

EL CIERRE DE BRECHAS DE SERVICIOS BÁSICOS DE INFRAESTRUCTURA, COMO PARTE ACTIVA DE LA DEFENSA NACIONAL

CLOSING GAPS IN BASIC INFRASTRUCTURE SERVICES AS AN ACTIVE PART OF NATIONAL DEFENSE

PP 73-99

Rubén Gómez Sánchez Soto

Universidad Nacional de Ingeniería – Perú

rgomezsanchez@uni.edu.pe

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7532-7604>

Director Gerente de la empresa Ingeniería y Servicios Tecnológicos SAC; cursando estudios del Doctorado en Políticas Públicas y Gestión del Estado CAEN. Profesor Principal de la Universidad Nacional de Ingeniería 2023.

Recibido: 22 May 23

Aceptado: 05 Jun 23

Publicado: 27 Jun 23

Resumen

Gran parte de la Sociedad peruana no considera importante a la Seguridad y Defensa Nacional; por lo que, es importante reflexionar sobre su interrelación con el desarrollo del país, la integridad territorial, lograr el dominio y facilitar la gestión del territorio nacional. En las condiciones actuales, las estrategias básicas que forman de la Defensa Nacional presentan: “un rezago importante”. La propuesta del presente artículo, resulta clave, para poder mitigar una gama de riesgos que se generan en las Zonas Fronterizas; tales como, población en disminución, educación deficiente, salud en problemas, pobreza incrementada, migración creciente, baja densidad poblacional, abandono de territorios, droga y mucho más; es decir, una gama muy importante de problemas, que suman y torna de complejidad, las soluciones esperadas. Según la investigación realizada se ha planteado la existencia de una relación entre la Seguridad y Defensa Nacional con la Calidad de Vida en las zonas de fronteras, con la necesidad urgente de cierre de brechas en las Zonas de Frontera. Estas necesidades críticas, en las zonas alejadas,

necesitará de un importante plan de inversiones en infraestructura de transporte aéreo; para lo que, se recomienda la adopción de contratos de gobierno a gobierno. Finalmente, es preciso que los involucrados, públicos y privados, puedan asumir roles, ya que lo alejado de las zonas de frontera, generaran una serie de riesgos que justificaran la implementación de acciones de gobernanza adecuada y oportuna, centradas en recuperar a dichas zonas y generar la integración de los pueblos fronterizos.

Palabras claves: Riesgos, Calidad de Vida, Integridad Territorial, Infraestructura de transporte aéreo, Gobernanza

Abstract

A large part of Peruvian society does not consider National Security and Defense important; Therefore, it is important to reflect on its interrelation with the development of the country, territorial integrity, achieving dominance and facilitating the management of the national territory. Under current conditions, the basic strategies that make up the National Defense present: "an important lag". The proposal of this article is key, in order to mitigate a range of risks that are generated in the Border Areas; such as, decreasing population, deficient education, health problems, increased poverty, increasing migration, low population density, abandonment of territories, drugs and much more; that is to say, a very important range of problems, which add up and make the expected solutions more complex. According to the investigation carried out, the existence of a relationship between National Security and Defense with the Quality of Life in border areas has been raised, with the urgent need to close gaps in Border Areas. These critical needs, in remote areas, will require a major investment plan in air transport infrastructure; for which, the adoption of government to government contracts is recommended. Finally, it is necessary for those involved, public and private, to be able to assume roles, since distance from the border areas will generate a series of risks that justify the implementation of appropriate and timely governance actions, focused on recovering said areas and generate the integration of border towns.

Keywords: Risks, Quality of Life, Territorial Integrity, Air Transport Infrastructure, Governance

Introducción

El tema de investigación: “El cierre de brechas de servicios básicos de infraestructura, como parte activa de la Defensa Nacional”, ha significado el desarrollo de un trabajo a nivel exploratorio y la revisión de trabajos e investigaciones.

El interés buscado se centró en poder distinguir las relaciones entre las variables involucradas; esta tarea, se inició con la revisión del estatus de Perú en el WEF 2019 índice global de competitividad, de los datos obtenidos se identificó que los servicios de transporte aéreo son deficientes. Seguidamente se revisó las brechas de acceso básico a servicios de infraestructura, también se validó la relación entre inversiones en infraestructura y el crecimiento económico. Los datos de Perú sobre sus brechas muestran que el transporte, es el rubro más crítico, por su nivel de brechas no cerrada.

La revisión de una gama importantes de referencias sobre la Seguridad y Defensa Nacional muestran que la población no tiene la información suficiente sobre su impacto en el desarrollo, el cuidado de la integridad territorial y una gama mayor de información, resultados y variables que no vienen siendo gestionadas apropiadamente por la falta de gobernanza.

El estatus de las Zonas de Frontera, la amplitud de problemas, deficiencias, y muchísimas variables fuera de control, ponen en riesgo nuestra integridad territorial. Luego de las investigaciones realizadas, se llegó a: La situación de las Zonas de Fronteras es muy preocupante, no solo por los riesgos que representan para los ciudadanos, que viven en tales zonas. Sino que la inadecuada gobernanza estaría afectando los principios básicos de la Seguridad y Defensa Nacional. Este escenario podría afectar la integridad del territorio nacional.

Acorde con las búsquedas e investigaciones, se llegó a la propuesta: Definir políticas públicas diseñadas a la medida y enfocadas a potenciar, fortalecer la infraestructura de transporte aeronáutico. Esta infraestructura requiere ser orientada a generar los escenarios adecuados en las Zonas de Frontera; por lo que, tendría que identificarse las ubicaciones, para lograr las conexiones con las Zonas de Frontera.

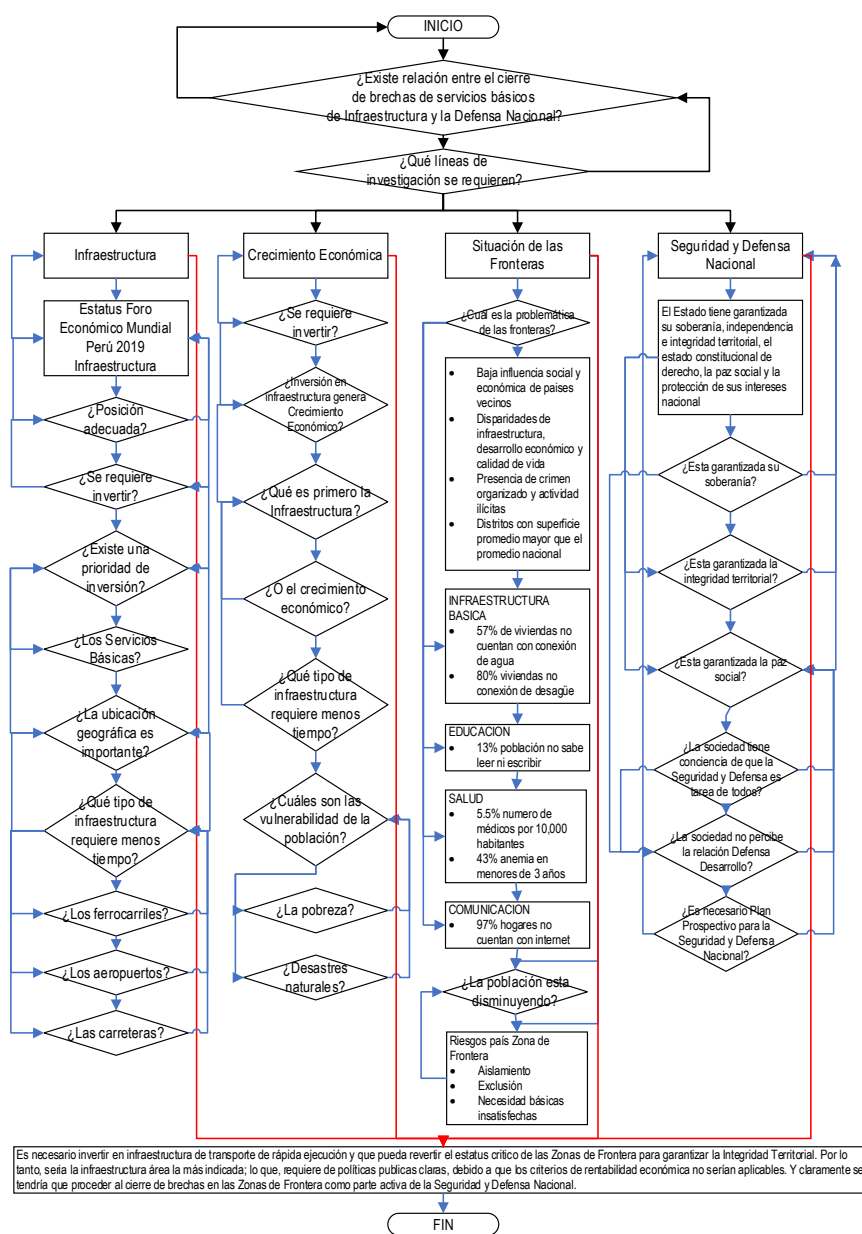
Bajo esta premisa se podrá revertir la problemática descrita en un tiempo determinado. Para promover, estas decisiones políticas y técnicas se recomienda replicar el Acuerdo Sobre Transporte Aéreo Transfronterizo entre El Gobierno de la República del Perú y El Gobierno de la República de Colombia, para todas las fronteras del Perú y sus países vecinos. De esta forma se buscará la integración de los pueblos fronterizos.

