Coya
- c- Ollanta

4. ¿Cuál fue el buque que se usó únicamente en el transporte de vagones?



a.- Manco Capac

b.- Coya

c- Ollanta

Conocer la historia del re ensamblaje de los barcos a vapor en el astillero de huaje

5. ENAFER decide venderlo como chatarra ¿Qué empresario decide comprarlo para que no sea fundido?

a.- Mariel Larken

b.- Juan Barriga Aranibar

c- Mariel Zuñiga

6. ¿Qué embarcaciones mando a construir la Peruvian Corporation?

a.- Coya, Inca y Ollanta.

b.- Inca Ollanta Yavari.

c.- Coya Inca Yapura.

7. ¿Entre qué años se termina el armado del Yapura y Yavari?

a). 1875-1877

b). 1870-1872

c).1878-1880

8. ¿En qué año llegaron los ingenieros a Puno para realizar todas preparaciones para construir una grada de astillero?

a.- 1859

b.- 1870

c.- 1863

Analizar el conocimiento sobre la importancia y usos de la navegación en el Lago Titicaca.

9. En el año de 1976 es transferido a la marina de guerra del Perú y fue



rebautizado con el nombre BAP "Chucuito"

a.- Coya

b.- Ya varí

c.- Ollanta

10. A que buque se le considero el primer museo naval del Perú.

a.- Manco Capac

b.- Yavarí

c.- Ollanta

11. Fue un buque hospital perteneciente a la marina de guerra del Perú, prestando servicios a poblaciones circunlacustres.

a.- Yapura

b.- Yavarí

c.- Ollanta

12. Cual fue el tercer buque en navegar en el Lago Titicaca.

a.- Manco Capac

b.- Coya

c.- Ollanta

Establecer el nivel de conocimiento sobre la llegada de los primeros barcos a vapor por los docentes.

13. ¿Cuál fue la primera nave de hierro que navego en el lago Titicaca?

a.- El yavari

b.- La aurora

c.- La independencia

14. En 1830 un bote mixto construido de hierro y madera se hundió en su viaje inaugural ¿Cuál de los siguientes fue?



a.- La independencia.

b.- La coya.

c.- El Ollanta.

15. ¿Qué nombre tenía el contraalmirante que fue encargado para comprar el Yavari y Yapura a Inglaterra?

a.- Vallejo.

b.- Flores.

c.- Mariátegui.

16. ¿En 1861 bajo quién estaba la presidencia de la república cuando se mandó a comprar el Yapura y Yavari?

a.- Ramón Castilla.

b.- Sánchez serró.

c.- Agustín de Piérola.

Definir el conocimiento sobre la situación actual de los barcos a vapor por los docentes

17. Los barcos que surcaban el lago Titicaca fueron transferidos a una nueva empresa estatal, a causa de la nacionalización. ¿Esta empresa se llamaba?

a.- ENAFER.

b.- ENSA.

c.- ENATRU.

18. Fue vendido por ENAFER a una empresa fundidora de metales.

a.- Inca

b.- Coya

c.-Ollanta

19. En el transcurso del año 1972, las propiedades de la empresa Peruvian



Corporación, son nacionalizadas por el gobierno de...:

a.- Ramón castilla.

b.- Juan Velasco Alvarado.

c.- Luis José de Orbegoso.

20. En la actualidad aún se usa el Astillero de Huaje para la construcción y reparación de las embarcaciones

a.- Si

b.- No

c.- A veces

Fuente: Flores, H. (2013). *Conocimiento sobre el inicio de la actividad naval en el Lago Titicaca de los docentes de ciencias sociales de las instituciones educativas secundarias*

