REVISTA DE
MARINA
Año 119 Número 1 - 2026

Competencia Estratégica, fragmentación estatal y el imperativo de una estrategia nacional en el Perú, *p.8*

La integración de poder y autoridad como fundamento del liderazgo naval, *p.38*

Restablecimiento del Orden Interno en el penal San Juan Bautista de la isla El Frontón. Experiencia de Combate, Liderazgo y Valor, *p.52*

Diseño Estratégico de un Sistema de Vigilancia para el Control del Dominio Marítimo del Perú por parte de la Autoridad Marítima Nacional (AMN) 2025-2035, *p.66*

UNITAS LXVI-2025 a bordo de la Fragata Misilera B.A.P. Aguirre Interoperabilidad, diplomacia naval y participación del Perú en la conmemoración del 250º aniversario de la U.S. Navy, *p.86*

Entre la teoría y el mar: Corbett, Mahan y las bases para un poder naval peruano del siglo XXI, *p.106*

La foto final y el sprint presupuestal de diciembre, *p.122*

La vuelta al mundo en el B.A.P. Unión: Experiencias y aprendizajes como Jefe de Navegación y Metereología, *p.136*

El Futuro de la Artillería Naval: El Railgun Electromagnético Japonés, *p.150*

El control marítimo del Océano Pacifico durante la Independencia. El aporte decisivo de José Joaquín de Soroa y Soroa a la naciente Marina de Guerra del Perú, *p.160*

REVISTA DE MARINA

Año 119 Número 1 - 2026

Enero - Marzo 2026

LIMA, PERÚ

REVISTA DE
MARINA

Año 119 Número 1 - 2026

© 2026 Fondo de Publicaciones de la Dirección General de
Comunicación Estratégica e Intereses Marítimos
Av. La Marina cdra. 36, La Perla - Callao, Perú

Telf.: 207 8900, anexo 2356
E-mail: revismar@marina.pe
www.revistademarina.pe

Director de la Revista de Marina
Valm. (r) Silvio Javier Alva Villamón

Editor General
C. de F. Michel Laguerre Kleimann

Comité Editorial y Científico
Director General de Comunicación Estratégica e Intereses Marítimos, presidente
Valm. (r) Fernando A. D'Alessio, DBA
Valm. (r) Carlos Gamarra Elías
Calm. (r) Francisco Yábar Acuña
C. de N. (r) Carlos Lema Osores
Geoffrey Till, PhD
David Kohnen, PhD
Dr. José de la Puente Brunke
Dr. Luis García-Corrochano Moyano
Rollin Thorne Davenport, MA

Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú n.° 1995-1033
Tiraje: 2000 ejemplares
Cuidado de edición: C. de F. Michel Laguerre Kleimann
Diseño y diagramación: Brenda Ulloa
Impresión: Tarea Asociación Gráfica Educativa
ISSN: 1012-8247

Todos los derechos reservados
Las ideas y opiniones publicadas en los artículos de la revista son responsabilidad de sus autores. Ni la Marina de Guerra del Perú ni la Revista de Marina se identifican necesariamente con ellas. El material puede ser citado indicando la fuente. Para sugerencias y comentarios, escríbanos a **revismar@marina.pe**

Revista de Marina. Año 119, n.°1 - 2026
Lima: Fondo de Publicaciones, Dirección General de Comunicación Estratégica e Intereses Marítimos, 1907 - 2026 V; 17 cm x 24 cm. Trimestral.
ISSN: 1012-8247
1. Perú. Marina de Guerra - Revistas.
I. Perú. Marina de Guerra.
II. Dirección General de Comunicación Estratégica e Intereses Marítimos, Fondo de Publicaciones.

Palabras del Director
Vicealmirante (r) Silvio Javier Alva Villamón..... 5

ARTÍCULOS

Competencia Estratégica, fragmentación estatal y el imperativo de una estrategia nacional en el Perú
Contralmirante (r) Carlos De Izcue Arnillas 8

La integración de poder y autoridad como fundamento del liderazgo naval
Contralmirante Carlos Alfonso Saz García 38

Restablecimiento del Orden Interno en el penal San Juan Bautista de la isla El Frontón. Experiencia de Combate, Liderazgo y Valor
Contralmirante (r) Carlos Tello Aliaga.....52

Diseño Estratégico de un Sistema de Vigilancia para el Control del Dominio Marítimo del Perú por parte de la Autoridad Marítima Nacional (AMN) 2025-2035
Capitán de Navío Giovanni Emilio Loret De Mola La Rosa.....66

UNITAS LXVI-2025 a bordo de la Fragata Misilera B.A.P. *Aguirre* Interoperabilidad, diplomacia naval y participación del Perú en la conmemoración del 250º aniversario de la U.S. Navy
Capitán de Corbeta Hernán Ponce Gálvez Durand.....86

Entre la teoría y el mar: Corbett, Mahan y las bases para un poder naval peruano del siglo XXI
Capitán de Corbeta Ricardo Vidal Palacios.....106

La foto final y el *sprint* presupuestal de diciembre
Capitán de Corbeta Fares Yunis Moreno 122

La vuelta al mundo en el B.A.P. *Unión*: Experiencias y aprendizajes como Jefe de Navegación y Metereología
Teniente Segundo Christofer Pérez Fernández.....136

El Futuro de la Artillería Naval: El Railgun Electromagnético Japonés
Alférez de Fragata Brad Valdivia López.....150

El control marítimo del Océano Pacifico durante la Independencia. El aporte decisivo de José Joaquín de Soroa y Soroa a la naciente Marina de Guerra del Perú
Joaquín Federico Mould Quevedo 160

Vicealmirante
Silvio Javier Alva Villamón
Director

Estimados lectores:

En esta nueva edición de la *Revista de Marina*, correspondiente al primer trimestre del año 2026, recogemos los aportes de nuestros colaboradores, particularmente aquellos artículos que, en esta oportunidad, abordan experiencias profesionales vinculadas con UNITAS 2025 y la dinámica anual de la ejecución presupuestal, así como los que plantean los retos institucionales de cara al futuro en materia de liderazgo y del cumplimiento de los roles como autoridad marítima. Esperamos que estos contenidos sean de interés para nuestros lectores.

Asimismo, deseo recomendar especialmente el artículo del Contralmirante Carlos Tello Aliaga, quien recoge su experiencia personal en el develamiento del motín y el restablecimiento del orden interno en el ex penal de El Frontón. A cuarenta años de estos acontecimientos, constituye un valioso testimonio y una importante lección para todo el personal combatiente de la Marina.

Asimismo, a través de estas líneas, es importante resaltar la reciente aprobación del endeudamiento para la construcción de las instalaciones de la nueva Base Naval del Callao, por lo que representa para la Marina de Guerra contar con instalaciones adecuadas para las nuevas unidades navales, así como para el Puerto del Callao, al permitir, con el traslado de gran parte de las instalaciones de la Marina al lado norte de la desembocadura del Río Rímac, el desarrollo del lado norte del actual terminal, conforme al plan de desarrollo aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional, permitiendo progresivamente contar con mayores capacidades para atender la demanda de movimiento de carga e incluso contar con un terminal de pasajeros

adecuado para recibir un flujo turístico que aprovecharía la ventajosa cercanía al nuevo terminal aeropuerto internacional Jorge Chávez inaugurado el año pasado.

Igualmente, el avance en la construcción de las primeras unidades navales con el apoyo de Hyundai Heavy Industries, dos barcazas para apoyo logístico, un Patrullero Oceánico y los primeros módulos de la Unidad Multirrol, van materializando el trabajo institucional de muchos años en la renovación de las unidades navales. Sumado a la cercana culminación de la modernización del segundo submarino con la colaboración técnica de Thyssen Krupp, se está cumpliendo con los objetivos trazados.

No podemos dejar de mencionar que estos meses haber sido testigos de hechos que invitan a la reflexión. Estamos viviendo la construcción de un nuevo orden mundial, desde la intervención en Venezuela, hasta la guerra en Irán, así como la guerra entre Ucrania y Rusia han puesto a prueba y cuestionado el actuar de diversas instituciones internacionales. De este modo, la Organización de las Naciones Unidas, la OTAN entre otras deberán transformarse o terminarían por ser reemplazadas en lo que resta de este siglo.

Finalmente estando en un año electoral, el Perú vuelve a enfrentar la polarización y el distanciamiento interno, alejándonos del diálogo y el fortalecimiento de la unidad nacional. Somos un país que reúne a muchos pueblos, cada uno con su propia identidad y cultura, pero esa diversidad, debe ser asumida como una riqueza, antes de un motivo de desunión.

La educación de la ciudadanía continúa siendo el gran reto de los futuros gobiernos, la misma es imprescindible para construir una sociedad más unida y una democracia sana.

No perdamos el tiempo, es lo único que no se recupera.



Enero - Marzo 2026
LIMA, PERÚ

Competencia Estratégica, fragmentación estatal y el imperativo de una estrategia nacional en el Perú

Strategic competition, state fragmentation, and the imperative of a national strategy in Peru

Contralmirante (r) Carlos De Izcue Arnillas. Contralmirante (r) con formación académica sólida y amplia experiencia en la formulación y conducción de estrategia en los niveles político, estratégico y operacional. Graduado de la United States Naval Academy y con Maestría en Asuntos Internacionales por American University, complementó su preparación en el Naval Amphibious Base Coronado, la Escuela Superior de Guerra Naval del Perú y el Colegio Interamericano de Defensa. Se desempeñó en cargos clave vinculados directamente a la formulación y conducción estratégica, incluyendo Jefe de la Sección de Política, Estrategia y Planeamiento Estratégico del Estado Mayor Conjunto; Jefe de Estado Mayor del Comando de Operaciones del Pacífico; Director General de Recursos Materiales del Ministerio de Defensa; Director General de Economía de la Marina; y Comandante de la Tercera Zona Naval y del componente naval del Comando Operacional del Sur. En el ámbito académico y empresarial, ha sido Director de Maestrías en la Universidad San Ignacio de Loyola, Consultor en dirección estratégica en Universidad ESAN, Miembro del Directorio y Gerente Comercial de Servicios Industriales de la Marina S.A., así como Presidente del Directorio de Empresa Nacional de la Coca S.A.. Su práctica integra la conducción de operaciones, el diseño de políticas de defensa y la dirección estratégica en entornos públicos y corporativos.

Resumen: El artículo analiza la transformación del conflicto internacional hacia una competencia estratégica persistente, caracterizada por acciones híbridas, coerción indirecta y operaciones en la zona gris. Sostiene que, en este contexto, la principal vulnerabilidad del Perú no reside en amenazas externas específicas, sino en la fragmentación institucional y la ausencia de una conducción estratégica del Estado. El autor critica la confusión entre seguridad, defensa y desarrollo, así como la sustitución de la estrategia por enfoques de gestión pública. Propone reconstruir una arquitectura estatal basada en la diferenciación entre doctrina, política y estrategia, bajo liderazgo presidencial, con integración del poder nacional y fortalecimiento de una comunidad estratégica capaz de preservar soberanía y capacidad decisoria.

Palabras clave: Conducción estratégica, Seguridad nacional, Competencia estratégica, Fragmentación estatal, Gran estrategia.

Abstract: *The article examines the transformation of international conflict into*

persistent strategic competition, marked by hybrid actions, indirect coercion, and gray-zone operations. It argues that Peru's main vulnerability does not stem from specific external threats, but from institutional fragmentation and the absence of effective state strategic leadership. The author criticizes the conceptual confusion between security, defense, and development, as well as the replacement of strategy with public management approaches. He proposes rebuilding a state architecture based on the distinction between doctrine, policy, and strategy, under presidential leadership, integrating national power and strengthening a strategic community capable of preserving sovereignty and decision-making autonomy.

Keywords: *Strategic leadership, National security, Strategic competition, State fragmentation, Grand strategy*

Introducción

En apariencia, el sistema internacional contemporáneo se caracteriza por la ausencia de conflictos abiertos entre grandes potencias y por la vigencia formal de un orden internacional basado en normas. Sin embargo, esta percepción resulta engañosa. Bajo este umbral visible, se desarrolla una competencia estratégica persistente en la que los Estados emplean de manera simultánea instrumentos políticos, económicos, tecnológicos, informacionales y militares para influir, condicionar o limitar la libertad de acción de otros actores.

En este entorno, la confrontación ya no se define exclusivamente por el enfrentamiento directo, sino por la acumulación progresiva de ventajas a través de medios indirectos, acciones en la zona gris y la instrumentalización de las interdependencias globales. La coerción no siempre adopta la forma de la fuerza, sino que se manifiesta en la capacidad de interrumpir flujos, moldear decisiones y explotar vulnerabilidades estructurales.

Este tipo de competencia, caracterizada por su ambigüedad, persistencia y baja visibilidad, plantea un desafío fundamental para los Estados: la necesidad de actuar de manera coherente e integrada frente a fenómenos que no respetan las fronteras tradicionales entre seguridad, defensa y desarrollo.

En este contexto, la eficacia del poder nacional ya no depende exclusivamente de la magnitud de los recursos disponibles, sino de la capacidad del Estado para articularlos bajo una lógica de conducción estratégica. La fragmentación institucional, la superposición de funciones y la ausencia de dirección unificada se convierten, así, en vulnerabilidades tan relevantes como cualquier amenaza externa.

Esta realidad adquiere particular relevancia en el caso de los Estados que, como los de América Latina, enfrentan simultáneamente debilidades estructurales internas y presiones externas derivadas de la competencia entre grandes potencias. En estos contextos, las vulnerabilidades económicas, institucionales y sociales no solo constituyen problemas de desarrollo, sino también oportunidades de explotación estratégica por parte de actores externos y no estatales**.**

El Perú no es ajeno a esta dinámica. Sin embargo, su principal limitación no radica en la naturaleza de las amenazas que enfrenta, sino en la forma en que el Estado las interpreta y responde. A pesar de contar con múltiples sistemas, políticas e instrumentos, la acción estatal se caracteriza por su fragmentación y por la ausencia de una lógica de conducción que integre esfuerzos y oriente decisiones.

Esta situación responde a una problemática más profunda: la confusión conceptual entre desarrollo, seguridad y defensa, y la consecuente aplicación de metodologías de gestión pública a un ámbito que exige lógica estratégica. Como resultado, la seguridad ha sido tratada como un problema más de política pública, en lugar de una función superior de conducción del Estado.

El presente trabajo sostiene que la debilidad estratégica del Perú no es producto de la falta de capacidades, sino de la ausencia de una arquitectura que permita articularlas coherentemente. En este sentido, el problema central no es operativo ni sectorial, sino estructural y conceptual.

A partir de este diagnóstico, el artículo propone la necesidad de reconstruir la conducción estratégica del Estado mediante una arquitectura basada en la diferenciación entre doctrina, política y estrategia, la centralidad del liderazgo político, la integración de los sistemas nacionales bajo una lógica común y el desarrollo de una comunidad estratégica que sustente la acción estatal.

En un entorno caracterizado por la competencia persistente y la erosión gradual de la soberanía, la capacidad de conducción estratégica deja de ser una opción doctrinaria para convertirse en una condición indispensable de viabilidad estatal**.**

La transformación del conflicto. De la guerra al continuo de competencia estratégica

Un entorno internacional de conflictividad persistente

A inicios de 2026, el sistema internacional no se encuentra en paz, pero tampoco en guerra. Desde los combates convencionales en Ucrania tras la invasión rusa, hasta la persistente violencia en el Medio Oriente y los conflictos armados internos en diversas regiones de África, el panorama global refleja una multiplicidad de formas de confrontación que desafían las categorías tradicionales de análisis. Sin embargo, más allá de estos escenarios visibles, se despliega un conjunto de dinámicas menos evidentes tales como campañas de desinformación, ciberataques, coerción económica y operaciones encubiertas que, operando en el espacio de la denominada zona gris, permiten a los Estados competir sin recurrir a la guerra abierta. A ello se suma la creciente incidencia de actores no estatales -organizaciones criminales transnacionales, grupos armados irregulares y redes híbridas- cuya violencia, lejos de ser marginal, interactúa con dinámicas estatales y contribuye a erosionar la autoridad y la capacidad de respuesta de los Estados. El resultado es un entorno en el que la confrontación ya no se limita a los campos de batalla, sino que se extiende de manera persistente y multidimensional a través de múltiples dominios.

El sistema internacional contemporáneo atraviesa una transformación profunda caracterizada por la intensificación y persistencia de la conflictividad. A diferencia de etapas históricas anteriores, en las que la guerra podía distinguirse claramente de los períodos de paz, el entorno actual se define por la coexistencia simultánea de múltiples formas de confrontación que operan de manera continua y que se manifiestan en distintos niveles de intensidad.

Esta situación no responde únicamente a un aumento cuantitativo de conflictos, sino a un cambio cualitativo en su carácter. La rivalidad estratégica entre grandes potencias -particularmente Estados Unidos, China y Rusia- ha reconfigurado la lógica del sistema internacional, desplazando la confrontación desde episodios aislados de guerra hacia una competencia permanente por influencia, acceso a recursos y control de espacios estratégicos. Como señala Lawrence Freedman, la estrategia contemporánea se desarrolla en un contexto en el que la competencia es constante y no necesariamente culmina en enfrentamientos decisivos (Freedman, 2013).

En este entorno, la violencia organizada adopta formas diversas que incluyen conflictos interestatales, guerras civiles, insurgencias, violencia

criminal organizada y operaciones en ámbitos no tradicionales como el cibernético o el informacional. Estas formas no operan de manera aislada, sino interconectadas, configurando un sistema en el que la conflictividad se ha vuelto estructural y persistente (Mazarr, 2015).

En consecuencia, la guerra deja de ser un evento excepcional y pasa a constituir una condición latente dentro de un entorno de competencia estratégica permanente. Esta transformación plantea la necesidad de superar las categorías tradicionales basadas en la dicotomía paz-guerra y adoptar marcos analíticos que permitan comprender la continuidad y multidimensionalidad de la confrontación contemporánea.

El continuo de competencia-conflicto

La transformación descrita puede ser comprendida a través del concepto de continuo de competencia-conflicto, que permite analizar la confrontación estratégica como un espectro de interacciones que van desde la cooperación hasta la guerra abierta, sin rupturas claras entre estos estados.

Desde una perspectiva clásica, Carl von Clausewitz planteó que la guerra constituye la continuación de la política por otros medios, estableciendo una relación intrínseca entre ambas esferas (Clausewitz, 1976). Esta idea es ampliada por André Beaufre, quien define la estrategia como una "dialéctica de voluntades" en la que los actores buscan imponer su decisión mediante la combinación de medios directos e indirectos (Beaufre, 1965, p.22).

En el pensamiento contemporáneo, Colin S. Gray sostiene que la lógica de la estrategia permanece constante e independientemente de los medios utilizados, al consistir en la articulación entre fines políticos y medios disponibles (Gray, 1999). Sobre esta base, el concepto de *competition continuum* desarrollado por el U.S. Department of Defense formaliza un espectro que incluye competencia, coerción, confrontación limitada y guerra abierta (Department of Defense, 2019).

Este continuo no debe entenderse como una secuencia lineal de escalamiento, sino como un espacio en el que distintos niveles de interacción coexisten y se superponen. Los Estados pueden enfrentarse simultáneamente en ámbitos económicos, tecnológicos, informacionales y militares sin que exista una transición clara hacia la guerra.

En este contexto, la confrontación estratégica se manifiesta a través de la acumulación de acciones que, consideradas individualmente, pueden parecer limitadas, pero que en conjunto generan efectos significativos al restringir la

libertad de acción del adversario. Esta lógica acumulativa constituye el rasgo distintivo del conflicto contemporáneo y se expresa operativamente a través de la hibridación.

La hibridación del conflicto como forma dominante de confrontación

La hibridación del conflicto representa la manifestación operativa del continuo de competencia-conflicto. Se caracteriza por la integración deliberada y simultánea de múltiples instrumentos de poder -militares y no militares- con el objetivo de explotar vulnerabilidades del adversario sin recurrir necesariamente a la confrontación abierta.

Frank G. Hoffman define la guerra híbrida como la combinación de capacidades convencionales, tácticas irregulares, terrorismo y actividades criminales dentro de un mismo espacio operacional (Hoffman, 2007). Esta conceptualización ha sido ampliada por la NATO, que identifica las amenazas híbridas como aquellas que combinan medios abiertos y encubiertos, con un alto grado de ambigüedad y negabilidad (NATO, 2014; 2021).

La evidencia empírica confirma esta lógica. Las operaciones de Rusia en Crimea en 2014 integraron fuerzas especiales, desinformación y presión política para alterar la situación estratégica sin desencadenar una respuesta militar inmediata (Giles, 2016). Por su parte, China ha desarrollado una aproximación sistemática basada en la combinación de instrumentos económicos, tecnológicos y comunicacionales para moldear el entorno estratégico de manera gradual (Doshi, 2021).

En ambos casos, la hibridación responde a una lógica estratégica coherente orientada a limitar la libertad de acción del adversario mediante medios indirectos. En este sentido, constituye una expresión contemporánea de la estrategia indirecta formulada por Beaufre (1965), en la que el objetivo no es la destrucción del adversario, sino la imposición de una decisión.

La hibridación del conflicto no es un fenómeno enteramente nuevo, sino la evolución de una lógica estratégica histórica en la que los actores han combinado diversos instrumentos de poder para alcanzar fines políticos. Sin embargo, en el contexto contemporáneo, esta integración adquiere un carácter distintivo pues se vuelve permanente, simultánea y multidimensional, sustentada en las oportunidades que ofrece la globalización y la interdependencia. En este sentido, la hibridación no representa una ruptura con la estrategia clásica, sino su adaptación a un entorno en el que la confrontación abierta deja de ser necesaria para producir efectos estratégicos.

La zona gris como espacio operativo de la competencia

La hibridación del conflicto encuentra su principal espacio de desarrollo en el ámbito denominado zona gris, entendido como el espacio de interacción estratégica situado por debajo del umbral del conflicto armado abierto. Michael J. Mazarr define la zona gris como el conjunto de actividades coercitivas diseñadas para alterar el *statu quo* sin provocar una respuesta militar convencional (Mazarr, 2015). Sin embargo, más que un simple conjunto de acciones, la zona gris constituye un entorno estructurado de competencia en el que los actores operan de manera deliberada para obtener ventajas estratégicas sin desencadenar una escalada directa.

Este espacio se caracteriza por los atributos fundamentales de ambigüedad, gradualidad y negabilidad. La ambigüedad dificulta la atribución clara de las acciones, erosionando la legitimidad de una respuesta; la gradualidad permite la acumulación progresiva de efectos sin generar rupturas abruptas; y la negabilidad ofrece a los actores la posibilidad de evitar responsabilidades directas. En conjunto, estos elementos configuran un entorno en el que la coerción se ejerce de manera indirecta, fragmentada y persistente.

A diferencia de la guerra convencional, en la que los efectos estratégicos suelen derivarse de eventos decisivos, la competencia en la zona gris se desarrolla mediante la acumulación de acciones de baja intensidad, pero alta frecuencia. Su eficacia radica precisamente en esta lógica acumulativa; cada acción individual puede parecer limitada o insuficiente para justificar una respuesta, pero en conjunto produce transformaciones significativas en la correlación de poder. Este carácter incremental dificulta la identificación de puntos de inflexión, genera incertidumbre en la toma de decisiones y favorece la inacción o la respuesta tardía por parte del actor afectado.

En este contexto, la zona gris no constituye un espacio intermedio entre paz y guerra, sino el ámbito predominante de la competencia estratégica contemporánea. En ella, los Estados combinan instrumentos políticos, económicos, informacionales, tecnológicos y, en algunos casos, militares de baja intensidad para influir en el comportamiento de otros actores, restringir su libertad de acción y reconfigurar el entorno estratégico a su favor.

Asimismo, la zona gris se articula estrechamente con la hibridación del conflicto y la instrumentalización de la interdependencia. La capacidad de operar simultáneamente en múltiples dominios y de intervenir sobre redes globales amplifica el alcance de estas estrategias, permitiendo generar efectos estratégicos sin recurrir al uso directo de la fuerza. En este sentido,

la zona gris constituye la expresión contemporánea de una lógica estratégica orientada no a la destrucción del adversario, sino a la erosión progresiva de su posición.

En consecuencia, comprender la zona gris implica reconocer que la confrontación estratégica actual no se define por episodios de guerra abierta, sino por procesos continuos de competencia en los que la acumulación de ventajas marginales puede resultar decisiva. Este desplazamiento redefine no solo el carácter del conflicto, sino también las exigencias que enfrentan los Estados para preservar su soberanía y su capacidad de decisión.

La interdependencia armada y la transformación del poder

La competencia estratégica contemporánea no solo se expresa a través de la hibridación del conflicto y la acción en la zona gris, sino también mediante la instrumentalización de las estructuras de la globalización. En este contexto, Henry Farrell y Abraham Newman conceptualizan este fenómeno como interdependencia armada, definida como la capacidad de los Estados que controlan nodos centrales de las redes globales para ejercer coerción sobre otros actores (Farrell & Newman, 2019).

Este tipo de poder se fundamenta en el control de infraestructuras críticas que estructuran el sistema internacional contemporáneo, tales como redes financieras, cadenas globales de suministro, plataformas tecnológicas y sistemas de información. A diferencia de formas tradicionales de poder basadas en la coerción directa, la interdependencia armada permite a los Estados intervenir sobre los flujos que sostienen la actividad económica y política global, generando efectos que, si bien no son necesariamente visibles de manera inmediata, pueden ser profundamente disruptivos.

En este marco, el ejercicio del poder se desplaza desde la capacidad de destrucción hacia la capacidad de control de redes. Los Estados que ocupan posiciones centrales dentro de estas estructuras pueden restringir el acceso a mercados, interrumpir flujos financieros, imponer estándares tecnológicos o explotar asimetrías informacionales, condicionando así el comportamiento de otros actores sin necesidad de recurrir al uso de la fuerza militar. Este tipo de coerción, al operar por debajo del umbral del conflicto abierto, se integra plenamente en la lógica de la zona gris y refuerza las dinámicas de competencia persistente.

Las implicancias de este fenómeno son profundas. Primero, porque redefine la naturaleza de la soberanía, que deja de estar vinculada exclusivamente al

control territorial para depender crecientemente de la capacidad del Estado para gestionar sus dependencias estructurales. Segundo, porque introduce nuevas formas de vulnerabilidad, ya que la inserción en redes globales -tradicionalmente percibida como una fuente de eficiencia y desarrollo- se convierte también en un vector potencial de coerción externa.