En la figura 1 se presenta el diseño de la investigación que facilito encontrar: Es necesario invertir en infraestructura de transporte de rápida ejecución, y que pueda revertir el estatus critico de las Zonas de Frontera, para garantizar la Integridad Territorial.

Por lo tanto, sería la infraestructura aérea, la más indicada; lo que, requiere de políticas públicas claras, debido a que los criterios de rentabilidad económica no serían aplicables. Y claramente se tendría que proceder al cierre de brechas en las Zonas de Frontera como parte activa de la Seguridad y Defensa Nacional”.

Figura 1

Diseño de la investigación



Materiales y métodos

Según (Lorenz, s.f.) en la etapa de los materiales y métodos, que constituye uno de los núcleos de toda investigación, se enumeran los elementos e instrumentos empleados y se describen al por menor los pasos efectuados en el experimento.

En la figura 1 se presentó el diseño de la investigación y a continuación se ha seguido dicho diseño, para cada uno de los tópicos:

- Infraestructura
- Crecimiento Económico
- Situación de las fronteras
- Seguridad y Defensa Nacional

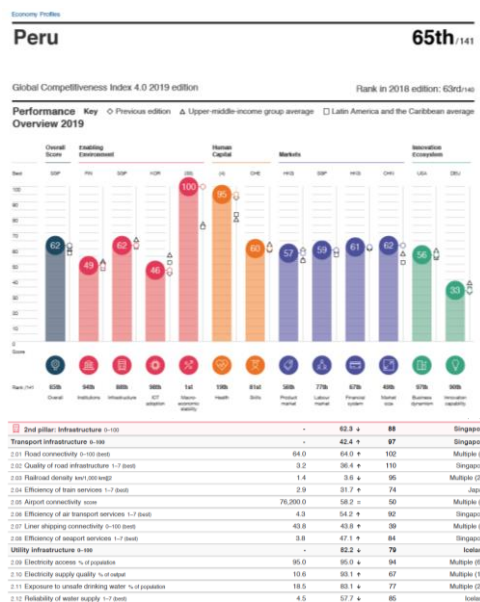
Infraestructura

Estatus Foro Económico Mundial Perú 2019

Según (WEF, 2019) en la figura 2 se presenta el estatus de Perú al 2019 en el Índice Global de Competitividad Perú, ostenta el puesto 63 de 141 países, Singapur está en el puesto 1. Perú, en Infraestructura está en el puesto 88 (Singapur está en el puesto 1). De la figura 2 también se obtiene la puntuación para: “Eficiencia de los servicios de transporte aéreo” el Perú está en la posición 92, siendo Singapur el país que ostenta la posición 1.

Figura 2

Estatus de Perú sobre el Índice Global de Competitividad, según WEF (2019).



Nota. (WEF, 2019).

Brechas en servicios básicos de infraestructura y prioridades para su cierre

Según (MEF, 2019) Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad las brechas de acceso básico a infraestructura el Perú son las detalladas en la tabla 1. Las brechas para el corto plazo y largo plazo, son expresadas en millones de soles.

Tabla 1:

Valor de la brecha de acceso básico a infraestructura (corto y largo plazo) (millones de soles)

N°	Sector		Brecha corto plazo "Perú potencial"	Grupos de países de comparación (en amarillo se muestra el grupo de países seleccionados como comparador de largo plazo)				Brechas de largo plazo
				Alianza del Pacífico 1/	Países de ingresos medios altos e ingresos altos 2/	Países asiáticos 3/	OCDE 4/	
1. Agua	Urbano		317	1,960	789	554	1,950	24,245
	Rural		5,702	17,507	14,292	15,055	22,295	
2. Saneamiento	Urbano		--	3,792	927	-	8,606	71,544
	Rural		28,819	45,669	42,247	76,986	62,938	
3. Telecomunicaciones	Móvil		12,151	12,863	12,728	32,680	13,992	20,377
	Banda ancha		--	2,317	2,327	-	6,385	
4. Transportes	Ferrocarriles		20,430	46,124	286,971	-	305,923	160,958
	Carreteras		15,540	782	105,617	41,309	451,047	
	Aeropuertos		--	--	--	-	4,254	
	Puertos		--	--	848	4,963	--	
5. Electricidad	-			6,300	3,495	5,046	7,059	7,059
6. Educación	Nivel inicial		--	--	--	-	238	5,917

	Nivel primario		--	--	--	746	1,399	
	Nivel secundario		--	--	--	-	4,280	
7.Salud	-		27,545	2,577	58,727	8,869	85,262	58,727
8.Hidráulico	-		6,679	--	14,625	2,766	7,142	14,625
Total, brecha a corto plazo			117,183	Total, brecha a largo plazo				363,452

Nota. 1/ Países de la Alianza del Pacífico, sin incluir al Perú: Colombia, Chile y México. En el caso de ferrocarriles, la comparación se realiza únicamente con Colombia y México debido a que, de manera similar al Perú, el uso predominante de los ferrocarriles es de carga. 2/Incluye a todos los países clasificados por el Banco Mundial como países de ingresos medios altos (upper middle-income) y a países de ingreso altos con un PBI per cápita inferior a 20 578 dólares (ajustado por poder de paridad de compra). 3/Mediana de los países asiáticos. Esto son: China, Indonesia, Japón, Corea del Sur, Malasia, Filipinas, Singapur, Tailandia y Vietnam. 4/Mediana de los países OCDE.

Fuente: Universidad del Pacífico.