Anexo 2. Matriz de consistencia

Problemas	Objetivos	VARIABLES	Dimensiones	Indicadores	Metodología
Problema general ¿Cuál es el nivel de conocimiento sobre inicio de la actividad naval en el lago Titicaca por los docentes de Ciencias Sociales de las IES de la Ciudad de Puno?	Objetivo general Determinar el nivel de conocimiento sobre el inicio de la actividad naval del lago Titicaca de los docentes de Ciencias Sociales de las IES de la ciudad de Puno, año 2021	V. 1 Conocimiento sobre el inicio de la actividad naval en el lago Titicaca	1.1.-Transporte y comercio 1.2.-Historia del re ensamblaje de los barcos a vapor en el astillero de huaje	- Lana - Transportar materiales - Lugar - Año de fabricación - Año de adquisición - Periodo de gobierno - Número de Barcos. (Yaraví, Yapurá, Coya, Inca, Ollanta,	Tipo de investigación descriptivo analítico Diseño de investigación diagnóstico La población y la muestra de estudio son los docentes de ciencias sociales de las IES de la ciudad de Puno La técnica - La encuesta - La observación
Problemas específicos - ¿Cuál es el nivel de conocimiento sobre el inicio de la actividad	Objetivos específicos - Evaluar el nivel de conocimiento sobre el inicio de la				

<p>en el lago Titicaca por los docentes?</p> <p>- ¿Cuál es el nivel de conocimiento sobre la historia del re ensamblaje de los barcos a vapor por los docentes?</p> <p>- ¿Cuál es nivel el conocimiento sobre la importancia y usos de la navegación en el Lago Titicaca?</p> <p>- ¿Cuál es el nivel de conocimiento sobre la llegada de los primeros barcos a vapor por los</p>	<p>actividad en el lago Titicaca por los docentes.</p> <p>- Identificar el nivel de conocimiento sobre la historia del re ensamblaje de los barcos a vapor por los docentes.</p> <p>- Analizar el conocimiento sobre la importancia y usos de la navegación en el Lago Titicaca.</p> <p>- Establecer el nivel de conocimiento sobre la llegada de los</p>		<p>Manco Cápac y las Bragas)</p>	<p>El instrumento</p> <ul style="list-style-type: none"> - El cuestionario - La ficha de observación <p>Diseño estadístico de análisis de resultados</p> <p>Se utilizara los siguientes estadísticos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Porcentaje - Media aritmética - Desviación estándar - El Programa estadístico de Microsoft Excel y SPSS.
		<p>1.3. Importancia y usos de la navegación</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Transporte - Turismo - Reliquia 	
		<p>1.4. Llegada de los primeros barcos a vapor</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Independencia - Aurora - Año de fabricación 	



docentes? - ¿Cuál es el nivel de conocimiento sobre la situación actual de los barcos a vapor por los docentes?	primeros barcos a vapor por los docentes. - Definir el conocimiento sobre la situación actual de los barcos a vapor por los docentes		1.5. Situación actual de los barcos a vapor	- Crucero turístico - Marina de guerra del Perú - Museo	
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	---------------------------------------------	---------------------------------------------------------------	--



Anexo 3. Declaración jurada de autenticidad de tesis.



Universidad Nacional
del Altiplano Puno



Vicerrectorado
de Investigación



Repositorio
Institucional

DECLARACIÓN JURADA DE AUTENTICIDAD DE TESIS

Por el presente documento, Yo Pedro Romero Traba Pirovi
identificado con DNI 71046692 en mi condición de egresado de: Educación Secundaria

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

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

“ Conocimiento sobre el impacto de la actividad sexual en el legs
Trabajo De los Docentes de Ciencias Sociales de los IES de la ciudad
De Puno. ”

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 22 de Agosto del 2023

FIRMA (obligatoria)



Huella



Anexo 4. Autorización para el depósito de tesis en el repositorio institucional.



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 Pedro Romanio Truta Puma
identificado con DNI 71046692 en mi condición de egresado de: Educación Secundaria

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

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

“ Conocimiento sobre el índice de la actividad naval en el
lago Titicaca de los puertos de cruces navales de los IEG
de la ciudad de Puno. ”

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 22 de Ago de 2023

FIRMA (obligatoria)



Huella