En este sentido, la interdependencia armada no constituye un fenómeno aislado, sino que se articula con la lógica más amplia de la estrategia indirecta desarrollada por André Beaufre. Al permitir la obtención de efectos estratégicos significativos sin recurrir a la confrontación directa, este tipo de poder amplía el repertorio de instrumentos disponibles para los Estados en un entorno caracterizado por altos costos de la guerra convencional y creciente interconexión global. Así, la competencia estratégica contemporánea no se limita a la confrontación en el campo militar, sino que se despliega a través del control, la manipulación y la reconfiguración de los flujos que estructuran el sistema internacional.

Síntesis. Hacia una nueva lógica de la confrontación

El análisis desarrollado permite identificar una transformación estructural en el carácter del conflicto. La confrontación ya no se define por la oposición entre paz y guerra, sino por un continuo de competencia en el que los actores interactúan de manera permanente a través de múltiples dominios.

En este entorno, la hibridación del conflicto, la acción en la zona gris y la interdependencia armada constituyen manifestaciones complementarias en la búsqueda de ventajas estratégicas mediante la explotación de vulnerabilidades y la acumulación progresiva de efectos.

Como resultado, la competencia estratégica contemporánea se caracteriza por su persistencia, multidimensionalidad y ambigüedad. La victoria ya no se alcanza necesariamente mediante la derrota militar del adversario, sino mediante la limitación progresiva de su libertad de acción.

Este cambio plantea el desafío fundamental para los Estados de la necesidad de adaptar sus marcos conceptuales, institucionales y estratégicos a un entorno en el que la confrontación es continua, indirecta y estructural. En ausencia de esta adaptación, los Estados corren el riesgo de interpretar dinámicas estratégicas como fenómenos aislados, comprometiendo su capacidad de respuesta.

América latina y el Perú en la competencia estratégica contemporánea. Vulnerabilidad estructural y crisis de conducción del estado

América Latina como espacio de competencia estratégica indirecta

Es en este marco global donde América Latina adquiere relevancia estratégica, no como teatro de guerra, sino como espacio de competencia indirecta. La competencia estratégica contemporánea no se limita a los principales teatros geopolíticos, sino que se proyecta de manera creciente hacia regiones que, sin constituir escenarios de confrontación militar directa, poseen un valor estratégico significativo en términos económicos, políticos y tecnológicos. En este contexto, América Latina ha dejado de ser un espacio periférico para convertirse en un ámbito relevante de competencia indirecta entre grandes potencias.

A diferencia de otras regiones caracterizadas por conflictos interestatales de alta intensidad, América Latina presenta la particularidad de una relativa ausencia de guerras convencionales coexiste con condiciones estructurales que la hacen altamente permeable a dinámicas de influencia externa. Esta aparente estabilidad no implica neutralidad estratégica, sino una forma específica de conflictividad caracterizada por su baja visibilidad, su carácter indirecto y su persistencia en el tiempo (Mazarr, 2015).

La relevancia estratégica de la región se sustenta en múltiples factores. En primer lugar, su dotación de recursos naturales críticos -minerales estratégicos, biodiversidad, energía- la posiciona como un espacio clave dentro de las cadenas globales de suministro. En segundo lugar, su peso político en organismos multilaterales la convierte en un terreno de disputa por alineamientos internacionales. En tercer lugar, sus economías abiertas y altamente interdependientes incrementan su exposición a mecanismos de coerción indirecta, particularmente aquellos asociados al control de redes globales.

En este entorno, actores como Estados Unidos, China y Rusia despliegan estrategias diferenciadas en sus instrumentos, pero convergentes en su lógica de búsqueda de influencia mediante medios indirectos que permitan moldear el entorno estratégico sin recurrir a la confrontación abierta (Doshi, 2021; Giles, 2016). Estas estrategias combinan instrumentos económicos, tecnológicos, informacionales y, en algunos casos, de seguridad, en una lógica de competencia persistente.

Desde una perspectiva estratégica, esta dinámica responde a lo que André Beaufre conceptualiza como estrategia indirecta la obtención de efectos decisivos evitando el enfrentamiento directo (Beaufre, 1965). En consecuencia, América Latina no es un espacio ajeno a la competencia global, sino un entorno en el que esta se manifiesta de forma menos visible, pero igualmente estructural.

Esta forma de competencia exige que los Estados sean capaces de comprender estas dinámicas y de actuar como unidades estratégicas coherentes. Es precisamente en esta dimensión donde comienzan a evidenciarse las principales limitaciones del caso peruano.

En el caso peruano, estas dinámicas adquieren una relevancia particular. La inserción del país en redes globales de comercio, inversión y tecnología, así como su dependencia de exportaciones de recursos estratégicos, lo posicionan dentro de estructuras de interdependencia que pueden ser utilizadas como mecanismos de presión externa. Sin embargo, más allá de estas condiciones estructurales, el principal desafío radica en la capacidad del Estado para interpretar estas dinámicas como fenómenos estratégicos y no únicamente como procesos económicos o de desarrollo. La ausencia de esta lectura estratégica limita la posibilidad de anticipar riesgos, identificar vulnerabilidades y articular respuestas coherentes frente a un entorno de competencia persistente.

Carácter del conflicto en América Latina. - Violencia no estatal y convergencia estratégica

El rasgo distintivo del conflicto en América Latina no es la rivalidad interestatal, sino la centralidad de la violencia armada no estatal. Organizaciones criminales transnacionales, economías ilícitas y estructuras híbridas han desarrollado capacidades que les permiten disputar el control territorial, desafiar la autoridad del Estado e influir en dinámicas políticas y económicas.

Este fenómeno trasciende el ámbito de la seguridad interna. En términos funcionales, estas organizaciones generan efectos estratégicos al limitar la libertad de acción del Estado, fragmentar su control territorial y alterar la correlación de poder en distintos niveles. Su impacto no radica únicamente en la violencia que ejercen, sino en su capacidad para erosionar progresivamente la autoridad estatal.

Asimismo, estas dinámicas no operan de manera aislada. La interacción entre economías ilícitas, debilidad institucional y redes transnacionales

configura un entorno propicio para la convergencia entre actores estatales y no estatales, ya sea de manera directa o indirecta. En este contexto, la distinción entre seguridad interna y competencia estratégica se vuelve difusa.

En consecuencia, la violencia no estatal en América Latina puede interpretarse como una manifestación de la hibridación del conflicto y de la acción en la zona gris. No se trata de fenómenos marginales, sino de componentes estructurales de un entorno de competencia persistente, en el que la erosión del Estado puede ser tanto un resultado como un instrumento de la confrontación estratégica.

En este sentido, allí donde el Estado pierde control frente a actores no estatales, pierde también su capacidad de actuar estratégicamente, debilitando su posición no solo en el ámbito interno, sino en el sistema internacional.

En el Perú, esta dinámica se manifiesta en la expansión de economías ilícitas vinculadas al narcotráfico, la minería ilegal y otras actividades criminales, las cuales no solo generan violencia, sino que erosionan progresivamente la autoridad del Estado en determinados territorios. Esta pérdida de control no constituye únicamente un problema de seguridad interna, sino una limitación directa de la capacidad del Estado para ejercer soberanía efectiva y actuar estratégicamente. En este sentido, la presencia de actores no estatales no solo refleja debilidad institucional, sino que contribuye a configurarla, generando espacios en los que la acción del Estado se ve condicionada o incluso desplazada.

En este contexto, la incapacidad del Estado para integrar la respuesta frente a estos fenómenos no solo refleja debilidad institucional, sino ausencia de conducción estratégica

La expansión del concepto de seguridad y la pérdida de precisión estratégica

La transformación del entorno estratégico ha estado acompañada por una expansión progresiva del concepto de seguridad que ha incorporado dimensiones económicas, sociales, ambientales e institucionales. Este proceso, conceptualizado como “securitización” por Barry Buzan, Ole Wæver y Jaap de Wilde, implica que determinados asuntos son construidos como amenazas existenciales, legitimando la adopción de medidas extraordinarias y desplazando su tratamiento fuera de los marcos ordinarios de la política pública (Buzan et al., 1998, pp. 23-26).

En América Latina, esta expansión ha sido reforzada por el enfoque de seguridad multidimensional promovido por la Organización de los Estados Americanos (2003), que incorpora factores económicos, sociales y políticos dentro del ámbito de la seguridad. Este enfoque responde a la complejidad del entorno regional, pero tiende a privilegiar la inclusión de dimensiones diversas por encima de su diferenciación analítica.

Como advierte Carlos Villamizar (2022, pp. 105-108), esta ampliación ha generado una ambigüedad conceptual significativa al agrupar fenómenos de distinta naturaleza sin distinguir adecuadamente entre amenazas, riesgos y problemas estructurales. Esta indistinción no es menor, pues mientras las amenazas implican la existencia de una voluntad adversaria y requieren una respuesta estratégica, los problemas estructurales del desarrollo demandan intervenciones sostenidas de carácter político, económico y social.

En este contexto, la ambigüedad deja de ser únicamente analítica para convertirse en un problema estratégico. Al no diferenciar entre fenómenos que responden a lógicas distintas, el Estado pierde la capacidad de identificar adversarios, jerarquizar riesgos y asignar recursos de manera coherente. Más aún, se debilita la relación entre fines políticos y medios disponibles, que constituye el núcleo de la acción estratégica.

Este desplazamiento conceptual tiene la consecuencia adicional de abrir el espacio para la adopción de metodologías propias de la gestión del desarrollo en el ámbito de la seguridad. En el caso peruano, esta tendencia se expresa en la aplicación de los marcos del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico (SINAPLAN), bajo la rectoría del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico, a la formulación de políticas de seguridad y defensa.

Dichos marcos se estructuran en torno a la identificación de problemas públicos, la formulación de objetivos, la definición de indicadores y la programación de acciones sectoriales. Esta lógica resulta adecuada para el planeamiento del desarrollo, en tanto permite organizar intervenciones estatales orientadas a la mejora progresiva de condiciones estructurales. Sin embargo, su traslado al ámbito de la seguridad introduce la desviación fundamental al reinterpretar la interacción estratégica entre actores con voluntad adversaria como un conjunto de problemas gestionables.

En consecuencia, fenómenos que implican competencia, coerción o confrontación son abordados mediante instrumentos diseñados para la administración de políticas públicas. Este proceso no solo limita la capacidad del Estado para anticipar y responder amenazas, sino que consolida una

sustitución más profunda. Esto es, la estrategia es reemplazada por el planeamiento, y la conducción por la gestión.

Este punto marca la transición hacia el problema central del caso peruano. No se trata únicamente de una expansión conceptual de la seguridad, sino de una transformación en la forma en que el Estado comprende y organiza su acción. Es precisamente esta sustitución metodológica la que explica, en gran medida, la incapacidad del Perú para actuar como una unidad estratégica coherente en un entorno de competencia persistente.

El problema estratégico del Perú: sustitución de la estrategia y pérdida de coherencia del Estado

El proceso descrito en la sección anterior no constituye una simple evolución conceptual, sino el origen de una disfunción estratégica más profunda. En el caso peruano, la expansión del concepto de seguridad y la adopción de metodologías propias del planeamiento del desarrollo no han ampliado la capacidad del Estado, sino que han alterado la forma en que este comprende y organiza su acción frente al entorno.

En este contexto, el problema central deja de situarse en la naturaleza de las amenazas y se desplaza hacia el propio Estado. La dificultad no radica en la ausencia de riesgos o desafíos identificables, sino en la incapacidad de interpretarlos y enfrentarlos desde una lógica estratégica diferenciada.

La indistinción entre seguridad, desarrollo y bienestar general ha generado una ruptura en la arquitectura conceptual que tradicionalmente permitía ordenar la acción estatal. Como resultado, fenómenos que implican competencia entre voluntades son abordados como problemas estructurales, mientras que problemas estructurales son elevados al rango de amenazas estratégicas. Este desplazamiento no es neutro. Al difuminarse la distinción entre amenaza y problema público, se pierde la capacidad de identificar adversarios, jerarquizar prioridades y definir objetivos políticos coherentes. En consecuencia, la seguridad deja de ser una función orientada a la interacción estratégica y pasa a ser tratada como un ámbito más de la política pública.

En el plano metodológico, al igual que con la expansión del concepto de seguridad esto transformación se traduce en una sustitución crítica del reemplazo de la estrategia por el planeamiento, y de la conducción por la gestión. Bajo esta lógica, la acción del Estado se estructura en torno a objetivos programáticos, indicadores de desempeño y acciones sectoriales, desplazando la lógica de la estrategia -centrada en la relación entre fines, medios y

adversarios- hacia una lógica de administración orientada a resultados.

Las implicancias de esta sustitución son profundas. En primer lugar, limita la capacidad del Estado para anticipar dinámicas de competencia y actuar de manera preventiva. En segundo lugar, fragmenta la acción estatal al someterla a marcos sectoriales no articulados. Finalmente, debilita la conducción política al sustituir la toma de decisiones estratégicas por procesos de gestión técnica.

En consecuencia, el problema del Perú no es, en esencia, un problema de seguridad, sino un problema de coherencia estratégica. La incapacidad de distinguir entre desarrollo y seguridad, entre planeamiento y estrategia, impide al Estado actuar como una unidad estratégica coherente en un entorno caracterizado por la competencia persistente.

Este problema es de carácter estructural y puede ser descompuesto en las siguientes dimensiones interrelacionadas:

- **Dimensión conceptual: expansión y pérdida de diferenciación**

Una primera dimensión de esta problemática se encuentra en el plano conceptual. Como se ha señalado en la sección anterior, la expansión del concepto de seguridad ha incorporado una diversidad creciente de fenómenos -económicos, sociales, ambientales e institucionales- que, si bien reflejan la complejidad del entorno contemporáneo, no responden necesariamente a la lógica de la interacción estratégica entre actores.

Este proceso ha tenido como consecuencia una progresiva pérdida de diferenciación entre categorías fundamentales. En particular, la distinción entre amenazas -entendidas como acciones derivadas de una voluntad adversaria- y problemas estructurales del desarrollo tiende a diluirse, lo que dificulta la identificación de adversarios, la jerarquización de riesgos y la definición de prioridades estratégicas.

Desde la perspectiva de André Beaufre, esta distinción es esencial, en tanto la estrategia se desarrolla como una dialéctica de voluntades orientada a la imposición de decisiones (Beaufre, 1965, p.22). En ausencia de esta claridad conceptual, la seguridad deja de operar como una categoría estratégica y pasa a constituirse en un concepto amplio e inclusivo que, lejos de orientar la acción del Estado, tiende a difuminarla.

- **Dimensión doctrinaria.- Pérdida de capacidad ordenadora**

Esta pérdida de precisión conceptual se proyecta directamente en el plano doctrinario. Históricamente, el pensamiento desarrollado en el CAEM y posteriormente en el CAEN había configurado una arquitectura conceptual que permitía articular de manera coherente los fines del Estado con sus medios de acción. La diferenciación entre Bien Común, Bienestar General, Seguridad, Desarrollo y Defensa no constituía una mera construcción teórica, sino un dispositivo esencial de ordenamiento que hacía posible estructurar la acción estatal, establecer prioridades y orientar la toma de decisiones en función de intereses nacionales claramente definidos (Centro de Altos Estudios Nacionales [CAEN], 2006; Secretaría de Seguridad y Defensa Nacional, 2015).

En este esquema, cada concepto cumplía una función específica dentro de una lógica jerárquica conformada por el Bien Común como fin supremo; el Bienestar General y la Seguridad como condiciones necesarias para alcanzarlo; y el Desarrollo y la Defensa, respectivamente, como instrumentos diferenciados para su materialización. Esta diferenciación permitía no solo delimitar responsabilidades institucionales, sino también articular coherentemente los distintos campos de acción del Estado. En términos estratégicos, esta claridad conceptual es condición necesaria para vincular adecuadamente los medios con los fines políticos, núcleo de toda estrategia (Gray, 1999, p. 17).

Sin embargo, esta arquitectura ha sido progresivamente sustituida por enfoques más amplios, pero significativamente menos estructurados, en los que múltiples dimensiones -económicas, sociales, ambientales, tecnológicas- son incorporadas bajo la noción de seguridad sin una jerarquización clara ni una distinción funcional precisa. Este enfoque, cercano a la noción de seguridad multidimensional promovida en el ámbito interamericano, tiende a expandir el concepto de seguridad hasta hacerlo coincidir con la totalidad de los problemas públicos (Organización de los Estados Americanos [OEA], 2003; Buzan, Wæver & de Wilde, 1998).

Como consecuencia, la doctrina pierde su capacidad ordenadora. Al desaparecer las distinciones conceptuales fundamentales, se debilita su función como marco de referencia para la conducción estratégica del Estado. La seguridad deja de operar como un criterio de priorización frente a amenazas que implican la interacción de voluntades adversarias -elemento central de la lógica estratégica- y pasa a convertirse en una categoría depositaria de problemas públicos de diversa naturaleza (Beaufre, 1965).

En este contexto, la ausencia de una doctrina coherente no solo genera ambigüedad conceptual, sino que compromete la posibilidad misma de formular estrategia. Sin un marco doctrinario que establezca jerarquías, defina relaciones entre fines y medios, y delimite ámbitos de acción, el Estado pierde la capacidad de integrar sus instrumentos de poder y de actuar de manera coherente frente a un entorno caracterizado por la competencia estratégica persistente (Gray, 1999; Mazarr, 2015).

- **Dimensión metodológica: primacía del planeamiento sobre la estrategia**

Las implicancias de esta evolución conceptual y doctrinaria se manifiestan con particular claridad en el plano metodológico. En el caso peruano, la adopción de los marcos del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN) y del sistema SINAPLAN ha introducido en el ámbito de la seguridad una lógica propia de la gestión del desarrollo, basada en la identificación de problemas públicos, la formulación de objetivos y la medición de resultados a través de indicadores.

Este enfoque, si bien resulta adecuado para la conducción de políticas nacionales, presenta limitaciones significativas cuando se traslada al ámbito de la seguridad y la defensa. Como señalan Colin S. Gray (1999, p. 17) y Lawrence Freedman (2013, pp. 608-610), la estrategia implica la interacción dinámica entre actores con voluntad propia, en un entorno caracterizado por la incertidumbre, la adaptación continua y la competencia.

En contraste, los enfoques de planeamiento estructuran la acción estatal en términos programáticos, orientados a la gestión de problemas más que a la interacción estratégica, desplazando así la lógica de la estrategia -centrada en la relación entre voluntades- hacia una lógica de administración orientada a resultados.

Esta orientación metodológica se refleja en instrumentos como la Política Nacional Multisectorial de Seguridad y Defensa Nacional al 2030, formulada bajo los lineamientos del CEPLAN (Presidencia del Consejo de Ministros, 2023). Dicho instrumento organiza la seguridad en términos de problemas públicos, objetivos, indicadores y acciones sectoriales, replicando la lógica de las políticas de desarrollo.

Como resultado, la Política Nacional Multisectorial de Seguridad y Defensa Nacional no constituye, en sentido estricto, una verdadera Política

de Seguridad Nacional, ni mucho menos una Estrategia de Seguridad Nacional. Su estructura carece de los elementos fundamentales propios de la conducción estratégica, al no identificar con claridad los intereses nacionales vitales, las amenazas estratégicas y sus actores, las relaciones de competencia entre voluntades, ni los criterios de empleo del poder nacional.

Si bien este enfoque permite ordenar la acción administrativa del Estado, resulta conceptualmente inadecuado para una Política Nacional de Seguridad en un entorno caracterizado por la existencia de actores con voluntad adversaria. Ello impide al estado identificar adversarios, anticipar coerción y emplear adecuadamente el poder nacional.

En consecuencia, la Política Nacional Multisectorial de Seguridad y Defensa Nacional al 2030 no constituye una política de seguridad nacional en sentido estratégico, sino un instrumento de organización administrativa de problemas públicos.

En este marco, la dimensión metodológica no constituye un problema más entre otros, sino el punto de quiebre que condiciona la forma en que el Estado comprende, organiza y ejecuta su acción frente a la competencia estratégica.

En este contexto, el problema no radica únicamente en la insuficiencia de estos instrumentos, sino en su inadecuación para comprender y enfrentar un entorno de competencia estratégica persistente. De este modo, la estrategia es progresivamente desplazada por el planeamiento, y la conducción por la gestión.

- **Dimensión institucional: fragmentación y desarticulación**

Esta orientación metodológica tiene su correlato en el plano institucional. La coexistencia de múltiples sistemas nacionales vinculados a la seguridad -defensa, seguridad ciudadana, ciberseguridad, inteligencia y gestión de riesgos- no se traduce en una integración efectiva de esfuerzos, sino en la superposición de funciones, la dispersión de recursos y la fragmentación de responsabilidades.

En el caso peruano, esta fragmentación se ve agravada por la ausencia de una lógica estratégica común que articule estos sistemas y las diferentes políticas públicas de cada sistema. Si bien el Sistema de Defensa Nacional (SIDENA), regulado por el Decreto Legislativo N.° 1129, establece un marco formal para la conducción de la seguridad y defensa (Congreso de

la República del Perú, 2012), en la práctica su capacidad de integración resulta limitada. Esta fragmentación no es solo organizacional, sino una manifestación directa de la ausencia de conducción estratégica del Estado.

Como resultado, los distintos instrumentos del Estado operan de manera desarticulada, dificultando la formulación de respuestas coherentes frente a amenazas complejas. Esta fragmentación no constituye únicamente un problema organizacional, sino una limitación estratégica, en la medida en que impide la articulación de los instrumentos del poder nacional en un entorno que exige precisamente su integración.

- **Dimensión política: control civil sin conducción estratégica**

Finalmente, estas limitaciones adquieren una expresión particularmente crítica en el plano político. La consolidación del control civil sobre las fuerzas armadas representa, sin duda, un avance fundamental en términos de gobernabilidad democrática. No obstante, como advierten Bruneau y Trinkunas (2011), el control civil constituye una condición necesaria, pero no suficiente para la conducción efectiva de la defensa.

En ausencia de capacidades civiles para la formulación de políticas, la asignación de recursos y la coordinación interinstitucional, el control tiende a adoptar un carácter formal, sin traducirse en una conducción estratégica sustantiva.

En el caso peruano, esta brecha se manifiesta en un modelo en el que la autoridad política existe, pero carece de los instrumentos conceptuales, organizacionales y metodológicos necesarios para dirigir de manera coherente la acción del Estado en materia de seguridad y defensa.

En conjunto, estas dimensiones configuran una problemática estructural que trasciende el ámbito sectorial de la seguridad y la defensa. No se trata de disfunciones aisladas, sino de un entramado de limitaciones interrelacionadas que afectan la capacidad del Estado para actuar como una unidad estratégica coherente.

En un entorno caracterizado por la competencia persistente, la acción indirecta y la acumulación progresiva de efectos, esta falta de coherencia no solo reduce la eficacia de la acción estatal, sino que condiciona progresivamente su capacidad para preservar su libertad de decisión.

En este sentido, el problema estratégico del Perú no radica en la naturaleza de las amenazas que enfrenta, sino en su incapacidad para

comprenderlas y actuar frente a ellas como una unidad estratégica coherente. En consecuencia, el Perú presenta una situación en la que existe control civil formal, pero no conducción estratégica efectiva.

Síntesis final: vulnerabilidad estructural y subordinación estratégica del Estado peruano

El análisis precedente evidencia que el problema estratégico del Perú no radica en la ausencia de amenazas ni en la carencia de capacidades institucionales, sino en una disfuncionalidad estructural caracterizada por la fragmentación de funciones, la confusión conceptual entre seguridad y desarrollo, y la inadecuación de los enfoques metodológicos empleados para su abordaje. Esta situación ha generado una progresiva tecnificación de la estrategia, en la cual la conducción política se ve desplazada por lógicas de gestión administrativa, debilitando la capacidad del Estado para actuar de manera coherente frente a un entorno de competencia creciente (Gray, 1999; Buzan et al., 1998).

En este contexto, la seguridad deja de ser una función estratégica orientada a la interacción entre voluntades adversarias y se transforma en un ámbito difuso, integrado indistintamente dentro de marcos de política pública y planificación del desarrollo. Como consecuencia, el Estado no solo pierde claridad en la identificación de amenazas, sino también en la definición de prioridades y en la articulación de sus instrumentos de poder. Si, como sostiene Beaufre (1965), la estrategia es esencialmente una dialéctica de voluntades, la ausencia de una instancia efectiva de conducción estratégica implica, en última instancia, una limitación de la libertad de acción del Estado.

Bajo estas condiciones, el problema central deja de ser qué políticas adoptar o qué capacidades desarrollar, y pasa a ser -de carácter estructural- cómo organizar el poder del Estado para que pueda actuar estratégicamente. La respuesta a esta interrogante exige no la incorporación de nuevos instrumentos, sino la reconfiguración de la arquitectura institucional existente, de modo que permita restablecer la coherencia entre conducción política, formulación estratégica y ejecución.

Reconstrucción de la conducción estratégica del estado: hacia una arquitectura integrada de seguridad y defensa

La problemática identificada a lo largo del presente trabajo no responde a una insuficiencia de capacidades ni a una deficiencia sectorial específica, sino a una disfunción estructural en la forma en que el Estado organiza su

conducción en el nivel estratégico. En este sentido, la dificultad no radica en la ausencia de instrumentos, sino en la lógica que orienta su empleo.

El Estado peruano ha sustituido progresivamente la lógica de la estrategia -basada en la interacción entre voluntades y en la articulación entre fines políticos y medios disponibles- por una lógica de planeamiento orientada a la gestión de problemas. Esta sustitución no es neutra: ha desplazado la conducción política por la coordinación administrativa, fragmentando la acción estatal y debilitando su capacidad de actuar como una unidad estratégica coherente.

En consecuencia, la superación de este problema no puede lograrse mediante ajustes incrementales ni a través de la incorporación de nuevos instrumentos dentro del marco existente. Requiere, por el contrario, una reorganización funcional del Estado en el nivel estratégico, orientada a restituir la coherencia entre decisión política, articulación institucional y acción estatal.

Esta reorganización debe partir de la premisa fundamental que la seguridad y defensa no constituyen un sector de la administración pública, sino una función superior de conducción del Estado.

Principio de conducción: el rol del Presidente de la República

En este marco, la conducción de la seguridad y defensa nacional corresponde de manera indelegable al Presidente de la República, en su condición de Jefe de Estado. Esta responsabilidad no es meramente formal ni protocolar, sino sustantiva ya que implica la capacidad de definir los intereses nacionales vitales, establecer prioridades estratégicas y orientar el empleo del poder nacional en función de dichos intereses.

La conducción estratégica no puede ser fragmentada entre sectores ni diluida en diferentes sistemas nacionales de seguridad o mecanismos de coordinación administrativa. Por el contrario, requiere un centro de decisión claramente definido, desde el cual se ejerza la dirección del conjunto del Estado frente a un entorno caracterizado por la competencia persistente.