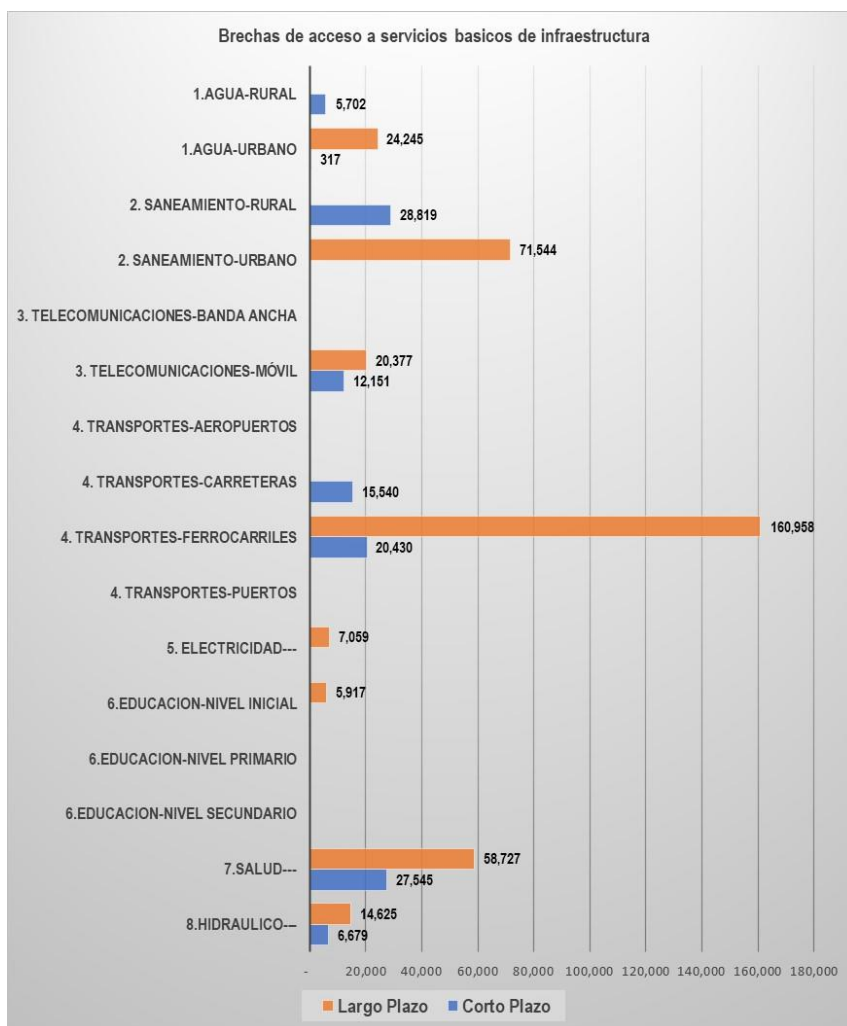
Los datos detallados y mostrados en la tabla 1 se han graficado en la figura 3. Obsérvese como destaca, el rubro 4 “Transportes”. Según los datos, se tendría que proceder al cierre de tales brechas, pero hay criterios que complican tales acciones; por ejemplo, la geografía del Estado peruano, y lo alejado de las zonas de frontera. Este tema es de interés de la presente investigación; por lo que, se requeriría analizar la situación en la Zonas de Frontera.

El rubro 4 transportes, es desagregado en: aeropuertos, carreteras, ferrocarriles, puertos, considerando la problemática analizada en la presente investigación, habría que revisar varios criterios para optar por dónde empezar. Según lo mostrado en la figura 1, hay interrogantes, que serían motivo de análisis y a partir de lo cual, se podrían establecer prioridades de inversión para el cierre de brechas.

Según el análisis generado, por las preguntas detalladas en la figura 1 se llegaría a establecer que: “la infraestructura aérea sería la de primera prioridad”. El sustento se orienta a la necesidad de crecimiento económico para revertir la situación de la frontera, y lograr que la ciudadanía comprenda, que la relación de Defensa Nacional y Desarrollo, es de alto impacto para el país.

Figura 3

Valor de la brecha de acceso básico a infraestructura (corto y largo plazo) (millones de soles).



Nota. (MEF, 2019).

Crecimiento económico

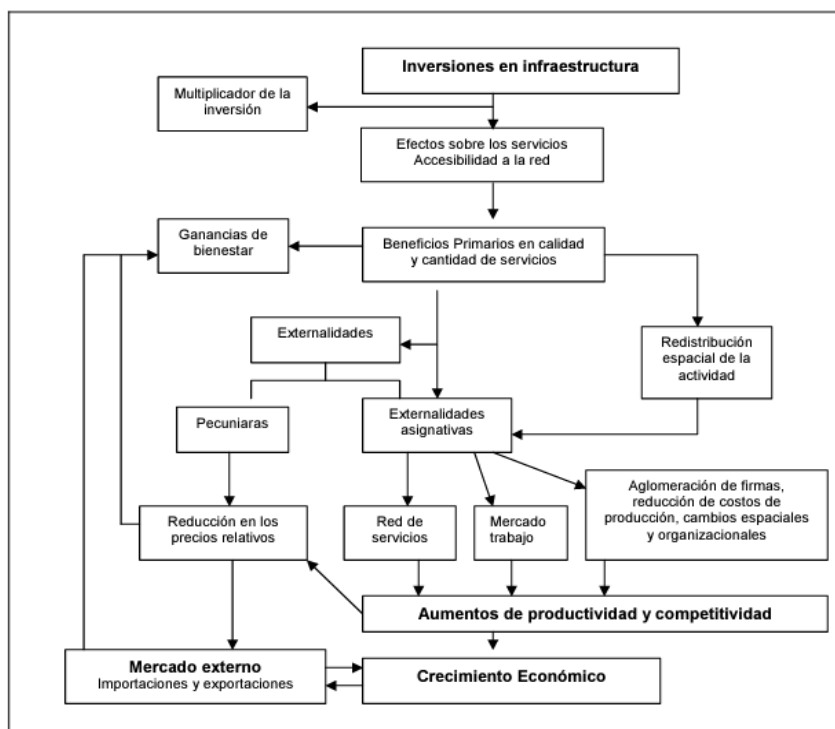
¿Se requiere invertir en infraestructura para generar crecimiento económico?

Según (CEPAL, Serie Recursos naturales e infraestructura, 2004) en la figura 3 se presenta el modelo que explica la relación entre los beneficios de las inversiones en infraestructura y el crecimiento económico. Es necesario revisar con detenimiento la ruta que explica dicha relación, los pasos que se deducen del modelo, son: inversiones en infraestructura; éstas deben poner a disposición los servicios de accesos a la red y otros; lo que a su vez generan beneficios primarios en calidad y cantidad de servicios; luego de pasos intermedios se tiene como impacto “aumentos de productividad y competitividad, y con esto finalmente, crecimiento económico.

Entonces, en la tabla 1 se presentan las brechas de acceso básico a infraestructura en el corto y largo plazo y en la figura 3 se aprecia gráficamente las magnitudes de tales brechas. Y la figura 4 detalla el modelo que sustenta que las inversiones en infraestructura generan crecimiento económico, según (CEPAL, Serie Recursos naturales e infraestructura, 2004); por lo tanto, se hace necesario que, el Perú delinee sus políticas públicas, para alcanzar crecimiento económico, y de esta forma mejorar el escenario de futuro para sus ciudadanos.

Figura 4

Modelo para relacionar los beneficios de las inversiones en infraestructura y el crecimiento.



Nota. (CEPAL, Serie Recursos Naturales e Infraestructura, 2004).

¿Qué tipo de infraestructura requiere menos tiempo de ejecución?

La magnitud de las brechas en servicios básicos de infraestructura en el Perú, ameritan el análisis de los plazos de maduración de los proyectos, aunado a estos criterios también es necesario evaluar el inicio de las actividades comerciales y potenciales impactos, una vez concluidas tales obras. Según estos criterios, la infraestructura aérea sería la que podría estar en operación comercial, en mejores condiciones de plazo. Y según la figura 1 podría permitir llegar a las Zonas de Frontera.

¿Qué vulnerabilidades de la población, se requiere atender?

Según la información pública la ciudadanía viene siendo afectada por varios aspectos, dentro de los cuales es notorio la pobreza, y las consecuencias de los desastres naturales, pero todo esto se hace más complicado en las Zonas de Frontera; tal como, se explica líneas arriba. Bajo este enfoque es necesario cambiar los puntos de vista para la toma de decisiones en cuanto a inversión en infraestructura, se refiere, se tendría que analizar las zonas de frontera prioritariamente. Esto se suma a los enfoques del Sistema y Defensa Nacional y los de la sociedad en general.

