

FUERZA AÉREA DEL PERÚ

ESCUELA DE OFICIALES



TRABAJO DE SUFICIENCIA PROFESIONAL

"IMPORTANCIA DE LA FUERZA AÉREA DEL PERÚ EN LAS ACCIONES DE APOYO AL DESARROLLO NACIONAL Y PROMOCION DE LAS RELACIONES CIVILES - MILITARES"

Línea de Investigación:
Ciencias Aeroespaciales

PRESENTADO POR:

TTG. (r) FAP EDGARDO INGEMAR NARRO KRISTEN

ASESOR TEMÁTICO:

TTG. (R) FAP RUBEN AURELIO CROVETTO YAÑEZ

ASESOR METODOLÓGICO:

MAG. MARÍA FANNY APARICIO FERNÁNDEZ

Para optar el Título Profesional de Licenciado en Ciencias de la
Administración Aeroespacial

LIMA - 2024

DEDICATORIA

A mi amada esposa Patricia Chueca Field, quien siempre me ha alentado a estudiar y perfeccionarme en la vida.

Lima, marzo del 2023

ÍNDICE

PORTADA	i
DEDICATORIA	ii
INDICE	iii
DECLARACION JURADA DE ORIGINALIDAD Y DE NO PLAGIO	iv
RESUMEN	v
LISTA DE FIGURAS	vii
LISTA DE GRAFICOS	viii
LISTA DE TABLAS	ix
CAPITULO I: INTRODUCCIÓN	1
CAPITULO II: DIAGNOSTICO SITUACIONAL	4
2.1 Normatividad Legal	5
2.2 Aspecto Socio – Económico	13
2.3 Acciones de Apoyo al Desarrollo Nacional y promoción de las relaciones civiles – militares de la Fuerza Aérea del Perú	22
2.4 Aspecto Operativo de las Unidades Aéreas de la Fuerza del Perú	25
2.5 Dificultades encontradas	39
CAPITULO III: MARCO TEORICO REFERENCIAL	42
3.1 Bases conceptuales	43
3.2 Términos Básicos	48
CAPITULO IV: SUPUESTOS DE SOLUCIÓN	50
CAPITULO V: PROPUESTAS DE SOLUCIÓN	55
CAPITULO VI: RESULTADOS	57
CAPITULO VII: CONCLUSIONES	67
CAPITULO VIII: RECOMENDACIONES	70
CAPITULO IX: REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	72
CAPITULO X: ANEXOS	75



ESCUELA DE OFICIALES DE LA FAP

DEPARTAMENTO DE INVESTIGACIÓN

DECLARACIÓN JURADA DE ORIGINALIDAD Y DE NO PLAGIO

Yo, Edgardo Ingemar Narro Kristen, Oficial egresado de la Carrera Profesional "Ciencias de la Administración Aeroespacial" de la Escuela de Oficiales de la FAP con número de serie 093667, identificado con DNI 09538379 autor del Informe de suficiencia Profesional

"IMPORTANCIA DE LA FUERZA AÉREA DEL PERÚ EN LAS ACCIONES DE APOYO AL DESARROLLO NACIONAL Y PROMOCION DE LAS RELACIONES CIVILES MILITARES"

DECLARO BAJO JURAMENTO QUE,

El tema y contenido de la tesis son originales, reflejando el resultado de mi dedicación, y esfuerzo personal. No he recurrido a prácticas de copia, ni he empleado ideas, formulaciones, citas textuales, ni ilustraciones de otras tesis, obras, artículos, memorias, etc., ya sea en versión digital o impreso, sin mencionar de forma exacta y clara su origen, fuente o autor, tanto al texto como a los elementos visuales, como gráficos, figuras, cuadros, tablas u otros contenidos protegidos por derechos de autor.

En este sentido, soy consciente de que infringir los derechos de autor y cometer plagio conllevan consecuencias que pueden dar lugar a sanciones tanto a nivel de la institución de la FAP como a nivel legal.

Ratifico plenamente lo expresado y, como manifestación de mi compromiso, suscribo el presente documento en la Ciudad de Lima, a los 15 días de febrero de 2024.

Edgardo Ingemar Narro Kristen

D.N.I. 09538379

Maria Fanny Aparicio Fernandez

D.N.I. 07254934

RESUMEN

El trabajo realizado de suficiencia profesional se ha basado en una minuciosa búsqueda de información sobre las bases doctrinarias, legales, funcionales, operativas, sociales y económicas que sustentan la importancia de la Fuerza Aérea del Perú en las acciones de apoyo al desarrollo nacional y promoción de las relaciones civiles - militares, lo cual ha sido planteado en el desarrollo y resultado del análisis situacional y marco teórico de este trabajo.

Con relación a la metodología empleada, se ha efectuado un trabajo de suficiencia profesional de tipo descriptivo con la finalidad de tener conocimiento de las acciones de apoyo al desarrollo nacional y promoción de las relaciones civiles – militares y la documentación a detalle de los procedimientos y normativas a tener en consideración bajo un nivel práctico y un diseño no experimental descriptivo, en vista que este trabajo se basó en información y hechos ya ocurridos los cuales no son manipulables o susceptibles de ser variados. Con relación a la técnica usada, se efectuó la catalogación de la información documentaria la cual se analizó y permitió posteriormente el diseño de la encuesta que fue trabajada con una muestra de cincuenta y dos (52) personas entre el personal Oficiales de actividad y retiro que desarrollo o desarrolla actividades de operaciones aéreas con las distintas aeronaves de transporte en vuelos de acciones cívicas en el país.

Asimismo, se planteó como la solución de este trabajo en dos (02) etapas, la Primera etapa es una encuesta para conocer la importancia de las acciones de apoyo al Desarrollo Nacional y promoción de las relaciones Civiles – Militares (Anexo A), y la Segunda etapa es donde se visualizan las propuestas de las acciones que la Fuerza Aérea del Perú debe realizar o coordinar lo cual le permitirá mejoras o continuidad de las acciones de apoyo al Desarrollo Nacional y promoción

de las relaciones Civiles – Militares.

Cabe indicar que, de la información documental obtenida, se puede concluir que existe normatividad que regula las acciones que deben realizar las Alas Aéreas y los Grupos Aéreos en los Vuelos de Acción Cívica con la que confirma la importancia de la participación de la Fuerza Aérea del Perú en acciones de apoyo al Desarrollo Nacional y la promoción de las relaciones Civiles – Militares. De igual forma de las encuestas se pudo obtener que el 100% del personal están de acuerdo con la actualización periódica de los documentos que norman las actividades de los Vuelos de Acciones Cívicas en apoyo al Desarrollo Socio-Económico del país y que estas permiten la capacitación, entrenamiento de los tripulantes que operan las aeronaves de transporte de la Fuerza Aérea del Perú. Asimismo, que los itinerarios de los Vuelos de Acciones Cívicas que deberían tener mayor frecuencia y atención son los ubicados en las zonas de frontera de las regiones de Loreto, Ucayali y Madre de Dios.

LISTA DE FIGURAS

Nº	DETALLE	PAG
1	Figura N°1 Indicadores de los cambios en el país años	15
2	Figura N°2 Mapa de pobreza provincial y distrital año 2013	17
3	Figura N°3 El Mapa vial de Loreto	19
4	Figura N°4 El Mapa vial de Ucayali	20
5	Figura N°5 El Mapa vial de Madre de Dios	21

LISTA DE GRAFICOS

Nº	DETALLE	PAG
1	Gráfico N°1 Resultado de la encuesta respecto a la pregunta N°1	59
2	Gráfico N°2 Resultado de la encuesta respecto a la pregunta N°2	61
3	Gráfico N°3 Resultado de la encuesta respecto a la pregunta N°3	62
4	Gráfico N°4 Resultado de la encuesta respecto a la pregunta N°4	63
5	Gráfico N°5 Resultado de la encuesta respecto a la pregunta N°5	64
6	Gráfico N°6 Resultado de la encuesta respecto a la pregunta N°6	66

LISTA DE TABLAS

Nº	DETALLE	PAG
1	Tabla N°01 Rutas e itinerarios de las Acciones Cívicas del GRUP42	27
2	Tabla N°02 Datos Operativos del GRUP42	31
3	Tabla N°03 Rutas e itinerarios de las Acciones del AN-32 del GRUP8	34
4	Tabla N°04 Datos Operativos del GRUP8	35
5	Tabla N°05 Datos Operativos del GRUP8	35

CAPITULO I

INTRODUCCION

INTRODUCCIÓN

El Perú, ubicado en una zona muy estratégica de América del sur y del mundo, con una geografía muy diversa y difícil, pero con riquezas y posibilidades de desarrollo inmensas. Cada día el gobierno central, regional, local e instituciones tutelares como la Fuerza Aérea del Perú (FAP) enfrentan demandas y exigencias por parte de las poblaciones de más alejadas y desatendidas por parte del Estado Peruano.

En los últimos años el Estado peruano viene realizando esfuerzos para llevar a las poblaciones más alejadas y vulnerables en condición de extrema pobreza y pobreza, así como, a las personas con discapacidad, la esperanza de incluirlos socialmente e integrarlos con el resto del país, pero estos esfuerzos requieren de acciones complementarias, que refuercen esas acciones y den bienestar al poblador que bajo las condiciones anteriormente mencionadas, logren salir del abandono y se encaminen hacia su desarrollo y bienestar.

Se puede apreciar que el país ha avanzado muy rápidamente durante los últimos años a niveles de mayor auge económico que estas se traducen en inversiones particularmente ubicadas en la agricultura y minería; asimismo teniendo retos como los programas de erradicación de los cultivos de coca, minería ilegal, trata de personas, lo que demanda de una mayor presencia del Estado, así como de una infraestructura vial, aérea y fluvial, que actualmente no es suficiente y oportuna.

Es debido a esta ingrata realidad, provocada principalmente por la escasa visión estratégica y ausencia del Estado, que la presencia Fuerza Aérea del Perú en las diversas regiones del país desde hace más de cincuenta (50) años, ha sido fundamental para su desarrollo socio económico, permitiendo mediante el profesionalismo, vocación de servicio de su personal así como del empleo de su aeronaves, realizando Vuelos de Acción Cívica, Vuelos de Operaciones Militares de Apoyo al Desarrollo Nacional (OMADEMA) y diversos operaciones aéreas en favor de las personas de escasos recursos económicos de los pueblos más alejados del

país.

El Estado, a través de la Fuerza Aérea del Perú, institución que realiza actualmente los vuelos de Acción Cívica en Apoyo al Desarrollo Nacional, interviene para mejorar las condiciones de la vida de la nación. Así como son de vital importancia para poder mantener el entrenamiento del personal de tripulantes aéreos y la operatividad del material, lo que permitirá, consecuentemente, participará en forma eficaz y eficiente cuando surja una emergencia o demanda adicional ocasionada por problemas que afecten el desarrollo e integridad de la nación.

Por lo anterior descrito, es de suma importancia la participación coordinada de la FAP, través de sus Grupos Aéreos, en la realización de los Vuelos de Acción Cívica en Apoyo al Desarrollo Nacional en coordinación con los Organismos responsables de los Programas Sociales del Estado, para lograr la cobertura presupuestal de un Programa de Vuelos de Acción Cívica y generar la promoción de la relaciones cívico - militares con las comunidades y poblaciones, lo cual permitirá su inclusión social e integración de estas en las diversas regiones de frontera con el país.

CAPITULO II

DIAGNOSTICO SITUACIONAL

DIAGNÓSTICO SITUACIONAL

2.1 Normatividad Legal

2.1.1 Constitución del Perú de 1993; Establece en él,

Artículo N°44.- Deberes del Estado; Son deberes primordiales del Estado: defender la soberanía nacional; garantizar la plena vigencia de los derechos humanos; proteger a la población de las amenazas contra su seguridad; y promover el bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación. Asimismo, es deber del Estado establecer y ejecutar la política de fronteras y promover la integración, particularmente latinoamericana, así como el desarrollo y la cohesión de las zonas fronterizas, en concordancia con la política exterior.

El Artículo N°171.- De la Constitución Política, señala que las Fuerzas Armadas participan en el desarrollo económico y social del país, así como en la defensa civil de acuerdo a ley; siendo las acciones de apoyo a la comunidad, una de las formas en que las fuerzas armadas contribuyen directamente a integrar a aquellas poblaciones donde el Estado tiene limitaciones objetivas para desarrollar sus actividades.

2.1.2 Ley N°29041, publicada el 1° de Junio del 2007; indica que la,

Ley que modifica los artículos 2°, 3° y 4° de la Ley N° 28328, Ley que autoriza la realización de vuelos de Acción Cívica en el territorio de la República que establece en el:

Artículo 2°.- Vuelos de Acción Cívica. Los vuelos de acción cívica son de carácter especial y tienen como finalidad el transporte de carga y pasajeros en las zonas del país que no sean atendidas por operadores privados debidamente autorizados o que, existiendo, este goce de una

posición dominante dada su condición de único operador aéreo. Estos vuelos se realizarán con aeronaves de ala fija y/o ala rotatoria.

2.1.3 Ley N° 29159, publicada el 19 de diciembre del 2007;

Ley que declara la necesidad y utilidad pública la prestación de servicios de transporte aéreo a zonas aisladas donde no haya oferta privada, establece en el:

Artículo 1°.- Prestación de servicio de transporte aéreo a zonas aisladas: Declárese de necesidad la utilidad pública la prestación de servicios de transporte aéreo regular a zonas aisladas donde no haya oferta privada de transporte aéreo, con el objeto de contribuir a su desarrollo socioeconómico sostenible, mejorar la calidad de vida de la población, combatir la pobreza e integrar el país.

Artículo 3°.- Cuidades beneficiarias: Las localidades beneficiarias, inicialmente serán las de Atalaya Breu, Sepahua y Puerto Esperanza-Purús, en la Región de Ucayali; y Caballococha, Estrecho y Gueppi, en la Región de Loreto, quedando autorizado el Ministerio de Transporte s y comunicaciones para ampliar este beneficio a otras ciudades mediante vuelos regulares, de acuerdo a un estudio económico, previo permiso de operación con frecuencias e itinerarios.

Artículo 6°.- Vuelos de Acción Cívica: La presente Ley no afecta la vigencia de la Ley N°28328, Ley que autoriza la realización de vuelos de acción cívica en el territorio de la República, que continuaran realizándose, incluso a los destinos cubiertos por los vuelos subsidiados, de acuerdo a lo previsto en los artículos 2° y 3° de la Ley N°28238, modificados por la Ley N°29041, y en los casos de asistencia por desastre, calamidad originada por fenómenos naturales u otras emergencias.

2.1.4 Decreto Legislativo N°1142, Ley de Bases para la Modernización de las Fuerzas Armadas (FFAA),

En su Artículo4, señala que; la Modernización de las FFAA se inserta en el proceso de modernización del Estado Peruano y tiene como finalidad fundamental obtener mayores niveles de eficiencia y eficacia en la gestión institucional y operacional de las FFAA, en sus diferentes instancias y capacidades; de manera que su preparación, equipamiento y empleo sirva para garantizar la independencia, la soberanía e integridad territorial de la República, así como en el desarrollo económico y social del país, en armonía con la Política de la Seguridad y Defensa Nacional. En tal sentido, se requiere promover las capacidades con que cuenta la Fuerza Aérea del Perú, a fin de que sean utilizadas en acciones e Apoyo al Desarrollo Nacional.

2.1.5 Resolución Ministerial N°927-20217-DE/SG

Esta Resolución que aprueba la Directiva General N°05-2017-MINDEF-SG-VPD/DIGEPE/DIPPED sobre el Planeamiento Estratégico del Sector Defensa en el Campo Militar 2017-2021, señala que uno de los objetivos de la Política del Sector Defensa en el campo militar es la de Fortalecer la participación del Sector Defensa en el Desarrollo Nacional, el cual tiene como lineamientos; priorizar la participación del Sector Defensa en el Desarrollo Nacional en zonas de frontera, zonas de emergencias y áreas críticas, coordinar la participación del Sector Defensa en el Desarrollo Nacional con las diversas entidades del Estado en los tres niveles de gobierno, así como con organismos internacionales que ejecuten programas de cooperación orientadas al Desarrollo Nacional y orientar la participación del Sector Defensa en el Desarrollo Nacional a estrechar las relaciones cívicas - militares.

2.1.6 Resolución Ministerial N°1441-2016-DE/CCFFAA,

Indica que la participación en el Desarrollo Nacional constituye uno de los Roles Estratégicos de las Fuerzas Armadas, el cual se realiza en coordinación con otros sectores del Estado, en ejecución de las políticas públicas que contribuyan al desarrollo económico, social y sostenible del

país, aplicando un enfoque de seguridad multidimensional. Bajo este concepto, se prevé la ejecución de Acciones Cívicas Multisectoriales a cargo de la FAP, con la participación de los tres niveles de gobierno, los otros sectores del Estado, los organismos autónomos y el sector privado.

2.1.7 Libro Blanco de la Defensa Nacional; Establece en él,

Capítulo III: Políticas de Seguridad y Defensa Nacional; Menciona entre otras las siguientes Políticas del Estado para la Defensa Nacional:

- Garantizar la presencia efectiva del Estado en el territorio nacional, principalmente en las zonas susceptibles a la violencia terrorista, al narcotráfico o al narcoterrorismo.
- Eliminar las causas de la violencia organizada contra el Estado.
- Erradicar el tráfico ilícito de drogas.
- Ocupar el territorio nacional empleando criterios estratégicos de desarrollo y seguridad.
- Procurar el abastecimiento para satisfacer las necesidades básicas de la población en casos de conflictos o desastres.
- Fortalecer el orgullo y la identidad nacional.

Capítulo VI: Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas y Fuerzas Armadas; La Fuerza Aérea del Perú desempeña un papel importante en el desarrollo y la integración socioeconómica de los pueblos, debido a la realidad de nuestra geografía agreste y la escasez de medios de transporte y comunicación, especialmente en las regiones de la sierra y la selva, que ocupan aproximadamente el 90% del territorio nacional. Las características del servicio aéreo que la Fuerza Aérea brinda al pueblo peruano, es una manera de cumplir con su responsabilidad social. El servicio aéreo está orientado a interconectar con calidad y profesionalismo una amplia red de localidades de difícil acceso por razones de carácter geográfico, particularmente contribuye a fomentar el

desarrollo de las zonas de frontera.

2.1.8 Ordenanza FAP 17-1; Planeamiento, Programación y Presupuesto; Menciona lo siguiente,

El sector Defensa tiene como tarea garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial de la Republica...., adicionalmente, Participar en el desarrollo socio económico y la Defensa Civil, implica el accionar de la Fuerza Aérea orientado a realizar operaciones en todo el territorio nacional, propiciando la integración necesaria para asegurar el acceso a la población a los servicios que brinda el Estado; asimismo contribuir a la solución de situaciones de catástrofes, emergencia nacional e internacional si el caso lo requiere.

2.1.9 Manual FAP 1-3, Doctrina Operacional de Instrucción de la FAP; De fecha 11 de Setiembre del 1995, menciona lo siguiente,

La Fuerza Aérea del Perú, para cumplir con su misión, debe estar permanente organizada, equipada y entrenada para su empleo en forma eficaz. También establece que la FAP, en forma permanente debe preparar a su personal, para lo cual es de primordial importancia la doctrina, entrenamiento y la instrucción.