Esta función se materializa a través del Consejo de Seguridad y Defensa Nacional (COSEDENA)**,** como instancia de dirección político-estratégica, y se implementa mediante el Sistema de Defensa Nacional (SIDENA), como mecanismo de integración y ejecución.

En este sentido, resulta fundamental precisar que ningún sistema de

planeamiento, política sectorial o instrumento de gestión puede sustituir esta función. Cuando ello ocurre, la seguridad y defensa dejan de ser conducidas estratégicamente y pasan a ser administradas, lo que equivale, en términos prácticos, a la pérdida de coherencia del Estado frente a dinámicas de competencia.

El COSEDENA como núcleo de dirección estratégica

El Consejo de Seguridad y Defensa Nacional (COSEDENA) debe constituirse en el centro de gravedad de la conducción estratégica del Estado**,** bajo liderazgo directo del Presidente de la República. Su naturaleza no es consultiva ni meramente coordinadora, sino decisoria en el nivel político-estratégico.

Es en este ámbito donde deben definirse y aprobarse los principales instrumentos de conducción estratégica del Estado: la doctrina, la política y la estrategia de seguridad y defensa nacional. Asimismo, le corresponde establecer los criterios que orientan el empleo integrado de los instrumentos del poder nacional y asegurar la coherencia de la acción estatal en su conjunto.

La ausencia de un COSEDENA con funciones decisorias reales conduce inevitablemente a la dispersión de la acción estatal, en la que cada sector actúa conforme a sus propias lógicas, sin una dirección estratégica común. En este escenario, la coordinación sustituye a la conducción, y la suma de acciones sectoriales no alcanza a constituir una estrategia.

El SIDENA como sistema integrador del poder nacional

El Sistema de Defensa Nacional (SIDENA) debe ser comprendido como el sistema funcional encargado de integrar la acción estratégica del Estado, y no como un subsistema sectorial dentro de la estructura administrativa.

Su función es traducir las decisiones del nivel político-estratégico en acción estatal coherente, articulando a los distintos sectores bajo una lógica común orientada a la protección de los intereses nacionales.

Esto implica que los diversos sistemas existentes -seguridad ciudadana, inteligencia, gestión de riesgos, ciberseguridad -entre otros- no deben operar de manera autónoma en el plano estratégico, sino integrarse funcionalmente cuando sus ámbitos incidan en la seguridad nacional. Los sistemas nacionales especializados pueden conservar competencias operativas, pero no autonomía estratégica; la integración de sus esfuerzos corresponde exclusivamente al SIDENA bajo conducción del COSEDENA

De esta manera, la seguridad y defensa dejan de constituir un ámbito sectorial para configurarse como una función transversal del Estado, en la que convergen los distintos instrumentos del poder nacional -diplomático, económico, militar e informacional- bajo una dirección unificada.

La ausencia de esta integración no solo genera ineficiencias organizacionales, sino que configura una desventaja estratégica estructural en un entorno caracterizado por la acción simultánea y multidimensional de actores adversarios.

Diferenciación y articulación de los instrumentos estratégicos

La reconstrucción de la conducción estratégica exige restablecer una arquitectura jerárquica clara y funcional, basada en la diferenciación entre doctrina, política y estrategia. La ausencia de esta diferenciación ha sido una de las principales causas de la confusión conceptual y metodológica que caracteriza el caso peruano. Para ello, en los instrumentos mencionados, y que deben diferenciarse, debe considerarse:

Doctrina de Seguridad y Defensa Nacional

La doctrina constituye el nivel superior de la arquitectura estratégica y cumple una función esencialmente ordenadora. Su propósito no es prescribir acciones específicas, sino establecer las categorías conceptuales que permiten interpretar la realidad y orientar la toma de decisiones.

Debe partir de la definición del Bien Común como fin supremo del Estado, diferenciando claramente entre Seguridad y Bienestar General como sus pilares fundamentales. Esta distinción es operativa: mientras el bienestar se vincula con el desarrollo de las condiciones de vida, la seguridad se relaciona con la protección frente a amenazas que implican la existencia de una voluntad adversaria.

Asimismo, la doctrina debe establecer la relación entre desarrollo y defensa como instrumentos diferenciados, así como definir el concepto de amenaza en términos estratégicos. Sin este marco, el Estado pierde la capacidad de jerarquizar, priorizar y articular su acción.

Política de Seguridad Nacional

La Política de Seguridad Nacional constituye el nivel de definición de fines políticos. A diferencia de las políticas públicas convencionales, no se organiza en torno a problemas, sino en torno a intereses, amenazas y objetivos.

Debe establecer con claridad los intereses nacionales vitales, identificar las amenazas estratégicas y definir las prioridades de acción del Estado. En este sentido, constituye el marco político que orienta el empleo del poder nacional. Puedes servir para establecer conceptos doctrinarios a falta de una doctrina.

Su ausencia o su confusión con instrumentos de gestión sectorial conduce a la desarticulación entre fines y medios, debilitando la capacidad del Estado para actuar estratégicamente.

Estrategia de Seguridad y Defensa Nacional

La estrategia constituye el nivel de acción, en el que los objetivos políticos se traducen en líneas de acción concretas. Su función es articular los instrumentos del poder nacional para enfrentar amenazas, gestionar riesgos y preservar la libertad de acción del Estado.

A diferencia del planeamiento programático, la estrategia se desarrolla en un entorno de interacción entre voluntades, caracterizado por la incertidumbre, la adaptación y la competencia. Su lógica no es la de la optimización de recursos, sino la de la imposición de decisiones en un contexto de confrontación.

Confundir estrategia con planeamiento no constituye un error metodológico menor, sino la negación misma de la lógica estratégica.

Relación con el CEPLAN y el SINAPLAN

El Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN) y el Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico (SINAPLAN) cumplen una función legítima en el ámbito del desarrollo nacional, particularmente a través del Plan Estratégico de Desarrollo Nacional.

Sin embargo, su lógica metodológica -basada en la identificación de problemas públicos, la formulación de objetivos y la medición de resultados- no resulta adecuada para la conducción de la seguridad y defensa, que se fundamenta en la interacción entre voluntades adversarias.

El marco metodológico del SINAPLAN resulta adecuado para el planeamiento del desarrollo, pero es conceptualmente incompatible con la conducción estratégica de la seguridad y defensa. Su aplicación en este ámbito ha generado una sustitución de la lógica estratégica por una lógica de gestión.

En este contexto, instrumentos como la Política Nacional Multisectorial de Seguridad y Defensa Nacional al 2030 no constituyen una verdadera

política de seguridad nacional ni una estrategia, sino la aplicación de un enfoque de gestión sectorial a un ámbito que requiere lógica estratégica.

El problema no radica en la calidad de estos instrumentos, sino en su inadecuación metodológica. Por ello, el CEPLAN y el SINAPLAN deben ser reubicados como instrumentos del planeamiento del desarrollo, cuya función es complementar -pero no sustituir- la conducción estratégica del Estado.

Integración del Estado, conducción civil estratégica y comunidad estratégica nacional

La eficacia de esta arquitectura no depende únicamente de su diseño institucional, sino de la existencia de una conducción política civil capaz de ejercer dirección estratégica real.

Como se mencionó anteriormente sin capacidades civiles en el nivel político para formular política, definir prioridades y conducir al conjunto del Estado, no existe conducción estratégica, sino que esta se reduce a una supervisión formal sin contenido estratégico.

Por ello, la conducción estratégica debe apoyarse en una comunidad estratégica nacional, integrada por la academia, *think tanks*, centros de investigación, instituciones militares y otros actores civiles especializados.

Su función no es reemplazar al Estado, sino fortalecerlo mediante producción de pensamiento estratégico, formación de élites civiles, generación de marcos conceptuales comunes y apoyo técnico a la toma de decisiones. En contextos donde la relación civil-militar es aún limitada, la ausencia de esta comunidad genera conducción débil o delegación implícita de funciones estratégicas.

En consecuencia, la reconstrucción de la conducción estratégica del Estado no puede entenderse únicamente como una reforma institucional, sino como un proceso más amplio de desarrollo de capacidades civiles y consolidación de una base intelectual estratégica que permita sostener en el tiempo una acción estatal coherente. Sin esta base, cualquier arquitectura institucional corre el riesgo de convertirse en una estructura formal sin capacidad real de conducción.

Implicancias. De la gestión a la conducción estratégica

La implementación de esta arquitectura implica una transformación profunda en la forma en que el Estado concibe y organiza su acción. Ello supone el tránsito desde una lógica de gestión de problemas hacia una lógica de conducción estratégica; desde la fragmentación sectorial hacia la integración del poder nacional; y desde la reacción frente a eventos hacia la anticipación en un entorno de competencia persistente.

No se trata de optimizar el modelo existente, sino de superar sus limitaciones estructurales. Mientras la seguridad y defensa continúen siendo abordadas desde una lógica de planeamiento, el Estado carecerá de la capacidad para actuar estratégicamente.

En consecuencia, la reconstrucción de la conducción estratégica no constituye una opción técnica, sino una condición necesaria para preservar la soberanía y la libertad de acción del Estado en el entorno contemporáneo.

Síntesis: hacia una Estrategia Total

La reconstrucción de la conducción estratégica del Estado exige restablecer una arquitectura clara y jerarquizada, basada en la diferenciación entre doctrina, política y estrategia, así como en la correcta articulación entre la seguridad, la defensa y el desarrollo.

En este marco, la Estrategia Total -o Gran Estrategia- constituye el nivel superior de conducción del Estado. Su función es integrar de manera coherente todos los instrumentos del poder nacional -políticos, económicos, militares, diplomáticos e informacionales- en función de la protección de los intereses nacionales y la preservación del Bien Común (Beaufre, 1965; Gray, 1999).

Sin embargo, esta noción no debe ser confundida con la Estrategia de Seguridad y Defensa Nacional, la cual representa un nivel subordinado dentro de dicha arquitectura. Mientras la Estrategia Total orienta el empleo integral del poder del Estado, la estrategia de seguridad y defensa se concentra específicamente en la protección frente a amenazas y en la preservación de la libertad de acción del Estado en un entorno de competencia.

Del mismo modo, el planeamiento del desarrollo, expresado en instrumentos como el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional, constituye un ámbito distinto, orientado a la promoción del bienestar general mediante políticas públicas, inversión y gestión sectorial. Aunque complementario, este ámbito no sustituye ni absorbe la lógica estratégica propia de la seguridad y defensa.

La confusión entre estos niveles ha sido una de las principales causas de la desarticulación del Estado peruano, al trasladar metodologías propias del desarrollo al ámbito de la conducción estratégica. En consecuencia, una Estrategia Total implica no la expansión indiscriminada del concepto de seguridad, sino la reorganización funcional del Estado en torno a una lógica de conducción coherente, en la que:

- la **doctrina** ordena conceptualmente la acción del Estado
- la **política de seguridad nacional** define intereses, amenazas y prioridades
- la **estrategia de seguridad y defensa** articula los medios frente a las amenazas
- el **planeamiento del desarrollo** complementa este esfuerzo desde el ámbito del bienestar.

Esta integración no se produce de manera automática, sino que requiere una conducción política centralizada -bajo el liderazgo del Presidente de la República a través del COSEDENA, un sistema integrador como el SIDENA, y una comunidad estratégica nacional que sustente intelectualmente la acción del Estado.

En un entorno caracterizado por la competencia persistente, la hibridación del conflicto y la instrumentalización de la interdependencia, la ausencia de esta coherencia no solo limita la eficacia del poder nacional, sino que expone al Estado a procesos graduales de condicionamiento estratégico. Por ello, la construcción de una Estrategia Total no constituye una opción conceptual, sino un imperativo estratégico, orientado a restituir la capacidad del Estado para actuar de manera integrada, anticipatoria y coherente frente a los desafíos contemporáneos.

Conclusión: el imperativo de recuperar la conducción estratégica del estado

El análisis desarrollado a lo largo del presente trabajo permite afirmar que el problema central del Perú en materia de seguridad y defensa no radica, en esencia, en la naturaleza de las amenazas ni en la insuficiencia de recursos, sino en una limitación más profunda: la incapacidad del Estado para actuar como una unidad estratégica coherente en un entorno caracterizado por la competencia persistente.

La progresiva indistinción entre seguridad, desarrollo y bienestar general, la adopción de marcos metodológicos propios del planeamiento del desarrollo y la fragmentación institucional han configurado un modelo en el que el Estado administra problemas, pero no conduce estratégicamente su acción. En este contexto, la estrategia ha sido desplazada por la gestión, y la conducción política por la coordinación administrativa.

Esta situación adquiere una gravedad particular en un sistema internacional en el que la confrontación ya no se manifiesta exclusivamente a través de conflictos abiertos, sino mediante dinámicas persistentes, indirectas y acumulativas que buscan erosionar progresivamente la libertad de acción de los Estados. En este entorno, la ausencia de una lógica de conducción estratégica no es una debilidad más, sino una vulnerabilidad estructural.

Frente a este escenario, la reconstrucción de una arquitectura de conducción estratégica del Estado deja de ser una opción doctrinaria para convertirse en un imperativo político. Esta reconstrucción exige, en primer lugar, restituir la diferenciación entre doctrina, política y estrategia como niveles distintos pero articulados de conducción. En segundo lugar, requiere separar claramente la lógica del planeamiento del desarrollo -propia de instrumentos como el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional- de la lógica de la estrategia, basada en la interacción entre voluntades y en la protección de intereses frente a amenazas.

Sobre esta base, la formulación de una Estrategia Total Defensiva debe entenderse como la capacidad del Estado para integrar de manera coherente todos sus instrumentos de poder bajo la conducción del más alto nivel político. En este sentido, la responsabilidad recae de manera indelegable en el Presidente de la República, quien, a través del Sistema de Defensa Nacional y del Consejo de Seguridad y Defensa Nacional, debe ejercer la dirección efectiva de la acción estratégica del Estado.

No se trata de crear nuevas estructuras ni de ampliar el aparato estatal, sino de restituir la coherencia en su funcionamiento. La eficacia del poder nacional no depende únicamente de la disponibilidad de recursos, sino de la capacidad de integrarlos y emplearlos en función de objetivos políticos claramente definidos.

En ausencia de esta transformación, el Estado peruano no enfrentará únicamente dificultades para responder a amenazas específicas, sino que se verá progresivamente expuesto a dinámicas de condicionamiento estratégico que, operando de manera gradual y muchas veces imperceptible, limitarán su capacidad de decisión y erosionarán sus intereses nacionales vitales de independencia y de soberanía.

En consecuencia, la disyuntiva no es entre reforma o continuidad, sino entre conducción estratégica o vulnerabilidad estructural. La construcción de una Estrategia Total Defensiva representa, en este sentido, no solo una propuesta conceptual, sino una condición necesaria para que el Estado recupere su capacidad de actuar, decidir y preservar su libertad en un entorno internacional cada vez más competitivo.

Referencias

1. Beaufre, A. (1965). *An introduction to strategy: With particular reference to problems of defence, politics, economics, and diplomacy in the nuclear age* (R. H. Barry, Trans.). Faber and Faber.
2. Bruneau, T. C., & Trinkunas, H. A. (2011). *Global politics of defense reform*. Palgrave Macmillan.
3. Buzan, B., Wæver, O., & de Wilde, J. (1998). *Security: A new framework for analysis*. Lynne Rienner Publishers.
4. Centro de Altos Estudios Nacionales. (2006). *Planteamientos doctrinarios y metodológicos del desarrollo, la seguridad y la defensa nacional*. CAEN.
5. Centro de Altos Estudios Nacionales. (2021). *Doctrina de seguridad y defensa nacional*. CAEN.
6. Clausewitz, C. von. (1976). *On war* (M. Howard & P. Paret, Eds. & Trans.). Princeton University Press. (Obra original publicada en 1832)
7. Congreso de la República del Perú. (2012). *Decreto Legislativo N.° 1129, Decreto Legislativo que regula el Sistema de Defensa Nacional*.
8. Doshi, R. (2021). *The long game: China's grand strategy to displace American order*. Oxford University Press.
9. Farrell, H., & Newman, A. L. (2019). Weaponized interdependence: How global economic networks shape state coercion. *International Security, 44*(1), 42–79.
10. Freedman, L. (2013). *Strategy: A history*. Oxford University Press.
11. Giles, K. (2016). *Russia's new tools for confronting the West: Continuity and innovation in Moscow's exercise of power*. Chatham House.
12. Gray, C. S. (1999). *Modern strategy*. Oxford University Press.
13. Hoffman, F. G. (2007). *Conflict in the 21st century: The rise of hybrid wars*. Potomac Institute for Policy Studies.
14. Mazarr, M. J. (2015). *Mastering the gray zone: Understanding a changing era of conflict*. U.S. Army War College Press.
15. Ministerio de Defensa del Perú. (2005). *Libro Blanco de la Defensa Nacional*. Ministerio de Defensa.
16. North Atlantic Treaty Organization. (2014). *Wales Summit Declaration*. NATO.
17. North Atlantic Treaty Organization. (2021). *NATO 2030: United for a new era*. NATO.
18. Organización de los Estados Americanos. (2003). *Declaración sobre seguridad en las Américas*. OEA.
19. Presidencia del Consejo de Ministros. (2023). *Política Nacional Multisectorial de Seguridad y Defensa Nacional al 2030*. Gobierno del Perú.
20. Secretaría de Seguridad y Defensa Nacional. (2015). *Doctrina de seguridad y defensa nacional*. SEDENA.
21. U.S. Department of Defense. (2019). *Competition continuum*. (Joint Doctrine Note 1-19). Joint Chiefs of Staff.
22. Villamizar, C. (2022). Seguridad multidimensional: entre la expansión conceptual y la ambigüedad estratégica. *Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad, 17*(2), 103–117.

La integración de poder y autoridad como fundamento del liderazgo naval

The integration of power and authority as the foundation of naval leadership

Contralmirante Carlos Alfonso Saz García. Se graduó como Alférez de Fragata de la Escuela Naval del Perú en 1993. Es calificado en submarinos, electrónica y comunicaciones. Magíster en Estrategia Marítima y egresado de la maestría en Educación con mención en Gestión de la Calidad Educativa. Su experiencia operativa incluye cargos en diversas Unidades Submarinas, Segundo Comandante del B.A.P. *Chipana*, Jefe de la Escuela de Submarinos, Comandante del B.A.P *Islay* y Comandante del Escuadrón de Submarinos. Su trayectoria abarca también funciones administrativas y de gestión de personal en la Comandancia General de Operaciones del Pacífico, Escuela Naval del Perú, Dirección General de Educación de la Marina, Dirección de Administración de Personal de la Marina y Dirección General de Personal de la Marina. Desde el 1 de enero de 2021, ostenta el grado de Contralmirante, desempeñándose como Sub Director General de Educación de la Marina, Director de la Escuela Superior de Guerra Naval, Comandante de la Fuerza de Submarinos, Sub Inspector General de la Marina y Director de Inteligencia de la Marina. Actualmente, ocupa el cargo de Jefe de la División de Logística del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas.

Resumen: El artículo analiza cómo el auténtico liderazgo naval surge de la integración equilibrada entre el poder formal y la autoridad moral, entendiendo que el grado otorga mando, pero solo la conducta ética otorga legitimidad. Sostiene que el ejercicio del mando debe fundamentarse en valores y virtudes como la lealtad, la disciplina, el honor y el compromiso institucional, los cuales generan confianza, cohesión y eficacia operativa. Asimismo, advierte que la cultura contemporánea de la inmediatez debilita el sacrificio, el compromiso y la fidelidad institucional, lo que exige que el Oficial actúe como custodio y formador permanente de los valores navales mediante su ejemplo personal. El texto destaca que el abuso del poder erosiona la autoridad y la legitimidad del mando, mientras que el liderazgo ético fortalece la unidad y la continuidad moral de la institución. En conclusión, el verdadero liderazgo naval consiste en ejercer el poder como servicio, formar carácter en los subordinados y preservar la cultura ética que sustenta la misión y la identidad institucional.

Palabras clave: poder, autoridad, liderazgo, ética y valores.

Abstract: *The article analyzes how authentic naval leadership emerges from the balanced integration of formal power and moral authority, recognizing that rank grants command, but only ethical conduct provides legitimacy. It argues that*

the exercise of command must be grounded in values and virtues such as loyalty, discipline, honor, and institutional commitment, which generate trust, cohesion, and operational effectiveness. It also warns that the contemporary culture of immediacy weakens sacrifice, commitment, and institutional loyalty, requiring officers to act as custodians and permanent educators of naval values through their personal example. The text highlights that the abuse of power undermines authority and the legitimacy of command, while ethical leadership strengthens unity and the moral continuity of the institution. In conclusion, true naval leadership consists of exercising power as a form of service, shaping the character of subordinates, and preserving the ethical culture that sustains the mission and institutional identity.

Keywords: *power, authority, leadership, ethics, and values.*

"El ejemplo no es una forma de influir; es la única".
Albert Schweitzer (1875-1965)

"Lealtad a la Institución, a los valores y a la misión antes que al interés propio".
Carlos Saz

Introducción

En toda organización jerárquica, la estructura formal se sustenta en dos pilares inseparables: la jerarquía y la ética. Ambas determinan quién ejerce el mando y bajo qué principios se ejerce. No obstante, dicha arquitectura institucional no garantiza por sí misma la legitimidad del liderazgo. Como advierte el sociólogo Max Weber (1978)[1], la dominación solo alcanza estabilidad cuando es reconocida como legítima por quienes la acatan. En consecuencia, la jerarquía ordena y distribuye competencias, pero es la ética la que confiere sentido y validez al ejercicio de la autoridad. No basta con ostentar un grado o asumir un cargo; el mando se consolida cuando el subordinado reconoce en su superior coherencia moral, justicia en el trato y consistencia ética en su conducta y decisiones.

En esta línea, la filósofa Hannah Arendt (1961)[2], al diferenciar autoridad de coerción, sostiene que la autoridad no necesita imponerse por la fuerza porque descansa en el reconocimiento. En el ámbito militar, ello significa

1 Max Weber (1864-1920) fue un sociólogo, jurista y economista alemán, considerado uno de los fundadores de la sociología moderna. Su obra es fundamental para el estudio de la autoridad, la legitimidad y la organización burocrática.

2 Hannah Arendt (1906-1975) fue una filósofo y teórica política alemana de origen judío, nacionalizada estadounidense, reconocida por sus estudios sobre el totalitarismo, la autoridad y la condición humana.

que la autoridad formal proviene del reglamento, pero la autoridad moral se gana con la conducta diaria. El personal de la Marina que vive los valores institucionales —patriotismo, lealtad, justicia, disciplina, honor, compromiso, valentía, honestidad, integridad y respeto— transforma la jerarquía en liderazgo legítimo y el mando en servicio.

La ética no es un adorno del mando: es su fundamento. Si un Oficial proclama valores que no practica, la jerarquía pierde sentido y la autoridad se reduce a mera imposición. Por el contrario, cuando su conducta es coherente con lo que exige, la obediencia deja de nacer del temor y surge de la convicción y la confianza.

En el mundo naval, donde la vida a bordo, la disciplina y el riesgo son constantes, el mando adquiere una dimensión especialmente sensible. La convivencia estrecha, la presión operativa y la responsabilidad sobre vidas humanas hacen que el liderazgo no sea solo técnico, sino profundamente moral.En las últimas décadas, los cambios culturales han debilitado nociones tradicionales como la lealtad, el compromiso y la disciplina. La cultura dominante privilegia la inmediatez y la satisfacción personal por encima del deber.

Este contexto no invalida los valores navales; por el contrario, los vuelve más necesarios. En este marco, la advertencia de la analista Noëlle Mering resulta pertinente: la ideología "woke" no se limita a denunciar injusticias, sino que absolutiza la experiencia subjetiva y sustituye el bien común por percepciones individuales o grupales (Mering, 2022)[3]. Ello refuerza una cultura de reacción inmediata y autoafirmación, en detrimento del deber y la responsabilidad colectiva. Para el liderazgo naval, este entorno exige mayor claridad moral y coherencia personal, pues solo una autoridad ética sólida puede sostener la lealtad y la disciplina cuando la sociedad ya no las refuerza espontáneamente.

En este escenario no puede darse, por supuesto, que el personal ingrese con valores plenamente arraigados. Por ello, el Oficial debe convertirse en custodio activo de la cultura institucional y en formador permanente del carácter.

Poder formal y autoridad moral en el mando naval

Según lo que mencionan Ferreiro y Alcázar (2005), "el poder es la capacidad de influir en la conducta de otros, incluso contra su voluntad; y se basa en una posición jerárquica, apoyándose en la capacidad de sancionar o recompensar;

3 Noëlle Mering es una ensayista y analista francesa contemporánea, especializada en crítica cultural y pensamiento político. Sus trabajos se centran en la evolución de las ideologías contemporáneas y su impacto en la cultura democrática.

en otras palabras, funciona por imposición". De esta manera, podemos decir que el poder puede lograr resultados, pero no garantiza el compromiso por parte del subordinado.

En el mismo sentido, definen la autoridad como la capacidad de influir en la conducta de otros con su consentimiento, la cual se basa en la competencia profesional, la credibilidad personal, el ejemplo moral y, finalmente, en la confianza. Este último factor es sujeto de gran énfasis en la literatura especializada. De hecho, el académico Peter G. Northouse (2022) indica que "la autoridad no se funda en la posición, sino en la confianza que el líder inspira". La autoridad no se impone, se reconoce. En el ámbito militar podemos decir que el grado otorga mando, pero solo se lidera de verdad cuando el ejemplo y la competencia profesional generan confianza en el personal. En el contexto naval, donde el riesgo operativo es permanente y la interdependencia es absoluta, la autoridad genuina se construye a partir del respeto ganado de manera constante. Cuando el Oficial no se limita a dirigir tareas, sino que forma personas y orienta su conducta por la lealtad y la disciplina, su ejemplo se convierte en una referencia para sus subordinados.

La doctrina de la "*auctoritas*", formulada en la Roma clásica por el filósofo Cicerón[4], distingue entre la "*potestas*"—poder jurídico y coercitivo— y la autoridad moral sustentada en el prestigio y el reconocimiento. Esta concepción ha sido retomada en la época contemporánea por juristas como Rafael Domingo (1988)[5], quien sostiene que la autoridad no se impone por el cargo, sino que se conquista mediante coherencia ética y credibilidad. En el ámbito del mando naval, esta distinción es esencial: el poder formal permite ordenar, pero solo la autoridad moral genera obediencia con convicción y sentido del deber.