Situación de las fronteras


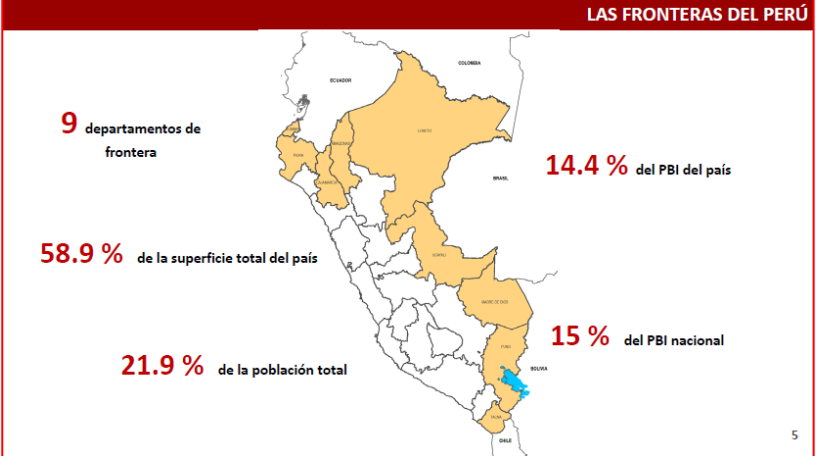
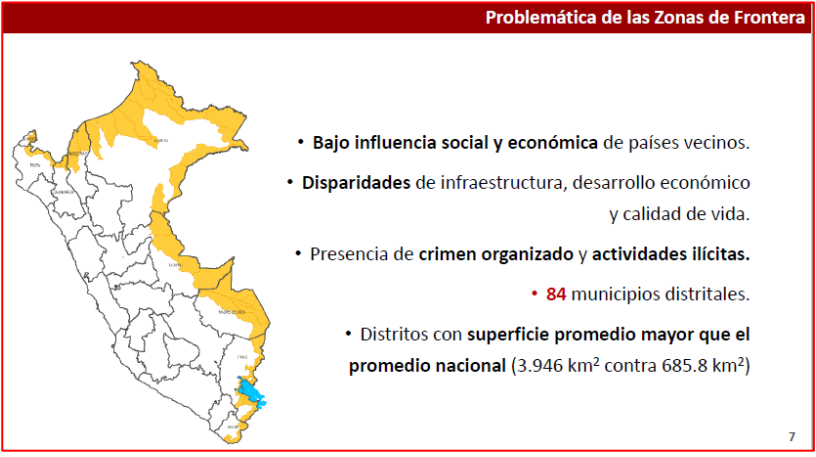
¿Cuál es la problemática de las zonas de fronteras?

El ministro Carlos Chocano Burga, director de Desarrollo de Fronteras e Integración Fronteriza del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú, presentó el trabajo “Política Nacional de Desarrollo e Integración Fronteriza Estrategias para la Defensa”. Los resultados expuestos se presentan en la tabla 2 y son de alta preocupación, bajo cualquier concepto o estrategia de análisis.

Según (Chocano B., Política Nacional de Desarrollo e Integración Fronteriza Estrategias para la Defensa, 2019)

Tabla 2.

Política Nacional de Desarrollo e Integración Fronteriza Estrategias para la Defensa

<p>Vista 1:</p> <p>¿Fronteras del Perú y su aporte potencial?</p>	 <p>LAS FRONTERAS DEL PERÚ</p> <ul style="list-style-type: none"> aumento de las exportaciones participación en mecanismos y foros internacionales reducción de la pobreza mayores reservas internacionales mayor infraestructura <p>4</p>
<p>Vista 2:</p> <p>Estatus y cifras de las fronteras del Perú.</p>	 <p>LAS FRONTERAS DEL PERÚ</p> <ul style="list-style-type: none"> 9 departamentos de frontera 58.9 % de la superficie total del país 21.9 % de la población total 14.4 % del PBI del país 15 % del PBI nacional <p>5</p>
<p>Vista 3:</p> <p>Problemática de las zonas de frontera.</p>	 <p>Problemática de las Zonas de Frontera</p> <ul style="list-style-type: none"> Bajo influencia social y económica de países vecinos. Disparidades de infraestructura, desarrollo económico y calidad de vida. Presencia de crimen organizado y actividades ilícitas. 84 municipios distritales. Distritos con superficie promedio mayor que el promedio nacional (3.946 km² contra 685.8 km²) <p>7</p>

<p>Vista 4:</p> <p>¿Cuál es la composición y datos de las fronteras?</p>	<div data-bbox="571 185 1385 645"> <p style="text-align: right;">Zonas de Frontera</p> <p>Districtos de frontera 84 4 capitales departamentales</p> <p>331,481 km² 26% del territorio nacional</p> <p>1,192,665 personas 3.8% de la población del país, prácticamente equivalente a la población total del distrito de San Juan de Lurigancho, el más poblado del país.</p> <p>Gran diversidad 30 pueblos originarios como los Awajún, Secoyas o Mashco Piro.</p> <p>Districtos muy extensos 4 mil km² en promedio, sobretodo en Amazonia. Promedio nacional 700 km²</p> <p>Baja densidad poblacional 3.6 hab/km² Promedio nacional 24 hab/km²</p> <p style="text-align: right;">8</p> </div>
<p>Vista 5:</p> <p>¿Cuál es la problemática de las fronteras?</p>	<div data-bbox="571 683 1385 1137"> <p style="text-align: right;">Problemática de las Zonas de Frontera</p> <p>Infraestructura básica 57% viviendas no cuentan con conexión de agua</p> <p>Educación 13% población no sabe leer ni escribir</p> <p>Salud 5.5 Número de médicos por 10,000 habitantes</p> <p>Comunicación 97% hogares no cuentan con internet</p> <p>80% viviendas no cuenta con conexión de desagüe</p> <p>43% Anemia en menores de 3 años</p> <p style="text-align: right;">9</p> </div>
<p>Vista 6:</p> <p>¿Cuál es la problemática de las fronteras?</p> <p>Vías terrestres</p>	<div data-bbox="571 1176 1385 1630"> <p style="text-align: right;">Problemática de las Zonas de Frontera</p> <p>Vías Terrestres</p> <p>Las vías terrestres atraviesan algunos distritos de frontera, especialmente en el norte y en el sur, pero el gran espacio fronterizo amazónico se encuentra al margen de las mismas</p> <p style="text-align: right;">10</p> </div>