2.1.10 Manual FAP 1-1 Doctrina Básica de la Fuerza Aérea del Perú; Aprobada por la Comandancia General de la FAP el 26 de noviembre del 2012, establece que la,

Misión de la Fuerza Aérea del Perú; Defender al Perú de sus amenazas y proteger sus intereses, asumir el control interno, participar en el desarrollo económico y social del país y en la defensa civil de acuerdo a Ley; mediante el empleo del poder aeroespacial, a fin de contribuir a garantizar su independencia, soberanía e integridad territorial.

2.1.11 Directiva COMOP 55-9: Participación de la Fuerza Área del Perú en Acciones de Apoyo al Desarrollo Nacional y promoción de las relaciones Civiles-Militares del 24 de enero de 2020,

Establece las disposiciones generales, normas para la ejecución del apoyo al desarrollo nacional y promoción de las relaciones civiles-militares, el cual contendrá Vuelos de Acción Cívica, ejercicios de Alas de Esperanza, Acciones Cívicas Multisectoriales, apoyo de transporte a acciones sociales entre otros, dirigidos a fortalecer dicha participación orientándolo al ciudadano y a crear valor público, con un enfoque de seguridad y desarrollo humano.

Asegurar la ejecución de manera eficiente y oportuna de los Vuelos de Acción Cívica, Acciones Cívicas Multisectoriales, apoyo de transporte aéreo acciones sociales entre otros, realizados por la Fuerza Aérea del Perú.

2.1.12 El Procedimiento Operativo Vigente POV-GRUP8 60-1: **Vuelos de Acción Cívica** en territorio Nacional con aeronaves de la FAP del 01 de octubre del 2018, menciona lo siguiente,

Que dentro de las operaciones áreas de transporte que realiza la Fuerza Aérea del Perú a través del Grupo Aéreo N°8 se encuentran los vuelos de Acción Cívica, los cuales tienen como finalidad brindar el acceso a las poblaciones desfavorecidas alejadas de las zonas de frontera así como a las poblaciones de difícil acceso del territorio nacional, donde el medio aéreo se convierte en el único medio capaz de lograr la presencia del Estado en corto tiempo, donde la presencia de compañías aéreas comerciales o privadas de aviación es reducida o nula.

El Grupo Aéreo N°8 por intermedio del Departamento de Apoyo al Desarrollo Nacional (ADENA), administrará los vuelos de Acción Cívica en coordinación directa con los REPRESENTANTES / COORDINADORES nombrados por las Municipalidades de las Provincias beneficiadas con este servicio nombrados.

El Grupo Aéreo N°8 con disposiciones específicas para el control de inspección de pasajeros, equipaje y/o carga en aeronaves de la FAP están orientadas a evitar el tráfico ilícito de drogas, de acuerdo a las disposiciones específicas de seguridad en coordinación con el Estado

Mayor A-2 de inteligencia de este Grupo Aéreo y las autoridades municipales involucradas.

2.1.13 Los Vuelos de Operación Militares de Apoyo al Desarrollo Nacional (OMADEMA)

El propósito de Vuelos de Operaciones Militares de Apoyo al Desarrollo Nacional es brindar asistencia médica y social a pobladores que pertenecen a localidades que no cuentan con atención requerida por parte del estado y se convierten en poblaciones vulnerables.

Las atenciones que se realizan son subsidiadas, además se instalan stands de diversos programas sociales que contribuyen al desarrollo e integración de las localidades. Esta iniciativa promueve acciones para el desarrollo de las poblaciones y brindan impulso a los procesos de integración con el estado a través de servicios.

Estos vuelos generan oportunidades y bienestar para los ciudadanos, con énfasis en aquéllos que habitan en las zonas fronterizas, fomentando la atención médica y social que tiene como objetivo promover la protección de los derechos de las poblaciones vulnerables y la optimización de los estándares de calidad de vida de la población.

2.1.14 Actores Multisectoriales

El término multisectorial significa que abarca diversos sectores, para el presente informe de experiencia profesional se emplea esta palabra para indicar la participación de varios actores del estado que son integrantes de los diferentes Ministerios, Direcciones Regionales e instituciones públicas, quienes brindan servicios a la población y participan en esta actividad con el fin de dar solución a problemas recurrentes en las poblaciones más aisladas, articulando esfuerzos para mejorar la calidad de vida de nuestros compatriotas.

2.1.15 Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social: donde se señala que:

El MIDIS define “inclusión social” como la situación en la que todas las personas puedan ejercer sus derechos, aprovechar sus habilidades y

tomar ventaja de las oportunidades que se encuentran en su medio.

En ese sentido, la política de desarrollo e inclusión social forma parte de la política social que el Estado implementa de modo universal y sectorial, como lo son, por ejemplo, la política de salud o la de educación. La política de desarrollo e inclusión social, por su parte, prioriza a aquellas personas en situación de mayor pobreza y vulnerabilidad, que no logran ser cubiertas por la política social universal. Ello convierte a la política de desarrollo e inclusión social en una de carácter focalizado y temporal, ya que el objetivo es lograr que todas las personas puedan ser cubiertas por las políticas universales sectoriales.

El compromiso de la Política de Desarrollo e Inclusión Social es reducir las brechas existentes, absolutas y relativas, entre las poblaciones con mayores y menores necesidades a través de políticas y programas sociales articulados, favoreciendo el acceso a los servicios sociales, de modo que impacte en el alivio de la pobreza y garantizar que se atienda de modo prioritario a aquella población que tenga mayores carencias y vulnerabilidad. Por ello las diversas intervenciones articuladas no solo apuntan a la reducción de indicadores a nivel nacional, sino que también deben estar dirigidas principalmente a aliviar las carencias y a la promoción de oportunidades en las poblaciones más excluidas.

2.1.16 Responsabilidad Social: ISO 26000

A nivel global, las organizaciones mundiales y gubernamentales en todos los países de la Región están participando y están más interesadas y son conscientes de la necesidad y los beneficios de un comportamiento socialmente responsable. El objetivo de la responsabilidad social es contribuir al desarrollo sostenible de las poblaciones o comunidades.

La Responsabilidad Social- ISO 26000 pretende ayudar a las organizaciones a contribuir al desarrollo sostenible. Tiene como propósito fomentar que las organizaciones vayan más allá del

cumplimiento legal, reconociendo que el cumplimiento de la Ley es una obligación fundamental para cualquier organización, población o líderes de los gobiernos y una parte esencial de su responsabilidad social. Se busca promover un entendimiento común en el campo de la responsabilidad social y complementar otros instrumentos e iniciativas relacionadas con la responsabilidad social, sin reemplazarlos.

Al aplicar la Norma ISO 26000 es aconsejable que la organización (Fuerza Aérea del Perú u otras instituciones del Estado) tomen en consideración la diversidad social, ambiental, legal, cultural, política y organizacional, así como las diferencias en las condiciones económicas, siempre que sean coherentes con la normativa internacional de comportamiento para poder atender en oportunidad con los vuelos OMADEMA y brindarles ayudas positivas a sus problemáticas actuales.

2.2 Aspecto Socio - Económico

En los últimos años, el desarrollo de la minería ilegal, cultivos ilícitos a invadido las diversas comunidades que tienen poca presencia del Estado, siendo las fronteras los lugares donde se desarrollan la mayor producción y tráfico de drogas, minería ilegal y otros ilícitos hacia el mercado nacional e internacional. Se trata de territorios o poblaciones que son disputados o están bajo el control de actores no estatales y donde los cuerpos de seguridad del Estado padecen severas limitaciones materiales de desplazamiento para el control y supervisión. Las características propias de una población emergente de estas zonas desatendidas o con pocas oportunidades de medios de transporte o comunicaciones es la generación de la informalidad y la aceptación por sustancia y ausencia del Estado de participar en actividades como los cultivos y actividades ilícitas que tienen una tendencia expansiva y donde coexisten actores estatales que pugnan por el cambio y actores no estatales que pugnan por mantener el control del espacio, así como la presión por parte de los grupos o carteles de ilícitos que se imponen a través de la intimidación de los pobladores de escasos recursos económicos.

2.2.1 La Pobreza en el Perú; El Mapa de la Pobreza provincial y distrital del año 2023, Del Instituto Nacional de Estadística e Informática -INEI (web: www.inei.gob.pe) nos indica que,

La pobreza de un país es progresivamente superada a través de la implementación de políticas sociales y la priorización de los ámbitos de intervención requieren de instrumentos de focalización desagregados geográficamente a un nivel que no permiten por si solas las encuestas realizadas por muestreo a los hogares o comunidades. El efecto, de dichas encuestas, dados sus diseños, no tienen por lo general representatividad provincial y menos aún distrital (pequeños poblados). Más aun, muy a menudo las provincias de un mismo departamento y los distritos de la misma provincia no evidencian los mismos niveles de pobreza, por lo que la desagregación geográfica cobra relevancia para la atención del estado. Las técnicas estadísticas de estimación para áreas menores han permitido contar con indicadores de pobreza para el conjunto de las provincias y los distritos del país. La metodología empleada en la elaboración del Mapa de Pobreza Provincial, Distrital y de las comunidades del año 2013 es la propuesta por investigadores del Banco Mundial y ha tenido los mismos lineamientos que la empleada en la elaboración del anterior Mapa de Pobreza del año 2009.

Los importantes cambios socioeconómicos y la reducción de la pobreza observados en el país desde el año 2009, año del anterior mapa oficial de pobreza, han cambiado la fisonomía de la economía del Perú y las condiciones de vida de la población.

El crecimiento acumulado entre el año 2009 y el año 2013 fue de 29,4% y la incidencia de pobreza cayó en 9,6 puntos porcentuales a nivel nacional y en 5,2 y 18,7 puntos, a nivel urbano y rural, respectivamente, como se puede apreciar en el cuadro No 11, donde se aprecian los indicadores de los cambios, Figura N°1 Indicadores de los cambios en el país años 2009, 2013 y 2014 (Fuente Instituto Nacional de Estadística e

Informática).

Indicador	2009	2013	2014	Variación 2013 / 2009	Variación 2014 / 2009
Crecimiento económico acumulado		29,4%	32,4%	6,6 ^{1/}	5,8 ^{1/}
Disminución de la pobreza	33,5%	23,9%	22,7%	-9,6%	-10,8%
Desnutrición crónica	18,3%	13,1%	10,7%	-5,2%	-7,6%
Población Rural	27,7%	24,3%	23,8%	-3,4%	-3,9%
Ingreso Real Promedio (Nuevos S/.)	765	866	875	13,2%	14,4%
Gasto Real Promedio (Nuevos S/.)	584	658	661	12,7%	13,1%
Población Ocupada (Miles)	14 758	15 684	15 797	6,3%	7,0%
Mas hogares cuentan con:					
Luz eléctrica	86,4%	92,1%	92,9%	5,7%	6,5%
Agua	74,7%	83,2%	85,8%	8,5%	11,1%
Servicio higiénico	62,8%	67,5%	67,7%	4,7%	4,9%
Telefonía celular	67,0%	82,0%	84,9%	15,0%	17,9%
Internet	11,0%	22,1%	23,5%	11,1%	12,5%
Tasa Neta de asistencia escolar inicial	66,3%	74,6%	77,2%	8,3%	10,9%
Población afiliada a EsSalud	21,2%	24,4%	24,6%	3,2%	3,4%
Población con algún seguro de salud	60,5%	65,5%	69,0%	4,9%	8,5%

Figura N°1 Indicadores de los cambios en el país años

La actualización del mapa de pobreza monetaria distrital siempre ha sido un requerimiento para poder enfrentar el desafío en forma oportuna y clara.

Se eligió el año 2013 para la elaboración de un nuevo Mapa de Pobreza Provincial y Distrital considerando la disponibilidad alrededor de ese año de nuevas fuentes censales, encuestas y registros que permiten dar cuenta de la nueva fisonomía de las condiciones de vida de la población en el Perú. El Mapa de Pobreza Provincial y Distrital presentado en el informe se refiere únicamente a la pobreza monetaria, aunque se comparan con los resultados de pobreza por NBI.

Se define como pobres monetarios a aquellos individuos que residen en hogares cuyo gasto per cápita mensual está por debajo del valor de una canasta de productos (líneas de pobreza) que permite satisfacer las necesidades mínimas. La estimación del gasto considera tanto los gastos monetarios, como los no monetarios (autoconsumo, auto suministro, donaciones y transferencias en especie y en dinero sean de

origen privado o público).

El Mapa de Pobreza Provincial y Distrital 2013 con enfoque monetario fue elaborado bajo la supervisión de la Comisión Consultiva para la Estimación de la Pobreza. Asimismo, por recomendación de la Comisión, se presentaron los resultados preliminares del mapa de pobreza a los Gestores y Usuarios de los Programas Sociales del Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social donde se especificaron las actividades que realizan diversas instituciones para el apoyo de las comunidades como acciones cívicas, campañas de salud, vuelos en apoyo al desarrollo socioeconómico de las provincias y distritos más alejados o con vías de comunicaciones en proceso de desarrollo.

El presente Mapa de Pobreza ha sido elaborado con las fuentes de información más recientes, con metodologías que responden a los actuales estándares internacionales, mediante un proceso transparente, riguroso y bajo la supervisión de los expertos nacionales e internacionales de la Comisión Consultiva para la medición de la Pobreza y otros indicadores relacionados.

La elaboración del Mapa de Pobreza a nivel provincial y distrital por el Instituto Nacional de Estadística e Informática responde a la creciente demanda de información estadística confiable desagregada geográficamente y en particular a las necesidades de las políticas del Estado Peruano para priorizar a los distritos más pobres del país. Adicionalmente, la información del mapa de pobreza es utilizada por el Ministerio de Economía y Finanzas para la asignación de los recursos del Fondo de Compensación Municipal (FONCOMUN), Canon Minero, Programa del Vaso de Leche, entre otros programas. Se constituye en un instrumento de focalización de los programas sociales que se viene desarrollando en el país. Figura N°2 Mapa de pobreza provincial y distrital año 2013 (Fuente Instituto Nacional de Estadística e Informática).

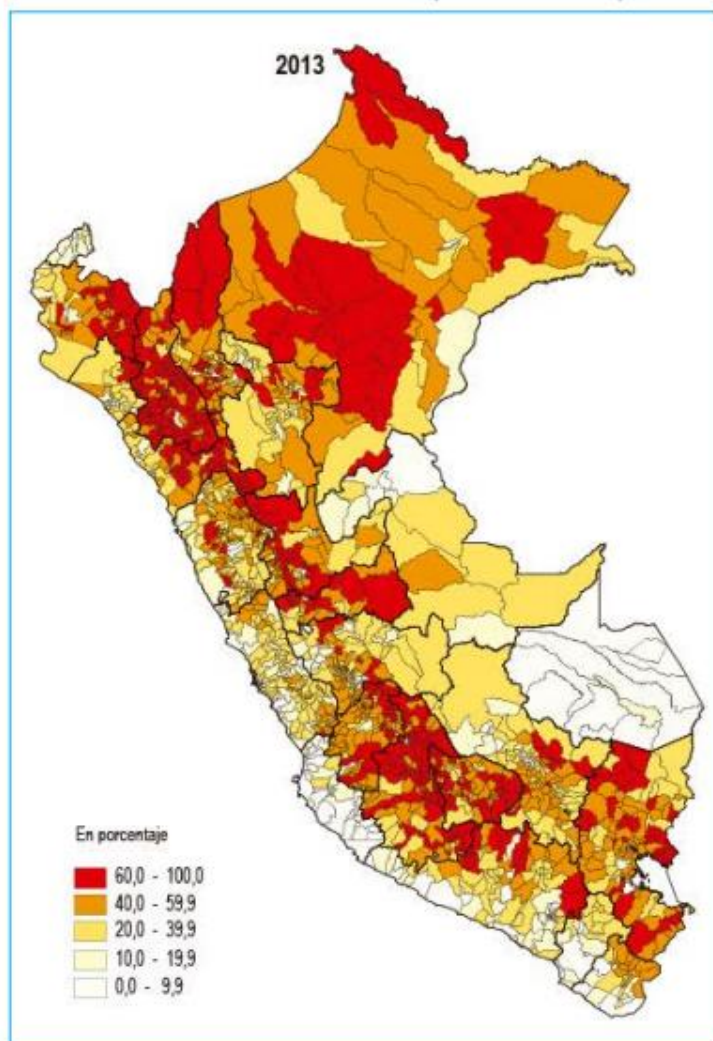


Figura N°2 Mapa de pobreza provincial y distrital año 2013

2.2.2 Los datos estadísticos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, El mapa vial del Perú (www.mtc.gob.pe/redvial) nos indica claramente cuál es la situación actual que presente el país con respecto a su desarrollo e interconexión entre las regiones a nivel nacional;

Analizaremos a continuación tres (03) regiones de la zona oriental (Loreto, Ucayali y Madre Dios) del país.

Como se aprecia en la Región Loreto su territorio carece de vías de comunicaciones desarrolladas por vías terrestres, estas son casi nulas o visibles, las comunidades o pequeños poblados solo se comunican vía fluvial lo cual les demanda un mayor tiempo en su traslado y dependen

mucho de las capacidades y frecuencias de las embarcaciones, botes o barcazas.

Teniendo como las comunidades o poblados de la zona del río Putumayo (El Álamo, Yubineto, Yabuyanós, Corbata, Remanzo, Nueva Esperanza), en la zona de río Napo (Cabo Pantoja, San Rafael), en la zona del río Yavarí (Colonia Angamos) en el río Amazonas (Caballo Cocha, Islandia) sin adecuada atención.

Por ello la necesidad de contar con frecuencias de los vuelos de acción cívica o vuelos de Operación Militares de Apoyo al Desarrollo que se los pueden brindar los Grupos Aéreos N°42 (con sede en Iquitos) y el Grupo Aéreo N° 8 (con sede en el Callao) permitiendo la atención periódica continua y para los casos de emergencias que se presentan en estas comunidades, como se puede apreciar en la Figura N°3 El Mapa vial de Loreto.