El Gran Almirante del Perú Miguel Grau encarna de modo ejemplar la "*auctoritas*" en el mando naval. Su liderazgo no se sostuvo solo en la "*potestas*" del cargo, sino en una autoridad moral fundada en valores como el honor, el deber, la lealtad y la humanidad. En Grau, el respeto al enemigo, la preocupación por sus subordinados y su fidelidad a la patria hicieron que su mando fuera obedecido por convicción. Así, representa el arquetipo del liderazgo ético naval, donde el ejemplo legitima el poder.

---

4 Marco Tulio Cicerón (106-43 a.C.) fue un político, jurista y filósofo romano, destacado defensor de la República. En sus obras reflexionó sobre la ley, la justicia y el deber cívico, influyendo profundamente en la tradición política y jurídica occidental.

5 Rafael Domingo es un jurista y académico español, especialista en Derecho romano y teoría del derecho. Ha desarrollado una amplia labor académica en Europa y Estados Unidos, destacando como profesor en la Universidad de Navarra y como investigador en fundamentos históricos y filosóficos del orden jurídico.

El doctor Juan Antonio Díaz-González (Díaz-González, 2014), profesor de la Universidad de Navarra, también menciona que el poder es la capacidad real de disponer de medios para actuar, es el "puedo hacerlo". La potestad, en cambio, es el poder reconocido y aceptado por la comunidad; es el poder legítimo. Y la autoridad es el saber reconocido, que posee quien sabe y es reconocido por ello. De este modo, se afirma que su acción propia no es mandar, sino aconsejar, dar criterios e iluminar el camino.

Figura 1

Comparación entre Poder Formal y Autoridad Moral en el Mando Naval



Nota. Elaboración propia basada en Ferreiro & Alcázar (2005); Hannah Arendt (1961); Guillermo Oviedo (2010). / Este esquema muestra que la autoridad moral legítima y fortalece el poder formal, dando lugar a un liderazgo auténtico.

De este modo, como se mencionó anteriormente, el Oficial no solo debe ejercer el mando, sino convertirse en el principal custodio de los valores navales; para ello deberá convertir cada acto cotidiano en una oportunidad para edificar autoridad moral y sostener la cultura institucional que da sentido a la carrera naval. La figura 1 ilustra de manera sintética la diferencia entre el poder formal, que se obtiene por el grado, y la autoridad moral, que se construye a través del ejemplo, la ética y la confianza de los subordinados.

Del poder al liderazgo

A partir del análisis de la relación entre poder y autoridad, puede sostenerse que ambos conceptos se integran de modo pleno en el liderazgo[6]. Este emerge cuando el poder formal se transforma en autoridad moral y esta se traduce en una influencia efectiva sobre las personas. En este sentido, liderar no consiste únicamente en ejercer el mando, sino en usar el poder con responsabilidad y la autoridad con fundamento ético, orientando a los subordinados hacia una misión compartida y un propósito común.

6 "El liderazgo no se trata de títulos, posiciones o diagramas de flujo. Se trata de una vida que influye en otra" (Maxwell, 2007).

En esa línea, la doctora Lydia Arbaiza (2017)[7] señala que el concepto de liderazgo ha experimentado una evolución significativa. Las primeras aproximaciones lo definían principalmente en función de la autoridad para tomar decisiones y de la capacidad de influir en las actividades de un grupo con el fin de alcanzar objetivos específicos. Las concepciones más recientes, en cambio, conciben al líder como un agente de cambio orientado a la modificación de conductas, al fortalecimiento de competencias y al desarrollo integral de los miembros del equipo, mediante el uso de ideas creativas, la facilitación de procesos y la transmisión de experiencias que contribuyen a mejorar el desempeño y la calidad de vida de las personas.

En el ámbito militar, la relación entre poder y autoridad resulta particularmente relevante para comprender el liderazgo auténtico. El poder, expresado formalmente en el grado y el cargo, confiere la capacidad legal de mandar y hacer ejecutar órdenes; la autoridad, por su parte, se funda en el saber profesional, el ejemplo moral y la coherencia personal del superior. Cuando el poder se ejerce sin autoridad, el mando degenera en autoritarismo; cuando la autoridad carece de poder, el liderazgo pierde eficacia. El general del Ejército de los Estados Unidos Martin E. Dempsey mencionó que "el líder militar efectivo no solo dirige acciones, sino que forma personas y construye confianza" (Dempsey, 2012). Por ello, el liderazgo militar genuino surge, por tanto, de la integración prudente de ambos elementos: el jefe que orienta con su criterio y experiencia, y que decide y actúa con firmeza al servicio de la misión y del bien de su Unidad.

Valores y virtudes de la Marina como cimiento del mando

Según menciona el doctor en Derecho Canónico Guillermo Oviedo[8], en sus ponencias en la Escuela Naval del Perú, una persona "con valores" es aquella que posee virtudes, es decir, cualidades positivas que le permiten actuar bien y desempeñar correctamente una actividad. Asimismo, la virtud es un hábito estable de la mente que facilita actuar con rapidez y acierto de forma moralmente correcta. En cambio, el vicio es también un hábito estable, pero orientado a realizar acciones rápidas y eficaces en sentido moralmente incorrecto o reprochable.

---

7 Lydia Arbaiza Fermini, Doctora en Administración, es una académica peruana especializada en liderazgo, gestión del talento y cultura organizacional, reconocida por sus estudios sobre liderazgo ético y desarrollo directivo en contextos institucionales.

8 El Padre Guillermo Oviedo Gambetta es sacerdote de la Prelatura Personal de la Santa Cruz y Opus Dei, Doctor en Derecho Canónico de la Universidad de Navarra y Profesor principal de Ética de la Universidad de Piura, cuenta con estudios de Filosofía y Teología en el Collegium Romanum Sanctae Crucis de Roma.

Los hábitos se forman mediante la repetición de actos concretos. Cuando una persona actúa muchas veces del mismo modo, termina adquiriendo una disposición estable para obrar así. Finalmente, Oviedo menciona que educar en valores significa formar a la persona para que adquiera hábitos buenos, es decir, virtudes. Por eso se dice que alguien es "valioso": porque ha aprendido a obrar bien de manera constante. De esto podemos mencionar que, en el ámbito naval, el mando no se sostiene únicamente en el grado, sino, de manera más profunda, en los valores y virtudes que encarna el Oficial. Estos constituyen el fundamento de su autoridad moral y la fuente principal de su legitimidad ante su dotación. Sin valores interiorizados y virtudes practicadas, el poder se reduce a mera imposición formal y pierde su capacidad de generar adhesión, confianza y cohesión.

De allí que la formación naval no deba limitarse a lo técnico ni a lo normativo, sino que deba exigir la construcción de un carácter ético que oriente la conducta incluso sin supervisión. Durante el cumplimiento del deber operativo, el Oficial decide bajo presión, y esas decisiones solo pueden ser correctas y firmes si están guiadas por convicciones sólidas. Por eso, los valores navales no son consignas, sino verdaderos criterios de acción. Interiorizarlos significa hacerlos parte del propio modo de ser, de manera que se reflejen naturalmente en cada orden, cada decisión y cada acto de servicio.

Los valores de la Marina de Guerra del Perú constituyen el fundamento ético que todo su personal debe interiorizar, vivir y reflejar en su conducta profesional, pues orientan el actuar correcto aun sin supervisión, la fidelidad a la institución y a sus principios, el autocontrol y la obediencia consciente, la primacía de la misión sobre el interés personal, así como la coherencia, la veracidad, la firmeza ante la adversidad, el amor a la patria, el sentido de justicia y el respeto a la dignidad de cada persona. Cuando el Oficial internaliza auténticamente estos valores, transforma cada orden en un acto educativo, ya que su conducta se convierte en referente para sus subordinados: el personal no solo ejecuta lo que se le manda, sino que aprende cómo actuar, con qué espíritu cumplir el deber y qué criterio aplicar bajo presión. De este modo, el mando deja de ser únicamente dirección operativa y se convierte en formación moral, pues no se limita a conducir tareas, sino que forma carácter, moldea hábitos y consolida una conciencia profesional cimentada en el honor, la responsabilidad y el servicio.

Veamos, por ejemplo, que el ejemplo del superior enseña mucho más, ya que el subordinado no aprende solo de lo que se le dice, sino de cómo ve actuar a su jefe. Si el Oficial es justo, disciplinado y coherente, cada orden viene acompañada de un modelo de conducta; la orden también muestra cómo hacerlo y con qué espíritu hacerlo. De esta manera, el subordinado

no solo aprende procedimientos, sino también cómo decidir bajo presión, cómo tratar a las personas y cómo debe responder ante una dificultad; con ello crea hábitos (virtudes) y construye su conciencia profesional.

En otras palabras, el mando se convierte en liderazgo ético, como lo menciona Arbaiza (2017, p. 348): "El líder ético puede cambiar las actitudes de sus seguidores hacia un fin positivo y usar su carisma para llegar a más personas, de modo que sean agentes de cambio en la organización y ayuden al resto a esforzarse más, capacitarse, ser honestos y desarrollar comportamiento ciudadano" [9].

Oviedo (2010, p.10) menciona en su escrito que:

Figura 2
Triángulo de Integración del Liderazgo Naval



Nota. Elaboración propia / La virtud sostiene la autoridad, la autoridad legitima el poder, y la interacción armoniosa de estos tres elementos da lugar a un liderazgo íntegro, capaz de cumplir efectivamente la misión, al mismo tiempo que preserva la cohesión y fortalece la confianza institucional.

> *"Podemos afirmar que el verdadero líder se toma la molestia de enseñar a pensar; de enseñar a juzgar; de enseñar a razonar; de enseñar a decidir; de enseñar a ser consecuente. Debe preocuparse por la realidad interna de su propia responsabilidad y, él mismo, ser ejemplar para los demás".*

Esto quiere decir que el líder no se limita a dar órdenes, sino que educa la inteligencia y el criterio de sus subordinados (coherencia personal). Enseñar a pensar, juzgar, razonar y decidir implica formar autonomía responsable, no dependencia. En el ámbito militar y naval, donde las decisiones suelen tomarse bajo presión y con información incompleta, esta formación intelectual y moral resulta decisiva. Esta frase mencionada por Oviedo también hace alusión a la conciencia ética del mando: el líder sabe que su conducta educa, que cada acto suyo modela comportamientos, pues solo quien vive lo que enseña puede influir de manera duradera en los demás. La figura 2 muestra cómo la virtud sostiene la autoridad, la autoridad legitima el poder, y la integración de los tres elementos genera un liderazgo naval íntegro.

9 "El líder ético mantiene sus principios y convicciones y actúa conforme a ellos, es honesto con todos los grupos de interés de la compañía y dice la verdad, aunque pueda perder algunos clientes o trabajadores en el proceso. Los líderes éticos son justos, no abusan de su poder ni imponen sus ideas, conocen las actividades que desarrolla la empresa y lo que pueden hacer para contribuir a la sociedad" (Arbaiza, 2017).

Lealtad institucional en una sociedad de compromisos frágiles

Iniciemos por definir lealtad. Según menciona Oviedo (G. Oviedo, comunicación personal, 11 febrero 2026): "la lealtad es el cumplimiento fiel de todo aquello que exigen las normas de la honra, del honor y de la hombría de bien". Esta afirmación adquiere una dimensión aún más profunda en el ámbito naval, donde no solo supone una adhesión formal, sino un compromiso racional (consciente), constante y sostenido en el tiempo con los valores de la institución a la que se pertenece. Ser leal implica estar verdaderamente comprometido con la Marina, con la misión encomendada y con los compañeros, incluso cuando las circunstancias se tornan adversas. En la vida del marino, la lealtad sostiene la confianza mutua, fortalece la unidad del mando y garantiza que cada decisión, cada orden y cada acto se orienten al servicio de un bien superior que trasciende al individuo.

El Manual del Código de Ética de las Fuerzas Armadas del Perú (Ministerio de Defensa del Perú, 2018) establece que el militar debe actuar con honor, integridad y fidelidad a la Constitución, a la patria y a su institución, reconociendo que su conducta compromete no solo su responsabilidad individual, sino el prestigio de la organización a la que pertenece. En este marco, la lealtad trasciende la obediencia reglamentaria y se configura como una obligación moral permanente.

Asimismo, la doctrina básica de la Marina de Guerra del Perú (2010) sostiene que el espíritu de cuerpo, la disciplina consciente y la subordinación al mando legítimo constituyen pilares del quehacer naval. Tales principios no pueden sostenerse sin una lealtad auténtica, entendida como adhesión consciente a la misión, fidelidad a la tradición naval y disposición a anteponer el interés institucional al beneficio personal. La lealtad, en este sentido, no es pasiva: es activa, reflexiva y responsable.

El Manual de Liderazgo Militar del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas (2015) subraya que la confianza es el elemento esencial del mando. Dicha confianza solo puede consolidarse cuando el subordinado percibe coherencia moral en el superior y cuando el superior sabe que puede contar con la fidelidad profesional de sus subordinados. De este modo, la lealtad actúa como fundamento invisible de la autoridad legítima y como condición indispensable para la eficacia operativa, especialmente en escenarios de riesgo, incertidumbre y presión decisional.

En la tradición naval peruana, cuyo referente es el Gran Almirante Miguel Grau, la lealtad adquiere además una dimensión ética trascendente: fidelidad

a la misión hasta el sacrificio, respeto al honor y conducta caballeresca incluso frente al adversario. Esta herencia histórica no es únicamente simbólica; constituye un modelo normativo que orienta la formación moral del Oficial y fortalece la continuidad ética de la institución.

En resumen, la lealtad en el ámbito naval no significa obedecer sin pensar, sino actuar con criterio y convicción, respetando la disciplina, el honor y el deber profesional. Sin lealtad, la autoridad se debilita y el mando pierde firmeza; con ella, la institución mantiene su unidad, su credibilidad y su compromiso constante con la nación. Sin embargo, hoy la lealtad ya no es un valor automático, pues muchos jóvenes ingresan a las escuelas de formación de la Marina de Guerra desde una cultura donde el compromiso es reversible y las instituciones se perciben como transitorias. Por ello, el desafío del Oficial debe consistir en reconstruir la lealtad como una virtud consciente y reflexiva, no como obediencia ciega: "*Lealtad a la institución y no a personas, a los valores y no a conveniencias, y a la misión antes que al interés propio*".

Disciplina consciente frente a la cultura de la inmediatez

El doctor Aquilino Polaino-Lorente (Polaino Lorente) analiza un fenómeno característico de la cultura contemporánea: la reducción de la experiencia humana al instante inmediato. Según el autor, vivimos en una "cultura del clic", donde el deseo busca satisfacción instantánea y donde la espera, el esfuerzo prolongado y la planificación han perdido valor. Menciona también que, tradicionalmente, la cultura implicaba duración, proceso y continuidad entre pasado, presente y futuro. La identidad personal se construía sobre un proyecto biográfico coherente, enraizado en la memoria y orientado hacia metas futuras. Sin embargo, en la cultura actual se ha fracturado ese eje temporal: el pasado pierde significado y el futuro deja de orientar la acción. Solo importa el ahora.

Esta "destemporalización" tiene consecuencias profundas, ya que debilita la identidad personal: se pierde la capacidad de compromiso, se confunden placer y felicidad y se diluye la fidelidad como rasgo esencial de la dignidad humana. La destemporalización, como la menciona Polaino Lorente —quien sostiene que sin pasado y sin futuro no hay identidad sólida—, tiene especial relevancia en instituciones formativas como la Escuela Naval del Perú, ya que la vida militar, por naturaleza, está basada en tradiciones (historia, símbolos y héroes), exige disciplina en el presente y se proyecta hacia una misión futura. Es, por definición, una cultura de continuidad, no de instantaneidad.

De esta manera, la cultura de la inmediatez resulta particularmente peligrosa para nuestra institución, ya que debilita la noción de sacrificio, dificulta la perseverancia (les cuesta mantenerse firmes en el esfuerzo), erosiona la fidelidad institucional (pierden el sentido de lealtad a la institución) y confunde el bienestar inmediato con la plenitud personal; esta última puede conducir a la corrupción cuando la persona empieza a valorar más el beneficio rápido que el sentido profundo del deber.

La corrupción no suele empezar con grandes delitos, sino con decisiones pequeñas donde se privilegia el provecho inmediato sobre el bien institucional y el honor profesional. Cuando el bienestar momentáneo se convierte en el criterio principal, el compromiso, la lealtad y la integridad pierden fuerza. Confundir placer o comodidad inmediata con verdadera plenitud abre la puerta a decisiones que priorizan el beneficio personal sobre el deber, y ese es el terreno donde puede germinar la corrupción.

Por otro lado, la incapacidad de prometer, como lo señala Polaino Lorente, no es un detalle menor, pues la promesa constituye la base del honor, de la palabra empeñada y del compromiso con la misión. Precisamente por ello, en el ámbito naval —donde la cohesión depende de la confianza y la fidelidad— la cultura del instante se convierte en un serio desafío formativo. Educar no consiste solo en transmitir conocimientos técnicos, sino en reconstruir en los jóvenes la conciencia del tiempo, enseñando a esperar, a comprometerse y a sostener decisiones a lo largo del tiempo.

El riesgo del abuso del poder

El mayor enemigo del mando es el abuso del poder. No suele manifestarse de forma repentina ni escandalosa; por el contrario, se gesta lentamente en pequeñas desviaciones que parecen inofensivas, pero que erosionan el carácter del Oficial y la legitimidad de su autoridad. Empieza cuando alguien se cree por encima de la norma, como si el grado lo colocara fuera de las reglas que exige a los demás; continúa cuando se confunde autoridad con privilegio, entendiendo el mando no como servicio, sino como ventaja personal; y se consolida cuando el cargo se utiliza para obtener beneficios propios, favores o tratos preferenciales.

Oviedo (2010) plantea que el problema no es tener poder, sino cómo se usa. El poder es necesario en el mando, pero no es lo más importante. Lo verdaderamente importante es la autoridad moral de la persona que manda. El abuso del poder aparece cuando el superior utiliza su cargo para imponerse, buscar protagonismo o satisfacer intereses personales. También ocurre cuando

emplea el poder de manera injusta o inútil, o cuando no lo ejerce cuando debería hacerlo. En cualquiera de estos casos, pierde autoridad y respeto.

También señala que el poder puede obligar a obedecer, pero no puede generar confianza ni motivación verdadera. Si un líder solo logra obediencia por miedo o presión, su liderazgo es débil. En cambio, cuando ejerce el poder con justicia y ejemplo personal, genera confianza y autoridad.

Estas conductas no solo afectan a quien las comete, sino que dañan profundamente la estructura moral de la institución. El abuso destruye, en primer lugar, la confianza, porque el subordinado deja de creer en la justicia y rectitud de su superior. En segundo lugar, rompe la cohesión, ya que, donde hay percepción de injusticia, surgen el resentimiento y la división. Finalmente, deteriora el prestigio institucional, porque la autoridad deja de percibirse como legítima y pasa a considerarse arbitraria.

En resumen, el abuso del poder no fortalece al superior, sino que lo debilita, porque, al ejercerlo sin rectitud, el mando pierde su fundamento moral y se erosiona la confianza que lo sostiene. Por el contrario, cuando el poder se entiende y se vive como responsabilidad y servicio, el buen líder lo utiliza como una herramienta para servir, formar y ayudar a crecer a sus subordinados, no para imponerse sobre ellos; de este modo, fortalece la unidad, la disciplina y el honor que dan solidez a la institución.

El Oficial como custodio y formador de valores

Como señala el filósofo Albert Schweitzer[10]: "El ejemplo no es una forma de influir; es la única", esta frase cobra un sentido especialmente profundo en el ejercicio del mando naval. En este ámbito, el Oficial influye menos por lo que ordena y mucho más por lo que hace: cada gesto, cada decisión y cada forma de trato se convierten en un mensaje formativo permanente para su personal. Así, la autoridad moral no se construye con discursos ni únicamente con reglamentos, sino con la coherencia constante entre los valores que se proclaman y la conducta que efectivamente se practica.

Cuando el Oficial actúa con integridad, justicia y respeto por la institución, su ejemplo se convierte en una guía silenciosa que orienta la conducta de quienes están bajo su mando. En un entorno donde la disciplina y la lealtad ya no se asumen como automáticas, el ejemplo personal es la herramienta

10 Albert Schweitzer (1875-1965), teólogo, filósofo y médico alsaciano; formuló el principio ético de la "reverencia por la vida" y recibió el Premio Nobel de la Paz en 1952 por su labor humanitaria. Su pensamiento integra acción, servicio y coherencia moral, convirtiéndolo en una referencia ética del siglo XX.

más poderosa para formar carácter, fortalecer el compromiso y preservar la esencia moral de la Marina.

El mando, en este sentido, no es solo dirección operativa: es una función esencialmente educativa. Un Oficial forma cuando corrige con respeto, cuando decide con criterio, cuando asume responsabilidades sin excusas y cuando pone el interés institucional por encima del propio. Cada acción coherente refuerza la cultura naval; cada incoherencia la debilita.

Ser custodio de los valores navales implica transmitirlos con la vida diaria, no solo con palabras. El legado del Oficial no está únicamente en los resultados operativos que obtiene, sino en el tipo de personas que ayuda a formar. Así, el ejemplo se convierte en la forma más alta de liderazgo y en la garantía de continuidad moral de la institución.

Reflexión final

El mando naval no se sostiene únicamente en la estructura jerárquica que lo respalda, sino en la estatura moral de quien lo ejerce. El grado confiere potestad; la conducta confiere legitimidad. Cuando el Oficial comprende que el poder no es un privilegio, sino una responsabilidad, y que la autoridad no se impone, sino que se conquista, entonces el mando deja de ser una función administrativa para convertirse en una vocación ética.

En una sociedad marcada por la inmediatez, la fragilidad del compromiso y la relativización de los deberes, la Marina de Guerra del Perú está llamada a ser una institución de continuidad moral. Esa continuidad no depende de reglamentos escritos, sino de hombres y mujeres que encarnen los valores que proclaman. La tradición naval —cuyo arquetipo es el Gran Almirante Miguel Grau— recuerda que el verdadero liderazgo no nace de la fuerza, sino del honor; no del temor, sino de la confianza; no del cargo, sino del ejemplo.

El poder puede obligar; la autoridad convence. El poder ordena; la autoridad inspira. El poder administra; la autoridad forma. Solo cuando ambos se integran bajo el primado de la virtud surge el liderazgo auténtico: aquel que transforma subordinados en profesionales comprometidos, disciplina en convicción y obediencia en lealtad consciente.

Por ello, el desafío del Oficial contemporáneo no consiste simplemente en ejercer el mando con eficacia operativa, sino en custodiar la cultura moral de la institución. Cada decisión, cada corrección y cada acto cotidiano educan. El legado más duradero de un superior no será únicamente la misión cumplida, sino el carácter que ayudó a forjar.

En definitiva, la institución no se preserva únicamente con normas ni con estructuras, sino con conciencia ética. Allí donde el poder se ejerce con justicia, responsabilidad y servicio, la autoridad se fortalece, la confianza se consolida y la Marina permanece firme en su misión. Allí donde el poder se desvía, comienza la erosión silenciosa del mando.

El tránsito del poder formal a la autoridad moral no es automático: es una decisión cotidiana. Y en esa decisión se juega no solo la calidad del liderazgo, sino la continuidad ética de la vida naval y la legitimidad misma de la Institución.

Referencias

1. Arbaiza, L. (2017). *Liderazgo y comportamiento organizacional*. ESAN Ediciones.
2. Arendt, H. (1961). *Between past and future: Six exercises in political thought*. New York, NY.
3. Basadre, J. (2005). *Historia de la República del Perú (1822–1933)*. El Comercio.
4. Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas. (2015). *Manual de liderazgo militar* (Manual doctrinario). Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas.
5. Dempsey, M. (2012). *Mission command white paper*. Department of the Army.
6. Díaz-González, J. A. (2014). Gobierno y organización en la universidad: Relaciones entre autoridad y poder. *Revista Empresa y Humanismo, 17*(2), 61–74.
7. Ferreiro, P., & Alcázar, M. (2005). *Gobierno de personas en la empresa*. Universidad de Piura.
8. Marina de Guerra del Perú. (2010). *Doctrina básica de la Marina de Guerra del Perú*. Marina de Guerra del Perú.
9. Maxwell, J. C. (2007). *The 21 irrefutable laws of leadership: Follow them and people will follow you*. Thomas Nelson.
10. Mering, N. (2023). *El dogma woke*. Ediciones Rialp.
11. Ministerio de Defensa del Perú. (2005). *Manual del Código de Ética de las Fuerzas Armadas del Perú: Documento normativo institucional*. Ministerio de Defensa del Perú.
12. Northouse, P. G. (2022). *Leadership: Theory and practice*. SAGE Publications.
13. Oviedo, G. (2010, febrero 22). *Naturaleza y desarrollo del liderazgo*. La Punta, Callao.
14. Perú, Ministerio de Defensa. (s.f.). *Plataforma digital única del Estado peruano*. https://www.gob.pe/marina
15. Polaino-Lorente, A. (s.f.). *La cultura del instante*. Mercaba. https://www.mercaba.org/ARTICULOS/L/la_cultura_del_instante.htm
16. Weber, M. (1978). *Economy and society: An outline of interpretive sociology* (Vol. 1, G. Roth & C. Wittich, Eds.). University of California Press.

Restablecimiento del Orden Interno en el penal San Juan Bautista de la isla El Frontón. Experiencia de Combate, Liderazgo y Valor

Restoration of Internal Order at the San Juan Bautista prison on El Frontón Island. Combat Experience, Leadership, and Valor

Contralmirante (r) Carlos Tello Aliaga. Oficial de Marina en situación de retiro y Comando de Infantería de Marina, con 32 años de servicio dedicados principalmente a la lucha contra el terrorismo y el narcotráfico. Recibió entrenamiento con Fuerzas Especiales del Estado de Israel y del Ejército de los Estados Unidos de América. Asimismo, fue oficial de intercambio con la Infantería de Marina de los Estados Unidos (US Marines). Integró procesos de planeamiento y ejecución en operaciones de rescate y contraterroristas de alto nivel, como las desarrolladas en el Comando de Inteligencia y Operaciones Especiales del Comando Conjunto (CIOEC), resultando herido en combate al liderar una operación sensible. Su experiencia profesional se orientó a la formación, liderazgo y conducción de unidades en escenarios de alta exigencia operativa.