<p>Vista 7:</p> <p>¿Cuál es la problemática de las fronteras?</p> <p>Dinámica poblacional de las Zonas de frontera</p>	<div data-bbox="571 185 1385 633"> <p style="text-align: center;">Dinámica poblacional de las zonas de frontera</p> <p style="text-align: center;">La población de las zonas de frontera está disminuyendo</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> Población 2007 1'243,642 hab. </div> <div style="font-size: 2em;">➔</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> Tasa de Crecimiento Intercensal 2007-2017 -0.42 <small>La población de las zonas de frontera está disminuyendo</small> </div> <div style="text-align: right;"> 50,967 personas menos (- 4.1%) en 10 años. </div> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <p style="text-align: center;">57 distritos (de un total de 84 distritos) tienen crecimiento intercensal negativo (expulsores de población).</p> <p style="text-align: center;">Casi 600,000 personas (50% de la población de frontera) viven en dichos distritos.</p> <p style="text-align: center;">Sin considerar las capitales departamentales, solo el 19% de esta población se asientan en 12 centros poblados que tienen entre 5,000 y 35,000 habitantes.</p> </div> <p style="text-align: right; font-size: 0.8em;">11</p> </div>																								
<p>Vista 8:</p> <p>Cifras de las cinco (05) Zonas Fronterizas Diferenciadas</p>	<div data-bbox="571 674 1385 1131"> <p style="text-align: center;">Cinco Zonas Fronterizas Diferenciadas</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;">Zona</th> <th style="width: 30%;">Territorio</th> <th style="width: 20%;">Población</th> <th style="width: 40%;">Carencias</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;"> NORTE</td> <td>Articulado, densamente poblado, menor dispersión, distritos pequeños</td> <td>210,640 personas. Está perdiendo población</td> <td>Desagüe, internet, analfabetismo, anemia y desnutrición</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> AMAZÓNICA FLUVIAL</td> <td>Desarticulado, poca población, baja densidad, alta dispersión, distritos muy extensos</td> <td>300,000 personas. 150,000 sin contar Pucallpa, la población se incrementa</td> <td>Agua, desagüe, energía, comunicación, analfabetismo, anemia, desnutrición, logros de aprendizaje</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> AMAZÓNICA ARTICULADA</td> <td>Articulado, poca población, baja densidad, menor dispersión, distritos muy extensos</td> <td>100,000 personas. Menos de 20,000 sin Puerto Maldonado, población aumenta muy rápido</td> <td>Desagüe, internet, analfabetismo, anemia.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> ALTIPLÁNICA</td> <td>Articulado, mucha población, alta densidad, alta dispersión, distritos pequeños</td> <td>470,000 personas. 340,000 sin contar Puno, la población disminuye rápidamente</td> <td>Agua, desagüe, internet, analfabetismo, anemia</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> SUR</td> <td>Articulado, poca población, alta densidad, menor dispersión, distritos pequeños</td> <td>99,000 personas. 6,000 sin contar Tacna, la población se incrementa</td> <td>Agua, desagüe, energía, internet, analfabetismo, anemia</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right; font-size: 0.8em;">12</p> </div>	Zona	Territorio	Población	Carencias	NORTE	Articulado, densamente poblado, menor dispersión, distritos pequeños	210,640 personas. Está perdiendo población	Desagüe, internet, analfabetismo, anemia y desnutrición	AMAZÓNICA FLUVIAL	Desarticulado, poca población, baja densidad, alta dispersión, distritos muy extensos	300,000 personas. 150,000 sin contar Pucallpa, la población se incrementa	Agua, desagüe, energía, comunicación, analfabetismo, anemia, desnutrición, logros de aprendizaje	AMAZÓNICA ARTICULADA	Articulado, poca población, baja densidad, menor dispersión, distritos muy extensos	100,000 personas. Menos de 20,000 sin Puerto Maldonado, población aumenta muy rápido	Desagüe, internet, analfabetismo, anemia.	ALTIPLÁNICA	Articulado, mucha población, alta densidad, alta dispersión, distritos pequeños	470,000 personas. 340,000 sin contar Puno, la población disminuye rápidamente	Agua, desagüe, internet, analfabetismo, anemia	SUR	Articulado, poca población, alta densidad, menor dispersión, distritos pequeños	99,000 personas. 6,000 sin contar Tacna, la población se incrementa	Agua, desagüe, energía, internet, analfabetismo, anemia
Zona	Territorio	Población	Carencias																						
NORTE	Articulado, densamente poblado, menor dispersión, distritos pequeños	210,640 personas. Está perdiendo población	Desagüe, internet, analfabetismo, anemia y desnutrición																						
AMAZÓNICA FLUVIAL	Desarticulado, poca población, baja densidad, alta dispersión, distritos muy extensos	300,000 personas. 150,000 sin contar Pucallpa, la población se incrementa	Agua, desagüe, energía, comunicación, analfabetismo, anemia, desnutrición, logros de aprendizaje																						
AMAZÓNICA ARTICULADA	Articulado, poca población, baja densidad, menor dispersión, distritos muy extensos	100,000 personas. Menos de 20,000 sin Puerto Maldonado, población aumenta muy rápido	Desagüe, internet, analfabetismo, anemia.																						
ALTIPLÁNICA	Articulado, mucha población, alta densidad, alta dispersión, distritos pequeños	470,000 personas. 340,000 sin contar Puno, la población disminuye rápidamente	Agua, desagüe, internet, analfabetismo, anemia																						
SUR	Articulado, poca población, alta densidad, menor dispersión, distritos pequeños	99,000 personas. 6,000 sin contar Tacna, la población se incrementa	Agua, desagüe, energía, internet, analfabetismo, anemia																						
<p>Vista 9:</p> <p>Política Nacional de Desarrollo e Integración Fronterizas</p> <ul style="list-style-type: none"> • OE1: Desarrollo Humano • OE2: Incorporación a la Dinámica del Desarrollo Nacional • OE3: Integración de los 	<div data-bbox="571 1173 1385 1624"> <p style="text-align: center;">Política Nacional de Desarrollo e Integración Fronterizas</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p style="background-color: #e91e63; color: white; padding: 5px; text-align: center; font-weight: bold;">Objetivo General</p> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <p>Promover el desarrollo humano de la población fronteriza, su incorporación a la dinámica del desarrollo nacional, la integración simétrica con los países limítrofes y la ocupación ordenada de los espacios de frontera; contribuyendo a la soberanía, la integridad territorial y la identidad nacional.</p> </div> </div> <div style="width: 50%;"> <p style="background-color: #e91e63; color: white; padding: 5px; text-align: center; font-weight: bold;">Objetivos Específicos</p> <div style="margin-top: 10px;"> <p>OE1: DESARROLLO HUMANO Impulsar el desarrollo humano y el fomento a la ocupación ordenada y uso sostenible de los espacios fronterizos, fortaleciendo las capacidades en la gestión pública, priorizando la inversión pública para la satisfacción de las necesidades básicas de la población y promocionando la inversión privada a través de incentivos y otras modalidades, y alianzas con la sociedad civil.</p> <p>OE2: INCORPORACIÓN A LA DINÁMICA DEL DESARROLLO NACIONAL Incorporar las poblaciones de los espacios de frontera a la dinámica del desarrollo nacional, orientado a consolidar el desarrollo de la dimensión social, económica, ambiental, cultural e institucional en un proceso sostenible.</p> <p>OE3: INTEGRACIÓN EN LOS ESPACIOS DE FRONTERA Promover la integración de los espacios de frontera con los países limítrofes, orientada a reducir las asimetrías, teniendo en cuenta los compromisos internacionales suscritos o por suscribir por nuestro país, en el marco de un proceso interdependiente y simultáneo con la dinámica del desarrollo nacional.</p> <p>OE4: SEGURIDAD Y DEFENSA NACIONAL Garantizar la soberanía, la integridad territorial, la protección de los intereses nacionales, el estado constitucional de derecho, la cohesión y la paz social; así como promover la seguridad multidimensional y el respeto de los derechos y libertades fundamentales a fin de coadyuvar a la seguridad y defensa nacional de los espacios de frontera.</p> </div> </div> </div> <p style="text-align: right; font-size: 0.8em;">20</p> </div>																								

<p>Espacios de Frontera</p> <ul style="list-style-type: none"> • OE4: Seguridad y Defensa Nacional 	
<p>Vista 10:</p> <p>Riesgos país: Atención prioritaria en Áreas Críticas de Frontera</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aislamiento • Exclusión • Necesidades básicas insatisfechas 	<p>Atención prioritaria en Áreas Críticas de Frontera</p> <p>El Reglamento de la Ley Marco para el Desarrollo e Integración Fronteriza (Ley N° 29778), define a las áreas críticas como aquellos <i>espacios vulnerables que requieren atención prioritaria</i> en función de su situación de:</p> <p>RELACIONES EXTERIORES Decreto Supremo que establece las acciones de desarrollo sostenible e integración para la atención prioritaria de las áreas críticas de frontera DECRETO SUPLENTO N° 010-2018-02</p> <p>1. Aislamiento</p> <p>2. Exclusión</p> <p>3. Necesidades Básicas Insatisfechas</p> <p>ÁREAS CRÍTICAS DE FRONTERA</p> <p>Ante esta problemática se hace necesario</p> <p>FORTALECER EL POBLAMIENTO Y CONTROL DE LAS ÁREAS CRÍTICAS</p> <p>21</p>

Nota. (Chocano B., Política Nacional de Desarrollo e Integración Fronteriza Estrategias para la Defensa, 2019).

¿Qué ocurre con las brechas en servicios básicos de infraestructura, en las zonas de frontera?

Según los datos sobre la brecha de servicios básicos de infraestructura de la Tabla 1 y la exposición en las vistas 5, 6, 7, 8, 10, las cifras mostradas son altamente preocupantes y generan escenarios; tales como: disminución de la población en las zonas de frontera y éstas condiciones serían el clima apropiado para el inicio del crimen organizado. Y finalmente atentatorio hacia la integridad territorial; por lo tanto, habría que priorizar las inversiones en cierre de brechas en infraestructura y la pronta generación de operaciones comerciales, y fortalecer el intercambio fronterizo; con la consiguiente, mejora de la calidad de vida de la población que vive en las zonas de frontera.

Política Nacional de Desarrollo e Integración Fronteriza Estrategias para la Defensa

De la información de la Tabla 2 se extraen una serie de reflexiones, necesidades, problemas; pero, debe remarcarse que el estatus, mostrado es una evidencia de la falta de compromiso con el desarrollo fronterizo nacional, un atentado a la integridad territorial y las definiciones de Seguridad y Defensa Nacional.