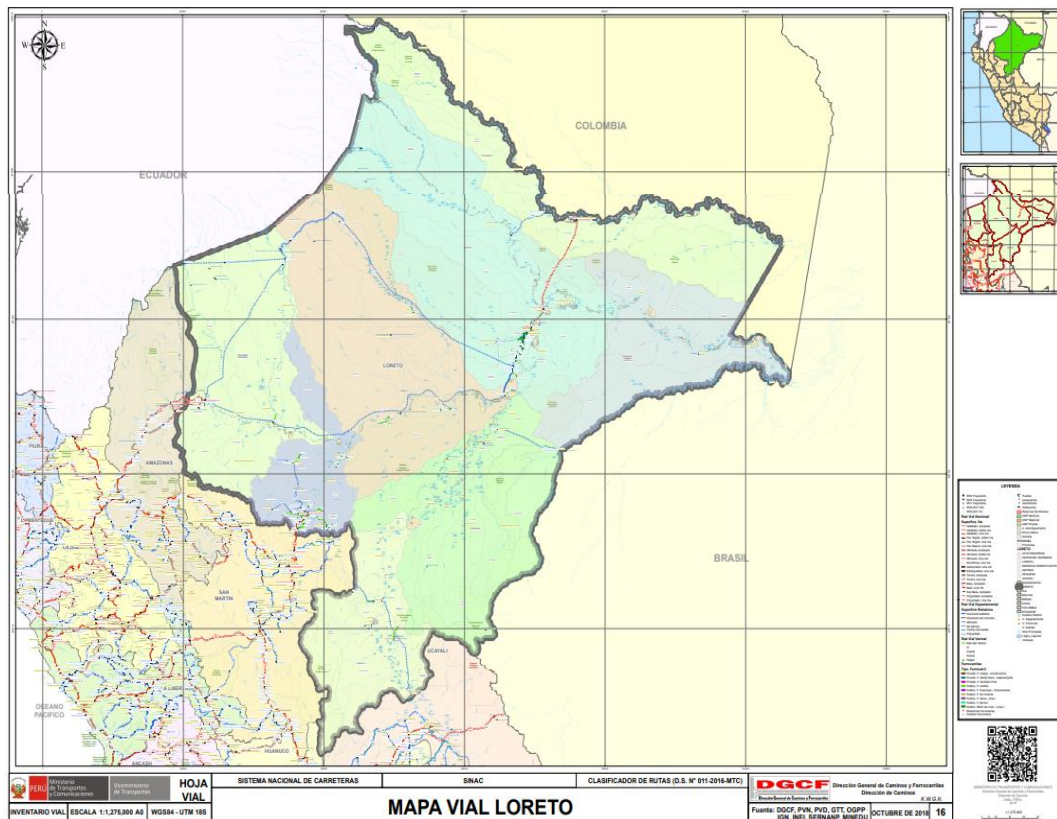


Figura N°3 El Mapa vial de Loreto

Como se aprecia en esta Región (Ucayali) las vías de comunicaciones terrestres son muy pocas, y las que se encuentran desarrolladas están ubicadas en la zona occidental de la Región uniéndose con las ciudades o comunidades de las regiones de Huánuco, San Martín, sus poblaciones de la zona oriental depende básicamente de las vías fluviales que son atendidas por embarcaciones o botes, teniendo como consecuencia vías de comunicaciones regulares en frecuencia y velocidad para poder afrontar cualquier tipo de emergencia en sus poblaciones. Requiriendo las comunidades o poblados de la zona del río Ucayali (Orellana, Contamana, Atalaya, Sepahua, Camisea), en la zona de río Purús (Puerto Esperanza de una atención apropiada).

Al igual que la Región Loreto esta zona del país tiene la necesidad de

los vuelos de acción cívica o vuelos de Operación Militares de Apoyo al Desarrollo que se los pueden brindar los Grupos Aéreos N°42 (con sede en Iquitos) y el Grupo Aéreo N°8 (con sede en el Callao) para poder afrontar los casos de emergencias o contingencias que puedan ocurrir en sus poblaciones, lo cual se puede apreciar en la Figura N°4 El Mapa vial de Ucayali.

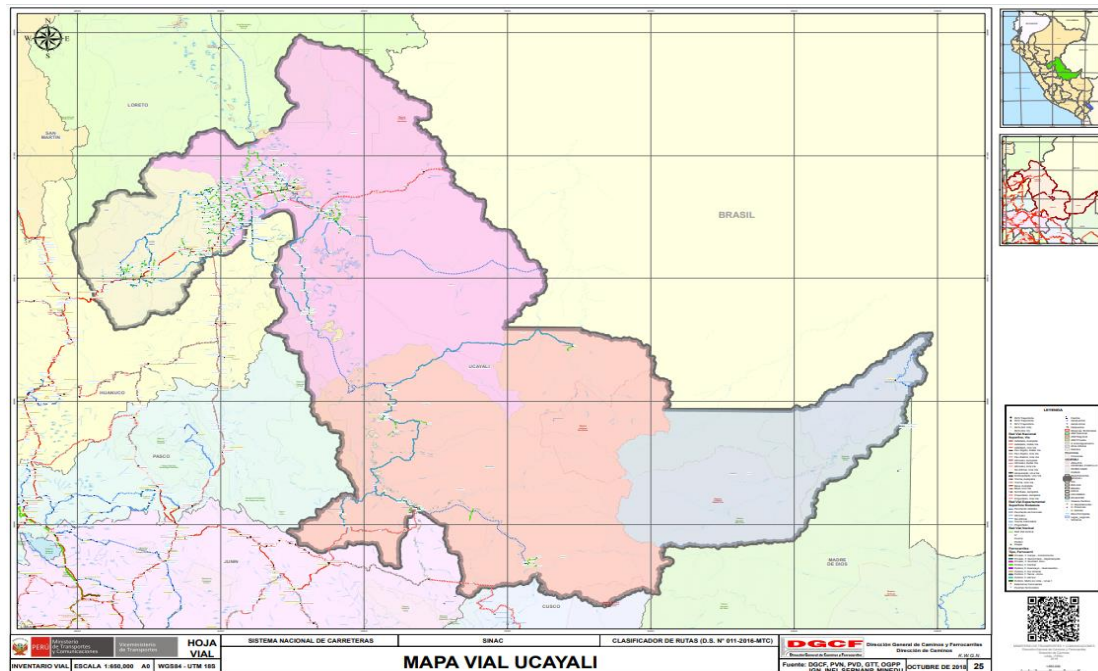


Figura N°4 El Mapa vial de Ucayali

La Región de Madre de Dios, tiene dos vías de comunicación terrestre como se puede apreciar la principal vía es la transoceánica que la enlaza con la Región del Cuzco y continua su trayecto hasta la zona oriente de esta Región llegando a la comunidad de Iñapari donde cruza la frontera con el Brasil. Asimismo, existe un ramal de la carretera transoceánica se bifurca hacia la Región de Puno.

En esta Región no se observan mayores vías de comunicación terrestre, existiendo poblados aislados los cuales depende su conectividad y desarrollo a través del medio aéreo como las comunidades o poblados

de la zona con la frontera con el Brasil (Iberia, Iñapari). Situación que genera la necesidad de tener frecuencias de los vuelos de Acción Cívica o vuelos de Operación Militares de Apoyo al Desarrollo en la zona, los cuales igualmente pueden ser atendidos por los Grupos Aéreos N°42 (con sede en Iquitos) y el Grupo Aéreo N°8 (con sede en el Callao) de la Fuerza Aérea del Perú. Esta descripción se puede apreciar en la Figura N°5 El Mapa vial de Madre de Dios.

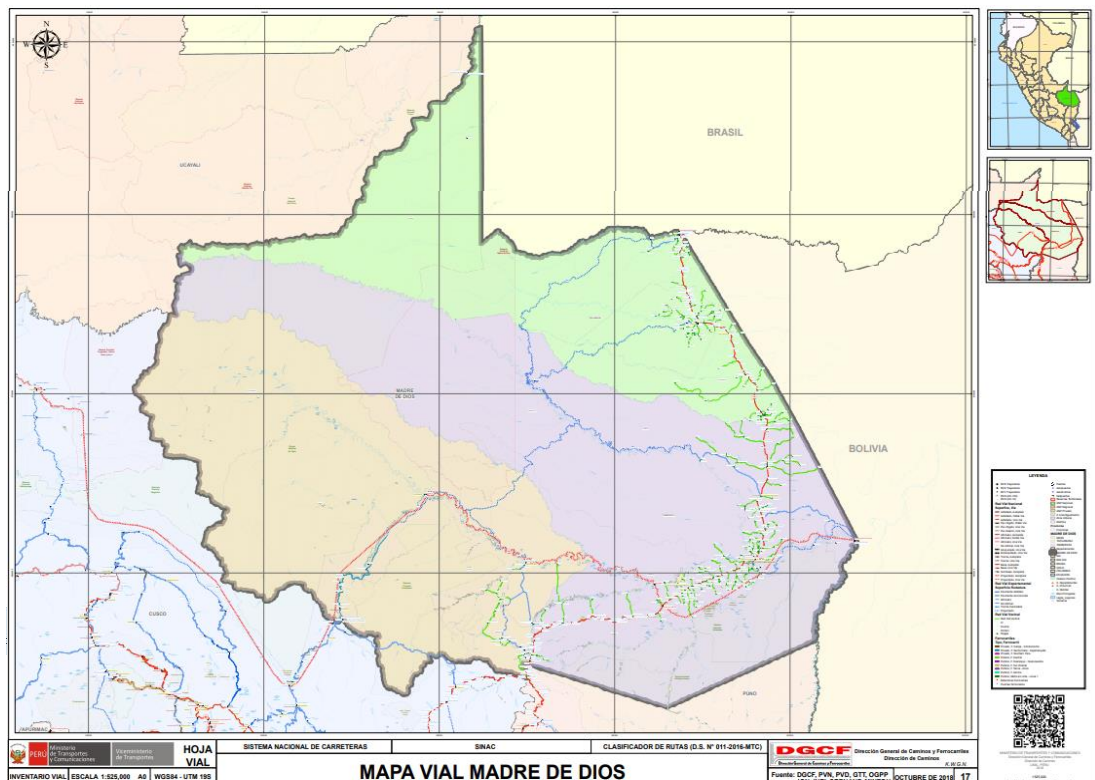


Figura N°5 El Mapa vial de Madre de Dios

2.2.3 La seguridad fronteriza y los desafíos institucionales

La seguridad en las fronteras y los desafíos que deben enfrentar las institucionales implican el control de las principales amenazas fronterizas como el tráfico de drogas, minería ilegal, tala ilegal, trata de personas, tráfico de armamento, tráfico de insumos químicos y lavado de activos, es la mayor preocupación que el estado tiene por resolver a corto plazo a través de sus instituciones.

Los gobiernos regionales buscan destacar el potencial económico de cada una de sus provincias y distritos, pero siempre comunicando de la carencia de presencia del estado o siendo esta mínima. A partir de la segunda mitad del siglo XX, la industria maderera y la minería ilegal han cobrado una importancia fundamental dentro del paisaje económico y político de muchas regiones del país. Pese a la alta demanda de los mercados y a sus impresionantes tasas de informalidad, la extracción, circulación y comercio de maderas y minerales es, en palabras “lo que siempre ha animado la vida económica de estas regiones”. Observándose que son normalmente de acuerdo a las informaciones encontradas por el INEI, las regiones más pobres de la nación por el problema de la conectividad e informalidad.

Sin embargo, este problema trae consigo otras amenazas y actividades que nuestras Instituciones no pueden controlar (trata de personas, bandas criminales, tráfico ilícito de drogas), teniendo además un poder judicial débil y corrupto.

2.3 Acciones de Apoyo al Desarrollo Nacional y promoción de las relaciones civiles – militares de la Fuerza Aérea del Perú

Las acciones de apoyo al Desarrollo Nacional y de promoción de las relaciones civiles-militares se desarrollan a través de las siguientes etapas:

2.3.1 Alineamiento Político Estratégico

La Fuerza Aérea del Perú a través del COMOP elabora el estudio Sicosocial del Medio Humano en su área de responsabilidad de acuerdo con su programa, el cual permitirá contar con una visión general de la problemática del país y orientar los recursos de manera eficiente; para ello en el mes de octubre de cada año, se remitirá dicha información por conducto regular en magnético y por escrito al MINDEF, para su evaluación de la Dirección de Promoción de la Relaciones Civiles-Militares (DIPROCIM) de la DIGEPE, o quien haga sus veces.

Culminado el estudio Sicosocial del Medio Humano se deberá establecer coordinaciones permanentes con las autoridades regionales y locales, según sea el caso, con el fin de establecer la problemática de la zona, con la finalidad de dar a conocer las capacidades con que se cuentan en dichas Unidades para su empleo en beneficio de la población.

Luego de la evaluación y habiéndose verificado que se cuenta con la información necesaria, las unidades efectuarán reuniones de coordinación con el CCFFAA, otras IIAA y los entes rectores de los sistemas funcionales, así como otras entidades públicas y empresas privadas, de ser necesario, a fin de alinear las acciones de APOYO al Desarrollo Nacional y de promoción de las relaciones civiles-militares, con los lineamientos político estratégicos establecidos por estas instituciones, evitando la duplicidad de esfuerzos y recursos, así como para garantizar el impacto en las poblaciones beneficiarias y definir las localidades en las que se podrán efectuar las referidas acciones.

2.3.2 Priorización Multianual

La etapa de priorización multianual consiste en la selección de los lugares de intervención, en base al Estudio Psicosocial del Medio Humano, otorgándoles prioridad en la atención, para lo cual la DIPROCIM de la DIGEPE, o la que haga sus veces, en coordinación con el CCFFAA, la FAP a través del COMOP, organismos públicos y empresas del Sector Defensa, en el mes de enero de cada año propone al Viceministro de Políticas para la Defensa, el tipo de alcance de intervención y las áreas geográficas comprendidas prioritariamente en zonas de emergencia, zonas de frontera y áreas críticas, acorde a lo señalado con el artículo 6 del Decreto Supremo N°006-2016-DE/SG, teniendo en cuenta asimismo, los indicadores establecidos por los entes rectores de las entidades públicas competentes en los aspectos de desarrollo.

La priorización deberá ser desarrollada de acuerdo a las informaciones

y datos del Estudio Sicosocial del Medio Humano, realizado el año anterior, por cada Unidad en su sector de responsabilidad.

Las acciones cívicas que realizan el CCFFAA y la FAP, se evalúan según el área de responsabilidad y el ámbito de sus competencias. La pertinencia en la ejecución de este tipo de acciones que tengan como objetivo garantizar la seguridad y defensa nacional, fortaleciendo las relaciones en los ámbitos civil y militar, se informan por conducto regular al MINDEF.

En situaciones donde el MINDEF, sea la entidad que actúa como mediador en la entrega de donaciones, la FAP a través del COMOP será responsable de verificar que la Unidad a cargo del sector de responsabilidad donde se realiza el apoyo, sea la responsable de supervisar que la donación tenga el fin establecido previamente con la institución, organismo o empresa donante.

2.3.3 Planificación, articulación intersectorial e intergubernamental

Una vez obtenidos los resultados de la etapa de priorización multianual, la FAP a través del COMOP, en el mes de febrero de cada año, remiten por conducto regular al MINDEF, la programación Anual de Acciones de Apoyo al Desarrollo Nacional y de la promoción de las relaciones civiles-militares que proponen ejecutar en el año fiscal, teniendo en consideración los lugares de intervención seleccionados y las capacidades con que se cuentan.

La FAP a través del COMOP, los organismos públicos y empresas del Sector Defensa, en el estudio para la asignación de sus presupuestos institucionales anuales, consideraran, de ser el caso, la asignación de recursos presupuestales para la ejecución de los programas anuales de las acciones de apoyo al desarrollo nacional y de la promoción de las relaciones civiles – militares.

2.4 Aspecto Operativo de las Unidades Aéreas de la Fuerza del Perú

2.4.1 El Grupo Aéreo N°42 de la Fuerza Aérea del Perú

De acuerdo a los archivos bibliográficos del Grupo Aéreo N°42 correspondientes a rutas e itinerarios realizados por esta unidad de transportes, en apoyo al desarrollo socio económico del país encontramos la siguiente información:

El día 20 de setiembre de 1926 se aprueba la creación del Servicio Aéreo del Oriente Peruano por R.S. N°347. Este servicio responde a la necesidad militar de velar las fronteras y el imperativo desarrollo, para promover el comercio en la hoya Amazónica.

El día 05 de diciembre de 1963 por D.S. se crea el Grupo Aéreo N°42, el cual conto inicialmente con aviones Douglas C-47, Consolidated Aircraft PBY-5A Catalina; contando con una asignación de veintiún (21) oficiales, treinta y siete (37) técnicos y suboficiales, treinta (30) avioneros y dieciocho (18) empleados civiles, grupo humano y material con los cuales se inició el apoyo del Servicio Cívico enlazando a las comunidades y caseríos de nuestra Amazonia.

En el año de 1970, el Grupo Aéreo N°42 incrementa su capacidad operativa con la llegada de los aviones canadienses Twin Otter modelo DHC-6-300.

Asimismo, en el año 1973 ingresan a su parque aéreo de servicio los aviones de fabricación suiza los Pilatus Porter PC-6, dupla de aeronaves que servirán como pilares para el trabajo de exploración, explotación de las zonas petroleras de las regiones de la selva y en el desarrollo socio económico de estas zonas del país.

El Grupo Aéreo N°42 ha contribuido de manera significativamente con el desarrollo de la Región Amazónica, realizando las siguientes rutas e itinerarios desde el año 1975, basándose en la flota de los aviones DHC-

6-300 y el PC-6, de acuerdo a los siguientes Rutas e itinerarios de las acciones cívicas que realiza el Grupo Aéreo N°42, las cuales se detallan en la Tabla N°01.

RUTA	ITINERARIOS	AVION	FRECUENCIA
TANS 01	QT-REQUENA-ANGAMOS-QT	DHC-6 PC-6	MARTES Y VIERNES DE CADA SEMANA
TANS 02	QT-ISLANDIA-SANTA ROSA-QT	DHC-6 PC-6	LUNES, MIERCOLES Y SABADO DE CADA SEMANA
TANS 03	QT-REQUENA-ORELLANA-PAMPA HERMOSA-CONTAMANA-PUCALLPA	DHC-6 PC-6	1ER Y 3ER MARTES CADA MES
TANS 03 E	PUCALLPA-CONTAMANA-PAMPA HERMOSA-ORELLANA-RETORNO	PC-6	DIARIO
TANS 04	QT-ESTRECHO-QT	DHC-6 PC-6	MARTES Y VIERNES DE CADA SEMANA
TANS 05	QT-CURARAY-PANTOJA-GUEPPI-SOPLIN VARGAS-YUBINETO-SANTA MERCEDES-ESTRECHO-QT	DHC-6 PC-6	1ER JUEVES DE CADA MES
TANS 06	QT-YAGUAS-CORBATA-REMANSO-BERGERI-ESTRECHO-QT	DHC-6 PC-6	3ER JUEVES DE CADA MES
TANS 07	QT-SAN LORENZO-LAGUNAS-YURIMAGUAS-TARAPOTO-RETORNO	DHC-6 PC-6	JUEVES DE CADA SEMANA
TANS 08	QT-CABALLOCOCHA-QT	DHC-6 PC-6	JUEVES DE CADA SEMANA
TANS 09	PUCALLPA-JUANJUI-BELLAVISTA-SAPOSOA-TARAPOTO-PUCALLPA	DHC-6	MIERCOLES Y SABADO DE CADA SEMANA
TANS 10	PUCALLPA-ATALAYA-SEPAHUA-PUCALLPA	DHC-6	DIARIO
TANS 11	PUCALLPA-ATALAYA-OBENTENI-SATIPO-MAZAMARI-OBENTENI-ATALAYA-PUCALLPA	DHC-6 PC-6	JUEVES Y SABADO DE CADA SEMANA
TANS 12	PUCALLPA-TARAPOTO-PUCALLPA	DHC-6 PC-6	JUEVES DE CADA SEMANA
TANS 13	CUZCO-MAZUCO-CHOQUE-CUZCO	DHC-6	DIARIO
TANS 14	CUZCO-PUERTO MALDONADO-IBERIA-IÑAPARI-RETORNO	DHC-6	VIERNES CADA SEMANA
AC 01	QT-ANGAMOS-QT	C-47	VIERNES DE CADA SEMANA
AC 02	QT-PAMPA HERMOSA-PUCALLPA-SEPAHUA-ATALAYA-SEPAHUA-PUCALLPA-PAMPA HERMOSA-QT	C-47	MARTES DE CADA SEMANA

Tabla N°01 Rutas e itinerarios de las Acciones Cívicas del GRUP42

De acuerdo a constancias de las continuas y diversas solicitudes de las autoridades de los gobiernos locales y poblados como se aprecian en los documentos que se detallan, existe una necesidad constante y actual del desarrollo de vuelos de acciones cívicas o de Operación Militares de Apoyo al Desarrollo en las tres regiones del país (Loreto, Ucayali y Madre de Dios) según consta en los documentos:

El 17 febrero de 2017, fue remitido el OFICIO N°056-2017-MPRM-Alcaldia de la Municipalidad de Rodríguez de Mendoza solicitando el reinicio de los Vuelos de Acción Cívica para atender a los pobladores de estas ciudades.
Anexo B

El 17 febrero de 2017, fue remitido el OFICIO N°082-2017-A/MPR de la Municipalidad de Rioja reitera el pedido del reinicio de los Vuelos de Acción Cívica con el itinerario de Iquitos, Tarapoto, Rioja, Chachapoyas, Rodríguez de Mendoza y vuelos viceversa para atender a los pobladores de estas ciudades.
Anexo C

El 20 febrero de 2017, fue remitido el OFICIO N°044-2017-MDY-ALC de la Municipalidad de Yurua solicita los Vuelos de Acción Cívica de apoyo a Puerto Breu para el abastecimiento de combustible, alimentos, medicinas y otros como insumos básicos de primera necesidad. También es de gran necesidad contar con cupos para el traslado de profesores, personal del puesto de salud, personas de las comunidades nativas enfermos como pasajeros desde la ciudad de Pucallpa a la Localidad de Puerto Breu y viceversa. Anexo D

El 23 febrero de 2017, fue remitido el OFICIO N°0167-2017-MPLP-AL de la Municipalidad de Tingo María en el cual solicita se reactiven los Vuelos de Acción Cívica de apoyo a los pobladores de la ciudad de Tingo María en vista que las vías terrestres están con problemas de tránsito para poder acceder a la Ciudad de Lima. Anexo E

El 17 mayo de 2017, fue remitido la Carta N°437-2017-MPT/A de la Municipalidad de Tocache solicita los Vuelos de Acción Cívica de apoyo

para que se reanude el itinerario Iquitos, Tingo María y se ingrese a la ciudad de Tocache para el apoyo de sus pobladores donde indica que la presidente de DEVIDA podría ser la madrina de esta reactivación de los vuelos de acción cívica. Anexo F

El 15 febrero de 2017, fue remitida la Carta del alcalde de la Municipalidad de Madre de Dios en la cual solicita los Vuelos de Acción Cívica de apoyo a los pueblos Amazónicos fronterizos, como el caso para con nuestra frontera de Madre de Dios, exclusivamente a las poblaciones de Iberia, Ñapari, Salvación, Manu. Anexo G

El 5 marzo de 2018, fue remitido el OFICIO N°0101-2018-A-MPA de la Municipalidad de Atalaya en la cual solicita los Vuelos de Acción Cívica de apoyo para realizar el itinerario de vuelos desde Pucallpa, Tahuania, Atalaya, Sepahua, Yurua para la contribución al desarrollo de estas las poblaciones. Anexo H

Con el OFICIO N°007-2019-MDA/A la Municipalidad de Andoas solicita Vuelos de Acción Cívica de apoyo para sus 92 comunidades en vista de carecer con vías de comunicaciones y contar con el Aeródromo de Andoas que permitiría la atención a las poblaciones realizando vuelos de Andoas, Iquitos, Andoas. Anexo I

El 21 de junio de 2020, fue remitido el memorial de las autoridades de la cuenca del río marañón de la Región Loreto, solicitan la reanudación de los vuelos de acción cívica en esa zona.

El 13 de julio de 2021, el alcalde la municipalidad distrital de Iberia de la Región Madre de Dios, solicita que se brinde el apoyo de los vuelos de apoyo a esa localidad en vista que en la actualidad no cuentan con ninguna línea aérea.

El 16 de setiembre de 2021, las autoridades públicas, representantes de la sociedad civil del distrito de Tahuania, de la provincia de Atalaya de la Región de Ucayali, solicitan se incluyan en sus futuros vuelos de acción

cívica a la localidad de Bolognesi, en vista que esta se encuentra atravesando un desarrollo rápido, tanto en el aspecto comercial como en el industrial maderero, por consiguiente, el flujo de personas que viajan se incrementa cada vez más.

El 22 de setiembre del 2021, las autoridades y pobladores de la población del Manu, Región Madre de Dios, mencionan que su distrito es considerado de extrema pobreza y está ubicado geográficamente lejos de la ciudad de Cuzco y Puerto Maldonado, solicitando vuelos de acción cívica, en vista las vías de acceso por río y carretera son muy riesgoso y distantes.

El 08 de febrero del 2022, el alcalde municipalidad distrital de Yaquerana, del poblado de la Colonia Angamos, ubicado en la frontera del Perú y Brasil de la Región de Loreto, solicitan tomar acciones pertinentes al clamor de los pedidos de reactivar los vuelos de acción cívica, siendo la única vía aérea de servicio a la comunidad, la ausencia de vuelos repercuten directamente a toda la población autoridades, en vista que se están realizando vuelos chárter de particulares con precios que son imposibles de pagar por los pobladores de esta zona de frontera.

El 02 de marzo de 2022, el alcalde la municipalidad de Soplín Vargas, del Alto Putumayo de la Región de Loreto, solicita la reapertura de los vuelos de acción cívica, manifestando que su distrito ubicado en las fronteras del Perú, Ecuador y Colombia se encuentra muy alejada de las ciudades de la Región, en donde por cierto, convergen además problemas de salud, pobreza, falta de oportunidades entre otros, haciendo estas razones expuestas que dicha zona de frontera sea muy crítica y por lo tanto requiere de un trato muy especial por parte del Estado.

La información histórica obtenida de los archivos del Grupo Aéreo N°42, en las cuales se aprecian las horas de vuelos realizadas, el movimiento de pasajeros en la realización de las Operaciones Militares de Apoyo al

Desarrollo Socio económico (OMADEMA) de los años 2011 al 2020 se muestran a continuación en la Tabla N°02 Datos Operativos del Grupo Aéreo N°42.

AÑO	OMADEMA		
	HORAS	PAX	CARGA
2011	3,880.40	33,069	435,512
2012	4,995.30	45,543	563,225
2013	3,830.00	38,520	220,890
2014	2,496.70	31, 643	193,964
2015	1,893.60	23,987	120,453
2016	2,790.30	33,432	199,200
2017	1,670.10	21,450	99,789
2018	1,489.40	20,541	88,350
2019	944.30	8,963	56,139
2020	562.00	4,361	135,769

Tabla N°02 Datos Operativos del GRUP42

2.4.2 El Grupo Aéreo N°8 de la Fuerza Aérea del Perú

De acuerdo a los archivos bibliográficos del Grupo Aéreo N°8 se ha encontrado la siguiente información histórica de la contribución en el desarrollo socio económico del país por parte de esta unidad de transporte de acuerdo al siguiente detalle:

El Grupo Aéreo N°8 tiene sus orígenes como unidad de Transportes Militares al 18 de mayo de 1931, a través de una Resolución Suprema se aprueba la creación de la Escuadrilla de Transportes, teniendo una dotación inicial de seis (06) oficiales, siete (07) sub oficiales y once (11) avioneros. El Escuadrón 41° perteneciente a la Escuadrilla inicia sus operaciones en la Base Aérea de Limatambo a partir del 01 de junio de 1946. Este Escuadrón Aéreo el 28 de febrero de 1947 a través de la Resolución Suprema N°140 paso a nombrarse como Transportes Aéreos Militares (TAM).

En el año de 1960 la Fuerza Aérea del Perú crea el Grupo Aéreo N°31, el cual tendría a su cargo la misión de dirigir las actividades de Reconocimiento Aerofotográfico y Transporte Militar y de Rescate. Así mismo se crea la empresa SATCO dependiendo la Fuerza Aérea como una empresa que brinde servicios de transporte de pasajeros y carga a nivel nacional e internacional, asignándoles diversos aviones como los aviones Douglas DC-4, Curtiss C-47, Douglas DC-6, empresa que formo parte de la organización del Grupo Aéreo N°31.

El 05 de diciembre de 1963, SATCO es separado del Grupo Aéreo N°31, mediante Decreto Supremo N°19, los cambios de organización y nomenclatura generaron un proceso natural de consolidación y desarrollo, lo que se plasmó el 21 de enero de 1964 a través de una Resolución Ministerial donde se sustituyó la numeración operativa del Grupo Aéreo N°31 por la denominación de Grupo Aéreo N°8.

El Grupo Aéreo N°8 inicialmente trabajo como un Grupo Aéreo Mixto, con Escuadrones de Aerofotografía, Rescate, patrullaje, Transporte Aéreo, Mantenimiento, Base Aérea y de Helicópteros, este último

Escuadrón Aéreo permitió la formación del actual Grupo Aéreo N°3 unidad que alberga a la gran parte de helicópteros de la Fuerza Aérea.

Desde los años 1970 el Grupo Aéreo N°8 incremento su flota aérea con sus nuevas aeronaves Lockheed L-100-20, lo que le permitió participar activamente en el desarrollo de diversos proyectos de interés nacional como el desarrollo del oleoducto Norperuano, apoyos logísticos trasladando equipamiento militar y de salud desde Europa y Norteamérica al país.

Durante el año de 1972 ante la demanda de las poblaciones de los vuelos de acción cívica se logran adquirir al gobierno del Canadá dieciséis (16) aviones Buffalo DHC-5, los cuales se convierten en elemento de maniobra fundamental para los campos de aterrizajes no preparados para aeronaves no comerciales, siendo esta flota de aeronaves una de las principales herramientas para el desarrollo del país. A fines del año 1981 a la flota del Grupo Aéreo N°8 se le suman dos aviones Jet DC-8 y una aeronave del modelo Fokker F-28.

Entre los meses de enero y marzo del año 1978, la Fuerza Aérea del Perú llevo a cabo la operación Bisonte, la cual consistía en traer volando las nuevas dieciséis (16) aeronaves AN-26 y AN-32 posteriormente de fabricación del país más extenso del mundo la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas hasta el Perú. Esta operación se realizó en dos fases lo que origino la creación del Escuadrón Aéreo N°843, cuyas aeronaves dieron el inicio a sus operaciones en todo el territorio nacional y al extranjero de acuerdo a las disposiciones dadas por el Alto Mando de la Fuerza Aérea del Perú. Se puede apreciar como se desarrollaron los itinerarios de acciones cívicas en la siguiente Tabla N°03 Rutas e itinerarios de las Acciones del AN-32 del GRUP8.

RUTA	ITINERARIOS	FRECUENCIA	AÑOS DE OPERACION
403/404	LIMA-CUZCO-PUERTO MALDONADO-IBERIA-PUERTO MALDONADO-CUZCO-LIMA	CADA SEMANA	1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000,2008,2009, 2010, 2011.
405/406	LIMA- ATALAYA-SEPAHUA-PUCALLPA-PTO ESPERANZA-PUCALLPA-SEPAHUA-ATALAYA-LIMA	CADA SEMANA	1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002,2006,2007,2008,2009, 2010, 2011,2012
407/408	LIMA-CHACHAPOYAS-RODRIGUEZ DE MENDOZA-CHACHAPOYAS-LIMA	CADA SEMANA	1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002,2006,2007,2008,2009, 2010
409/410	LIMA-SAPOSOA-TRUJILLO-SAPOSOA-TARAPOTO-YURIMAGUAS-IQUITOS-YURIMAGUAS-TARAPOTO-SAPOSOA-LIMA	CADA QUINCENA	1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002,2006,2007,2008,2009, 2010
411/412	LIMA-SAPOSOA-BELLAVISTA-JUANJUI-TRUJILLO-JUANJUI-BELLAVISTA-LIMA	CADA SEMANA	1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002,2006,2007,2008,2009, 2010
413/414	LIMA-ADAHUAYLAS-LIMA	CADA SEMANA	1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002,2006,2007,2008,2009, 2010, 2011,2012

Tabla N°03 Rutas e itinerarios de las Acciones del AN-32 del GRUP8

La información histórica obtenida de los archivos del Grupo Aéreo N°8, en las cuales se aprecian, el movimiento de pasajeros, las horas de vuelos realizadas en las Operaciones Militares de Apoyo al Desarrollo Socio económico (OMADEMA) de los años 2010 al 2020 se muestran a continuación en la Tabla N°04 Datos Operativos del GRUP8.

AÑO	OMADEMA		
	HORAS	PAX	CARGA
2010	3,790.40	166,420	9,788,144
2011	4,621.50	176,858	13,234,451
2012	4,231.00	180,981	11,564,760
2013	3,830.00	156,430	10,541,984
2014	2,696.80	125,987	9,788,144
2015	1,993.60	166,460	4,921,978
2016	2,210.40	122,550	4,456,679
2017	1,367.10	97,491	4,102,721

Tabla N°04 Datos Operativos del GRUP8

Asimismo, desde el año 2018 hasta el año 2023, en la cual el Departamento de Apoyo al Desarrollo Nacional (ADENA) del Grupo Aéreo N°8 administrará los vuelos de Acción Cívica en coordinación directa con los representantes /coordinadores nombrados por las Municipalidades de las Provincias beneficiadas se han realizado las siguientes horas de vuelos y captación de recursos en las aeronaves que se indican en la Tabla N°05 Datos Operativos del GRUP8.

TIPOS DE AERONAVES	2018		2019		2020		2021		2022		2023	
	HRS.	S/.	HRS.	S/.	HRS.	S/.	HRS.	S/.	HRS.	S/.	HRS.	S/.
L-100-20	62.1	1,649,180.00	154.9	3,619,463.00	36.6	958,418.00	53.0	1,537,376.00	101.0	3,145,234.00	-	-
AN-32	20.8	244,671.00	22.2	255,041.00	2.4	32,353.00	3.0	48,678.00	-	-	-	-
C-27J	67.0	1,553,616.00	66.1	1,302,705.00	62.4	1,064,759.00	89.3	1,698,919.00	69.4	1,256,356.00	4.4	61,950.00
B-737-200	7.7	222,037.00	6.4	217,608.00	2.4	68,180.00	-	-	-	-	-	-
LEARJET	9.2	133,656.00	6.7	100,803.00	4.0	60,147.00	2.8	52,138.00	7.8	118,588.00	-	-
TOTAL	166.8	3,803,160.00	256.3	5,495,620.00	107.8	2,183,857.00	148.1	3,337,111.00	178.2	4,520,178.00	4.4	61,950.00

Tabla N°05 Datos Operativos del GRUP8

2.4.3 Fuerza Aérea del Perú como articulador Interinstitucional

Se observa la ausencia del Estado en poblaciones de las fronteras (zonas del Putumayo, Yavarí, Madre de Dios) en donde los pobladores tienen dificultada para obtener su DNI, poco o ningún acceso a programas sociales, poca calidad educativa y que algunos centros o puestos de salud se encontraban desabastecidos de medicinas y solamente contaban con un técnico en enfermería, y que muchos pobladores no se encuentran afiliados al Seguro Integral de Salud por desconocer sus beneficios, llegando en muchos casos a fallecer por falta de atención médica oportuna contra enfermedades tropicales como malaria, dengue, zika, chicungunya y rabia, así como de mordeduras de serpientes venenosas, para cuya atención no se cuenta con el stock necesario de medicamentos, suero antiofídico, ni personal calificado.

De igual forma se pudo constatar que los pobladores se sienten olvidados por el Estado y sus gobiernos regionales, al extremo de verse forzados a tramitar documentos de identidad de los países vecinos (Colombia, Brasil), para poder beneficiarse de los servicios y programas sociales que ofrecen éstos a pesar de saber que se trata de ciudadanos peruanos adoptando una estrategia de penetración social transfronteriza.

Es así, que en las Comandancias Generales de las Alas Aéreas N°2 del Callao y del Ala Aérea N°5 de Iquitos, deben tomar la iniciativa de exponer la problemática fronteriza que es de alto interés para la integridad nacional y la inclusión social, convocando a participar a las máximas autoridades políticas de cada sector, a fin de iniciar acciones cívicas multisectoriales con el objeto de mejorar la calidad de vida de los pobladores de localidades ubicadas en zona de frontera con difícil acceso, fomentando la participación directa y activa de las máximas autoridades de los diferentes sectores del Estado de estas regiones del Perú, articulando sus potencialidades, con el fin que constaten se identifiquen personalmente las necesidades en la misma localidad de frontera y se comprometan en dar solución a la problemática existente,

generando de esta manera la presencia del Estado Peruano en dichas localidades aisladas del resto del país por la falta de vías de comunicación adecuadas y servicios sociales para la comunidad.

2.4.4 En qué consisten las Acciones Cívicas Programadas o los vuelos de OMADEMA

El inicio de cada acción cívica tiene como origen la determinación de la población objetivo en frontera, identificando su problemática y nivel de aislamiento. Posteriormente se convocaba a sus autoridades locales y jefes nativos a reuniones de trabajo en Iquitos, Madre de Dios y Pucallpa empleando para ello como medio de transporte a los vuelos de itinerario semanal o quincenal que realiza el Grupo Aéreo N°8 y el Grupo Aéreo N°42 en favor de poblaciones más aisladas donde no existen vuelos comerciales o medio de transporte terrestre alguno.

Seguidamente se inician las reuniones de trabajo y se preparan las exposiciones de la problemática por sector de cada localidad para iniciar a las reuniones de trabajo con cada director regional o representante de la Entidad del estado en las instalaciones FAP. Luego de dos semanas de trabajo y al menos tres reuniones de planificación, además de múltiples coordinaciones, se programan los vuelos de avanzada para transportar al personal que prepararía el local de la actividad y almacenaría el material conseguido como: medicinas, mosquiteros, material para fumigación, suero antiofídico, calaminas, material educativo, botas, machetes, materia informativo de cada sector, etc., considerando que mucho material debía también ser distribuido desde esas localidades a otras aldeñas con comunidades nativas.

De esa manera el día de la actividad principal, todo debe encontrarse adecuadamente organizado en el local escogido, normalmente un centro comunal o colegio para el arribo de las autoridades civiles de cada sector y personal FAP, médicos especialistas, capacitadores de salud, educación, RENIEC, etc.

Estas acciones cívicas multisectoriales se logran realizarse gracias al empleo de las aeronaves de la Fuerza Aérea del Perú, cuyo costo de operación fue asumido por esta institución al emplear parte de las horas que se tenían que realizar los pilotos para su entrenamiento. De esta manera se llegaron a establecer medidas de solución, que dieron como resultados principales:

Históricamente las diferentes etnias que habitan la amazonia han tenido serios problemas para obtener su documento de identidad nacional (DNI), debido a la forma de obtener sus nombres y apellidos en forma cruzada y otras formas propias de su cultura. Este detalle nunca fue atendido por la RENIEC en forma seria, ya que en esos poblados solo existen registradores con poca experiencia.

También permitió informar sobre los beneficios que brinda el Seguro Integral de Salud (SIS), así como informar a la población que en caso de emergencia podrían ser atendidos por el SIS en sus respectivos centros de salud aun sin haberse registrado previamente o contar con DNI, ya que existía la alternativa de registro temporal de emergencia hasta por 45 días. Anteriormente a las visitas y campañas informativas las personas sin DNI o que simplemente no estaban registradas formalmente en el SIS no eran atendidas en estos poblados, llegando en algunos casos a perder la vida, se realizaron 162 afiliaciones especiales durante las visitas.

Se logro trasladar por primera vez en muchos años a médicos especialistas en Pediatría y Ginecología, así como medicina general, obstetricia y oftalmología a cargo de personal FAP.