Resumen: El artículo presenta el testimonio personal de un Oficial de Infantería de Marina durante la operación de restablecimiento del orden interno en el penal San Juan Bautista de la isla El Frontón, en junio de 1986. A partir de la experiencia vivida en combate, se reflexiona sobre el liderazgo bajo presión, la toma de decisiones en escenarios extremos, el manejo del miedo y el estrés en combate, así como la cohesión de unidad y el valor del ejemplo en la conducción del personal. Asimismo, se analiza el impacto psicológico de las operaciones militares y la importancia de la preparación profesional integral de las nuevas generaciones de oficiales. La experiencia adquirida influyó posteriormente en su desempeño en operaciones especiales y contraterroristas de alto nivel.

Palabras clave: El Frontón; liderazgo militar; estrés en combate; Infantería de Marina; contraterrorismo.

Abstract: *This article presents the personal testimony of a Marine Infantry officer during the operation to restore internal order at the San Juan Bautista prison on El Frontón Island in June 1986. Based on direct combat experience, it reflects on leadership under pressure, decision-making in extreme scenarios, fear and combat stress management, unit cohesion, and the value of leading by example. The article*

also examines the psychological impact of military operations and highlights the importance of comprehensive professional training for future officers. The experience gained during the operation later influenced the author's participation in high-level special operations and counterterrorism missions throughout his military career.

Keywords: *El Frontón; military leadership; combat stress; Marine Infantry; counterterrorism.*

… Hay eventos ingratos en la vida que muchas veces no queremos recordar, eventos que cambian la forma de ver la vida misma e incluso vivirla, vivencias que por su intensidad han sido traumáticas, dolorosas por su crudeza, cuya cicatriz nunca cerrarán, esta para mí, es una de ellas…

Introducción

La operación de restablecimiento del orden interno en el penal El Frontón, en junio de 1986, constituye uno de los momentos más críticos de la carrera de quien escribe estas líneas; más allá de la acción táctica, lo vivido permitió comprender dimensiones esenciales del liderazgo en combate, particularmente cuando la incertidumbre, el miedo y la responsabilidad convergen en decisiones inmediatas.

Luego de la ceremonia de graduación como Alférez de Fragata en el año de 1982 y después de haber recibido la espada como símbolo de mando, nos asignaron un revólver para nuestra protección, ya que el país estaba siendo atacado internamente por malos peruanos. Años más tarde, luego de un exigente entrenamiento logré calificarme como Oficial Infante de Marina, en el año 1985.

Contexto Operativo

Al amanecer del 18 de junio de 1986, luego de culminar mi servicio de Control del Orden Interno durante toda la noche (toque de queda) en los distritos de Ancón, Puente Piedra y Ventanilla, retorné a la Base Naval de Ancón, Cuartel General de la Infantería de Marina, donde tomé conocimiento, a través de medios de comunicación radiales, que elementos terroristas tomaron el control de las principales cárceles en la capital.

Ese mismo día, al tenerse conocimiento que delincuentes comunes se iban a unir a los terroristas amotinados para tomar el control absoluto de la isla El Frontón; se planeó, inicialmente, una inserción aerotransportada. Para

ello fueron seleccionados comandos anfibios y paracaidistas del Batallón de Infantería de Marina Nro. 2 "Guardia Chalaca", y me asignaron el mando del Pelotón de Reserva.

Inmediatamente me equipé para embarcarnos con dirección a la Base Naval del Callao en espera de órdenes. Allí, pudo observar que el comando de las operaciones había sido asumido por el Vicealmirante Víctor Ramírez Isola, Comandante de la Segunda Zona Naval; en ese sentido, nos reunimos en las instalaciones de la Comandancia de la Base Naval para iniciar el planeamiento de la operación.

En horas de la noche nos embarcamos en el B.A.P. *Colayeras* para trasladarnos a la isla, fondeando frente a ella en espera de órdenes. Desde ahí podía observar la isla totalmente oscura, excepto por una luz potente, escuchar detonaciones intermitentes y ráfagas de fusilería. Recuerdo estar sobresaltado esperando desembarcar, transitando entre los infantes de marina más cuajados quienes estaban descansando en la cubierta y apoyados sobre sus mochilas.

Aproximadamente a 0340 horas desembarcamos del B.A.P. *Colayeras*. El escenario era impresionante: oscuridad total excepto por el mencionado reflector que alumbraba el pabellón Azul, al fondo el sonido de un grupo electrógeno, pintas impresionantes con lemas subversivos que mostraban el control absoluto de los terroristas.

El ejercicio del mando en condiciones de incertidumbre

En el terreno, durante la organización de los elementos de asalto, se presentó una situación que ilustra una de las primeras pruebas del liderazgo: la validación del mando frente a subordinados con mayor experiencia práctica.

Si bien el autor contaba con la formación reglamentaria, su experiencia en combate era limitada, esta condición generó cuestionamientos directos por parte de personal subalterno experimentado.

La situación planteó una disyuntiva clara: ceder la conducción o asumir plenamente la responsabilidad asignada.

Se optó por lo segundo, bajo la convicción de que el liderazgo, en operaciones, no es transferible sin afectar la cohesión de la unidad. De hecho, la decisión de avanzar en primera línea constituyó el elemento determinante para consolidar la confianza del personal.

Como se describió en los párrafos anteriores, los integrantes de los

pelotones a quienes conocía eran, en su mayoría, comandos anfibios y con experiencia, razón por la cual, al recibir la orden de iniciar el desplazamiento hacia mi punto de aplicación, fui abordado por ellos. Me manifestaron que por mi inexperiencia no debía asumir el mando, a lo que atiné a responderles con la interrogante: "… *¿si ya me habían dado la orden que podía hacer ?*" complementando mi respuesta con la afirmación: "…*soy Oficial y que no podía acobardarme*", respondiéndome casi inmediatamente "…*las balas no distinguen Grados"*, a lo que insistí firmemente mencionando de que: "...*soy un Infante de Marina y que no era ningún cobarde"* ordenándoles que me sigan, respondiendo a viva voz "…*si usted va adelante, nosotros lo seguimos",* iniciando el movimiento hacia la zona de reunión en el lado norte del edificio junto a los cuartos de aislamiento, previo al asalto.

Recuerdo que el pabellón Azul era un edificio de dos pisos, de color gris, con columnas y vigas externas pintadas de azul. Tenía dos accesos: uno principal, ubicado en el lado sur, y otro en el extremo norte. En la parte alta de las paredes se encontraban ventanas con barrotes de concreto dispuestos en posición diagonal. Asimismo, en el lado norte había un torreón de vigilancia. Todas estas instalaciones habían sido tomadas por los delincuentes terroristas meses atrás y eran consideradas una "zona liberada", donde ejercían control absoluto.

Las paredes estaban cubiertas de propaganda subversiva, en la que se distinguían la hoz y el martillo, así como lemas alusivos a la denominada República Popular de Nueva Democracia (RPND), tales como: "rematar el gran salto con sello de oro", "la rebelión se justifica" y "conquistar bases", entre otros.

Inicialmente, se había dispuesto que personal de la Fuerza de Operaciones Especiales (FOE) interviniera en apoyo de la Guardia Republicana. Se tomó conocimiento de que, a las 17:15 horas del día 18, los Operadores Especiales iniciaron su participación, siendo repelidos con armas de fuego y dardos lanzados mediante ballestas artesanales.

Durante la intervención, lograron abrir un acceso con cargas explosivas en el extremo oeste del pabellón, por donde escapó un terrorista que estaba siendo ejecutado por uno de los cabecillas. Este informó que estaban asesinando a quienes intentaban rendirse y reveló, además, la existencia de túneles, trincheras y reductos subterráneos, así como de armas de fuego, municiones, explosivos, granadas y otros artificios destinados a sostener una resistencia prolongada.

Los pelotones de Infantería de Marina se desplegaron inicialmente alrededor del pabellón Azul, mientras, mediante megáfonos, se exhortaba a los amotinados a rendirse. Poco después del amanecer, se inició la aproximación desde diversos puntos, escuchándose disparos en el interior del pabellón. Posteriormente, se tomó conocimiento de que correspondían a ejecuciones de algunos amotinados que intentaban rendirse.

Primer contacto y bajas en Combate

En esas circunstancias recibí la orden de ingresar por un acceso que inicialmente había abierto personal FOE y que, al momento de hacer el reconocimiento desde una posición segura, pude observar que era muy pequeño, por lo cual recomendé el ingreso por una de las puertas del primer piso del lado norte, debajo de las escaleras.

Aproximadamente a las 06:00 horas inicié mi avance y, al quedar expuesto al fuego de los terroristas desde esa posición, corrí rápidamente y de manera descontrolada, producto de la tensión, recorriendo unos 25 metros hasta alcanzar una cubierta natural entre las rocas y el mar. Allí adopté una posición de tiro.

En ese momento advertí que el Técnico Primero IMA (CA) Marino Palacios David intentaba desplazarse hacia mi posición, actuando de manera profesional y aplicando la técnica de fuego en movimiento, mientras disparaba hacia la zona desde donde podían efectuar fuego los terroristas.

Fue entonces, mientras le indicaba que dejara de disparar y se dirigiera hacia mí para ponerse a cubierto, que recibió un impacto de bala proveniente del segundo piso del pabellón Azul. El proyectil le impactó a la altura del tórax, atravesando el chaleco antibalas con el que contábamos.

Inmediatamente abandoné mi cubierta para auxiliarlo junto con el Teniente Primero Luis Román, iniciándose un intercambio de fuego entre los terroristas y los Infantes de Marina que protegían nuestra evacuación. Pudimos llevarlo a una zona segura donde finalmente falleció. En aquellas circunstancias di órdenes para retirar el cuerpo del Técnico y arengué al personal indicándole que teníamos que vengar su muerte. El Técnico Marino Palacios que el más antiguo de la Compañía de Comandos Anfibios (CA); falleció en combate durante la primera acción que tratamos de ejecutar.

Este hecho marcó un punto de quiebre emocional. La pérdida de un subordinado en contacto directo con el mando transforma la percepción del combate, pasando de un plano conceptual a una realidad irreversible.

No obstante, la continuidad de la misión exigía mantener la capacidad de conducción pese al impacto psicológico.

Toma de decisiones bajo presión extrema

Simultáneamente, otro equipo que estaba liderado por el Capitán de Corbeta Luis De la Jara Murillo intentaba ingresar al primer piso. Durante esas circunstancias, el jefe del equipo recibió un impacto de bala en el estómago por un disparo efectuado por un terrorista que se encontraba en el segundo piso. Los dos Infantes de Marina que lo acompañaban lograron retirarlo y trasladarlo a una zona protegida frente al edificio.

Desde aquel lugar, el Oficial de Mar Primero IMA Edilberto Jiménez Guardia fue impactado en la cabeza por un proyectil proveniente de la orilla, falleciendo instantáneamente. Al mismo tiempo, el Oficial de Mar Primero IMA (CA) Carlos Palomo Bravo fue herido desde esa misma zona, recibiendo un impacto de bala en la espalda, cerca del cuello, lo que le hizo perder la sensibilidad en el cuerpo por un breve periodo de tiempo.

A pesar de ello, logró arrastrarse fuera de la zona de fuego hacia un área protegida, desde donde solicitó la evacuación de sus compañeros, sin saber que uno de ellos ya había fallecido.

Fue en ese momento que recibí la orden de evacuar a los heridos mientras otros Infantes de Marina, junto con los enfermeros navales asignados a los pelotones, realizaban intentos fallidos de rescatar a los caídos. El permanente hostigamiento de los terroristas no les permitió siquiera acercarse al lugar donde se encontraban.

Las comunicaciones se encontraban degradadas, imposibilitando la coordinación con el escalón superior. En ese escenario, la decisión recaía exclusivamente en el nivel táctico inmediato, la situación implicaba evaluar dos cursos de acción:

- Intentar el rescate, asumiendo un alto riesgo personal
- Mantener la posición segura, con alta probabilidad de pérdida del herido

Este tipo de decisiones constituye uno de los escenarios más complejos del combate, donde confluyen factores operacionales, éticos y humanos.

Ante la evidencia de que el tiempo de supervivencia del herido era limitado, se decidió ejecutar la acción de rescate.

Ejecución del rescate

Con el apoyo de un compañero y la cobertura de fuego del resto del destacamento, se procedió a abandonar la posición protegida y avanzar hacia el herido. El desplazamiento se realizó bajo fuego directo y a corta distancia, lo que incrementaba considerablemente el riesgo debido a las condiciones del terreno y al nivel de exposición.

Se logró alcanzar al herido, estabilizarlo parcialmente y trasladarlo hacia una zona desde donde pudo ser evacuado por medios aéreos. La acción fue posible gracias a la coordinación espontánea de la unidad y a la decisión de asumir el riesgo en un momento crítico.

Para el rescate tuve que desplazarme por la playa frente al pabellón Azul, bajo intenso fuego y con escasa protección, limitada a unas rocas apiladas a manera de rompeolas que no alcanzaban siquiera la altura de mis rodillas. Avancé hasta un punto de máxima cobertura y fue desde allí que observé al comandante De la Jara herido y expuesto en la explanada, sin protección aparente, presumiblemente con la intención de atraer a más Infantes de Marina para eliminarlos.

Desde mi última posición de cubierta escuchaba sus gritos de dolor y trataba de calmarlo. Me dirigí hacia él intentando decirle: “Comandante, yo lo voy a sacar”. Sin embargo, no pude concluir la frase, pues al asomar la cabeza apenas unos centímetros fuera de la cubierta, recibí una ráfaga de fusilería proveniente del segundo piso.

Pude observar claramente cómo los disparos pasaron por encima de mí y asumí que, debido al ángulo de tiro desde el segundo piso, la ráfaga sobrepasó milagrosamente mi hombro sin llegar a impactarme.

Permaneciendo bajo cubierta, traté de comunicarme con mi Comando para informar que me era imposible retirar al herido, debido a que me encontraba bajo el fuego de un terrorista que cumplía funciones de francotirador. Insistí en establecer la comunicación mientras continuábamos bajo fuego, hasta que el operador de radio me informó que no podíamos comunicarnos porque las baterías del equipo se habían agotado.

Mientras tanto, el herido seguía desangrándose y gritando de dolor. Me encontraba entonces ante una encrucijada: sin comunicación con mi Comando para solicitar que otro equipo efectuara la evacuación, debía decidir entre exponer mi vida para intentar salvarlo o dejarlo morir para preservar la mía.

En ese momento, toda mi vida pasó por mi mente. Mientras intentaba decidir en aquellos breves instantes que parecían una eternidad, escuchaba cómo los gritos de dolor y coraje del comandante herido comenzaban a apagarse, hasta oír una frase que me hizo volver a la realidad: "Se me va la vida, se me va la vida".

Fue entonces cuando reaccioné y tomé la decisión de rescatarlo, aunque necesitaba ayuda para hacerlo. Observé al Oficial de Mar Primero Toribio Dioses Lupu y le indiqué que teníamos que sacarlo. Él replicó: "Nos van a matar", a lo que respondí inmediatamente: "No seas cobarde y sígueme". Con voz firme, me respondió: "Yo te sigo".

En esos momentos volteé el rostro para dirigirme a todos los Infantes de Marina que se encontraban a lo largo de la playa y frente al pabellón Azul. Les grité: "¡Cúbranme, carajo!". De inmediato, salí de mi posición de cubierta, seguido por el Oficial de Mar Dioses, corriendo directamente hacia el herido en medio de un incesante intercambio de fuego entre los terroristas y los Infantes de Marina que nos brindaban cobertura.

Logramos mover al herido hacia la playa, hasta una zona temporalmente segura, y posteriormente trasladarlo hacia un área administrativa para su evacuación en un helicóptero que ya lo esperaba. El desplazamiento se realizó paralelo al pabellón Azul, prácticamente sin cobertura, contando únicamente con el fuego de apoyo de nuestros compañeros Infantes de Marina.

A pesar de la intensidad del combate, pude observar claramente los disparos que impactaban muy cerca de nosotros mientras avanzábamos.

Fase final de la Operación

Posteriormente, se dispuso el asalto al pabellón por múltiples accesos. El autor integró uno de los elementos asignados para el ingreso, previo a la ejecución, la evaluación situacional indicaba un alto nivel de riesgo debido a las condiciones estructurales del objetivo y la resistencia del adversario.

Al terminar la evacuación de los primeros heridos, recibí la orden de incursionar por otra zona, razón por la cual tuve que trasladarme a través del fuego alrededor del pabellón Azul. Fue durante ese desplazamiento que observé al Oficial de Mar Primero Edilberto Jiménez Guardia con la cabeza apoyada a la pared, el casco desalineado con un pequeño orificio a la altura de sien, así como un pequeño hilo de sangre. Pensé que estaba herido y que podía ayudarlo y fue, en esos instantes, en que un Infante de Marina que se encontraba protegiendo el cuerpo y que también estaba protegiendo mi

avance, observó mi actitud y me dijo "*qué miras, qué miras… Avanza carajo, avanza carajo*", entendiendo de que Jiménez ya había fallecido.

Esto me afectó profundamente, ya que él había sido mi instructor. El hecho me golpeó de tal manera que continué rampando, llorando y lleno de ira ante aquella pérdida. La tensión acumulada y las misiones consecutivas que se me asignaban, en las que veía cómo la vida podía extinguirse tan rápidamente, me llevaron incluso a pensar que no podría llegar a ser un buen Infante de Marina debido al miedo que sentía.

En esos momentos muchas ideas pasaban por mi mente. Quería abandonar aquella isla y pensaba que, si lograba salir con vida de esa operación, no quería volver a enfrentar una situación similar. Sin embargo, al volver a la realidad, me hice una promesa interior: "No volveré a vivir esto otra vez en mi vida, pero… terminemos como hombres lo que comenzamos como hombres".

Luego de evaluar la situación, el Capitán de Navío Juan Carlos Vega Llona, Oficial a cargo de la operación, dispuso que tres grupos se prepararan para asaltar el edificio en forma simultánea por las aperturas que se había producido al haberse desplomado parte del techo del primer piso en el extremo sur-este del acceso principal del pabellón Azul.

El primer grupo intentó ingresar por ese acceso. El propio Capitán de Navío Vega Llona, junto a tres Infantes de Marina, avanzó disparando hacia su objetivo y, mientras escalaban los escombros, el Alumno IMA Marco Ramírez Gómez fue impactado por disparos de los terroristas, falleciendo casi instantáneamente. Sus compañeros lograron recuperar su cuerpo bajo intenso fuego y posteriormente se replegaron al no contar con una posición ventajosa.

De inmediato, un segundo grupo de asalto penetró en el edificio y avanzó combatiendo en su interior, resultando personal herido durante la acción. Posteriormente, el grupo se retiró para permitir que un tercer equipo continuara con el ataque, evitando así el riesgo de ocasionar bajas propias.

Yo formaba parte del tercer grupo y recuerdo claramente que una sección del techo del primer piso se había desplomado, formando una especie de terraplén que permitía el acceso directo al segundo piso, donde pude observar claramente tres puertas, una de ellas abierta. Tenía conocimiento de dos intentos previos de ingreso que habían fracasado, ocasionando graves bajas e incluso la muerte del alumno.

Recibí la orden de ingresar y, tras analizar la situación, comprendí que mis posibilidades de éxito eran muy reducidas. Ya habíamos sido testigos de la

crueldad de los terroristas con los rehenes; además, durante la recuperación del cuerpo parcialmente mutilado de un Guardia Republicano, había confirmado la violencia con la que actuaban. También sabía que los dos intentos anteriores habían fracasado.

Ante esa situación acepté cumplir la orden. Cargué mi pistola Browning 9 mm Parabellum, asumiendo la posibilidad de resultar herido al intentar cruzar aquella puerta que nadie había logrado superar, más aún considerando mi contextura gruesa. En ese momento me dije a mí mismo: "Si me disparan y sigo vivo, pero no veo ningún camuflado a mi lado… me quitaré la vida, porque no voy a caer en manos de estos terroristas".

Estaba dispuesto a hacerlo. Me presenté ante mi comandante y le manifesté: "Comandante, no soy ningún cobarde. Voy a cumplir su orden, pero estos miserables me van a matar como a un perro. Este edificio es una fortificación y no podemos ingresar como si fuera una edificación normal…". Mi comandante respondió: "Tranquilo, muchacho, vas a tener apoyo. Vamos a disparar tres salvas del cañón sin retroceso y después vas a asaltar".

Me despedí de él diciéndole: "Gracias por su apoyo, comandante".

Regresé a mi posición final y observé la primera salva, luego la segunda. Esperaba la tercera cuando, de pronto, se escuchó la voz de alguien gritando: "¡Alto el fuego, alto el fuego, se están rindiendo!". En ese instante solo atiné a mirar al cielo y agradecer a Dios por permitirme seguir viviendo.

El alto al fuego se produjo aproximadamente a las 14:00 horas. Los rendidos fueron trasladados hacia la zona administrativa, fuera del área de combate, luego de ser registrados. Asimismo, se brindó atención médica a los terroristas que la requerían.

De igual manera, se logró rescatar con vida a dos miembros de la Guardia Republicana que habían sido tomados como rehenes; un tercero ya había sido asesinado.

Posteriormente, me ordenaron ingresar nuevamente por ese acceso, iniciándose la búsqueda de sobrevivientes entre los escombros. Asimismo, se determinó que había varios cadáveres en zonas inaccesibles del edificio y que la estructura del pabellón había quedado seriamente afectada por el combate, así como por las modificaciones realizadas, el peso excesivo que estas habían generado y la construcción de túneles que comprometían la estabilidad del inmueble, el cual se encontraba en peligro de colapsar. Ante esta situación, se dispuso el término de la fase de búsqueda y rescate.

Durante el registro pude observar una escalera construida con un tubo de fierro y barras metálicas a manera de peldaños, muy similar a las utilizadas por los bomberos, que comunicaba ambos pisos con los túneles que habían construido. Desde ese lugar se efectuaban disparos contra los Infantes de Marina que intentaban ingresar al segundo piso, razón por la cual no se podía acceder a ese espacio.

Luego de entregar los prisioneros a las autoridades policiales, a 15:05 horas se dio por concluida la Operación con el restablecimiento del control del establecimiento, la evacuación de heridos y la recuperación de la totalidad de las instalaciones. Procedimos a embarcarnos en el B.A.P. *Colayeras* con destino a la Base Naval del Callao y, desde allí, al Cuartel de Infantería de Marina en Ancón, donde arribamos tarde por la noche.

Fuimos recibidos por todo el personal Infante de Marina correctamente formados y esperándonos. Fue muy impactante el momento en que el Comandante de la Operación, Capitán de Navío Juan Carlos Vega Llona dio parte de los participantes en esta Operación, confirmándonos las bajas y los heridos. Al ordenarse romper filas, todos nos estrechamos entre abrazos y expresiones de alegría y de dolor por la pérdida de nuestros compañeros.

Impacto psicológico y proceso de adaptación

Durante el retorno a la Base se evidenció los efectos acumulativos del combate: fatiga extrema, impacto emocional y procesamiento de las pérdidas; en el ámbito personal, surgió inicialmente la percepción de que el miedo experimentado durante la operación constituía un signo de debilidad; sin embargo, a partir de la reflexión posterior y del intercambio de experiencias y consejos con personas de confianza, se comprendió que el miedo es una respuesta natural ante situaciones de riesgo extremo; la diferencia radica en la capacidad de actuar conforme al deber, aun con miedo.

Al llegar a casa me reencontré con mi familia. Abracé a mi esposa y a mi hijo menor. Allí también se encontraba mi suegro, médico veterinario y alto funcionario de una empresa extranjera en el Perú. A solas con él, y todavía muy exaltado, le relaté lo vivido, haciendo especial énfasis en el miedo que había sentido.

Aún recuerdo que me escuchó atentamente, sin interrumpirme, hasta que al final de mi relato se dirigió a mí enérgicamente, manifestándome que yo no era ningún cobarde y que mi reacción era completamente lógica, pues el miedo a lo desconocido constituye una respuesta racional frente al peligro y permite controlar el riesgo.

Al día siguiente de la Operación, asistí al Centro Médico Naval para participar en el velatorio de mis hombres y, posteriormente, visitar a los heridos. Conservé con muchos de ellos y me preguntaron cómo estaba ileso después de lo que había hecho. Asumo que, por la falta de experiencia, el *stress*, el instinto de supervivencia y la adrenalina generada, no era totalmente consciente de lo que había hecho.

Mientras me desplazaba a mi domicilio, al salir del Centro Médico Naval, pasamos frente a la Universidad San Marcos, donde se vivía una situación similar: flameaba la bandera de Sendero Luminoso y casi todas las paredes estaban cubiertas de pintas alusivas a la "lucha armada". Aquello me indignó profundamente y me llevó a cuestionarme si el sacrificio de mis hombres, muchos de ellos caídos bajo mi comando, había sido en vano.

Posteriormente, tras un profundo análisis, comprendí que el temor que había sentido se debía principalmente a mi falta de experiencia y, sobre todo, a que no me sentía preparado para enfrentar situaciones de combate tan extremas. Por ello, tomé una decisión totalmente contraria a la inicial: en lugar de desertar, me propuse capacitarme más, para que, si alguna vez volvía a presentarse una situación similar, pudiera afrontarla profesionalmente y no dominado por la adrenalina.

Fue así que, meses después, me integré a la Unidad Especial de Combate (UEC), donde fui capacitado por asesores israelíes provenientes de las Fuerzas Especiales del Estado de Israel y, posteriormente, en tres oportunidades, en cursos de diferentes niveles impartidos por las Fuerzas Especiales del Ejército de los Estados Unidos (US Army Green Berets).

Toda esa experiencia me sirvió a lo largo de mi carrera en diversas operaciones tanto en el frente interno como en el externo, hasta llegar a la reconocida Operación Chavín de Huántar, en la que tuve la oportunidad de participar tanto en el planeamiento como en la ejecución de aquella exitosa operación de rescate, reconocida a nivel mundial.

Lecciones para la formación profesional

La experiencia me permitió identificar aspectos relevantes para la formación de Oficiales:

1. **Gestión del estrés en combate**
   La preparación técnica debe complementarse con entrenamiento orientado al manejo del estrés en combate, enfatizando en la aceptación del temor sin llegar al pánico.

2. **Liderazgo basado en el ejemplo**
   La legitimidad del mando se consolida en la acción y con el ejemplo.

3. **Toma de decisiones en incertidumbre**
   La falta de información completa no elimina la necesidad de decidir.

4. **Cohesión de Unidad**
   El verdadero Espíritu de Cuerpo, la confianza entre mandos y subordinados se consolida en el combate y es un factor determinante.

Reflexión final

El combate enfrenta al militar a situaciones donde las decisiones deben adoptarse sin garantías y bajo presión extrema; en ese contexto, el valor no consiste en la ausencia de miedo, sino en la capacidad de cumplir con el deber a pesar de él.