A manera de inventario se aprecian una amplia diversidad de situaciones generadas y que, en su mayor parte, son graves problemas públicos:

- a. Potencialidades de desarrollo a partir de las fronteras desaprovechadas
- b. No percibir la amplitud territorial, la cantidad poblacional, el aporte al PBI, número de departamentos de fronteras.
- c. Gravedad y amplitud de la problemática de las zonas de frontera.
- d. Importante número de peruanos y amplias extensiones desatendidas, una muy baja densidad poblacional lo que agrava el problema de migración y afines.
- e. Problemática grave: infraestructura básica, educación, salud, comunicación, anemia en menores de 3 años.
- f. Falta de comunicación terrestre en gran parte de las extensiones de frontera.
- g. La población en zonas de fronteras está en franca disminución.
- h. Carencias graves que atentan a la calidad de vida de la población, ubicadas en zonas de frontera.
- i. Riesgos críticos en área de frontera: Aislamiento, Exclusión y Necesidades básicas insatisfechas.

Todos estos problemas requieren de atención prioritaria, ya que afectarían las políticas del Sistema y Defensa Nacional, que impactan a la población que vive en zonas de frontera.

Convenios Internacionales sobre Transporte Aéreo entre las Repúblicas de Perú y Colombia

Es muy importante la existencia del Convenio Internacional entre las Repúblicas de Perú y Colombia, según (Legales, 2013), acuerdo sobre transporte aéreo transfronterizo entre el gobierno de la República del Perú y el gobierno de la República de Colombia.

Los gobiernos de la República del Perú y de la República de Colombia con la finalidad de implementar diversas medidas que coadyuven al proceso de integración entre nuestros pueblos; Teniendo en cuenta el interés de los habitantes de Iquitos, Leticia y de las demás ciudades y pueblos comprendidos en la zona de la frontera peruano-colombiana, expresado por medio de la Comisión de Vecindad e Integración; comprometidos a fortalecer la integración entre el Perú y Colombia como un objetivo compartido para el beneficio de ambas naciones; convencidos que la adopción de medidas para el desarrollo y la promoción del turismo, intercambio comercial y cultural entre Iquitos y Leticia favorecerá el desarrollo y bienestar de dichas ciudades; considerando lo estipulado en el Convenio de Cooperación Aduanera de 1938 y los avances logrados hasta la fecha en el proceso de integración andina; luego de haberse realizado las respectivas reuniones de consultas entre las autoridades aeronáuticas de ambos países los días 22 y 23 de marzo de 2001 en Lima y los días 25 y 26 de febrero de 2002 en Bogotá. De la misma norma legal (Legales, 2013) se tiene:

Artículo 4. Para los efectos de este Acuerdo, las tarifas de transportes aéreo de pasajeros, carga y correo se regularán por la legislación nacional de cada Parte. Asimismo, las tasas aeroportuarias, los servicios de navegación aérea, los derechos de aterrizaje y despegue (o derecho de aeródromo) y estacionamiento para el transporte aéreo transfronterizo serán iguales a las domésticas.

Las condiciones y acuerdos pactados, ejemplo: Artículo 4 es evidente que pueden facilitar el intercambio comercial y turístico en las zonas de frontera de Perú y Colombia, ya que las tarifas serán reguladas por la legislación nacional y no la internacional. Por lo tanto, este es otro sustento que sustentaría la priorización de la infraestructura de transporte aéreo. Es evidente, que se tendría que trabajar a nivel de Relaciones Exteriores para ampliar este Convenio Internacional con los otros países fronterizos de Perú.

¿Hay riesgos con la integridad territorial en las zonas de frontera?

Según el análisis del estatus detallado en la tabla 1 si habría que considerarse la existencia de riesgos potenciales con la integridad territorial; por lo que, la priorización de acciones de inversiones y políticas, requerirían orientarse a cerrar brechas de servicios básicos en las zonas de frontera.

Seguridad Nacional

Concepto de Seguridad Nacional

Según (Astudillo, 2017) el concepto de Seguridad Nacional es:

Situación en la que el Estado tiene garantizada su soberanía, independencia e integridad territorial, el estado constitucional de derecho, la paz social y la protección de sus intereses nacionales; y los derechos fundamentales de la persona, mediante la articulación de acciones de defensa nacional, mantenimiento del orden interno y desarrollo nacional, que permitan hacer frente a las amenazas, preocupaciones y desafíos, crear las condiciones propicias para el bienestar general.

De acuerdo a la finalidad de la presente investigación, se debe destacar “...*Situación en la que el Estado tiene garantizada su soberanía, independencia e integridad territorial...*”; esto debido a que para garantizar la integridad territorial. El Estado peruano, debería hacerse presente en todas sus fronteras y para esto se requieren los medios de transporte necesarios y adecuados. De igual forma, según (Astudillo, 2017) señala el concepto de Defensa Nacional de acuerdo al Libro Blanco de la Defensa Nacional del Perú (2005):

La Defensa Nacional es el conjunto de medidas, previsiones y acciones que el estado genera, adopta y ejecuta en forma integral y permanente, se desarrolla en los ámbitos externo e interno. Toda persona natural y jurídica está obligada a participar en la Defensa Nacional.

Por otro lado, según (Astudillo, 2017) señala el concepto formulado por la SEDENA en el año 2014: conjunto de previsiones y acciones que el Estado genera y ejecuta permanentemente para garantizar la soberanía, independencia, integridad territorial y la protección de los intereses nacionales. Nuevamente esta definición toma en cuenta la: “*integridad territorial y la protección de los intereses nacionales*”, surgen nuevamente las preguntas: ¿cómo?, ¿a qué costo?, ¿con qué rapidez puede lograrse? y ¿qué política tendría que implementarse?

Asimismo, según (Astudillo, 2017), quien indica que el CAEN formuló el concepto de Defensa Nacional en el 2014: “La Defensa Nacional es el conjunto de previsiones, decisiones y acciones que el gobierno genera y ejecuta permanentemente para lograr la Seguridad Nacional y alcanzar sus objetivos, incluyendo su integridad, unidad, bienestar y la facultad de actuar con autonomía en el ámbito interno, y libre de toda subordinación en el ámbito externo”.

Según (Astudillo, 2017) señala que el reglamento del Decreto Legislativo N° 1129 que regula el Sistema de Defensa Nacional en su artículo 23° dice: la política de Seguridad y Defensa Nacional proporciona lineamientos generales para estructurar, coordinar y armonizar los esfuerzos del Estado para hacer frente a las amenazas, preocupaciones y desafíos a la Seguridad Nacional”.

Según (Astudillo, 2017), se tiene:

En cuanto a las principales vulnerabilidades de Perú se indica que en el 2015 el 21,7% de la población se encuentra en situación de pobreza y el 60,9% es susceptible de ser afectada por posibles desastres naturales, en tal contexto los gastos en defensa que efectúa el país están por debajo del promedio del resto de países de la región, a pesar del incremento evidenciado en el último quinquenio.

Por lo expuesto, y considerando las magnitudes de las brechas en servicios básicos de infraestructura, mostradas en la Figura 3 que comprenden cuatro (04) medios de transporte: ferrocarriles, carreteras, aeropuertos y puertos, la reflexión motivo de análisis, sería:

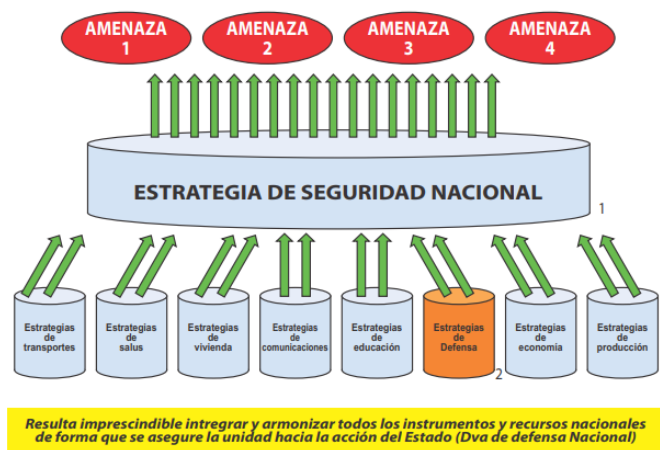
¿Qué medio de transporte permitiría llegar a las fronteras del país, en la forma más rápida y efectiva?, la respuesta sería la infraestructura aérea, es decir, aeropuertos.