Otros sectores como educación, el MIDIS, quien pudo verificar en cada poblado visitado el desarrollo de sus programas sociales y su problemática, los sectores como Justicia, SUNAT, Fiscalía y Banco de la Nación, se sumaron también a las acciones cívicas cuando la capacidad de las aeronaves lo permitía, ya que cada vez se conseguía mayor

participación y material de apoyo.

2.5 Dificultades encontradas

Las principales dificultades que se encontraron fueron:

2.5.1 Acceder a la situación problemática de cada localidad de las Regiones de Loreto, Ucayali y Madre de Dios

Al solicitar vía telefónica y por medio de correos electrónicos a las autoridades locales y de las comunidades más alejadas, que durante los años anteriores han tenido apoyo de vuelos de acción cívica en sus regiones de Madre de Dios, Ucayali y Loreto por parte de la Fuerza Aérea del Perú, con la finalidad de poder conocer las problemáticas y de sus gestiones previas que han realizado con las instituciones (Fuerza Aérea, Marina de Guerra, Policía Nacional, Ejército) para generar actividades de acciones cívicas que favorezcan a sus poblaciones que son las más alejadas y desatendidas, debido a las faltas de vías de comunicaciones o por las dificultades que se generan por la distancia o factores económicos (pobreza, falta de recursos económicos, etc.), la respuesta fue bastante baja y de un alto grado de interés, debido principalmente a que sus autoridades carecen de un Plan de trabajo y capacidad de gestión, siendo algunos con un nivel de educación muy baja, lo cual les genera sentimientos de frustración, resentimiento y desconfianza.

2.5.2 Acceso limitado a las poblaciones

La falta carreteras, puentes o estaciones del año que no permiten el uso adecuado de las vías fluviales por carencia de caudales de agua en las Regiones de Loreto, Ucayali y Madre de Dios hacen muy difícil acceder a las poblaciones o comunidades en forma presencial, además que los vuelos que se podrían realizar se encuentran en su gran mayoría o totalidad suspendidos en especial los que se efectuaban en las zonas de frontera. En algunos casos a estas localidades solo se pueden llegar mediante el uso de transporte fluvial el cual no es aplicable en este caso

por la cantidad de días que podría durar la travesía desde Iquitos, Pucallpa y Puerto Maldonado o mediante el empleo de aeronaves de la Fuerza Aérea del Perú debido a que las características y malas condiciones de las pistas de aterrizaje aledañas a los poblados cuentan con poca o ninguna facilidades para el aterrizaje por la ausencia o continuidad de los vuelos, lo que permitía un compromiso de los pobladores del mantenimiento y llegada de material para su habilitación o sostenimiento de los aeródromos atendidos.

2.5.3 Relación con actores involucrados

Para establecer relación con los actores involucrados, se convocó a los alcaldes de dichas localidades a exponer sus necesidades y problemática en la ciudad de Iquitos. Posteriormente se sostuvieron reuniones de coordinación con representantes de las diferentes instituciones públicas, tales como: Gobierno Regional de Loreto, Dirección Regional de Salud, RENIEC, Dirección Regional de Educación, Ministerio Público, Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social, Unidad Desconcentrada Regional, Migraciones y Aduanas, para atender las necesidades y solucionar los problemas de esa población. Inicialmente no se apreció mucha confianza en el proyecto, pero luego de ser sensibilizados y al escuchar muchas veces a los mismos nativos, el apoyo y participación fue total. Todo el personal involucrado fue trasladado en los aviones AN-32B, DHC-6 serie 400 de la Fuerza Aérea del Perú (versión ruedas y/o flotadores) a dichas localidades durante la realización de las acciones cívicas multisectoriales, la mayoría de ellos, especialmente las autoridades regionales de cada sector, jamás habían llegado antes a esos poblados, ni tenían idea de sus problemas.

2.5.4 Alianzas estratégicas

Asimismo, se realizaron alianzas claves con: Gobierno Regional de Loreto, Dirección Regional de Salud, RENIEC, Dirección Regional de Educación, Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social, Migraciones, Aduanas, Ministerio Público y Unidad Desconcentrada Regional. Los

alcaldes de cada localidad se encargaron de difundir previamente a sus comunidades, las actividades de la acción cívica multisectorial.

Asimismo, se estableció un fuerte lazo de cooperación con la Oficina de Asuntos Civiles de la Embajada de los Estados Unidos con quienes se gestionó, la donación de medicamentos para ser entregados gratuitamente en dichas actividades. De esta manera aunó esfuerzos y se logró una labor más efectiva de nuestras acciones cívicas generando sinergia, en favor de los pobladores.

CAPITULO III
MARCO TEORICO REFERENCIAL

MARCO TEÓRICO REFERENCIAL

El tema de acciones cívicas multisectoriales en localidades de las fronteras se relaciona con numerosos tópicos, que se muestran interconectados. Con el objetivo de evitar el enfoque de muchos temas, sin la profundidad requerida, se optó por la selección de las siguientes bases conceptuales y términos básicos;

3.1 Bases conceptuales

3.1.1 El progreso tecnológico y el crecimiento económico de un país

Las sombrías perspectivas sobre el crecimiento económico que defendían los economistas clásicos, según los cuales las economías estaban condenadas a largos plazos de estancamiento, realmente los cuales no se han cumplido en la práctica. Mas ha sucedido todo lo contrario, habiendo aumentado los salarios sin que se haya observado una tendencia claramente decreciente de los beneficios. Uno de los factores explicativos de esta aparente contradicción es el progreso técnico que ha acompañado al crecimiento industrial. La repercusión del mismo ha sido una mejora en la productividad que ha contrarrestado a los efectos de la ley de los rendimientos decrecientes. De ahí de que se le puede atribuir un papel decisivo en el crecimiento que las economías han experimentado hasta hoy y, previsiblemente, en el que tendrán en el futuro.

Los nuevos conocimientos técnicos permiten ampliar sus aplicaciones de los ya disponibles y están plasmados, en parte, en los nuevos bienes de capital y en las cuantificaciones de la mano de obra. La invención y la innovación tiene lugar, sobre todo, en respuesta a la posibilidad de obtener beneficios.

Las medidas destinadas a mejorar la tasa de crecimiento de la inversión en capital físico y al fomento del progreso técnico, concretadas fundamentalmente en un aumento del gasto de investigación y

desarrollo, se llevan a cabo precisamente porque se reconoce el papel determinante que desempeña el progreso tecnológico en el crecimiento de la economía de un país

La moderna teoría del crecimiento económico ha centrado su atención en la inversión como la variable clave para generar un mayor aumento de la producción. Al recordar que la condición de equilibrio keynesiano establece que el ahorro al igual que a la inversión, resulta que la preocupación por esta última supone también asignarle un lugar prioritario al ahorro dentro de las teorías modernas del crecimiento económico.

La sustitución de importaciones puede considerarse dentro de una estrategia mas amplia, que es la del desarrollo del potencial endógenos de las regiones de Loreto, Ucayali y Madre de Dios lo cual demanda de una capacitación y conocimiento de sus autoridades y funcionarios que permitan este cambio sustancial en la manera de pensar y trabajar articuladamente. El desarrollo endógeno presupone la voluntad de los sujetos para incrementar sus oportunidades de desarrollo. Este enfoque se opone, en cierto modo, a la teoría de la dependencia, pues esta explica el subdesarrollo por causas externas, siendo vital la parte interna de una organización o grupo humano.

De acuerdo a estas consideraciones puede que el camino hacia el crecimiento radique en el desarrollo potencial endógeno y en el logro de la estructura productiva mínimamente equilibrada. Para lograr este objetivo y aprovechar de la mejor manera los recursos productivos disponibles, habrá que conjugar las oportunidades que ofrece el mercado con la protección de algunas determinadas actividades y proyectos, dentro de los cuales se deben tener en consideración las operaciones militares para el desarrollo socio económico (OMADEMA) o los vuelos de acción cívica, a la vista de peculiar estructura productiva económica y social. El punto de mira debe ser procurar una actividad que

pueda ayudar al crecimiento de las comunidades y poblaciones más alejadas, siendo los vuelos una herramienta que suma y genera lazos de dependencias en las pequeñas economías de estas poblaciones o comunidades emergentes.

3.1.2 Las operaciones aéreas en el Desarrollo Nacional

La función de los integrantes de la Fuerza Armada del Perú no es exclusivamente hacer la guerra. Es indudablemente una organización al servicio de la defensa, seguridad, libertad de sus poblaciones y desarrollo económico del país. Si mismo se tiene el concepto claro de proporcionar apoyo militar para alcanzar los objetivos nacionales en épocas que no existen conflictos externos, los cuales se realizan a través de operaciones diversas como la ayuda a damnificados, evacuaciones aeromédicas, evacuaciones de operaciones militares (heridos), acciones en el exterior del país en apoyo a la política exterior del estado.

La Doctrina básica de la Fuerza Aérea del Perú, detalla todos los principios de masa, flexibilidad, simplicidad, maniobra, seguridad, objetivo, unidad de comando, sorpresa y economía de la fuerza entre otras. La Doctrina está preparada para orientar la realización de las operaciones en la cual el objetivo es vencer una fuerza enemiga, pero en el caso de las acciones no bélicas las acciones son diferentes.

Las operaciones diferentes a la guerra que no involucran al combate incluyen fundamentalmente el apoyo al sistema nacional de defensa nacional de defensa civil, el apoyo al desarrollo social y económico del país y algunos tipos de operaciones de paz.

Las acciones de la Fuerza Aérea para estas operaciones de no combate incluyen el transporte aéreo, inteligencia, vigilancia y reconocimiento (ISR), búsqueda, rescate y evacuación aeromédica entre otras.

Aunque estas operaciones son planeadas como de no combate, esto no significa que las operaciones son conducidas en un ambiente totalmente calmado o de paz, las cuales son las siguientes:

- 3.1.2.1 Apoyo al Sistema Nacional de Riesgos y Desastres (SINAGERD); La Fuerza Aérea del Perú brinda el apoyo a las autoridades civiles cuando se presente una situación de emergencias provocadas por desastres generados a la naturaleza o por la mano del hombre. Estas actividades de apoyo no lo pueden realizar debido a que los recursos humanos y materiales son mayores a las capacidades de los gobiernos regionales. Este tipo de apoyo es del tipo temporal y se realiza a través de operaciones de transporte de provisiones, evacuaciones aeromédicas, asistencia médica, asistencia religiosa, puentes aéreos, servicios de comunicaciones y otra variedad de servicios.
- 3.1.2.2 Operaciones de Desarrollo Social; las Fuerza Armadas (FFAA) desempeñan un rol muy importante en el desarrollo social de las distintas regiones del país, es así, que la Fuerza Aérea del Perú tiene dentro de sus tareas encomendadas las operaciones aéreas en todo el territorio nacional. La forma mas clara y directa de su participación e a través de la Brigadas de Apoyo al Desarrollo Nacional (BADEN), que tienen el propósito de desarrollar actividades integrales y sostenibles para contribuir con la política de inclusión social del gobierno. Estas actividades implicaran por parte de la Fuerza Aérea la ejecución de un servicio de acción cívica a localidades del país que, por su desventajosa situación geográfica, alejadas de los centros de desarrollo y carentes de medios de transporte alternativo, encuentran mayores dificultades para su armónico desarrollo en su Región.
- 3.1.2.3 Acciones Cívicas (ACV); Son todas aquellas actividades de carácter cívico militar que realiza el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas (CCFFAA) y las Instituciones Armadas (IIAA) bajo la supervisión del Ministerio de Defensa (MINDEF), promoviendo la imagen institucional y fomentando la identidad nacional; así como contribuir con el estado en los planes de desarrollo nacional en lo económico y social; esto incluye lo siguiente:

- Actividades de Gestión (AG): Son aquellas que realizan los miembros del Comando Conjunto y de las Instituciones Armadas que prestan servicio en zonas alejadas del territorio nacional orientado y atendiendo los requerimientos de las autoridades sobre las necesidades de sus poblaciones; canalizándolos y siguiendo los protocolos y canales respectivos, presentándolos ante los encargados del Estado.
- Procesos de Educación (PED); Son contribuciones del CCFFAA y de las IIAA en áreas donde la participación del sector educación es mínima o en algunos casos no existe, para lo cual, sus miembros podrán colaborar con la ejecución de actividades relacionadas con la educación o instrucción de la población, orientada a la alfabetización o al desarrollo de actividades productivas, respectivamente.

3.1.2.4 Operaciones de Ayuda Humanitaria; Estas operaciones son planeadas, coordinadas y supervisadas por el MINDEF y están destinadas a brindar auxilio, alivio social y mejorar las condiciones de vida de las poblaciones afectadas por desastres naturales o aquellas de menores recursos y con grandes necesidades, actuando de manera coordinada con las autoridades regionales, locales, lo cual contribuye a reducir la pobreza y permitir progresivamente la inclusión social de estas poblaciones.

3.1.2.5 Acciones de Apoyo al Desarrollo Nacional; Estas acciones deben ser financiadas por los Sectores del Estado, instituciones públicas y privadas, gobiernos regionales y locales, que requieran los servicios que brindan la FAP a través de las capacidades con las que cuenta; para ello se tendrá que establecer convenios de cooperación interinstitucional u otros mecanismos que viabilicen su ejecución.

3.1.2.6 Apoyo a los programas y proyectos sociales del Estado; Los programas y proyectos sociales del Estado, orientados a la población vulnerable del país; entre estos, a las Plataformas itinerantes de Acción Social Aéreas.

Asimismo, promueven acciones de intervención en los lugares donde la presencia del Estado es débil y/o inexistente, para lograr la identificación con la Nación.

3.1.2.7 Apoyo al desarrollo e integración fronteriza; De conformidad con lo establecido en la Ley N°29778, en el mes de enero de cada año, el CCFFAA propondrá a la secretaria general del MINDEF, los nombres de los representantes de las FFAA que se integraran a los comités regionales, provinciales y distritales de desarrollo de fronteras e integración fronteriza.

3.2 Términos Básicos

3.2.1 Acciones Cívicas: Son actividades de carácter cívico militar que realizan el CCFFAA y las IIAA bajo la supervisión del MINDEF promoviendo la imagen institucional y fomentando la identidad nacional en las poblaciones, comunidades de las diversas regiones del país.

3.2.2 Asistencia Humanitaria (HA): Son programas conducidos como parte de una operación de paz (fuerza multinacional) para remediar o reducir los efectos de los desastres naturales y acciones hechas por el hombre o condiciones endémicas. Estas se encuentran limitadas a su alcance y duración, la cual está diseñada para complementar los esfuerzos de las autoridades o agencias civiles de la nación anfitriona, en vista que no solo es aplicable en el territorio del Perú, si no a cualquier lugar donde sea necesario este apoyo solidario humanitario.

3.2.3 Evacuación Aeromédica: Es el movimiento de pacientes bajo supervisión médica y en tratamiento médico a través de operaciones de transporte aéreo.

3.2.4 Operaciones de Desarrollo Social: Son actividades integrales y sostenibles que desarrollan las instituciones del Sector Defensa, con el objetivo de contribuir a la política nacional de inclusión social a través de Brigadas de Apoyo al Desarrollo Nacional (BADEN). Estas operaciones

sirven para gestionar el empleo de los medios aéreos para el transporte del material y personal en las actividades en provecho al desarrollo de las regiones del país cuando sean solicitadas en oportunidad.

3.2.5 Asuntos civiles: Son las actividades que una institución realiza, mantiene y se establece con la finalidad de brindarle el apoyo necesario y requerido a una población, comunidad que tiene una carencia debido a una situación generada, la cual incluye las regiones del país. Las actividades de Esta pueden incluir la ejecución por la parte de la Instituciones Armadas, las cuales normalmente son llevadas por las autoridades bajo su responsabilidad. Estas actividades se pueden ejecutar en simultaneo cuando se están realizando otro tipo de operaciones aéreas en provecho de estas regiones afectadas.

3.2.6 Operaciones Militares en Apoyo al Desarrollo Socio-Económico: son aquellas operaciones aéreas que realizan la Fuerza Aérea del Perú en las regiones de frontera para atender las necesidades primarias principalmente a las comunidades o poblaciones que carecen de vías de comunicación adecuadas o estas se encuentran restringidas por temporadas, soportadas con presupuestos del estado para este fin, lo cual permite la inclusión social, educativa, médica y desarrollo de estas regiones y su identificación con el Estado.

CAPITULO IV

SUPUESTOS DE SOLUCION

SUPUESTOS DE SOLUCIÓN

Después de haber descrito en detalle el diagnóstico situacional podemos manifestar que existen carencias, limitaciones de conectividad y comunicaciones en diversas poblaciones y localidades fronterizas en las Regiones de Loreto, Ucayali y Madre de Dios, teniendo suma importancia las acciones de apoyo al desarrollo nacional y promoción de las relaciones civiles – militares las actividades que realiza la Fuerza Aérea del Perú a través del Ala Aérea N°5 - Grupo Aéreo N °42 y del Ala Aérea N°2 - Grupo Aéreo N °8 con sus aeronaves de transportes asignadas efectuando vuelos de Acciones Cívicas Multisectoriales, a fin de atender las necesidades básicas de salud, identificación, educación, justicia, transporte, mejorar la calidad de vida, entre otros; en coordinación con los Gobierno Regionales, Direcciones Regionales de Salud, RENIEC, Direcciones Regionales de Educación, Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social, lo cual indica determinar la importancia de continuar empleando la Doctrina del empleo de la Fuerza Aérea del Perú en acciones de apoyo al desarrollo nacional y promoción de las relaciones civiles – militares a través de la Directiva FAP COMOP 55-9 del 24 de enero del 2020.

4.1 Tipo y diseño de la investigación

4.1.1 Tipo

El tipo de investigación será de tipo descriptivo, puesto que el estudio se fundamenta en un detalle de modo descriptivo, la importancia y acciones a seguir para el desarrollo de las acciones de apoyo al desarrollo nacional y promoción de las relaciones civiles – militares para su evaluación de su importancia en su empleo.

4.1.2 Nivel

El nivel de la investigación será de carácter aplicado, puesto que el estudio se realizará sobre hechos prácticos.

4.1.3 Diseño

El diseño de la investigación será de carácter no experimental descriptivo, puesto que el estudio se basará en hechos ya ocurridos que no son manipulables o susceptibles de ser variados.

4.2 Población

La presente investigación tomara como unidad de análisis al personal de oficiales en actividad y retiro que realiza o realizo operaciones aéreas (pilotos, copilotos) con las distintas aeronaves de transporte del Ala Aérea N°5 - Grupo Aéreo N °42 y del Ala Aérea N°2 - Grupo Aéreo N °8.

La población será de la diversidad del personal de oficiales y grados de jerarquía de la FAP en actividad y retiro que operan u operaron las aeronaves de transporte de los Grupos Aéreos N °42 y N °8.

Se tomará como elemento de muestreo la totalidad de la población conformada por diversos grupos de oficiales de distinta antigüedad, siendo esta una población de 80 personas en situación de actividad y retiro.

4.3 Muestra

La muestra estará basada en la apreciación que tiene todo el personal que desarrollo o desarrolla actividades de operaciones aéreas con las distintas aeronaves de transporte en vuelos de acciones cívicas en el país. La elección de una cantidad referencial pero que nos de información lo más adecuada e idónea para nuestra investigación.