La formación de las nuevas generaciones debe integrar no solo conocimientos técnicos, sino también la comprensión de la dimensión humana del combate. Es en esa integración donde se forja el verdadero liderazgo.

En ese sentido, resulta fundamental que los oficiales jóvenes comprendan adecuadamente el proceso del estrés en combate y sepan manejarlo correctamente, a diferencia de lo que ocurrió en mi caso, cuando tuve que afrontar y resolver esa situación en pleno combate, desviando mi atención de la ejecución de la misión.

Un año después el 6 diciembre de 1987, el Oficial al mando de esta operación, Capitán de Navío Juan Carlos Vega Llona fue asesinado en la Paz, Bolivia, por tres terroristas que se identificaron como miembros del Movimiento Obrero Revolucionario. La muerte de este valeroso oficial, así como las de los demás Infantes de Marina caídos en la exitosa operación militar en la isla El Frontón, fue muy sentida por la Institución. Sus retratos, enseres personales y cenizas se exhiben en un lugar de honor en el museo de Infantería de Marina, perennizando su memoria.

Vale considerar que la Fuerza de Infantería de Marina es la única Fuerza que se encuentra en Combate ininterrumpidamente desde el año de 1983, y esta guerra aún no ha acabado.

La madurez que brindan los años nos ha permitido comprender y aceptar que las guerras no solo se libran en el campo de batalla, sino también en otros ámbitos no militares, para los cuales muchas veces no hemos sido preparados

y en los que no nos corresponde combatir. Hemos aprendido a convivir, junto con nuestras familias, con juicios interminables, pero siempre dispuestos a continuar luchando por la defensa de nuestro país desde el lugar en que nos encontremos.

Lo hacemos siempre con la frente en alto, motivados por la memoria de todos los héroes que nos antecedieron, sin distinción de grado o institución a la que pertenecieron y, sobre todo, orgullosos de formar parte de una generación de militares victoriosos.

Compañeros de Armas, el miedo no me hizo menos Infante de Marina, me hizo más consciente del deber y entendí que el verdadero valor no consiste en no temer, sino en no permitir que el temor decida por uno. Compartamos nuestras vivencias con las generaciones venideras por el engrandecimiento de nuestra Patria, y tengan siempre presente que el verdadero líder es aquel que guarda sus temores para sí mismo… pero comparte su Coraje… ¡Acción y Valor! ¡Viva el Peru!

Diseño Estratégico de un Sistema de Vigilancia para el Control del Dominio Marítimo del Perú por parte de la Autoridad Marítima Nacional (AMN) 2025-2035

Strategic Design of a Surveillance System for the Control of the Maritime Domain of Peru by the National Maritime Authority (AMN) 2025-2035

Capitán de Navío Giovanni Emilio Loret De Mola La Rosa. Oficial Superior de la Marina de Guerra del Perú en el grado de Capitán de Navío. Magister MBA en Administración Estratégica de Negocios- Centrum Católica del Perú (PUCP). Licenciado en Ciencias Marítimas y Navales de la Armada Peruana, calificado en Aviación Naval como Piloto de Helicóptero Marítimo Multipropósito (HMM) e Ingeniería Aeronáutica. Diplomado con estudios sobre Cooperación Estratégica en Seguridad y Defensa Internacional en Instituciones como Asia Pacific Center for Security Studies (APCSS-Hawaii/EE.UU.), Korea National Defense University (KNDU-Seúl/Korea)) y Campus Internacional para seguridad y Defensa (CISDE/España). Experiencia en gestión y participación en diseños de proyectos de compleja tecnología, integración e interfase con certificaciones de sistemas de misión y armas bajo estándares de reglamentaciones ITAR / EAR de acuerdo al USML – y DSP del Departamento Defensa de EEUU. y del Canadá, habiendo recibido entrenamiento en vuelo como piloto HMM en el Sistema de Misiones y Armas Aeronaval Super Seasprite SH-2G (P2) por el fabricante Kaman Aerospace Corporation (CT-EE.UU.). Experiencia en misiones diplomáticas, siendo Agregado de Defensa y Naval a la Embajada del Perú en la República de Corea del Sur. En lo profesional y ámbito operativo naval, se ha desempeñado como Comandante de Unidades de Combate de la Fuerza de Aviación Naval, destacando en el Escuadrón Aeronaval N|21, Escuadrón Aeronaval de Ataque y actualmente como Comandante del Grupo Aeronaval N°2. Participó en Ejercicios Operacionales Multinacionales como RIMPAC, UNITAS, PANAMAX y otros. Actualmente se desempeña como Inspector de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

Resumen: El Estado peruano, de acuerdo a su Constitución Política (1993), tiene la obligación de ejercer soberanía y jurisdicción, desarrollando, promoviendo y controlando las actividades marítimas para conservar, proteger y utilizar el medio marino y los recursos naturales del dominio marítimo. De acuerdo a la Política Nacional Marítima (2019), la Marina de Guerra del Perú (MGP) tiene el rol y encargo constitucional de vigilar, proteger y velar por las actividades acuáticas en el dominio marítimo nacional, que comprende una vasta área geográfica con 3,080 kilómetros de franja de costa y una extensión de 200 millas náuticas de mar territorial.

Las amenazas actuales, las cuales son de carácter transnacional, han venido desestabilizando la integridad y soberanía nacional, afectando de manera gradual la economía nacional con actividades ilícitas en el ámbito marítimo.

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la MGP, quien ejerce a su vez la Autoridad Marítima Nacional (AMN), cuenta actualmente con algunos sistemas y unidades navales propios de esa Dirección, y dispone del apoyo de otras unidades navales a requerimiento, dependientes de la MGP (unidades navales tipo fragata, unidades aéreas, entre otras), para el control y vigilancia acuática, existiendo una limitada capacidad de medios para la vigilancia y control del mar en el dominio marítimo peruano, no contándose a la fecha con un diseño estratégico de un sistema que efectúe las tareas de vigilancia marítima con cobertura en todo el territorio marítimo nacional. En ese sentido, se han evaluado estrategias innovadoras basadas en el costo beneficio, disponibles actualmente, que empleándolas de manera estratégica, integrada e incorporada a los sistemas actuales, permitirá contribuir a incrementar el control y vigilancia del mar en el ámbito del dominio marítimo del Perú, mediante la integración e interfase de sistemas aéreos "Unmanned Aerial Systems" (UAS) de empleo estratégico por su largo alcance y cobertura.

El objetivo de este artículo es presentar el diseño estratégico de un sistema de vigilancia para el control del dominio marítimo del Perú por parte de la AMN, con la integración de medios aéreos UAS, con la finalidad de incrementar el control y vigilancia de las actividades en el ámbito marítimo nacional, coadyuvando a fortalecer la soberanía y jurisdicción, evitando pérdidas económicas al Estado derivados de las estrategias que se establezcan a partir de este diseño estratégico, que empleará el concepto de mayor cobertura con medios aéreos no tripulados en el dominio de las 200 millas del mar peruano.

Este artículo ha sido desarrollado en función al trabajo de investigación de tesis realizado por el suscrito, Loret de Mola (2020), en el Programa de Alto Mando Naval de la Escuela Superior de Guerra Naval, impulsado por el asesor Doctor César Angulo Rebaza, quien motivó a desarrollar una estructura en función al interés del desarrollo de un diseño estratégico con empleo de tecnologías de vanguardia actual, con el empleo integrado de sistemas UAS de carácter estratégico, en la vigilancia sobre espacios que constituyen gran área de territorio en el ámbito marítimo u otro afín.

Palabras clave: diseño estratégico, autoridad marítima nacional, control y vigilancia marítima y sistemas UAS.

Abstract: *The Peruvian State, according to its Political Constitution (1993), has the obligation to exercise sovereignty and jurisdiction, developing, promoting and controlling maritime activities to conserve, protect and use the marine environment*

and the natural resources of the maritime domain. According to the National Maritime Policy (2019), the Peruvian Navy (MGP) has the constitutional role and mandate of monitoring, protecting and ensuring aquatic activities in the national maritime domain comprised of a vast geographical area that includes 3,080 kilometers of coastline and an extension of 200 nautical miles of territorial sea.

The current threats, which are transnational in nature, have been destabilizing national integrity and sovereignty, gradually affecting the national economy with illicit activities in the maritime sphere.

The General Directorate of Captaincies and Coast Guard of the Peruvian Navy, which in turn exercises the National Maritime Authority (AMN) currently has some naval systems and units of that Directorate, and has the support of other naval units upon request, dependent on the Peruvian Navy (frigate-type naval units, air units, among others), for aquatic control and surveillance, there being a limited capacity of means for surveillance and control of the sea in the Peruvian maritime domain, and to date it does not have a design strategic of a system that carries out maritime surveillance tasks with coverage throughout the national maritime territory. In this sense, innovative cost-benefit-based strategies currently available have been evaluated that, using them in a strategic, integrated and incorporated manner into current systems, will contribute to increasing the control and surveillance of the sea in the scope of Peru's maritime domain, through the integration and interface of aerial systems "Unmanned Aerial Systems (UAS)" for strategic use due to its long range and coverage.

The objective of this paper is to present the strategic design of a surveillance system for the control of the maritime domain of Peru by the AMN, with the purpose of increasing the control and surveillance of activities in the national maritime sphere, helping to strengthen sovereignty, jurisdiction and avoid economic losses to the State derived from the strategies established from this strategic design, that will use the concept of greater coverage with aerial unmanned vehicles in the domain of the 200 miles of the Peruvian sea.

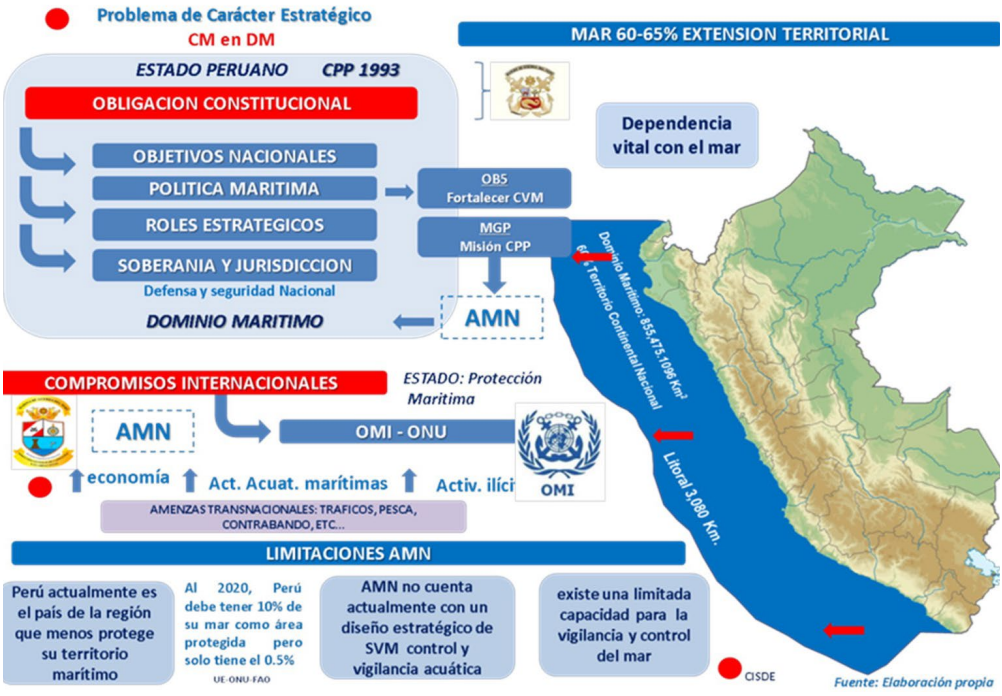
This paper has been developed based on the thesis research work carried out by the undersigned, Loret de Mola (2020), in the Naval High Command Program of the Peruvian Naval War College, promoted by the advisor Doctor César Angulo Rebaza, who motivated the development of a structure based to the interest of the development of a strategic design with the use of current cutting-edge technologies with the integrated use of UAS systems of a strategic nature, in the surveillance of spaces that constitute a large amount of territory in the maritime field or otherwise.

Keywords: *strategic design, national maritime authority, maritime control and surveillance and UAS systems.*

1. Introducción

Perú tiene acceso geoestratégico natural al mar a lo largo de una costa de más de 3,080 kilómetros, bañada por el Océano Pacífico. Esta área, que constituye más del 65% del Perú en relación con su territorio continental, se llama según nuestra Constitución Política "dominio marítimo" (Ley Nº 23856, 1984), donde se desarrollan diferentes actividades como la vigilancia del mar, represión de actividades ilegales, entre otras.

Figura 1
Problema de carácter estratégico y sus limitaciones



Fuente. Elaboración propia.

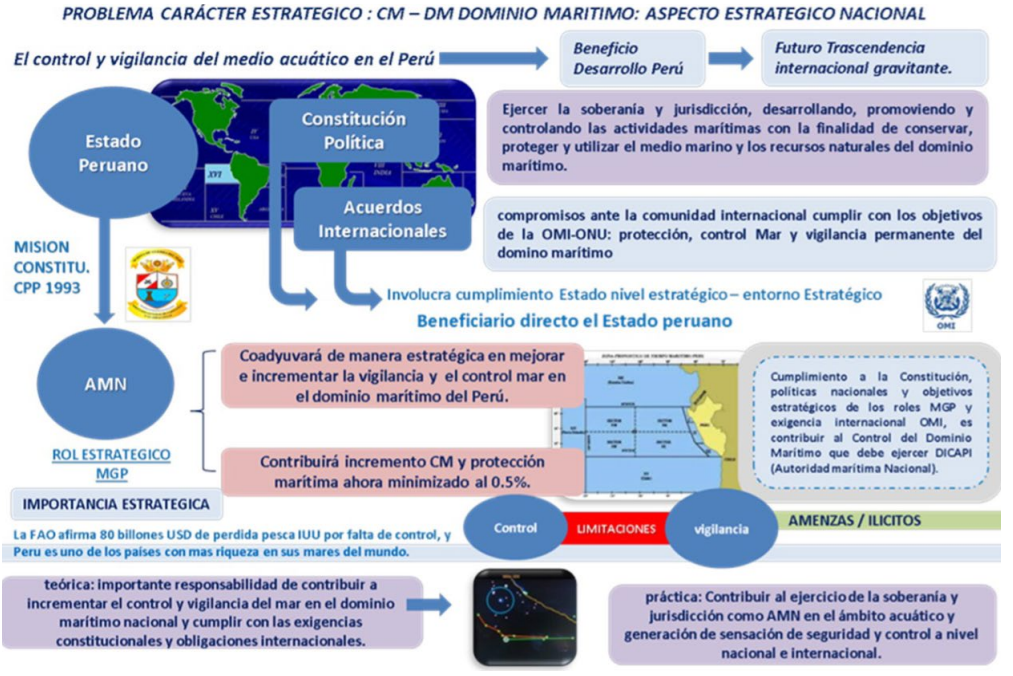
Según la Constitución Política del Perú (Art. 54, 1993), el dominio marítimo consiste en el mar adyacente a la costa, su lecho y subsuelo, hasta una distancia de 200 millas náuticas; por lo tanto, ejerce soberanía y jurisdicción, desarrollando, promoviendo y controlando actividades marítimas para preservar, proteger y emplear el mar y sus recursos naturales.

La Política Nacional Marítima (2019), establece como uno de sus objetivos "fortalecer el control y la vigilancia en el ámbito marítimo", por lo que la

Marina de Guerra del Perú (MGP), tiene como misión constitucional y rol estratégico nacional ejercer la vigilancia, protección y defensa del patrimonio e intereses nacionales en el ámbito acuático, con el fin de contribuir a garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial del país frente a cualquier amenaza externa o interna, y al logro de los objetivos nacionales.

Figura 2

Problemática de carácter estratégico en el Dominio Marítimo



Fuente. Elaboración propia.

Asimismo, la MGP tiene el papel estratégico de ejercer la Autoridad Marítima Nacional (AMN), por lo que la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) cumple como AMN el rol de monitoreo, control, búsqueda y rescate (SAR), protección del medio ambiente y los recursos naturales, y represión de todas las actividades ilegales en el medio ambiente acuático peruano conocido como dominio marítimo, disponiendo para tal fin del reciente desarrollo e implementación de un sistema "Vessel Traffic Services" (VTS) con capacidad de identificar, monitorear y contribuir con la seguridad de la navegación, contribuyendo en el aumento de la eficiencia de las actividades portuarias y en apoyo a las acciones de seguridad en el ámbito marítimo.

En el ámbito internacional, el Estado peruano es miembro de la Organización Marítima Internacional (OMI) desde 1968, responsabilidad que refleja el interés del Perú en la protección de la seguridad marítima, la protección de los océanos y permite al país garantizar los intereses marítimos y portuarios nacionales e internacionales en la ONU. Dicha agencia especial, realiza un gran esfuerzo para promover y desarrollar inversiones marítimas y portuarias a favor de la integración nacional y las exportaciones peruanas.

El Libro Blanco de la Defensa Nacional (2005), considera que las nuevas amenazas, actividades ilegales y otros desafíos de la seguridad marítima, son problemas complejos que requieren respuestas multisectoriales para garantizar la seguridad marítima, el control y la vigilancia y la protección del medio ambiente, así como para salvaguardar los intereses nacionales.

De acuerdo al Instituto Nacional de Estadística e Informática [INEI] (2020), la dinámica de la economía peruana, positiva desde las últimas décadas, logró un crecimiento promedio anual de 4,8% (2010-2019), llevando a un aumento de actividades en el campo marítimo, lo que ha generado un incremento de las actividades ilegales en el área marítima nacional, resaltando la pesca ilegal, el tráfico ilegal de drogas, armas, personas, incluido el contrabando de bienes y combustibles, razón por la cual la AMN ha visto necesario aumentar los medios de monitoreo y control marítimo para poder cumplir con las tareas constitucionales asignadas.

Según Oceana (2019), organización internacional para la protección de océanos en el mundo, el Perú actualmente es el país de la región que menos protege su territorio marítimo. Asimismo, y de acuerdo con análisis comparativo en la región, Chile ya cuenta con Áreas Marinas Protegidas (AMP) que abarcan el 42% de su territorio oceánico, y Brasil el 26%; en cambio el Perú solo tiene un 0.5%, muy lejos de la meta que suscribió y se comprometió como Estado ante la ONU.

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la MGP, quien ejerce a su vez la Autoridad Marítima Nacional (AMN), además de contar con el sistema VTS, cuenta actualmente con Unidades Navales propias de esa Dirección, y dispone del apoyo de otros elementos operativos a requerimiento, dependientes de la MGP (unidades navales de superficie, unidades aéreas, entre otras), para el control y vigilancia acuática, existiendo una limitada capacidad de medios para la vigilancia y control del mar en el dominio marítimo peruano, no contándose a la fecha con un diseño estratégico de

un sistema integrado de medios de gran alcance que efectúe las tareas de vigilancia marítima con cobertura en todo el territorio marítimo nacional.

De acuerdo con Jiménez (2019) del Campus Internacional para la Seguridad y la Defensa (CISDE), "las unidades navales de superficie, submarinas, así como las de aviación naval, dan a la Marina de Guerra una capacidad de vigilancia discreta, y para ejercer un control del mar con mayor eficacia, precisa mejoras." (p. 30).

2. Análisis

El control y la vigilancia del medio ambiente acuático (océanos, ríos y lagos) y sus respectivas áreas de influencia, han aumentado progresivamente su importancia, desempeñando un papel importante para el beneficio y el desarrollo del país, actualmente con una connotación especial, considerándose a futuro de trascendencia gravitacional internacional.

Es obligación del Estado peruano frente a la comunidad internacional, cumplir con los objetivos de la OMI, tales como el control y vigilancia permanente del dominio marítimo nacional, lo que permite conocer en tiempo real toda la actividad acuática y detectar a tiempo cualquier comportamiento irregular que ocurra en este espacio; además de brindar soporte para la navegación en general, identificar rutas de navegación y barcos que navegan en el dominio marítimo, entre otros, siendo la seguridad marítima una parte integral de las responsabilidades de la OMI.

El sostenimiento positivo de la economía peruana durante los últimos 30 años, ha ocasionado el continuo crecimiento de las actividades en el ámbito marítimo, generando el aumento de las actividades ilegales en el mar peruano, motivo por el cual la AMN ha visto necesario incrementar sus recursos, mediante el empleo de capacidades con unidades del tipo guardacostas y personal embarcado, con el objetivo de cumplir con los roles asignados, generándose la necesidad de ejercer estratégicamente el control en el dominio marítimo del Perú en demanda de los intereses nacionales.

Existen amenazas diversas que atentan contra la seguridad, soberanía y jurisdicción del Estado peruano, las cuales podríamos denominar amenazas al ejercicio soberano del control de las actividades acuáticas en modalidad delictiva, es decir, la consideración de una serie de diversas actividades ilícitas que se desarrollan en el dominio marítimo, consideradas también de derivación como amenazas económicas, amenazas de afectación al medio ambiente marítimo y amenazas a la seguridad y defensa, relacionadas a las infracciones

de soberanía. Entre las amenazas más saltantes tenemos la pesca ilegal de flotas y otras embarcaciones, el tráfico ilícito de drogas, afectación a ecosistemas y contaminación ambiental en crecimiento exponencial, los cuales conllevan a la afectación de la seguridad de la vida humana, que se ve incrementada con el crecimiento de las actividades en el ámbito del dominio marítimo.

Figura 3
Amenazas vinculadas al dominio marítimo



Fuente. Elaboración propia. Adaptación del TAG 2 PESEM (2020) en el PAMN.

Los mayores problemas sobre estos aspectos, para realizar una adecuada vigilancia y control del dominio marítimo del Perú, radica básicamente en la limitada capacidad de recursos y limitada capacidades de medios operativos de gran alcance y autonomía, así como recursos materiales, entre los que se resaltan la ausencia de capacidades de medios aéreos eficientes, como unidades UAS para un efectivo control y vigilancia, aunado a la limitada capacidad o bajo nivel de operación integral, lo cual incide en la vigilancia marítima no cooperativa; asimismo, existe una normativa sectorial no vinculante.

Figura 4

Limitaciones del sistema de vigilancia marítima actual



Fuente. Elaboración propia.

Basándonos en los conceptos vertidos y análisis en el tiempo sobre investigaciones de Brian (2001), Lawler (2010) y Apolo (2020), el gran espacio a ser controlado dentro del dominio marítimo y sus aguas adyacentes, representa el principal reto que afronta la AMN para el control de las actividades acuáticas en estos amplios espacios. Esto se ve incrementado por la limitada capacidad de medios navales de patrullaje oceánico y costero suficientes; limitada capacidad de sistemas de vigilancia electrónica y satelital, unido a la escasez de medios aéreos de gran alcance, dando como consecuencia que muchas áreas del dominio marítimo no sean vigiladas de manera permanente, situación que es aprovechada por diferentes actores para cometer actividades ilícitas, sobre todo aquellas relacionadas a la pesca ilegal y tráfico ilícito de drogas. De igual forma, actualmente este déficit de material, ocasiona dificultades para brindar un adecuado servicio de búsqueda y rescate a personas en peligro en el mar, especialmente aquellas que se presentan en zonas alejadas de costa.

Según D'Alessio (2008), los recursos en el nivel estratégico son las capacidades que se requieren con fines operacionales para poder implementar estrategias, estrategias que deben ser empleadas para el desarrollo de un diseño estratégico de vigilancia marítima. De acuerdo a lo que establece

Reilly (2018), el diseño estratégico es un modelo enfocado en construir y desarrollar propuestas para resolver problemas complejos que involucran grandes estrategias y políticas. Es un marco multidisciplinario que evalúa desafíos sistémicos dentro de un entorno estratégico, identificando problemas para la formulación e implementación de estrategias.

Guardando relación y consecuencia con la Política Nacional Marítima (2019), los objetivos estratégicos de este diseño estratégico integrado con sistemas UAS, estarían enfocados y orientados a alcanzar un efectivo control y vigilancia de nuestro dominio marítimo, por lo que se requiere:

- Incrementar la capacidad de vigilancia y control del dominio marítimo del Perú por parte de la AMN, con la finalidad de realizar un efectivo control.
- Garantizar la protección y velar por la seguridad de la vida humana.
- Incrementar la protección del medio ambiente.
- Incrementar el combate de ilícitos en este ámbito, contribuyendo a garantizar la soberanía e integridad territorial de la república.
- Asegurar y proteger los recursos del Dominio Marítimo, velando así por los intereses nacionales.

La combinación e integración de medios (recursos) relacionados a aspectos materiales, humanos, económicos, entre otros, genera una sinergia positiva a nivel de Estado, la cual maximiza mecanismos y opciones, siendo la tecnología aplicada a estos aspectos, un factor fundamental, la cual permite generar oportunidades al Estado en su sistema de vigilancia marítima. El factor costo-beneficio de los medios y recursos es un aspecto muy importante a considerar: el empleo y maximización de medios complementarios de gran alcance e integrados que permitan el intercambio de información, reduciendo los costos operacionales y que represente un costo-beneficio para el Estado. Los medios electrónicos son una excelente opción para integrarlos a los medios actuales en uso, debiendo priorizarse la incorporación innovadora de tecnologías aplicadas al ámbito aeronáutico, como sistemas UAS con cobertura y alcance suficiente, que se complementen con los medios disponibles y que permita incrementar las funciones de control y vigilancia en el dominio marítimo.

Figura 5

Recursos considerados por los expertos en el dominio marítimo



Fuente. Elaboración propia.

Los recursos deben estar orientados en que:

- Un sistema de vigilancia debe contar con medios integrados de gran alcance, que permitan brindar cobertura a toda su jurisdicción, mediante capas que se superpongan y en función de las actividades en cada una de las áreas de interés.
- Un aspecto innovador e importante a considerar, debe ser el de los medios aéreos no tripulados, sistemas UAS que permiten, dependiendo el modelo empleado y tecnología, una mayor cobertura y alcance, y una mayor permanencia en áreas a vigilar que las aeronaves convencionales, cubriendo amplios espacios marítimos.
- Proyección a una nueva capacidad aeronáutica integrada de sistemas UAS estratégicos de gran cobertura y alcance, tomando en consideración

el factor costo-beneficio, maximizando el empleo de medios electrónicos, permitiendo ahorro de esfuerzos.

Según lo investigado por Loret de Mola (2020), las estrategias a desarrollar deben estar en función a las amenazas y probabilidad de ocurrencia, priorizando los medios. Una vez obtenidos los recursos necesarios, los expertos y especialistas coinciden en las estrategias de diseño que conlleven a la integración de medios disponibles y que puedan ser complementados con otros medios y tecnologías modernas actuales, enfatizando la apuesta por la adquisición de capacidades y sistemas integrados para intercambio de información en tiempo real. Por lo tanto, las estrategias a seguir a fin de garantizar un adecuado control y vigilancia de nuestro dominio marítimo, se basan particularmente en la adquisición de capacidades que nos permitan controlar de manera eficiente las diferentes áreas que hemos establecido dentro del mismo, enfatizándose la integración de sistemas aéreos UAS.