Enfoque holístico de la Seguridad Nacional

La definición presenta un diagnóstico complicado de Perú: pobreza (21,7% al 2015), potenciales desastres naturales; lo que coloca, en la mesa de discusiones, el diseño de políticas públicas adecuadas y oportunas.

Figura 5

Modelo de la estrategia de Seguridad Nacional.



Nota. (Astudillo, 2017).

La Figura 5 sustenta con claridad la necesidad de la aplicación del enfoque sistémico, para lograr mitigar las amenazas que puedan significar problemas para el país. Ningún Sector de Actividad Económico podría lograr resultados satisfactorios si actúa solo.

Según (MINDEF, Política Nacional Multisectorial de Seguridad y Defensa Nacional al 2030 Resumen Ejecutivo, 2022) y como parte del diagnóstico se ha identificado una causa indirecta: “Débil cultura de Seguridad Nacional en la población”, y el desarrollo es: El Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2021 “Bicentenario”, señala que la sociedad peruana no tiene una adecuada conciencia de seguridad y considera a la defensa como una tarea exclusiva de las Fuerzas Armadas.

Incluso, indica que la Defensa Nacional no es prioritaria y que no ven con claridad la relación existente entre la Defensa y el Desarrollo. Por ello, establece que es necesario fortalecer el Sistema de Seguridad Nacional (denominación actual Sistema de Defensa Nacional), teniendo como base fundamental a la educación.

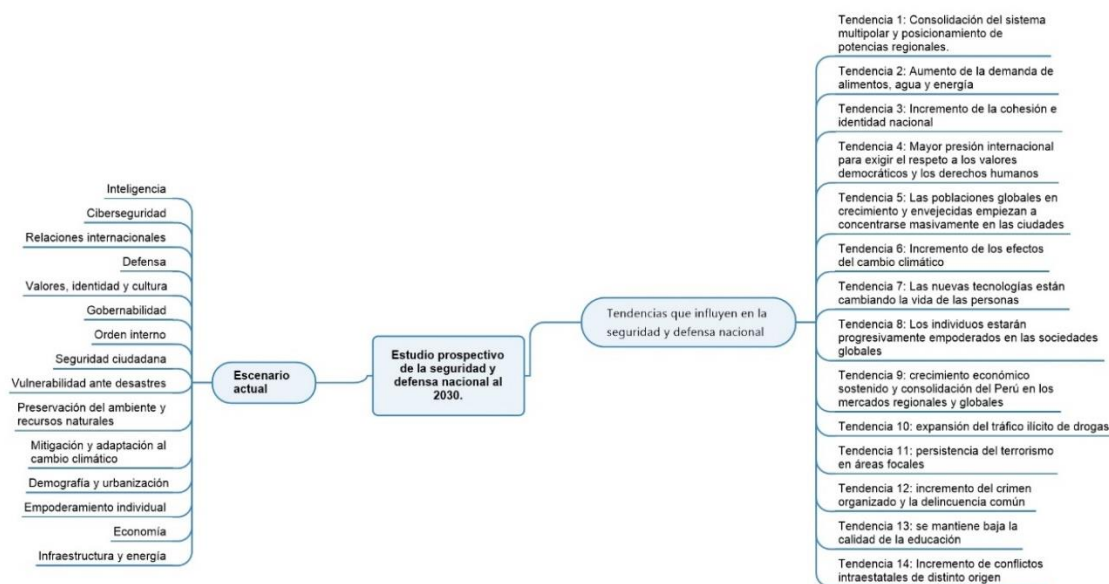
Bases para el estudio prospectivo de la Seguridad y Defensa Nacional al 2030

El General del Ejército Walter E. Astudillo Chávez, en su Tesis Doctoral titulada: “El diseño e implementación de una estrategia de Seguridad Nacional y el nivel de efectividad de la respuesta del Estado Peruano ante las amenazas a la Seguridad Nacional”, plantea las bases para Estudio Prospectivo de la Seguridad y Defensa Nacional al 2030; tales ideas se presentan.

El escenario actual y las tendencias presentadas en la Figura 6 se han tomado de (Astudillo Ch. W. E., 2019).

Figura 6

Escenario actual y tendencias base de un estudio prospectivo de la Seguridad y Defensa Nacional al 2030



Nota. (Astudillo Ch. W. , 2019).

Tabla 3

Tendencias y sus impactos en cuatro (04) variables claves

	impacto fronteras	integridad territorial	brechas en infraestructura	crecimiento económico
Tendencia 1: Consolidación del sistema multipolar y posicionamiento de potencias regionales.	X	X	X	X
Tendencia 2: Aumento de la demanda de alimentos, agua y energía	X	X	X	X
Tendencia 3: Incremento de la cohesión e identidad nacional	X	X	X	X
Tendencia 4: Mayor presión internacional para exigir el respeto a los valores democráticos y los derechos humanos	X	X	X	X
Tendencia 5: Las poblaciones globales en crecimiento y envejecidas empiezan a concentrarse masivamente en las ciudades	X	X	X	X
Tendencia 6: Incremento de los efectos del cambio climático	X	X	X	X
Tendencia 7: Las nuevas tecnologías están cambiando la vida de las personas	X	X	X	X
Tendencia 8: Los individuos estarán progresivamente empoderados en las sociedades globales	X	X	X	X
Tendencia 9: crecimiento económico sostenido y consolidación del Perú en los mercados regionales y globales	X	X	X	X
Tendencia 10: expansión del tráfico ilícito de drogas	X	X	X	X
Tendencia 11: persistencia del terrorismo en áreas focales	X	X	X	X

Tendencia 12: incremento del crimen organizado y la delincuencia común	X	X	X	X
Tendencia 13: se mantiene baja la calidad de la educación	X	X	X	X
Tendencia 14: Incremento de conflictos intraestatales de distinto origen	X	X	X	X

Nota. (Astudillo Ch. W. , 2019).

La Tabla 3 muestra las relaciones, entre las distintas tendencias con las cuatro (04) variables claves, que sustentarían la definición de políticas públicas, relacionadas con las variables elegidas: Impacto en las fronteras, integridad territorial, brechas en infraestructura, y crecimiento económico. Y, además, presenta las primeras relaciones, por ejemplo, entre: brechas en infraestructura e integridad territorial, el crecimiento económico e impacto en las zonas de fronteras.

¿La Sociedad percibe la relación “Defensa y Desarrollo”?

La problemática expuesta y los estudios realizados sustentan la inexistencia de una adecuada percepción de la sociedad peruana, sobre la relación entre Defensa y Desarrollo; siendo preciso, desarrollar un plan de comunicación amplia, sostenido, ya que las evidencias sostienen la existencia de dicha relación. Es claro que este plan de comunicación le correspondería al Ejecutivo.

¿Es necesario un plan prospectivo para la Seguridad Nacional?

En vista del escenario actual se torna imprescindible el desarrollo de un plan prospectivo para la seguridad y defensa nacional. Según (MINDEF, Política Nacional Multisectorial de Seguridad y Defensa Nacional al 2030 Resumen Ejecutivo, 2022):

El diseño y formulación de la PNMSDN 2030 ha seguido las consideraciones establecidas para el desarrollo de las políticas nacionales, contenidas en el Decreto Supremo 029-2018-PCM y la Guía de Políticas Nacionales, aprobada por la Resolución de la Presidencia del Consejo Directivo del CEPLAN N° 00047-2018/CEPLAN/PCD.

En la figura 7 se presenta el mapa mental desarrollado según los lineamientos detallados en (MINDEF, Política Nacional Multisectorial de Seguridad y Defensa Nacional al 2030 Resumen Ejecutivo, 2022) como parte del diagnóstico presentado.

Figura 7

Política Nacional Multisectorial de Seguridad y Defensa Nacional al 2030



Fuente: (MINDEF, Política Nacional Multisectorial de Seguridad y Defensa Nacional al 2030 Resumen Ejecutivo, 2022)

Tabla 4

Política Nacional Multisectorial de Seguridad y Defensa Nacional al 2030.