Se ha tenido por conveniente trabajar con la siguiente ecuación:

$$n = \frac{z^2 \cdot p \cdot q \cdot N}{N \cdot E^2 + z^2 \cdot p \cdot q} \dots \dots \dots (1)$$

n= tamaño de la muestra a ser determinado

z= 1.96 (nivel de confianza, con a=0.05)

p= 5% (proporción de la población, sabiendo que p + q=1)

q= 95%

N= 80 (Población)

E= 5% (% de error) = 0.05

Se calcula la muestra utilizando la ecuación N°1, se reemplazan los valores y se obtiene:

$$n = \frac{1.96^2 \cdot 0.05 \cdot 0.95 \cdot 180}{180 \cdot 0.05^2 + 1.96^2 \cdot 0.05 \cdot 0.95} = 51.93$$

Dado que la ecuación nos arroja un valor muestral de 51.93 como valor adecuado para el trabajo de investigación, se ha decidido trabajar con un valor de muestra de 52 personas entre el personal de actividad y retiro.

4.4 Técnicas de recolección de la información

Para la recolección de datos se utilizará el método cuantitativo, empleando la

observación directa y el análisis documental y registral, teniendo en consideración que la información es producto de hechos reales y tangibles y que esta se encuentra en los archivos históricos.

4.5 Instrumentos de recolección de la información

Como instrumento de la recolección de la información se utilizará la encuesta y análisis del contenido para conocer las apreciaciones del personal de actividad y en retiro respecto a las actividades de apoyo al desarrollo nacional y promoción de las relaciones civiles – militares por medio de las aeronaves de la FAP.

4.6 Técnicas de análisis e interpretación de datos

Para el análisis e interpretación de los datos se utilizará las técnicas estadísticas tradicionales, con el propósito de observar las tendencias de opinión relacionadas con las técnicas y procedimientos que son necesarias actualizar periódicamente.

CAPITULO V
PROPUESTA DE SOLUCION

PROPUESTAS DE SOLUCIÓN

En el presente informe de experiencia profesional se ha propuesto realizar una investigación descriptiva en donde se evalúa importancia, estado a seguir por parte de la Fuerza Aérea del Perú en las acciones de apoyo al Desarrollo Nacional y promoción de las relaciones Civiles-Militares, que sirve como un elemento de mejora en la evolución socio-económica del país. Estas actividades se están ejecutando actualmente en una forma adecuadamente efectiva, pero debido a diversas variables externas e internas estas pueden impactar su desarrollo eficiente.

Esto implicara realizara continuas revisiones y actualizaciones de las normatividades y reglamentaciones para el uso adecuado de los medios aéreos de los Grupos Aéreos N°8 y N°42 ubicados en las ciudades del Callao e Iquitos respectivamente y contar con la posibilidad de mantener el soporte oportuno de los equipos aéreos, aeródromos y material que se encuentra involucrado para este fin.

La propuesta consta de dos etapas: La Primera etapa es la de determinar la importancia de las acciones de apoyo al Desarrollo Nacional y promoción de las relaciones Civiles – Militares, mediante una encuesta al personal de oficiales en retiro y actividad que realizaron y realizan operaciones aéreas de transporte en acciones cívicas en las aeronaves de los Grupos Aéreos N°8 y N°42. Para tal fin se ha determinado trabajar con cincuenta y dos (52) determinados por la ecuación de la muestra indicada en el CAPITULO IV SUPUESTOS DE SOLUCION, inciso 4.3 Muestra.

Una vez obtenida la información recolectada de la primera etapa y de haber sido evaluado estadísticamente, se da inicio a la Segunda etapa la cual consta de las propuestas tentativas de acciones más importantes para que la Fuerza Aérea del Perú pueda seguir o coordinar lo que permitirán continuar o mejorar con las acciones de apoyo al Desarrollo Nacional y promoción de las relaciones Civiles – Militares.

CAPITULO VI

RESULTADOS

RESULTADOS

A continuación, se describirá los resultados obtenidos en la adquisición de información sobre la importancia de la Fuerza Aérea del Perú en las acciones de apoyo al Desarrollo Nacional y promoción de las relaciones Civiles-Militares, que sirven como un elemento trascendente en las mejoras de la evolución socio-económica del país.

La adquisición de información, será la realización de una encuesta para analizar la situación e importancia de los Vuelos de Acción Cívica en el apoyo al Desarrollo Nacional y promoción de las relaciones Civiles-Militares, para poder determinar los puntos o sugerencias que permitan optimizar este servicio que brinda la Fuerza Aérea del Perú con sus diversos itinerarios a las regiones (Loreto, Ucayali y Madre de Dios) del país.

La actualización periódica de los documentos normativos para los Vuelos de Acción Cívica, es lo que se busca como resultado final de este Informe de Experiencia Profesional en el cual se determine la necesidad de las revisiones y aplicaciones en forma oportuna y de acuerdo a los cambios que se produzcan en las normas y leyes en el país.

6.1 Adquisición de información: Aplicación de encuestas

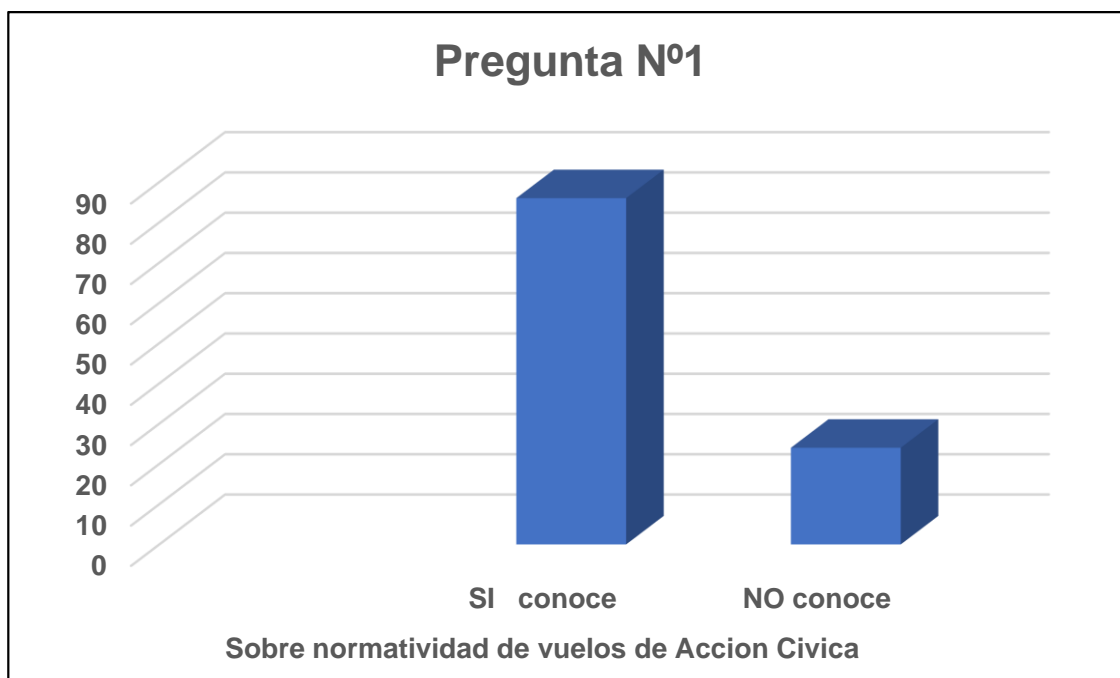
Con relación a la encuesta diseñada realizada al personal en retiro y actividad que realizaron y realizan operaciones aéreas de transporte en acciones cívicas en las aeronaves de los Grupos Aéreos N°8 y N°42, se ha podido obtener los siguientes resultados:

Respecto a la pregunta N°1 la cual esta formulada de la siguiente manera; ¿Conoce o sabe a la fecha de algún documento a modo de Directiva sobre Acciones Cívicas en apoyo al Desarrollo Socio-Económico del país?

El 86% de los encuestados manifestaron que tenían conocimiento de la existencia de un documento tipo Directiva que detalla las actividades que se realizan en el apoyo de los Vuelos de Acción Cívica en el apoyo al Desarrollo Nacional y promoción de las relaciones Civiles-Militares. La muestra es muy representativa y de calidad en vista que indica que han logrado el personal en actividad y retiro identificar que existe un documento normativo del nivel de Directiva emitido por el Comando de Operaciones de la FAP para la ejecución de Vuelos de Acción Cívica.

En el Grafico N°1 se presenta los datos de la pregunta N°1 en formas de barras indicando la forma porcentual del conocimiento de la Directiva. Teniendo como información de la revisión de la encuesta que el personal que realizo operaciones aéreas que han pasado al retiro antes del año 2019 desconocen de este documento.

Gráfico N°1 Resultado de la encuesta respecto a la pregunta N°1



Fuente: Encuesta realizada al personal que realiza o realizo operaciones aéreas en los Grupos Aéreos N°42 y N°8.

Fecha: enero-febrero del 2023

Elaboración: Propia

Muestra: cincuenta y dos (52) participantes

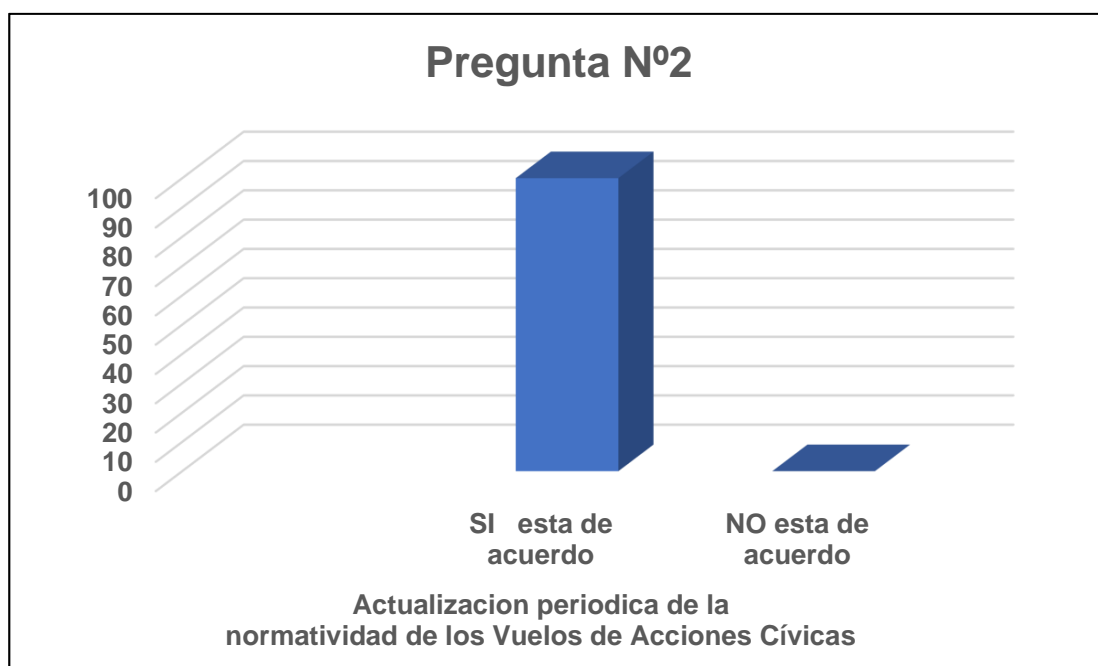
Respecto a la pregunta N°2 la cual esta formulada de la siguiente manera;
¿Está Usted de acuerdo con la actualización periódica de los documentos que norman las actividades de los Vuelos de Acciones Cívicas en apoyo al Desarrollo Socio-Económico del país?

El 100% de los encuestados manifestaron que si están de acuerdo con la actualización periódica de los documentos que norman las actividades de Acciones Cívicas, la cual incluye a la Directiva que detalla las actividades que se realizan en el apoyo de los Vuelos de Acción Cívica en el apoyo al Desarrollo Nacional y promoción de las relaciones Civiles-Militares.

La muestra es muy representativa y de calidad en vista que indica que han logrado el personal en actividad y retiro identificar que es necesario la actualización periódica de los documentos normativos para el desarrollo de Vuelos de Acción Cívica por la FAP.

En el Grafico N°2 se presenta los datos de la pregunta N°2 en formas de barras con los indicadores de SI de acuerdo y NO está de acuerdo.

Gráfico N°2 Resultado de la encuesta respecto a la pregunta N°2



Fuente: Encuesta realizada al personal que realiza o realizo operaciones aéreas en los Grupos Aéreos N°42 y N°8.

Fecha: enero-febrero del 2023

Elaboración: Propia

Muestra: cincuenta y dos (52) participantes

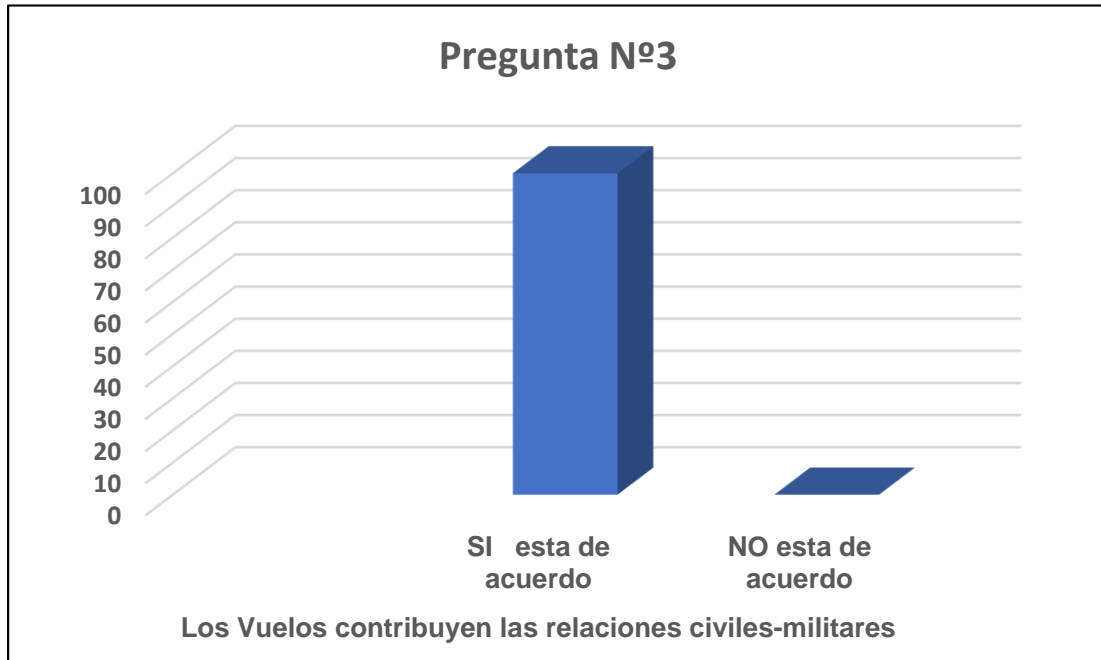
Respecto a la pregunta N°3 la cual esta formulada de la siguiente manera; ¿Considera Usted, que el desarrollo de los Vuelos de Acciones Cívicas contribuye en las relaciones Civiles-Militares y permiten el Desarrollo Socio-Económico del país?

El 100% de los encuestados manifestaron que en forma positiva que los Vuelos de Acciones Cívicas, contribuyen en las relaciones Civiles-Militares y permiten el Desarrollo Socio-Económico del país.

La muestra es muy representativa y de calidad en vista que todo el personal en actividad y retiro realizan o han realizado operaciones aéreas con las aeronaves de los Grupos Aéreos N°42 y N°8 han identificado lo contribución de los Vuelos de Acción Cívica en el desarrollo socio económico del país y las relaciones civiles-militares.

En el Grafico N°3 se presenta los datos de la pregunta N°3 en formas de barras con los indicadores de SI de acuerdo y NO está de acuerdo.

Gráfico N°3 Resultado de la encuesta respecto a la pregunta N°3



Fuente: Encuesta realizada al personal que realiza o realizo operaciones aéreas en los Grupos Aéreos N°42 y N°8.

Fecha: enero-febrero del 2023

Elaboración: Propia

Muestra: cincuenta y dos (52) participantes

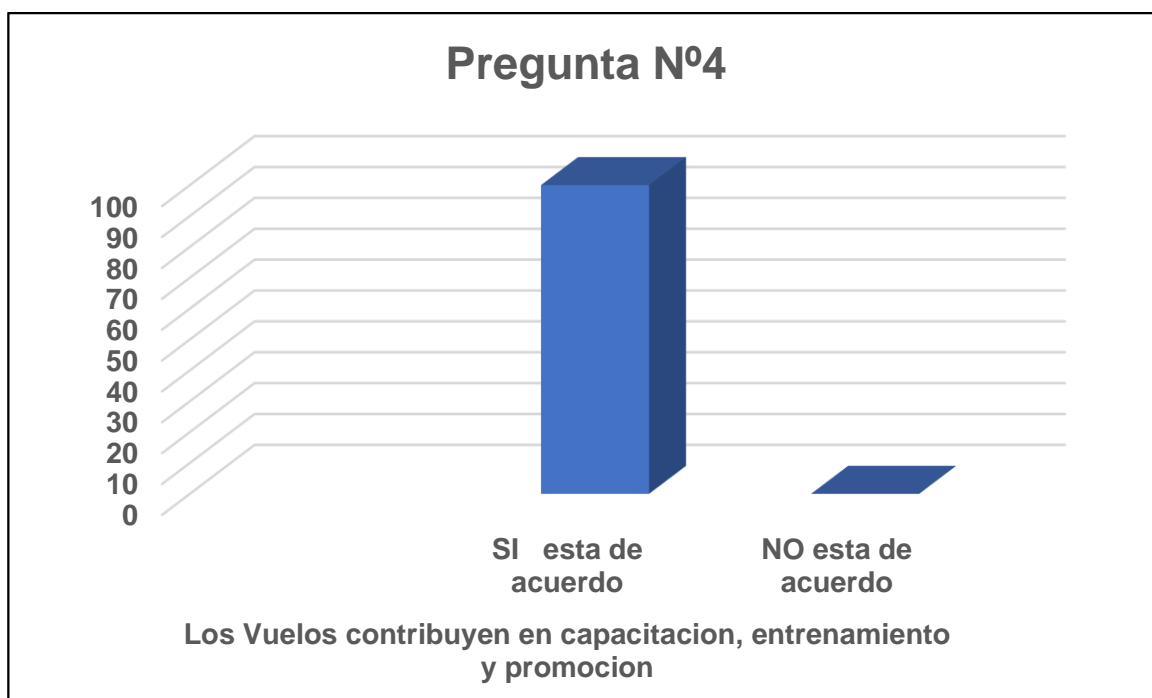
Respecto a la pregunta N°4 la cual esta formulada de la siguiente manera; ¿Considera Usted, que el desarrollo de los Vuelos de Acciones Cívicas contribuye en la capacitación, entrenamiento y promoción de las relaciones Civiles-Militares del personal de tripulantes que operan las aeronaves de transporte?

El 100% de los encuestados manifestaron que en forma positiva que los Vuelos de Acciones Cívicas, contribuyen en la capacitación, entrenamiento y promoción de las relaciones Civiles-Militares del personal de tripulantes.

La muestra es muy representativa y de calidad en vista que todo el personal en actividad y retiro realizan o han realizado operaciones aéreas con las aeronaves de los Grupos Aéreos N°42 y N°8 han identificado la contribución de la capacitación, entrenamiento y promoción de las relaciones Civiles-Militares.

En el Grafico N°4 se presenta los datos de la pregunta N°4 en formas de barras con los indicadores de SI de acuerdo y NO está de acuerdo.