Figura 6

Estrategias consideradas por los expertos en el dominio marítimo



Fuente. Elaboración propia.

El conjunto de medios de superficie, aéreos y sistemas electrónicos, deben ser conceptuados y desarrollados de manera tal que la cobertura de control y vigilancia de estas áreas sea de la manera más eficiente posible. Asimismo, una de las grandes limitaciones existentes es la capacidad de sostenimiento y mantenimiento de los medios asignados, debido a restricciones presupuestales, debiendo ser considerada como una estrategia a cubrir dentro del planeamiento estratégico de la AMN.

Según Slack y Lewis (2011), un impacto estratégico representa el efecto de más alto nivel, que se logra al aplicar las estrategias establecidas en un proceso estratégico, luego de alcanzar y lograr el cumplimiento de los objetivos diseñados para una organización.

Por lo tanto, el impacto estratégico de contar con el diseño de un sistema de vigilancia para el control del mar en el dominio marítimo del Perú, con la integración de medios aéreos UAS de gran alcance, es de carácter nacional e internacional; posiciona al Estado peruano como referente regional de vigilancia marítima y seguridad de la vida humana en el mar. Asimismo, está básicamente enfocado al incremento de la seguridad, con la consecuente protección de los recursos, la vida humana y la considerable disminución de los ilícitos. El contar con el diseño estratégico de un sistema de vigilancia marítima, tiene un gran impacto positivo y muy favorable para el Perú, posiciona internacionalmente al Estado en el cumplimiento del aseguramiento de la soberanía y fortalece las herramientas del control de los ilícitos en beneficio de la mejora de la economía.

Mejorar las capacidades de vigilancia del dominio marítimo nos permitirá garantizar que las actividades acuáticas y el comercio marítimo, de cuyo sostenimiento dependen casi la totalidad de las exportaciones e importaciones del país, se desarrollen en un ambiente de seguridad, tanto desde el punto de vista de evitar actividades ilícitas que las afecten, como de garantizar un adecuado control del tráfico acuático y una oportuna atención de las emergencias que se puedan presentar.

Figura 7
Estrategias consideradas por los expertos en el dominio marítimo



Fuente. Elaboración propia.

Una combinación de medios hace efectivo un sistema de vigilancia marítima que permita contar, en tiempo real, con la información requerida para efectuar dicha vigilancia y control del dominio marítimo. La consideración de sistemas de innovación tecnológica a bajo coste como los sistemas estratégicos UAS de gran alcance y cobertura, permitirá una vigilancia en zonas marítimas denominadas de área amplia; mientras que las unidades navales de superficie y aeronaves tripuladas permitirán realizar una vigilancia en áreas más reducidas o áreas estrechas. Para el Perú, contar con la integración de sistemas UAS de largo alcance en el diseño estratégico de su sistema de vigilancia sería un factor disuasivo.

Figura 8

Diseño para los UAS en dominio marítimo

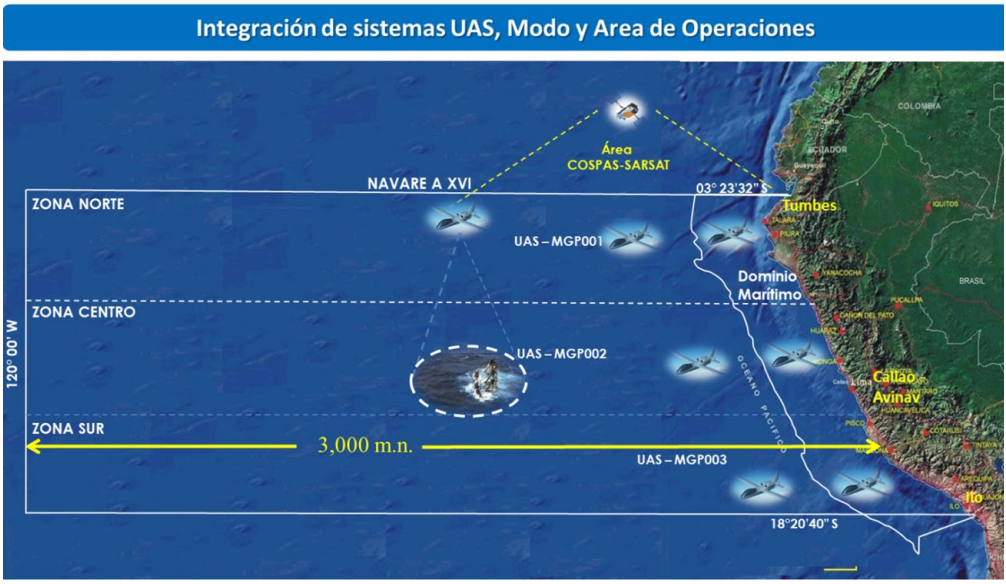


Fuente. Adaptada de Vego M. (2010).

De manera concluyente, un sistema de vigilancia marítima requiere de centros de operaciones efectivos que sean capaces de lidiar con las grandes cantidades y variadas fuentes de información recopiladas de todo tipo de sensores y de múltiples agencias, incluida la fuente abierta, inteligencia de señales e inteligencia humana. Estos centros de operaciones integrados deben tener al menos dos niveles, uno estratégico para el monitoreo de amenazas con la priorización de sistemas no tripulados UAS y/o satélites, y otro operacional para sistemas de respuesta a amenazas, como aviones tripulados o unidades de superficie. Asimismo la aplicación complementaria de ciberdefensa es un aspecto a tomar en consideración.

3. Conclusiones

Figura 9
Sistema de vigilancia integrado UAS en el dominio marítimo

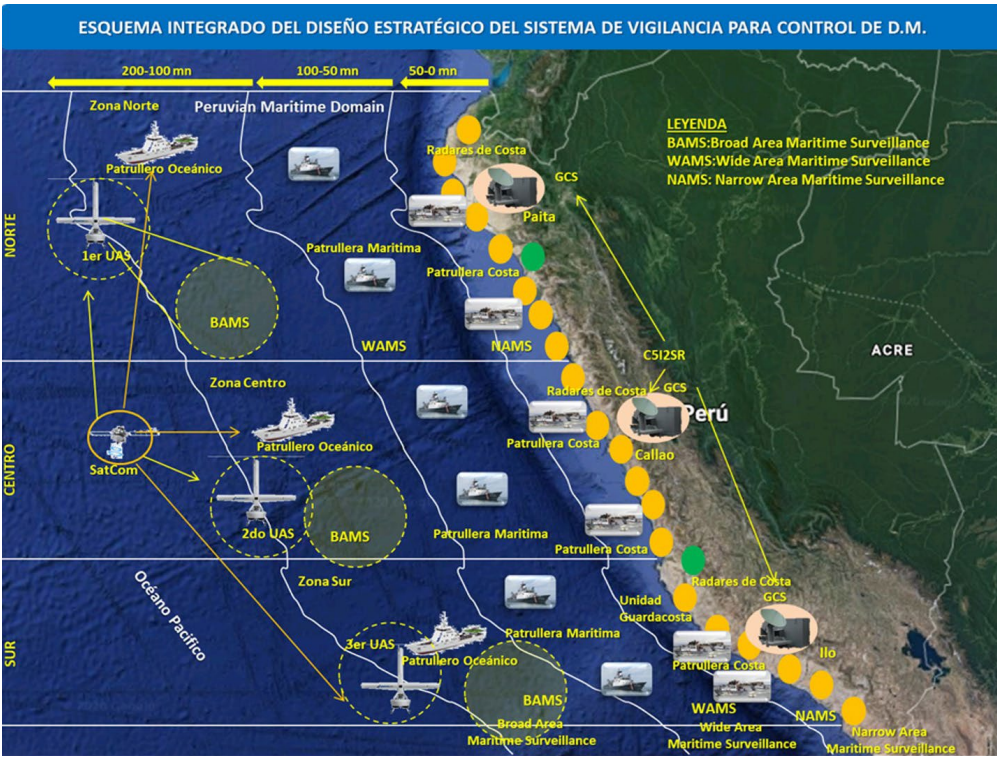


Fuente. Elaboración propia.

a. El espacio geográfico del dominio marítimo del Perú es de gran extensión, lo que hace complicado que con los medios actuales disponibles pueda ejercer un permanente y efectivo control y vigilancia a gran distancia y con amplia cobertura.
b. El diseño estratégico del sistema de vigilancia marítima planteado para la AMN para el periodo 2025-2035, con integración de sistemas UAS de gran alcance y cobertura, va a contribuir de manera eficaz al incremento del control del mar en el dominio marítimo del Perú. Para este aspecto se han considerado diversas estrategias basadas específicamente en la tecnología moderna, relacionadas a la cuarta revolución industrial, maximizando el medio aéreo como son los sistemas UAS.
c. Los objetivos estratégicos formulados como parte del diseño estratégico del sistema de vigilancia marítima para la AMN 2025-2035, permitirá la elaboración de un sistema eficiente y contribuirá de manera eficaz al incremento del control del mar, brindando mayor cobertura y alcance en el dominio marítimo del Perú.

Figura 10

Diseño estratégico del Sistema de vigilancia integrado UAS



Fuente. Elaboración propia.

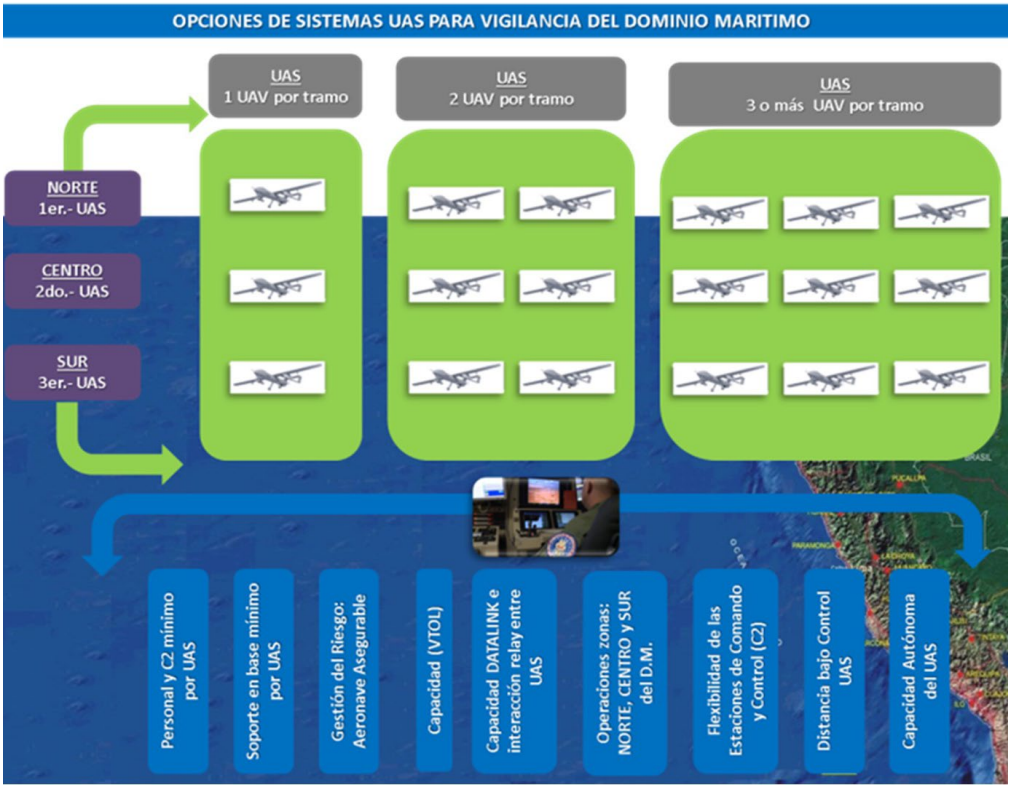
d. De disponerse de los recursos seleccionados como parte del diseño estratégico del sistema de vigilancia marítima para la AMN 2025-2035, basados en la integración de sistemas, resaltando la incorporación innovadorza de los sistemas aéreos UAS de gran alcance y cobertura estratégica, se contribuirá de manera eficaz al incremento del control del mar en el dominio marítimo del Perú. Los sistemas UAS de largo alcance representan un aspecto disuasivo para el Perú y su seguridad marítima.
e. De desarrollarse las estrategias planteadas como parte del diseño estratégico del sistema de vigilancia marítima para la AMN 2025-2035, se contribuirá de manera eficaz al incremento del control del mar en el dominio marítimo del Perú.
f. De implementarse el diseño estratégico del sistema de vigilancia marítima propuesto con integración de sistemas estratégicos UAS, se generará un impacto estratégico positivo para el Estado peruano en el dominio marítimo del Perú.

4. Recomendaciones

En función a lo tratado, se recomienda lo siguiente:

a. Que la AMN disponga la elaboración de un proyecto de inversión e implementar un diseño estratégico de vigilancia en el dominio marítimo del Perú, que permita aplicar las estrategias basadas en la tecnología moderna, relacionada a la cuarta revolución industrial, como es el caso de la integración de sistemas estratégicos UAS, permitiéndole a la institución poder contar con un sistema de vigilancia integrado y eficaz para explotar y maximizar sus capacidades de control y vigilancia.

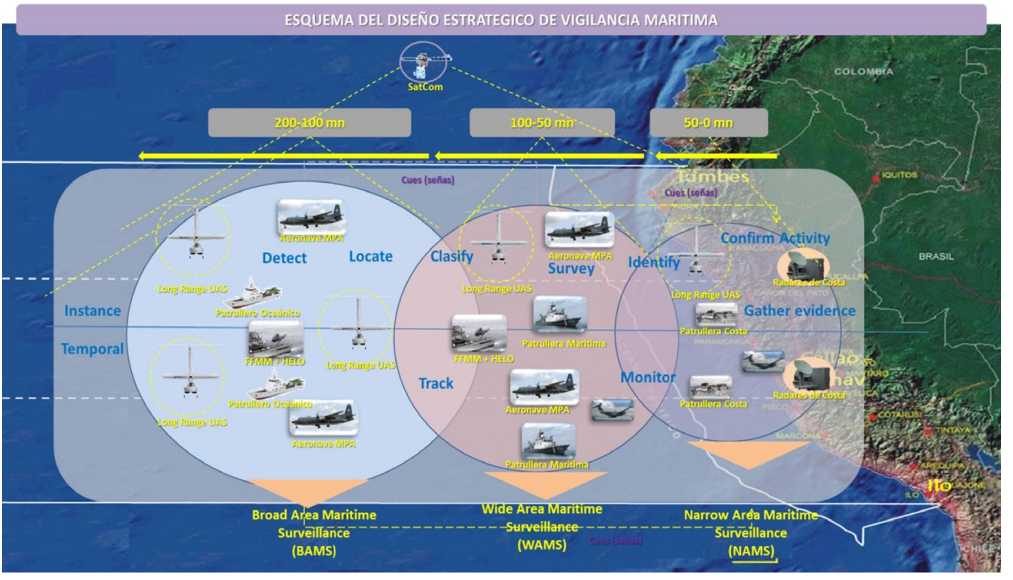
Figura 11
Composición del Sistema de vigilancia integrado UAS



Fuente. Elaboración propia.

b. Que la AMN, gestione la fase de implementación del proyecto y su integración con sistemas UAS, lo cual coadyuvará al posicionamiento del Perú como país referente en la región sobre temas de seguridad marítima, vigilancia y control del dominio marítimo.
c. Este artículo, que ha sido dedicado en su totalidad para contribuir a incrementar el control y vigilancia del dominio marítimo, pueda continuar su evaluación y desarrollo, de manera de permitir en un futuro cercano a que se investigue, integre y elabore de manera consecuente, un diseño estratégico de sistemas de vigilancia a ser aplicado complementariamente para el ámbito de la seguridad fluvial de la amazonía.

Figura 12
Esquema y posicionamiento del Sistema de vigilancia integrado UAS



Fuente. Elaboración propia.

Referencias

1. Apolo, M. (2020). *Incidencia de la dependencia tecnológica internacional del sistema de aeronaves no tripuladas (UAVs), en la efectividad de la vigilancia del área marítima jurisdiccional continental*. (Tesis de maestría en estrategia militar marítima). Escuela de las Fuerzas Armadas. Quito. Ecuador. Recuperado de http://repositorio.espe.edu.ec/jspui/bitstream/21000/21654/1/T-ESPE-042193.pdf
2. Brian, O. (2001). *Could UAV´s improve New Zealand´s Maritime Security*?. (Tesis de maestría). Universidad de Massey, Nueva Zelanda. Recuperado de https://mro.massey.ac.nz/bitstream/handle/10179/1852/02_whole.pdf?sequence=1&isAllowed=y
3. Constitución Política del Perú (1993). Capítulo I "Del Estado, Nación y su Territorio.Diario oficial El Peruano.
4. D'Alessio, F. (2008). *El proceso estratégico: Un enfoque de Gerencia*. México DF, México: Pearson Educación – Prentice Hall.
5. Decreto Legislativo N. º 1147. Decreto Legislativo que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas. Diario oficial el peruano. Lima, 10 de diciembre de 2012.
6. Decreto Supremo Nº 012-2019-DE, "Decreto Supremo que aprueba la Política Nacional Marítima 2019-2030". Diario oficial el peruano. Lima, 23 de diciembre de 2019. Recuperado de https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/460914/Pol%C3%ADtica_Nacional_Mar%C3%ADtima.docx
7. Lawler, P. (2010), *Cost Implications of the Broad Area Maritime Surveillance Unmanned Aircraft System for the Navy Flying Hour Program and Operation and Maintenance Budget*. (Tesis de maestría). Naval Post Graduate School, Monterey, California, Estados Unidos de Norteamérica. Recuperado de https://calhoun.nps.edu/bitstream/handle/10945/5059/10Dec_Lawler.pdf?sequence=1&isAllowed=y
8. Ley Nº 23856. Ley del Dominio Marítimo con denominación de "Mar de Graú". Diario oficial el peruano. Lima, 08 de junio de 1984.
9. Libro Blanco de la Defensa Nacional (2005). Consejo de Seguridad NacionalMinisteriode Defensa. Ediciones Culturales e Impresiones Lecting S.A.C. Lima - Perú.
10. Loret de Mola (2020). *Diseño estratégico de un sistema de vigilancia para el controldel dominio marítimo del Perú 2021-2030 por parte de la autoridad marítima nacional* (Tesis de maestría). Escuela Superior de Guerra Naval, La Punta, Callao – Perú
11. Oceana (2019). Perú es el país de la región que menos protege su territorio marítimo.Recuperado de https://peru.oceana.org/es/prensa-e-informes/comunicados-de-prensa/peru-es-el-pais-de-la-region-que-menos-protege-su-territorio.
12. Reilly, J. (2018). Creating a Framework for Future Strategy and Policy Development. Over the Horizon for Multi-Domain Operations & Strategy. Strategic Design Part 1. *OTH Journal*. Marzo 12. Recuperado de https://othjournal.com/2018/03/12/strategic-design-part-i/
13. Slack, N., Lewis, M. (2011). *Operations Strategy*. Third edition. Essex, England: Pearson education Limited. Recuperado de http://www.mim.ac.mw/books/Operations%20Strategy%203rd%20edition.pdf
14. Vego, M. (2010) *Presentación sobre factores operacionales de la guerra*. Escuela Superior de Guerra Naval. Callao – Perú.

UNITAS LXVI-2025 a bordo de la Fragata Misilera B.A.P. *Aguirre*

Interoperabilidad, diplomacia naval y participación del Perú en la conmemoración del 250º aniversario de la U.S. Navy

UNITAS LXVI-2025 aboard the Missile Frigate B.A.P. *Aguirre*

Interoperability, naval diplomacy, and Peru's participation in the commemoration of the 250th anniversary of the U.S. Navy

Capitán de Corbeta Hernán Ponce Gálvez Durand. Egresó a la Escuela Naval del Perú como Alférez de Fragata y Licenciado en Ciencias Marítimas Navales en el 2008. Es calificado en Guerra de Superficie e Inteligencia. Ha seguido los cursos Básico de Inteligencia, Básico de Estado Mayor y Comando y Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval. Asimismo, es Magister en Administración Marítima y Portuaria y en Estrategia Marítima; y cuenta con un Postgrado en Ingeniería y Gestión de Telecomunicaciones. Ha prestado servicios como oficial de dotación en el B.A.P. *Larrea*, B.A.P. *Palacios*, ha sido Oficial de C.O.C. del B.A.P. *Quiñones* y el B.A.P. *Aguirre*, Jefe del Departamento de Operaciones del B.A.P. *De los Heros* y del B.A.P. *Santillana*, fue Comandante del B.A.P. *Colayeras*, Segundo Comandante del B.A.P. *Eten* y como dotación del B.A.P. *Unión* durante el Viaje de Instrucción al Extranjero 2023-2024 "Circunnavegación" fue Oficial de Protocolo y Jefe del Departamento de Maniobras. Asimismo, ha servido en el Comando Especial del Vraem y en la Comandancia de la Base Naval del Callao. En el año 2025 a bordo de la fragata misilera B.A.P. *Aguirre* (FM-55) se desempeñó como Jefe de Operaciones (N3) del Surface Action Group "A" (SAG A) durante el Ejercicio Multinacional UNITAS LXVI. Desde enero del 2026 es el Jefe de Operaciones de la Flotilla de Superficie Nro. 3 de la Comandancia de la Fuerza de Superficie, actualmente en fase de planeamiento de los ejercicios multinacionales RIMPAC y UNITAS.

Resumen: La participación del Perú en el Ejercicio Multinacional UNITAS LXVI–2025, a bordo de la fragata misilera B.A.P. *Aguirre* (FM-55), evidenció cómo la interoperabilidad operativa y la diplomacia naval cooperativa se refuerzan mutuamente en escenarios reales de coordinación multinacional. UNITAS 2025 adquirió especial relevancia al desarrollarse bajo una misión orientada a fortalecer la cooperación entre marinas mientras se conmemoraba el 250º aniversario de la U.S. Navy, elevando el simbolismo, la visibilidad y la exigencia del ejercicio (The White House, 2025). En el marco de la organización multinacional el B.A.P. *Aguirre* asumió el comando del *Surface Action Group* "A" (SAG "A"), responsabilidad particularmente retadora por concentrar —junto con el SAG "B"— el núcleo de unidades de combate de superficie del ejercicio. Desde mi función como Jefe de Operaciones (N3) del SAG "A" a bordo de la *Aguirre*, la

experiencia combinó conducción táctica, coordinación multinacional y toma de decisiones en condiciones de exigencia operativa. Se concluye que UNITAS 2025 confirmó la interoperabilidad como multiplicador de poder naval y evidenció que los valores navales —asociados en el Perú al legado de Miguel Grau— constituyen una ventaja decisiva porque convierten la interoperabilidad en confianza y la confianza en capacidad de acción; porque el prestigio naval se gana en la mar, con hechos, y se sostiene con valores.

Palabras clave: UNITAS LXVI–2025; interoperabilidad naval; diplomacia naval; cooperación multinacional; Surface Action Group (SAG); entrenamiento combinado; confianza profesional; B.A.P. *Aguirre*; Marina de Guerra del Perú, valores navales; 250º aniversario de la U.S. Navy.

Abstract: *Peru's participation in the multinational exercise UNITAS LXVI–2025, embarked aboard the frigate B.A.P. Aguirre, demonstrated how operational interoperability and cooperative naval diplomacy mutually reinforce one another in real-world multinational coordination. UNITAS 2025 gained special relevance as it was conducted under a mission aimed at strengthening cooperation among navies while commemorating the U.S. Navy's 250th anniversary, thereby increasing the exercise's symbolism, visibility and operational demands (The White House, 2025). Within the multinational force organization, B.A.P.* Aguirre *assumed command of Surface Action Group "A" (SAG "A"), a particularly challenging responsibility because—together with SAG "B"—it concentrated the exercise's core surface combat units. From my role as SAG "A" Operations Officer (N3) embarked on* Aguirre*, the experience combined tactical direction, multinational coordination, and decision-making under demanding operational conditions. The article concludes that UNITAS 2025 reaffirmed interoperability as a maritime power multiplier and showed that naval values—linked in Peru to Admiral Miguel Grau's legacy—constitute a decisive advantage because they turn interoperability into trust and trust into capacity for action; because naval prestige is earned at sea, through deeds, and sustained by values.*

Keywords: *UNITAS LXVI–2025, naval interoperability, naval diplomacy, multinational cooperation, Surface Action Group (SAG), combined training, professional trust, B.A.P.* Aguirre*, Peruvian Navy, naval values, U.S. Navy 250th. anniversary.*

Introducción

En el ámbito naval, la confianza no se declara, se entrena. Y cuando ese entrenamiento ocurre entre marinas de distintas banderas y culturas organizacionales, el mar funciona como auditor implacable porque revela en minutos si existen estándares compatibles, un lenguaje táctico común y

una ética compartida de seguridad, disciplina y toma de decisiones. En ese sentido, los ejercicios multinacionales no son solo "adiestramiento"; son un mecanismo práctico para transformar procedimientos en coordinación real y coordinación en confianza operativa.

Desde la perspectiva de la política exterior, esa lógica se entiende mejor a través del concepto de diplomacia naval, que reconoce a las armadas como instrumentos de política exterior y entiende el empleo del poder naval —en tiempos de paz— como una forma de comunicar intención estratégica, construir relacionamiento y proyectar influencia en el sistema internacional (Gutiérrez Sepúlveda, 2021). Al respecto, el C. de F. M. Laguerre sostiene que la diplomacia naval se caracteriza por el uso de activos del Poder Naval en el medio marítimo y que puede concretarse, de manera muy visible, en ejercicios multinacionales como UNITAS (entre otros). Esta definición es especialmente útil para UNITAS porque permite leer el ejercicio en dos vectores, el primero como evento de alistamiento llamémoslo "capacidad" y el segundo como señal internacional sostenida llamémoslo "relación".

En esa misma línea, el enfoque del comandante Laguerre resalta que la práctica peruana se reconoce principalmente dentro de dos categorías, la diplomacia naval cooperativa relacionado a ejercicios y entrenamientos combinados, ayuda humanitaria y asistencia ante desastres; y la diplomacia naval persuasiva (presencia naval), mientras que la coercitiva no aparece como rasgo evidente en el historial peruano. Esta distinción calza con UNITAS, su diseño combina cooperación planificada (procedimientos, comunicaciones y conducción multinacional) con presencia naval (visibilidad, compromiso y profesionalismo demostrable).