Diagnóstico	Causas directas	Causas Indirectas
Política Nacional Multisectorial de Seguridad y Defensa Nacional al 2030 Resumen Ejecutivo (Diagnóstico)	Causa directa 1: Fragilidad en las actividades de la Defensa Nacional para la protección de los Interés Nacionales	1ra Causa Indirecta: Débil cultura de Seguridad Nacional en la población
		2da Causa Indirecta: Desestructuración sistémica del Sistema de Defensa Nacional
		3ra Causa Indirecta: Baja previsión y concepción de acciones integrales
	Causa Directa 2: Reducida efectividad de la seguridad y defensa para el normal funcionamiento de la institucionalidad	1ra Causa Indirecta: Bajo involucramiento de las autoridades
		2da Causa Indirecta: Normatividad no adecuada al contexto de la realidad
		3ra Causa Indirecta: Limitados recursos institucionales

	Causa Directa 3: Limitado desarrollo de los factores contribuyentes a la Seguridad Nacional	1ra Causa Indirecta: Tejido social en deterioro con énfasis en los más vulnerables
		2da Causa Indirecta: Insuficiente protección del ambiente
		3ra Causa Indirecta: Limitados recursos institucionales

Nota. (MINDEF, Política Nacional Multisectorial de Seguridad y Defensa Nacional al 2030 Resumen Ejecutivo, 2022).

Resultados

Propuestas resultantes del análisis realizado

La investigación desarrollada permite identificar propuestas y el modelo mostrado en la Figura 8:

- Ante la magnitud de la brecha de acceso básico a los servicios de infraestructura, rubro transporte (ver figura 3) es imprescindible iniciar el cierre de brechas por la zona de fronteras.
- El estatus de las zonas de frontera, representa evidencia suficiente y una falta de compromiso, no solo con la Seguridad Nacional; sino, además, que estarían generando los escenarios que pone en riesgo la integridad territorial (ver tabla 2).
- El estatus del Perú según WEF (Foro Económico Mundial) 2021 coloca al Perú en el puesto 63 del índice global de competitividad; pero, lamentablemente en el puesto 83 en infraestructura. En la calidad del servicio de transporte aéreo Perú tiene la posición 92m estando Singapur en el puerto 1 (ver figura 2).
- Según (CEPAL, Serie Recursos Naturales e Infraestructura, 2004) las inversiones en infraestructura generan “crecimiento económico”, siendo urgente generar estas condiciones para las zonas de frontera (ver figura 4).
- Según el modelo mostrado en la figura 5, no es suficiente que un determinado sector de actividad económica, implemente políticas públicas; se requiere un manejo holístico de las amenazas, y por tanto el diseño de estas políticas públicas, requieren incorporar tales criterios.
- Hay una falta de claridad sobre la relación Seguridad Nacional con la calidad de vida en las zonas de frontera.

Figura 8

Modelo de la problemática analizada.



por lo expuesto, se considera de suma urgencia definir políticas públicas diseñadas a la medida, y enfocadas a potenciar, fortalecer la infraestructura de transporte aeronáutico. esta infraestructura requeriría ubicarse en las zonas de frontera; por lo que, debería identificarse las ubicaciones de los potenciales aeropuertos, y lograr las conexiones de las zonas de frontera.

bajo esta premisa se podrá revertir la problemática descrita, en un tiempo determinado. para promover, aún más, estas decisiones políticas y técnicas, se recomienda replicar el Acuerdo sobre Transporte Aéreo Transfronterizo entre el gobierno de la República del Perú y el gobierno de la República de Colombia, en todas las fronteras del Perú con sus países vecinos.

Relación Seguridad Nacional con la calidad de vida en zonas fronterizas

De acuerdo con las investigaciones realizadas, sobre la diversidad de variables analizadas, es posible establecer una relación entre la Seguridad Nacional con la calidad de vida en las zonas de frontera; por lo que, sería urgente cerrar brechas en las zonas de frontera. Los datos de la tabla 4 son evidencias objetivas que sustentan tal relación.

Por lo tanto, el Estado peruano requiere enfocar y definir claras políticas públicas para poder dar solución a tal problemática.

Discusión

El dilema resultante de la problemática identificada, podrían generar algunas confusiones, sobre el orden de las acciones, decisiones y diseño e implementaciones de las políticas públicas; pero lo que, si está claro, es la imperiosa necesidad de iniciar en forma prioritaria, el cierre de brechas de servicios básicos en infraestructura en las Zonas de Frontera. Lo alejado de las Zonas de Frontera sustentará el establecimiento, como primera acción a las inversiones en infraestructura para transporte aéreo, como medio de llegar estas zonas alejadas. Pero, según se señaló, se requiere fortalecer las decisiones, como, la definida por *“Los Gobiernos de la República del Perú y de la República de Colombia con la finalidad de implementar diversas medidas que coadyuven al proceso de integración entre nuestros pueblos”*.

Se requiere iniciar negociaciones con todos los países de frontera del Perú, para firmar convenios internacionales similares. Esto permitirá incrementar las respuestas a los riesgos que representan las zonas de frontera al momento.

Conclusiones

La situación de las zonas de fronteras es preocupante, no solo por los riesgos que representan para los ciudadanos que viven en tales zonas. También se estaría afectando, los principios básicos de la Seguridad Nacional y este escenario podría afectar la integridad del territorio nacional.

Los resultados obtenidos, sustentan la necesidad de iniciar planes orientados a cerrar las brechas de servicio básicos de infraestructura, en las zonas de frontera, preferentemente. Y también se requiere la integración de los “pueblos fronterizos”; por lo que, se requiere replicar el Acuerdo sobre Transporte Aéreo Transfronterizo entre el gobierno de la República del Perú y el gobierno de la República de Colombia, para todas las fronteras del Perú y sus países vecinos. Esta potencial sinergia, necesitará de inversiones, para un importante número de proyectos de infraestructura de transporte aéreo importantes; por lo que, se recomendaría evaluar la aplicación de los contratos de gobierno a gobierno que dio éxito a los Juegos Panamericanos 2019.

Las investigaciones desarrolladas permiten dilucidar una relación entre la seguridad y defensa nacional con la calidad de vida en las zonas de frontera y también con la necesidad urgente de cierre de brechas en las zonas de frontera. Los datos de la tabla 1 y 4 son evidencias objetivas que sustentan tal relación.

Las inversiones que se generarían en las zonas de frontera, requieren ser acompañadas de estrategias que logren los mayores impactos en dichas zonas del territorio nacional.

Referencias

Astudillo Ch., W. (2019). Tesis para optar el grado académico de doctor en desarrollo y seguridad estratégica. Lima: CAEN.

Astudillo Ch., W. E. (2019). El diseño e implementación de una estrategia de Seguridad Nacional y el nivel de efectividad de la respuesta del Estado Peruano ante las amenazas a la Seguridad Nacional. Lima.

Astudillo, C. (2017). Un Ensayo sobre la Seguridad y la Defensa en el Perú, Nuevas Amenazas, Nuevos Roles. Lima.

CEPAL. (2004). Serie Recursos naturales e infraestructura. CEPAL.

CEPAL. (2004). Serie Recursos Naturales e Infraestructura. Santiago de Chile: CEPAL.

Chocano B., C. (2019). Política Nacional de Desarrollo e Integración Fronteriza Estrategias para la Defensa. Lima.

Chocano B., C. (s.f.). Política Nacional de Desarrollo e Integración Fronterizo-Estrategias para la Defensa. Lima.

Legales, N. (2013). Convenios Internacionales. En M. d. Exteriores, Normas Legales (págs. 492948-492949). El Peruano.

Lorenz, K. (s.f.). Konrad Lorenz Fundación Universitaria. <https://www.konradlorenz.edu.co/blog/4-el-articulo-cientifico-materiales-y-metodos/>

MEF. (2019). Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad. Lima: MEF.

MINDEF. (2022). Política Nacional Multisectorial de Seguridad y Defensa Nacional al 2030 Resumen Ejecutivo. Lima.

MINDEF. (2022). Política Nacional Multisectorial de Seguridad y Defensa Nacional al 2030 Resumen Ejecutivo. Lima: MINDEF.

WEF. (2019). The Global Competitiveness Report 2019. Suiza: WEF.