Gráfico N°4 Resultado de la encuesta respecto a la pregunta N°4



Fuente: Encuesta realizada al personal que realiza o realizo operaciones aéreas en los Grupos Aéreos N°42 y N°8.

Fecha: enero-febrero del 2023

Elaboración: Propia

Muestra: cincuenta y dos (52) participantes

Respecto a la pregunta N°5 la cual esta formulada de la siguiente manera; ¿Considera Usted, que la Directiva COMOP 55-9: Participación de la Fuerza Área del Perú en Acciones de Apoyo al Desarrollo Nacional y promoción de las relaciones Civiles-Militares que permiten el Desarrollo Socio-Económico del país, cumple con sus expectativas, para alcanzar las metas trazadas en la

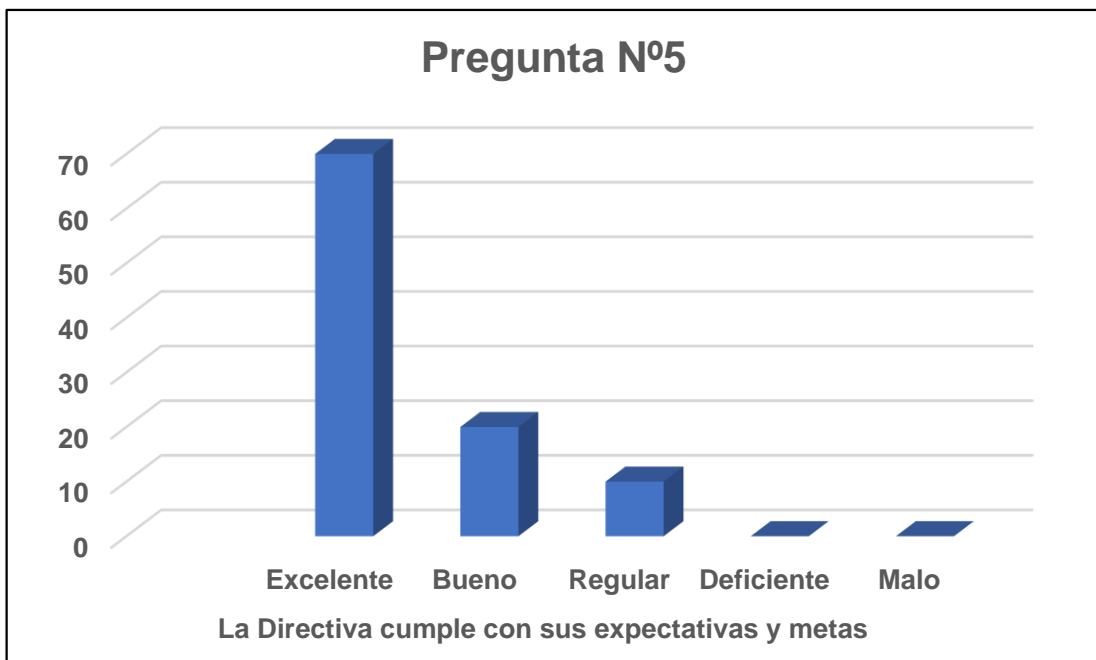
especialidad de transporte?

El 70% de los encuestados manifestaron que la Directiva COMOP 55-9 actual es de provecho para el desarrollo de sus metas trazadas en la especialidad de transporte es decir excelente. El 20% manifestaron que es buena esta norma y el 10% indico que es regular su contribución en alcanzar las metas trazadas en la especialidad de transporte.

La muestra es muy representativa y de calidad en vista que todo el personal en actividad o retiro han identificado la contribución de la Directiva que permite alcanzar las metas trazadas en su especialidad de transporte a través de las operaciones aéreas que realizan con las aeronaves de los Grupos Aéreos N°42 y N°8

En el Grafico N°5 se presenta los datos de la pregunta N°5 en formas de barras con los indicadores de excelente, bueno, regular, deficiente y malo de acuerdo.

Gráfico N°5 Resultado de la encuesta respecto a la pregunta N°5



Fuente: Encuesta realizada al personal que realiza o realizo operaciones aéreas en los Grupos Aéreos N°42 y N°8.

Fecha: enero-febrero del 2023

Elaboración: Propia

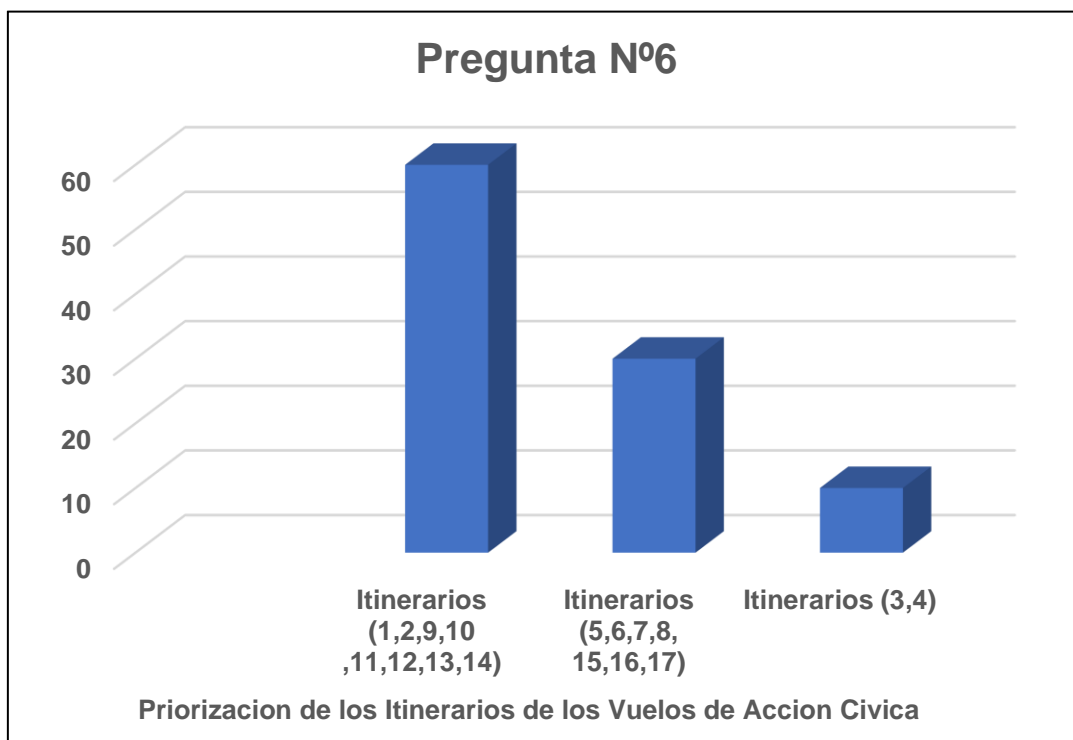
Muestra: cincuenta y dos (52) participantes

Respecto a la pregunta N°6 la cual esta formulada de la siguiente manera; ¿Puede Usted, proponer cuales deben ser la priorización de los itinerarios donde se realizan los Vuelos de transporte que se realizan de acuerdo con la Directiva COMOP 55-9: Participación de la Fuerza Área del Perú en Acciones de Apoyo al Desarrollo Nacional y promoción de las relaciones Civiles-Militares que permiten el Desarrollo Socio-Económico del país?

El 60% de los encuestados manifestaron que la Directiva COMOP 55-9 actual debe enfocar sus Vuelos de Acción Cívica en los itinerarios de frontera de las regiones de Loreto, Ucayali y Madre de Dios (1,2,9,10,11,12,13,14). El 30% manifestaron que los Vuelos deben ser más frecuentes en los siguientes itinerarios (5,6,7,8,15,16,17) y el 10% indico que estos Vuelos eran muy importantes para incrementar su frecuencia y unir la capital con los itinerarios (3,4), los cuales permitirían el Desarrollo Socio-Económico del país.

En el Grafico N°6 se presenta los datos de la pregunta N°6 en formas de barras con los indicadores basados en las sugerencias de prioridades propuestas y descritas en el párrafo anterior.

Gráfico N°6 Resultado de la encuesta respecto a la pregunta N°6



Fuente: Encuesta realizada al personal que realiza o realizo operaciones aéreas en los Grupos Aéreos N°42 y N°8.

Fecha: enero-febrero del 2023

Elaboración: Propia

Muestra: cincuenta y dos (52) participantes

6.2 Aplicación de la propuesta de realizar actualizaciones periódicas de normatividad

Debido a que existe una normatividad aprobada el 20 de enero de 2020 la cual es la Directiva COMOP 55-9: Participación de la Fuerza Área del Perú en Acciones de Apoyo al Desarrollo Nacional y promoción de las relaciones Civiles-Militares, documento que colabora con el Desarrollo Socio-Económico del país, es necesario realizar su revisión periódicamente, en la cual se efectuaran las evaluaciones de los resultados y los cambios que permitan mejoras en los servicios que brindan las aeronaves de transporte de los Grupos Aéreos N°42 y N°8 de la FAP.

CAPITULO VII

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

En base a la encuesta aplicada a la muestra de cincuenta y dos (52) oficiales en retiro y actividad que realizaron y realizan operaciones aéreas de transporte en Acciones Cívicas en las aeronaves de los Grupos Aéreos N°8 y N°42 apoyando al Desarrollo Nacional, se ha tenido por pertinente plantear las siguientes conclusiones:

PRIMERA CONCLUSION: Se concluye, que está vigente la Directiva COMOP 55-9. normatividad que regula las acciones que deben realizar las Alas Aéreas N°2, N°5 y los Grupos Aéreos N°42 y N°8 en los Vuelos de Acción Cívica con la que confirma la importancia de la participación de la Fuerza Aérea del Perú en acciones de apoyo al Desarrollo Nacional y la promoción de las relaciones Civiles – Militares.

SEGUNDA CONCLUSION: Se concluye, que el 100% de los encuestados están de acuerdo con la actualización periódica de los documentos que norman las actividades de los Vuelos de Acciones Cívicas en apoyo al Desarrollo Socio-Económico del país, en la cual se encuentra incluido para su revisión la Directiva COMOP 55-9: Participación de la Fuerza Aérea del Perú en acciones de apoyo al Desarrollo Nacional y la promoción de las relaciones Civiles- Militares, lo cual confirma lo importante de la FAP en las acciones que proyecta el apoyo al Desarrollo Nacional y la promoción de la relaciones civiles-militares.

TERCERA CONCLUSION: Se concluye, que el 100% de los encuestados manifestaron que los Vuelos de Acciones Cívicas permiten la capacitación, entrenamiento de los tripulantes que operan las aeronaves de transporte, y la importancia de la FAP en la promocionan las relaciones Civiles-Militares y contribuyen en el Desarrollo Socio-Económico del país.

CUARTA CONCLUSION: Se concluye, que la Directiva COMOP 55-9 contribuye a alcanzar las metas trazadas en la especialidad de transporte a través de las operaciones aéreas de los Vuelos de acciones Cívicas con las aeronaves de los

Grupos Aéreos N°42 y N°8, de acuerdo con el 90% de los encuestados que indicaron que contribuye en provecho de su desarrollo de forma excelente y buena.

QUINTA CONCLUSION: Se concluye que, los itinerarios que deben tener mayor frecuencia y atención por parte de los Vuelos de Acciones Cívicas propuestas en la Directiva COMOP 55-9, deben ser los itinerarios ubicados en las fronteras de las regiones de Loreto, Ucayali y Madre de Dios, lo cual confirma la importancia de la FAP en las acciones de apoyo al Desarrollo Nacional y la promoción de la relaciones civiles-militares.

CAPITULO VIII

RECOMENDACIONES

RECOMENDACIONES

En base a la encuesta aplicada a la muestra de cincuenta y dos (52) oficiales en retiro y actividad que realizaron y realizan operaciones aéreas de transporte en Acciones Cívicas en las aeronaves de los Grupos Aéreos N°8 y N°42 apoyando al Desarrollo Nacional, se ha tenido por pertinente plantear las siguientes recomendaciones:

PRIMERA RECOMENDACION: Se recomienda, que los documentos que norman las actividades de los Vuelos de Acciones Cívicas en apoyo al Desarrollo Socio-Económico del país, en la cual se encuentra incluido para su revisión la Directiva COMOP 55-9: Participación de la Fuerza Aérea del Perú deben ser actualizados periódicamente por los Comandos de Fuerza, Alas Aéreas y Grupos Aéreos responsables de realizar estas operaciones aéreas.

SEGUNDA RECOMENDACION: Se recomienda, que la Directiva COMOP 55-9 deba incluir en el punto 9. Normas y Procedimientos, que los Vuelos de Acciones Cívicas permiten la capacitación, entrenamiento de los tripulantes que operan las aeronaves de transporte en los itinerarios establecidos.

TERCERA RECOMENDACION: Se recomienda, que se deben incrementar la frecuencia de los itinerarios ubicados en las fronteras por parte de los Vuelos de Acciones Cívicas propuestas en la Directiva COMOP 55-9, lo cual permitirá la promoción de las relaciones Civiles – Militares y el desarrollo de estas poblaciones y del país.

CAPITULO IX
REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

BIBLIOGRAFÍA

- Balestrini, M (1998). Como se elabora el Proyecto de Investigación. BL Consultores Asociados. Caracas. Editorial Caracas.
- Congreso de la Republica del Perú, “Constitución Política del Perú de 1993”. (3ed). Relatoría y Agenda; Lima.
- Congreso de la Republica del Perú, “Ley N° N°29041 (2007), Autoriza la realización de Vuelos de Acción Cívica en el territorio de la República, Lima-Perú.
- Congreso de la Republica del Perú, “Ley N°29159 (2007), La necesidad y utilidad pública la prestación de servicios de transporte aéreo a zonas aisladas, Lima-Perú.
- Congreso de la Republica del Perú, Decreto Legislativo N°1142, Ley de Bases para la Modernización de las Fuerzas Armadas (FFAA).
- Ministerio de Defensa del Perú, Resolución Ministerial N°927-20217-DE/SG, Aprobación del Planeamiento Estratégico del Sector Defensa en el Campo Militar 2017-2021.
- Ministerio de Defensa del Perú, Resolución Ministerial N°1441-2016-DE/CCFFAA, Participación en el Desarrollo Nacional constituye uno de los Roles Estratégicos de las Fuerzas Armadas.
- Libro Blanco de la Defensa Nacional, Políticas de Seguridad y Defensa Nacional.
- Fuerza Aérea del Perú. (2001), Ordenanza FAP 5-1; Sistema de publicaciones de la FAP, Perú.
- Fuerza Aérea del Perú. (2001), Ordenanza FAP 5-4; Ordenanzas, Manuales y

Directivas de la FAP, Perú.

- Fuerza Aérea del Perú. (2012), Ordenanza FAP 17-1; Planeamiento, Programación y Presupuesto, Perú.
- Fuerza Aérea del Perú. (1995), Manual FAP 1-3; Doctrina; Doctrina Básica de la Fuerza Aérea del Perú, Perú.
- Fuerza Aérea del Perú. (2012), Manual FAP 1-1 Doctrina Básica de la Fuerza Aérea del Perú, Perú.
- Fuerza Aérea del Perú. (2020), Directiva COMOP 55-9: Participación de la Fuerza Área del Perú en Acciones de Apoyo al Desarrollo Nacional y promoción de las relaciones Civiles-Militares
- Fuerza Aérea del Perú. (2018), POV -GRUP8 60-1: Vuelos de Acción Cívica en territorio Nacional con aeronaves de la FAP.
- MIDIS (MINISTERIO DE DESARROLLO E INCLUSION SOCIAL), Estrategias de Inclusión Social, en línea, <http://www.midis.gob.pe/index.php/es/que-es-inclusion-social>.
- ISO, (ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE ESTANDARIZACION), “ISO 26000 Responsabilidad Social”; en línea, https://www.iso.org/files/live/sites/isoorg/files/archive/pdf/discovering_iso_26000-es.pdf
- INEI, (INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA E INFROMATICA), “Mapa de la pobreza provincial y distrital del año 2023, en línea, (web: www.inei.gob.pe)
- INFORME DE EXPERIENCIA PROFESIONAL; Estudio sobre la importancia y acciones a seguir por la FAP para el desarrollo de las operaciones Militares-OMADEMA en apoyo al Desarrollo Socio-económico del Perú. (2014), Lima, Perú

CAPITULO X

ANEXOS

ANEXOS

ANEXO A

ENCUESTA A OFICIALES EN ACTIVIDAD Y RETIRO

NOMBRE DEL ENCUESTADO:.....

CARGO OCUPADO:.....

SITUACION ACTUAL.....

La presente encuesta se encuentra conformada por seis (06) preguntas cerradas y abiertas, las cuales busca conocer sus conocimientos y criterios para tomarse en cuenta en el cumplimiento de la Directiva COMOP 55-9: Participación de la Fuerza Área del Perú en Acciones de Apoyo al Desarrollo Nacional y promoción de las relaciones Civiles-Militares que permiten el Desarrollo Socio-Económico del país, a través de sus comentarios y opiniones al completar esta encuesta, por lo cual se les solicita leer detenidamente las preguntas y elegir la opción que usted crea por conveniente.

1.- ¿Conoce o sabe a la fecha de algún documento a modo de Directiva sobre Acciones Cívicas en apoyo al Desarrollo Socio-Económico del país?

SI ()

NO ()

2.- ¿Está Usted de acuerdo con la actualización periódica de los documentos que norman las actividades de los Vuelos de Acciones Cívicas en apoyo al Desarrollo Socio-Económico del país?

SI ()

NO ()

3.- ¿Considera Usted, que el desarrollo de los Vuelos de Acciones Cívicas contribuye en las relaciones Civiles-Militares y permiten el Desarrollo Socio-Económico del país?

SI ()

NO ()

4.- ¿Considera Usted, que el desarrollo de los Vuelos de Acciones Cívicas contribuye en la capacitación, entrenamiento y promoción de las relaciones Civiles-Militares del personal de tripulantes que operan las aeronaves de transporte?

SI ()

NO ()

5.- ¿Considera Usted, que la Directiva COMOP 55-9: Participación de la Fuerza Área del Perú en Acciones de Apoyo al Desarrollo Nacional y promoción de las relaciones Civiles-Militares que permiten el Desarrollo Socio-Económico del país, cumple con sus expectativas, para alcanzar las metas trazadas en la especialidad de transporte?

Excelente () Bueno () Regular () Deficiente () Malo ()

6.- ¿Puede Usted, proponer cuales deben ser la priorización de los itinerarios donde se realizan los Vuelos de transporte que se realizan de acuerdo con la Directiva COMOP 55-9: Participación de la Fuerza Área del Perú en Acciones de Apoyo al Desarrollo Nacional y promoción de las relaciones Civiles-Militares que permiten el Desarrollo Socio-Económico del país?


.....

.....

.....

.....

OFICIO N°056-2017-MPRM-Alcaldia de la Municipalidad de Rodríguez de Mendoza

 **municipalidad provincial**
RODRÍGUEZ DE MENDOZA
ALCALDÍA

A DELA
MUY URGENTE

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

Mendoza, 17 de febrero de 2017

OFICIO N° 056-2017-MPRM-ALCALDIA

SEÑOR
LUIS FERNANDO BOURONCLE LUNA
Comandante del Grupo Aéreo N° 42 -Iquitos
PRESENTE.-



ASUNTO:- SOLICITA REINICIO DE VUELOS DE APOYO CIVICO

Tengo el agrado de dirigirme al Despacho de su digno cargo, expresándole mi cordial saludo; a su vez, manifestarle que hace un tiempo se venía recibiendo el apoyo de la Fuerza Área del Perú a través de los vuelos cívicos y existiendo aún la necesidad de seguir contando con éste servicio para sacar del aislamiento en el que se encuentra la Región Amazonas al no contar con un servicio aéreo comercial que tanto requiere la zona; además, de apoyar a las personas humildes, personas de edad avanzada, infantes, madres gestantes y asimismo personas delicadas de salud que no pueden viajar vía terrestre debido a que el recorrido es de más de 24 horas para poder llegar a la ciudad de Lima por que las vías terrestres se encuentran averiadas debido a las inclemencias del tiempo, y muchas veces los pasajeros quedan varados en las carreteras por varios días y por último con el propósito de fomentar el turismo y la cultura a nivel regional y provincial.

Por los motivos antes expuestos y siendo conocedor de su alto espíritu de colaboración, apoyo y calidad humana me permito solicitarle nos considere en los vuelos de acción cívica dentro de las rutas propuestas, considerando que esto nos permitirá como provincia avanzar económica, social y turísticamente.

Esperando que este pedido sea acogido en la dimensión misma de la necesidad que tiene esta provincia para cumplir sus objetivos de desarrollo me suscribo de usted expresando mi agradecimiento anticipado por el apoyo que estoy seguro nos brindará.

Atentamente;



NILMAR TAFUR PELÁEZ
ALCALDÍA PROVINCIAL

OFICIO N°082-2017-A/MPR de la Municipalidad de Rioja

ADENA



**MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE RIOJA**
RIOJA CIUDAD DE LOS SOMBREROS Y
CAPITAL DEL CARNAVAL EN LA REGIÓN SAN MARTÍN

Año del Buen Servicio al Ciudadano

Rioja, 17 de Febrero del 2017.

OFICIO N°082-2017-A/MPR.

Señor:
Coronel. Luis Fernando Bourronde Luna.
COMANDANTE DEL GRUPO AERERO N°42.
Iquitos.-

Asunto : Reitera pedido de Implementar Vuelos de la Fuerza Aérea N°42, en la Ruta Iquitos – Tarapoto – Rioja – Chachapoyas - Rodríguez de Mendoza y Viceversa.

Me es grato saludarlo muy cordialmente a nombre de la Municipalidad Provincial de Rioja, asimismo para reiterarle el pedido de la Población Riojana, para que implemente un itinerario de vuelos de la Fuerza Aérea a través del Grupo Aéreo N°42 en la ruta Iquitos – Tarapoto – Rioja – Chachapoyas - Rodríguez de Mendoza y Viceversa; ciudades que necesitan ser interconectadas con una vía de Transporte Aéreo y que ningún operador comercial ha considerado en sus itinerarios de vuelo.

De esta manera se estaría uniendo las Regiones de Loreto, San Martín y Amazonas, Regiones a las que pertenecen las ciudades antes mencionadas cuyos pobladores necesitan formar parte de la inclusión social a través de la integración, Promoción del Turismo en sus Comunidades, así como dinamizar su actividad económica y productiva, lo que contribuirá al desarrollo socio económico de estas Regiones, tan importante para el engrandecimiento general de nuestro País.

Agradeciendo infinitamente su atención, me suscribo de usted.

Atentamente;



ALCALDESA

CC: Alcaldía
MS/Sra. Abogada
DIRECCIÓN
CC: COMANDANTE GRUPO AEREO N°42 IQUITOS
CC: Archivo

Av. San Martín N° 4080 - 10201 - RIOJA
Telf. (043) 538421 / Fax (043) 538411
www.muni-prov-rioja.gub.pe
www.rioja.org.pe

ANEXO D

OFICIO N°044-2017-MDY-ALC de la Municipalidad de Yurua

ADENA

 **MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE YURUA**
PROVINCIA DE ATALAYA - REGION UCAYALI 
«Uno de la Consolidación del Mar de Grau»

Puerto Breu, 20 de febrero de 2017.

OFICIO N° 044 - 2016-MDY-ALC

Señor:
Cnel. LUIS FERNANDO BOURONCLE LUNA
Comandante del Grupo Aéreo N° 42
Fuerza Aérea del Perú
Presente.

ASUNTO : SOLICITO VUELOS DE APOYO A PUERTO BREU.

Tengo el agrado de dirigirme a usted, para saludarlo cordialmente y al mismo tiempo manifestarle que tenemos la necesidad de abastecimiento de combustible, alimentos, medicinas y otros como insumos básicos de primera necesidad. También es de gran necesidad contar con cupos para el traslado de profesores, personal del puesto de salud, personas de las comunidades nativas enfermas como pasajeros desde la ciudad de Pucallpa a la Localidad de Puerto Breu y viceversa.

En ese sentido, reiteramos nuestra solicitud a su comandancia con los Vuelos de Apoyo o Vuelos Cívicos, en la brevedad posible que su unidad disponga en el mes en curso, con al menos 4 vuelos por semana que realiza los aviones Twin Otter, del Grupo Aéreo N°42.

Seguro de contar con su atención, le agradezco anticipadamente por su contribución en la mejora de la condición y calidad de vida de nuestra población, y le expreso las muestras de mi mayor consideración y estima.

C.c.
Archivo.
JDPJ,


MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE YURUA
Javier Ota Aguila Pezo
ALCALDE

Sede Central: Av. Internacional Mz 17, Lt 02 - BREU
Oficina Coordinación Pucallpa: Jr. Raymondi N° 1048 Teléfono 061-594480

ANEXO E

OFICIO N°0167-2017-MPLP-AL de la Municipalidad de Tingo María

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE LEONCIO PRADO - TINGO MARÍA
Av. Alameda Perú N° 525, Teléfono: 562058, Telex: 562351
www.munlingomaria.gob.pe
Tingo María - Perú
"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

Tingo María, 23 de febrero del 2017

OFICIO N° 167-2017-MPLP/A
Señor:
LUIS FERNANDO BOURONCLE LUNA
Comandante del Grupo Aéreo N° 42
QUITOS-

ASUNTO : SOLICITO REINICIO DE VUELOS DE APOYO CÍVICO

De mi consideración:

Tengo en agrado de dirigirme al Despacho de su digno cargo, expresándole mi cordial saludo; a su vez, manifestarle que hace un tiempo se venía recibiendo el apoyo de la Fuerza Aérea del Perú a través de los vuelos cívicos y existiendo aun la necesidad de seguir contando con este servicio para sacar del aislamiento en el que se encuentra la Región Amazonas al no contar con un servicio aéreo comercial que tanto requiere la zona; además, de apoyar a las personas huérfanas, personas de edad avanzada, infantes, madres gestantes y asimismo personas delicadas de salud que no pueden viajar vía terrestre debido a que el recorrido es de más de 24 horas para poder llegar a la ciudad de Lima por que las vías terrestres se encuentran averiadas debido a las inclemencias del tiempo, y muchas veces los pasajeros quedan varados en las carreteras por varios días y por último con el propósito de fomentar el turismo y la cultura a nivel regional y provincial.

Por los motivos antes expuestos y siendo conocedor de su alto espíritu de colaboración, apoyo y calidad humana me permito solicitar nos considere en los vuelos de acción cívica dentro de las rutas propuestas, considerando que esto nos permitirá como provincia avanzar económicamente, social y turísticamente.

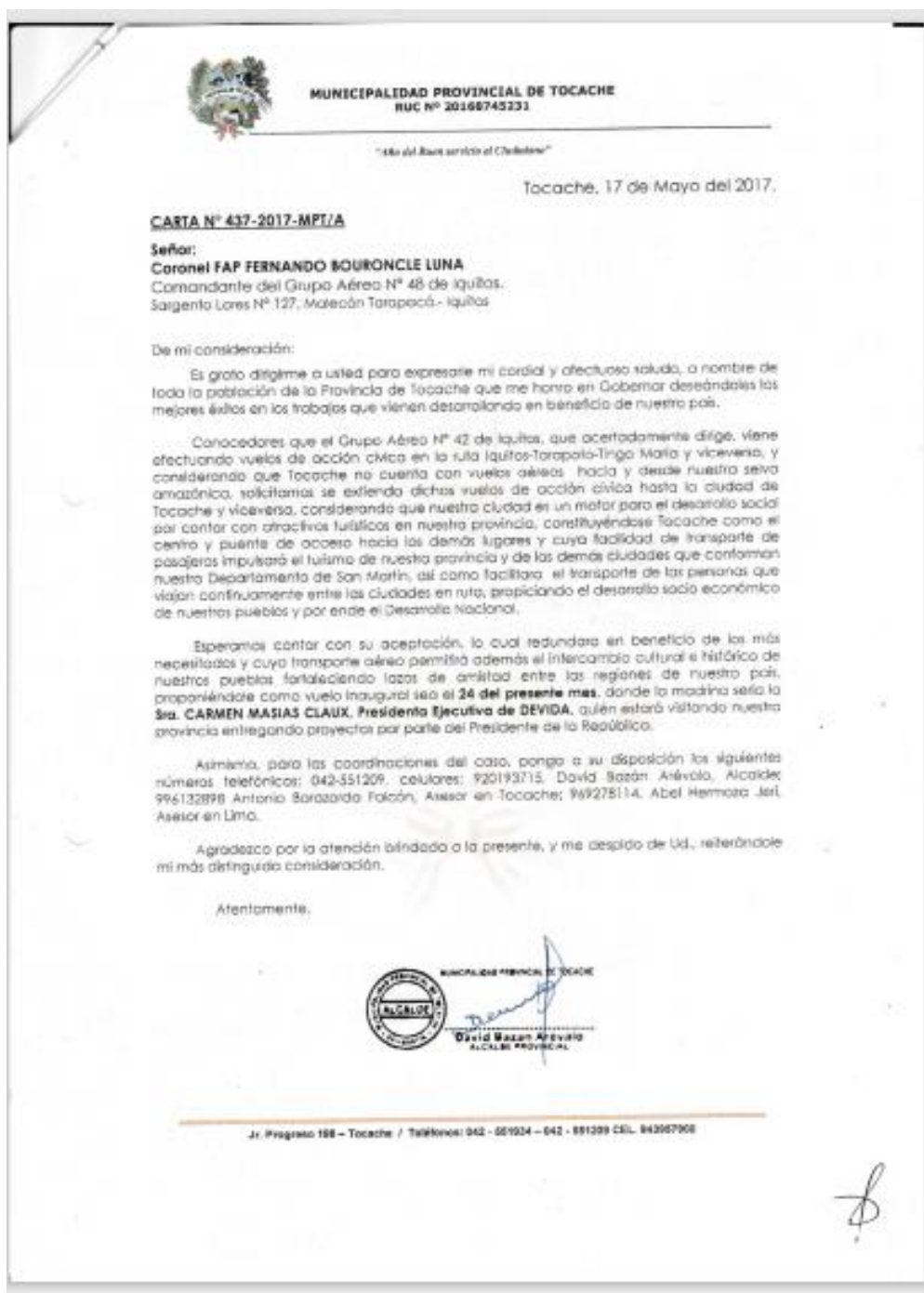
Esperando que este pedido sea cogido en la dimensión misma de la necesidad que tiene esta provincia para cumplir sus objetivos de desarrollo me suscribo de usted expresándole mi agrado anticipado por el apoyo que estoy seguro nos brindará.

Aterramiento.

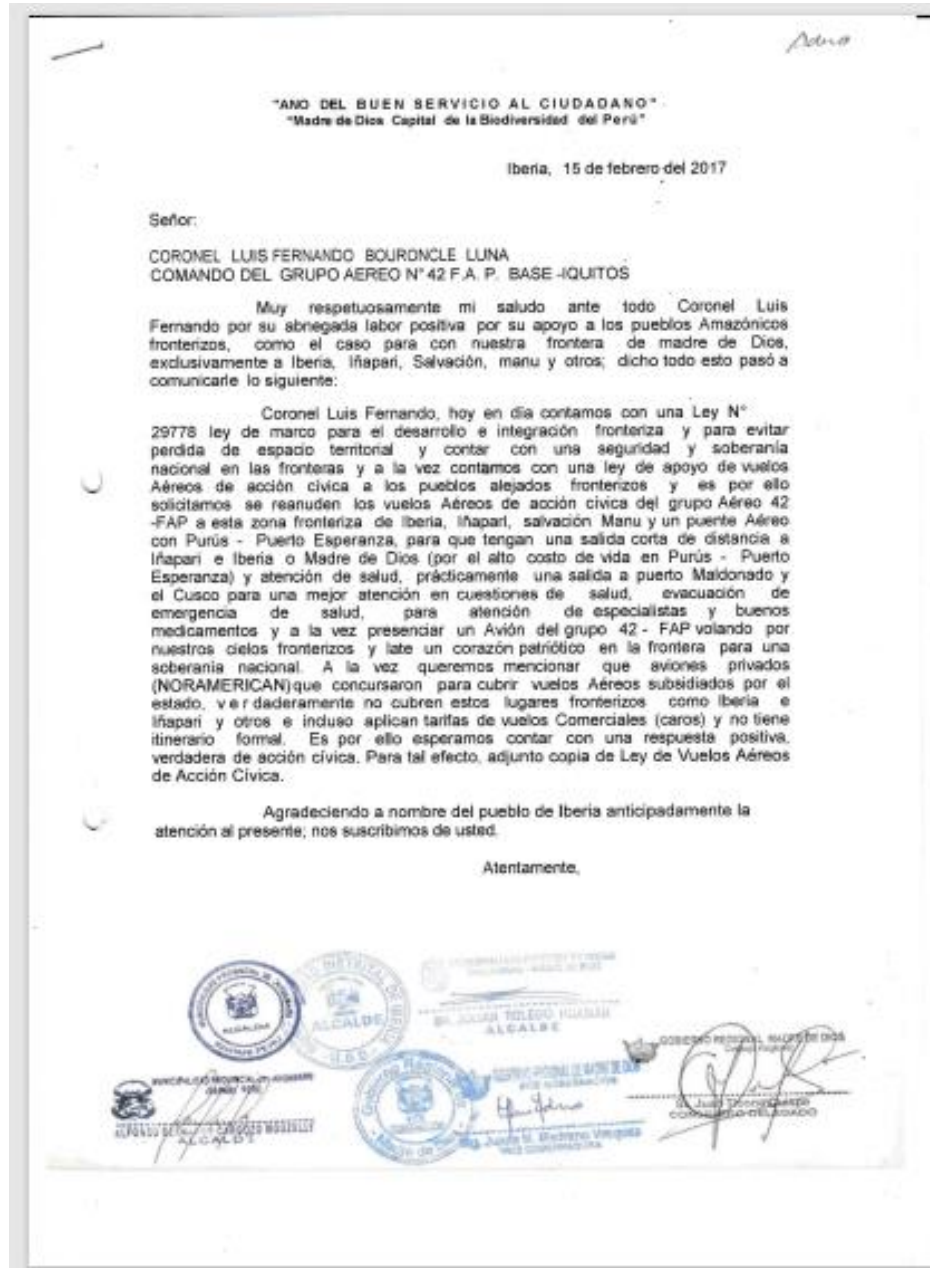
Municipalidad Provincial de Leoncio Prado
TINGO MARÍA
Carlos Augusto Zapata Medina
ALCALDE

CAEM/pest


Carta N°437-2017-MPT/A de la Municipalidad de Tocache



Carta del alcalde de la Municipalidad de Madre de Dios



OFICIO N°0101-2018-A-MPA de la Municipalidad de Atalaya


Municipalidad Provincial de Atalaya
REGIÓN LUCAYALI
PERÚ

"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

Atalaya, 05 de Marzo de 2018.

OFICIO N°0101-2018-A-MPA.

Coronel
CARLOS EDUARDO CERNA BARRA
Comandante Grupo Aéreo 42
Fuerza Aérea del Perú
Iquitos.-



Es grato dirigirme a Usted, para saludarlo muy cordialmente, al mismo tiempo hacer de su conocimiento que la Provincia de Atalaya cuenta con 283 comunidades nativas que no tienen acceso a una carretera, que permita a nuestros pobladores de las comunidades nativas y caseríos trasladarse hacia otras localidades como Pucallpa - Tahuania - Atalaya - Sepahua - Yurúa.

Cabe manifestar, que estos lugares se encuentran alejados y en zonas fronterizas de nuestra patria siendo considerada la provincia de Atalaya en extrema pobreza.

En ese sentido, recorro a su digno despacho para solicitar su apoyo con los Vuelos de Acción Cívica en la provincia de Atalaya, realizando la ruta Pucallpa - Tahuania - Atalaya - Sepahua - Yurúa, como lo desempeñaron anteriormente en esta localidad, este apoyo beneficiara a miles de pobladores de las zonas más alejadas de la Amazonia peruana.

Seguro de contar con su apoyo, me suscribo no sin antes expresar a usted, las muestra de mi especial consideración y estima.

Atentamente;

Calle Rioja N° 659 - Ciudad de Atalaya Telf.: (061) 461012 - Fax: (061) 461015
www.muniatalaya.gob.pe E-mail: muniatalaya@hotmail.com

OFICIO N°007-2019-MDA/A la Municipalidad de Andoas



MUNICIPALIDAD DISTRICTAL DE ANDOAS
 RUC: 20493452241
 Creada el 02 de Agosto de 2005 Según Ley N° 28593



"AÑO POR LA IGUALDAD Y NO VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES"

OFICIO N° 007 -2019 – MDA/A

**SEÑORES : FUERZA AEREA DEL PERU
IQUITOS**

ASUNTO : SOLICITA REALIZAR VUELOS DE ACCION CIVICA

De mi especial consideración.

Es grato dirigirme a Ustedes, para expresarles el saludo cordial a nombre de la **Municipalidad distrital de Andoas.**

Quiero manifestarles que nuestro distrito se encuentra conformado por 92 comunidades de las Etnias Quechuas, Candoashis y Achua, quienes se encuentran ubicadas en las cuencas de los rios Pastaza, Huasaga, Hultoyacu y Manchari, estas comunidades realizan actividades productivas de autoconsumo, el estado llega muy poco, por lo tanto las condiciones de vida de las familias son muy precarias, y en el mapa de nivel socioeconómico están consideradas como comunidades en extrema pobreza. No existen vías de comunicación mas que la fluvial, pero por lo extenso de nuestro territorio se hace imposible tener conectividad hacia las ciudades mas importantes de la región como es la ciudad de Iquitos, por lo tanto existiendo en la CC.NN. de Nuevo Andoas un Aeródromo en muy buenas condiciones es que pedimos como Nuevas autoridades realizar LOS VUELOS CIVICOS, hacia la ciudad de Iquitos con la finalidad de beneficiar a la población preferentemente de escasos recursos económicos y Autoridades de las diferentes CC.NN. que necesitan salir a la capital de la región para realizar gestiones en beneficio de sus comunidades.

Sin otro particular, me suscribo de ustedes, no sin antes expresarles las muestras de mi especial consideración y estima.

Atentamente,




FELIPE MARTÍNEZ ROJAS
 ALCALDE

Email: felipe.martinez.rojas@hotmail.com / felipe0312@hotmail.com / eddy.ferrandiz_g@hotmail.com
 email: andoas@outlook.com
 Website: www.muniandinas.gob.pe
 Cel: 949613977 / 962487271 / 944898068
 Plaza de Armas S/N-Altamira Cristóbal - Jr. Bolívar S/N-Comunidad Nativa Nuevo Andoas.
 Distrito Andoas - Provincia MATSEM del Moratón - Departamento Loreto.