Además, la diplomacia naval cooperativa no se reduce al empleo táctico en la mar. Como señala Laguerre Kleimann (2025) "con cada recalada en puertos internacionales, así como durante los ejercicios y entrenamientos combinados, también se llevan a cabo actividades deportivas y protocolares" (p. 120). Esta dimensión —muy visible en UNITAS durante la fase en puerto— sostiene el "lado humano" de la interoperabilidad porque consolida hábitos de coordinación, confianza interpersonal y un marco de reciprocidad profesional que después se traduce en comunicaciones más fluidas, mejor comprensión mutua de estándares y mayor cohesión durante la ejecución en la mar. En términos prácticos, ello explica por qué UNITAS produce efectos que trascienden el periodo del despliegue, la interoperabilidad se consolida cuando el desempeño profesional se acredita de manera sostenida en la mar y, en paralelo, la relación se fortalece en puerto mediante interacción reiterada, coordinación sistemática y reglas de trabajo comunes.

Por eso, el factor humano aparece como un multiplicador. El comandante Laguerre enfatiza la importancia del componente humano para el correcto cumplimiento de misiones con proyección internacional, incluso cuando dicha proyección se sustenta en plataformas de combate y sus sistemas. UNITAS es, precisamente, un entorno donde el liderazgo, la comunicación y la responsabilidad mutua se ponen a prueba bajo fricción real.

En el caso peruano, esta práctica cooperativa se sostiene sobre una historia prolongada de vínculo profesional con la Marina de los Estados Unidos de América, consolidada mediante asesoría, formación y entrenamiento. En esa línea, el estudio del C. de F. M. Laguerre sobre la *Misión Naval Americana en el Perú* evidencia que, durante el "Crucero de Verano del año 1957" rumbo a San Diego, las unidades peruanas se integraron a un plan de entrenamiento bajo conducción de la Marina estadounidense que "consideró problemas antisubmarinos, tiro antiaéreo, tiro naval, problema completo de batalla, transferencia de suministros y personal entre Unidades" (Laguerre 2020, p.195). Asimismo, el mismo autor señala que las dotaciones peruanas complementaron ese adiestramiento con capacitación por especialidades como C.I.C., sonar, radar, artillería, control de averías e ingeniería y que estas dinámicas de entrenamiento combinado anteceden y contextualizan la posterior institucionalización de ejercicios multinacionales, subrayando que existían prácticas operacionales conjuntas previas al establecimiento formal de UNITAS (Laguerre Kleimann, 2020, p. 195).

Esa continuidad ayuda a explicar por qué, para el Perú, UNITAS no es una participación aislada sino una expresión contemporánea de una relación profesional que ha sobrevivido cambios a políticos y a periodos de ajuste institucional. El vínculo naval, por su naturaleza técnica y operativa, tiende a sostenerse más allá de la coyuntura. En paralelo, la diplomacia naval peruana también se expresa en plataformas de proyección y presencia. Por ejemplo, en el marco de la recepción a bordo del B.A.P. *Unión* en Miami como parte de su Circunnavegación 2023–2024, el Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, Javier González-Olaechea, destacó que su travesía constituía un "hito" y una iniciativa que reforzaba relaciones con la comunidad local; una formulación que ilustra cómo la autoridad diplomática reconoce el valor de los despliegues navales como instrumento de relacionamiento y reputación internacional (González-Olaechea, 2024).

En 2025, UNITAS LXVI adquirió un significado adicional al insertarse en la narrativa institucional de *Navy 250* (250 años de la U.S. Navy) y ser presentada por la U.S. Navy como la "*warfighting introduction to Navy 250*", elevando su visibilidad y su carga simbólica más allá del adiestramiento rutinario (U.S.

Naval Forces Southern Command/U.S. 4th Fleet Public Affairs, 2025a).

En la apertura del ejercicio, el Rear Admiral USN Carlos Sardiello, Commander, U.S. Naval Forces Southern Command/U.S. 4th Fleet enmarcó ese propósito al describir UNITAS como "*a testament to enduring partnerships*", vinculando explícitamente interoperabilidad y relaciones sostenidas entre marinas (U.S. Naval Forces Southern Command/U.S. 4th Fleet Public Affairs, 2025b). Por parte del Perú, el Contralmirante Ignacio Parra, en su condición de vicecomandante de la Fuerza de Tarea 138 a cargo de UNITAS, representó al país en el nivel más alto de la conducción multinacional, reforzando la dimensión diplomática-operacional del despliegue (U.S. Naval Forces Southern Command/U.S. 4th Fleet Public Affairs, 2025b).

En ese contexto, la participación del Perú a bordo de la fragata misilera B.A.P. *Aguirre* (FM-55) tuvo una doble dimensión, por un lado *operacional*, por el liderazgo ejercido a cargo del Surface Action Group "A" (SAG "A"), así como de la misma Unidad; y por otro lado *diplomática*, por la forma en que la confianza se construyó con hechos en la mar y en puerto mediante coordinación, disciplina, seguridad y reciprocidad profesional. En suma, UNITAS 2025 ofrece un caso privilegiado para entender cómo la interoperabilidad deja de ser un concepto y se vuelve conducta, con procedimientos que se ejecutan sin fricción, comunicaciones que fluyen bajo presión y decisiones coherentes en un entorno real. Sobre esa base, la diplomacia naval se expresa en su forma más concreta, no como retórica, sino como confianza ganada en el trabajo conjunto y sostenida por resultados. Ese es el hilo conductor de este artículo el mostrar, desde la experiencia a bordo, cómo el poder naval se multiplica cuando la cooperación se prueba en la mar y se consolida en relaciones profesionales duraderas.

UNITAS y la continuidad de la cooperación naval

El Ejercicio Multinacional UNITAS fue concebido en 1959 y se ejecutó por primera vez en 1960, manteniéndose desde entonces como el ejercicio multinacional marítimo anual más antiguo y, en el hemisferio occidental, el de mayor continuidad (U.S. Naval Forces Southern Command/U.S. 4th Fleet, s. f.). En la misma línea, López Martínez (2004) recuerda que la primera operación UNITAS se realizó "exactamente" en 1960 y que, en sus orígenes, el entrenamiento se estructuró como intercambios bilaterales entre un Grupo de Tarea de la Marina de los Estados Unidos y marinas de la región, privilegiando la variedad de áreas y escenarios más que rutinas idénticas año a año; posteriormente, a partir del 2000, el esquema evolucionó a un formato multinacional organizado en tres fases regionales (Atlántico, Pacífico y Caribe). Más que un hito de calendario, su sentido estratégico descansa en

una lógica sostenida, la de entrenar juntos para operar bajo procedimientos compatibles, elevar la interoperabilidad y convertir la práctica disciplinada de estándares en confianza profesional acumulada. Para el Perú, esa continuidad puede rastrearse incluso antes de la formalización de UNITAS. Como se mencionó líneas arriba, de acuerdo con el C. de F. M. Laguerre (2020), en 1957 el B.A.P. *Castilla* participó en entrenamiento operacional en la Base Naval de San Diego —experiencia reconocida como antecedente directo del esquema cooperativo que luego cristalizaría en UNITAS— y, ese mismo año, el entonces destructor escolta B.A.P. *Aguirre* navegó a Hampton Roads para la Revista Naval Internacional del Jamestown Festival, recibiendo un despacho del mando de la Flota del Atlántico de los Estados Unidos que resaltó su contribución a la amistad bilateral.

Estos hitos subrayan que UNITAS no "aparece" de la nada; por el contrario, formaliza y amplifica una práctica previa de cooperación naval donde el adiestramiento combinado y la estandarización operativa funcionan como cimiento de la relación estratégica en la mar. En términos de efectos acumulativos, la experiencia multinacional ha reforzado no solo capacidades, sino también confianza mutua, camaradería y cordialidad profesional entre marinos del hemisferio, un resultado que la propia narrativa institucional del ejercicio reconoce como parte central de su valor (López Martínez, 2004).

UNITAS LXVI–2025: magnitud y particularidad por el 250º aniversario de la U.S. Navy

El UNITAS LXVI–2025 fue concebido, desde su diseño, como un ejercicio completo que combina una fase en puerto y dos fases en la mar: la Fase de Integración de la Fuerza (Work Up) y la Fase Escenario (Dinámica), articuladas sobre el eje de la Costa Este de los Estados Unidos de América. Las actividades se concentraron en el entorno de Naval Station Mayport (Florida), Marine Corps Base Camp Lejeune (North Carolina) y Naval Station Norfolk (Virginia), con operaciones previstas tanto "ashore" como "off" *the East Coast of the United States*, a partir del 15 de septiembre y hasta el 6 de octubre de 2025 (U.S. Naval Forces Southern Command/U.S. 4th Fleet Public Affairs, 2025a; U.S. Naval Forces Southern Command/U.S. 4th Fleet Public Affairs, 2025b). Esta arquitectura permite que la interoperabilidad no se limite al plano táctico, integra planeamiento multinacional, coordinación logística, conducción combinada y estándares comunes, antes de someterlos a la fricción real del ambiente operativo.

En términos de magnitud, el anuncio oficial situó la participación en aproximadamente 8,000 efectivos y 25 naciones aliadas y asociadas, además de

EE.UU.; en total, el comunicado enumeró 26 países participantes (U.S. Naval Forces Southern Command/U.S. 4th Fleet Public Affairs, 2025a). Esa escala —humana y multinacional—, acompañada por la participación de buques, submarinos y aeronaves (ala fija y rotatoria), refuerza el valor de UNITAS como plataforma práctica para elevar la competencia táctica y asegurar compatibilidad operativa en escenarios marítimos complejos (U.S. Naval Forces Southern Command/U.S. 4th Fleet Public Affairs, 2025a). En otras palabras, la "magnitud" no es solo un indicador cuantitativo, incrementa la densidad de interacciones tácticas y obliga a estandarizar y ejecutar correctamente procedimientos, comunicaciones, así como toma de decisiones bajo presión.

La fase en puerto fue descrita oficialmente como un espacio estructurado para consolidar la base del empleo combinado antes de la ejecución en la mar. En particular, se planificaron intercambios de expertos, simposios profesionales, intercambios de "shipriders" y reuniones de coordinación de las operaciones; paralelamente, se programaron entrenamientos en Mayport que incluyeron ámbitos médicos, defensa cibernética y operaciones de buceo y salvamento (U.S. Naval Forces Southern Command/U.S. 4th Fleet Public Affairs, 2025a). Esta fase cumple una función crítica debido a que reduce la fricción en la ejecución, alinear expectativas de seguridad y mando, y "homologar" prácticas, para que el rendimiento posterior —en la mar— responda a estándares compartidos y no a improvisación multinacional.

El énfasis operacional de la edición 2025 quedó explicito en la propia descripción de la Fase de Integración de la Fuerza (*Work Up*). Según la comunicación oficial, se planificaron eventos destinados a poner a prueba el espectro de operaciones en las diferentes áreas de la guerra naval, incluyendo ejercicios con tiro real —con mención expresa de un Sinking Exercise (SINKEX), el cual consiste en hundir un blanco de superficie, en este caso el ex USS "Simpson", fragata de la clase Oliver Hazard Perry—, además de una operación anfibia de desembarco "ship-to-shore" y repliegue de la fuerza en Camp Lejeune (U.S. Naval Forces Southern Command/U.S. 4th Fleet Public Affairs, 2025a; U.S. Naval Forces Southern Command/U.S. 4th Fleet Public Affairs, 2025b). Adicionalmente, por segundo año consecutivo se reincorporaron sistemas no tripulados y aproximaciones de "unmanned and hybrid fleet systems" como parte de la línea de prueba y desarrollo hacia una futura "hybrid fleet" (U.S. Naval Forces Southern Command/U.S. 4th Fleet Public Affairs, 2025a). En términos doctrinarios, esto posiciona a UNITAS no solo como entrenamiento combinado tradicional, sino también como escenario de experimentación aplicada, buscando integrar capacidades emergentes en un marco multinacional.

La particularidad distintiva de UNITAS LXVI–2025 fue su inserción deliberada en el marco conmemorativo del 250.º aniversario de la U.S. Navy (Navy 250). La propia comunicación institucional vinculó el ejercicio con esa narrativa al presentarlo como una "*warfighting introduction to Navy 250*", es decir, como un punto de partida orientado al componente de combate dentro de una celebración anual de alcance institucional (U.S. Naval Forces Southern Command/U.S. 4th Fleet Public Affairs, 2025a; U.S. Navy, s. f.). En esa misma línea, el inicio del ejercicio fue enmarcado como "*a testament to enduring partnerships*" y asociado explícitamente a la conmemoración del aniversario (U.S. Naval Forces Southern Command/U.S. 4th Fleet Public Affairs, 2025b). Ese encuadre refuerza un mensaje estratégico, la interoperabilidad no es un fin en sí mismo, sino un indicador de credibilidad y cohesión entre aliados y socios.

Finalmente, la dimensión conmemorativa fue formalizada a nivel político mediante proclamación presidencial. En ella se proclamó el 13 de octubre de 2025 como día de conmemoración por la fundación de la U.S. Navy y se llamó a "*honor the Navy's rich heritage, and the patriotism of all who have served*", elevando la visibilidad pública del aniversario y ampliando, por extensión, el valor simbólico de los eventos asociados durante el periodo (The White House, 2025). En este marco, UNITAS 2025 no solo funcionó como ejercicio de entrenamiento, sino que operó también como señal estratégica de continuidad, cohesión y preparación, insertada en una narrativa institucional de alto alcance.

Figura 1
Fuerza Multinacional navegando en divisiones en columnas



Fuente. *Guía de la formación el portaviones* USS "*Harry S. Truman*" (CVN-75), el B.A.P. *Aguirre* se encuentra a su derecha, en primera fila, como guía de columna.

El ejercicio constó de 3 fases: Puerto, Integración de la Fuerza (*Work Up*) y Escenario (Dinámica)

Fase Puerto

La Fase Puerto constituyó un periodo de intensa actividad simultánea. Mientras las dotaciones participaban en eventos de integración deportivos y culturales con personal de buques de distintas marinas, fortaleciendo cohesión, camaradería y confianza interpersonal, en paralelo se desarrolló el trabajo menos visible pero decisivo para el éxito del despliegue, concerniente en reuniones de planeamiento y coordinación, estandarización de procedimientos, verificación de comunicaciones, alineamiento de tácticas, técnicas y procedimientos; así como preparación de la unidad para la ejecución en la mar. Esta convergencia entre integración humana y rigor de estado mayor permitió que la cooperación multinacional no quedara en lo simbólico, sino que se tradujera en una base práctica de interoperabilidad para la fase de Integración de la Fuerza (*Work Up*).

Fase de Integración de la Fuerza (*Work Up*)

La fase de Integración de la Fuerza (*Work Up*) se enfocó en calibrar y certificar la interoperabilidad construida en puerto mediante entrenamiento progresivo, exigente y medible. A través de evoluciones seriadas (brief–ejecución–debrief), las unidades consolidaron una "línea base" común en procedimientos, comunicaciones, mando y control (C2), y coordinación interplataforma, elevando el nivel de confianza operativa entre dotaciones. En términos prácticos, la fase de integración funcionó como el tramo donde las unidades entrenan de manera conjunta los diversos ejercicios de las áreas de la guerra naval de manera progresiva, iniciando con ejercicios básicos hasta alcanzar los de nivel avanzado, permitiendo incrementar el nivel de interoperabilidad, así como equilibrar los niveles de entrenamiento de las múltiples marinas participantes con la finalidad de ponerlo en práctica durante la ejecución de la Fase Escenario (Dinámica).

Ese resultado descansa en un entrenamiento previo al despliegue particularmente arduo, una característica propia del pre despliegue de la Fuerza de Superficie del Perú donde se repiten procedimientos, se ajustan estándares, se calibran sistemas, se pone a punto una nave y se ensaya toma de decisiones. ¿Por qué? Porque ese equipo, esa "Unidad", ya trabajó múltiples posibles escenarios muchas veces fuera del agua y posteriormente lo entrenó en la mar. Porque la confianza no se improvisa bajo presión, se construye en el ensayo, en la repetición.

Fase Escenario (Dinámica)

La fase Escenario (Dinámica) articuló el ejercicio como una simulación de hechos que condujeron a una situación en la que la Organización de las Naciones Unidas dispone conformar una fuerza multinacional para resolver la crisis, con una escalada progresiva que deriva en un teatro de operaciones. En esta fase, las unidades se separaron entre las integrantes de la fuerza multinacional, mientras otras conformaron la fuerza opositora (el enemigo). Allí se validaron, en un entorno controlado pero exigente, los mecanismos de planificación y el empleo del C2 combinado como la asignación de responsabilidades, construcción de cursos de acción, reglas de coordinación entre unidades y criterios de escalamiento ante incidentes.

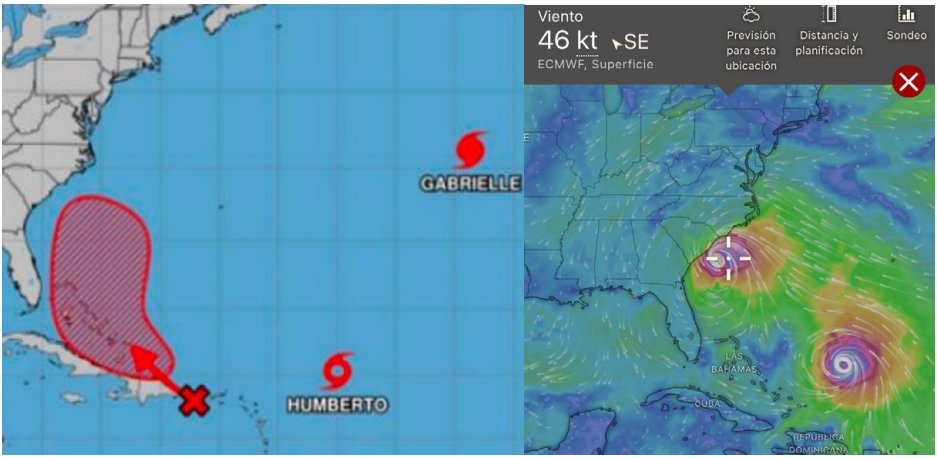
En el tramo final de la Fase Escenario (Dinámica), por motivos meteorológicos, el ejercicio se completó en la Norfolk Naval Station mediante un *Table Top Exercise* (TTX), centrado en la apreciación de la situación y la toma de decisiones de los comandantes. Para el SAG "A", el desempeño destacado en esta instancia se reflejó en la claridad del planeamiento, la disciplina del proceso (análisis–decisión–órdenes) y la capacidad de proponer soluciones viables bajo incertidumbre, consolidando credibilidad ante contrapartes por su profesionalismo.

La influencia meteorológica en esta fase en una ventana del año que coincide con la temporada oficial de huracanes en el Atlántico (1 de junio–30 de noviembre), recordó que el mar impone su propia lógica, la capacidad operativa no se mide únicamente por ejecutar un plan, sino por reformularlo sin perder el cumplimiento de la misión, preservando la seguridad de la fuerza y manteniendo el mando y control. En UNITAS LXVI–2025, desarrollada a lo largo de la costa este de EE. UU. (Mayport–Camp Lejeune–Norfolk) hasta inicios de octubre, periodo en el que las restricciones por mar y meteorología pueden condicionar ventanas de maniobra, esta realidad operativa hizo especialmente visible una competencia central, la adaptación ante fricciones externas sin degradar estándares. En ese sentido, la transición hacia un Table Top Exercise (TTX) no fue una simple sustitución "de aula", sino un mecanismo deliberado para sostener el entrenamiento donde más importa cuando el entorno impone límites, en el ciclo de toma de decisiones. Con el mismo rigor conceptual que se exige en la mar, el escenario obligó a practicar (y evaluar) la apreciación de la situación, la evaluación de la amenaza, la formulación y comparación de cursos de acción, el empleo de medios y la validación de intenciones frente a una fuerza opositora (*Opposing Force*, OPFOR), alineándose con los principios de la doctrina conjunta que enfatiza

la necesidad de flexibilidad y adaptación en planificación y conducción, incluyendo el "wargaming" y el refinamiento sistemático de cursos de acción como núcleo del proceso.

El ejercicio trasladó así el foco desde la maniobra física hacia la calidad del proceso de conducción, permitiendo observar coherencia táctica, claridad de mando y disciplina en situaciones adversas; en dicho escenario, el desempeño del SAG "A" fue sobresaliente, reflejando preparación, cohesión y capacidad de articular decisiones aún bajo condiciones cambiantes, claro reflejo de la preparación, criterio asertivo en la evaluación de la situación, temple en la toma de decisiones y principalmente, muestra de profesionalismo de los marinos peruanos.

Figura 2
Meteorología en el área de operaciones



Nota. Izquierda (NOAA–NHC): El "Seven-Day Graphical Tropical Weather Outlook" del National Hurricane Center presenta, para un horizonte de siete días, la ubicación de ciclones tropicales activos y áreas de vigilancia con probabilidad de desarrollo. En la imagen se identifican sistemas con nombre, destacando GABRIELLE (símbolo de huracán) y HUMBERTO (símbolo de tormenta tropical). Asimismo, se observa una perturbación en vigilancia marcada con X roja, cuya probabilidad de formación es alta en el periodo de siete días; el sombreado/achurado rojo delimita el área probable de organización y la flecha indica la tendencia general de desplazamiento (mostrando su tendencia directamente al área de operaciones).
Derecha (Windy–European Centre for Medium-Range Weather Forecasts - ECMWF): Los colores y líneas de flujo evidencian una circulación ciclónica y vientos significativos (≈ 46 nudos del SE). Este patrón afecta el área de operaciones de UNITAS al degradar el estado de mar y restringir ventanas de maniobra y ejecución en la costa este de EE. UU.

Participación del Perú: aportes en mando, estado mayor y medios

La contribución peruana en UNITAS 2025 destacó no solo por la presencia de unidades, sino también por la participación de oficiales en posiciones de mando y en células clave del estado mayor multinacional. Con base en la organización consignada en la Figura 3, la participación peruana incluyó:

a. Unidades:

- Fragata misilera B.A.P. *Aguirre* con helicóptero AB-412 "*Leopardo*"
- Submarino B.A.P. *Pisagua*
- Una Escuadra de Fusileros de Infantería de Marina
- Un Escuadra Logística de Infantería de Marina
- Un Pelotón de Comandos de Reconocimiento de Infantería de Marina
- Un Pelotón de Comandos de Caída Libre de Infantería de Marina
- Un Pelotón de Operadores Especiales
- Un Grupo de *Explosive Ordnance Disposal* (EOD) de la Fuerza de Operaciones Especiales.

b. Personal:

- Vice Commander, Task Force 138: Calm Ignacio Parra.
- Deputy Commander Afloat Task Group 138.20: CdeN Jorge Denegri.
- SAG "A" Commander / Commanding Officer B.A.P. *Aguirre*: CdeF Ricardo Llontop.
- Oficiales integrando distintas posiciones en el Maritime Operations Center (MOC) / Task Force (TF), en los Task Groups (TG's) y como staff del Commander Landing Force (CLF).

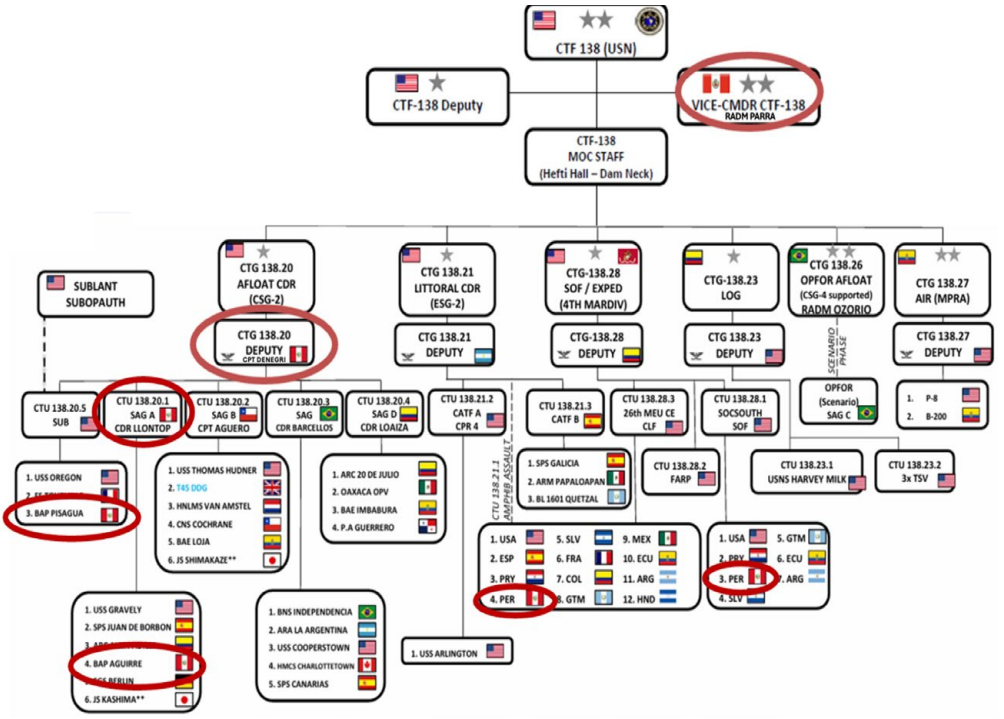
El SAG "A": liderazgo y reto para la *Aguirre*

En la organización del ejercicio, el Comandante del B.A.P. *Aguirre* fue designado Comandante del *Surface Action Group* "A" (SAG "A"), con la responsabilidad de la conducción táctica, llevar la imagen operacional común y cumplimiento de tareas asignadas por el escalón superior. El SAG "A" estuvo conformado por la fragata misilera B.A.P. *Aguirre* (Perú), la fragata F-100 *Almirante Juan de Borbón* (España), el buque logístico de reaprovisionamiento FGS *Berlín* (Alemania), el buque de entrenamiento J.S. *Kashima* (Japón) y la fragata misilera *Almirante Padilla* (Colombia).

Esta designación fue particularmente retadora porque, en la práctica, el SAG "A" —junto con el SAG "B" (comandado por el Comandante de la Fragata "Cochrane" de la Armada de Chile)— concentró el conjunto principal de

unidades de combate de superficie del ejercicio. Ello implicó operar al ritmo más exigente, asumir mayores cargas de coordinación y conducción, y sostener estándares multinacionales de seguridad, comunicaciones y maniobra.

Figura 3
Organización de la Task Force (TF)-138 – UNITAS LXVI–2025



Nota. En círculos rojos se observa la participación del Perú en distintos escalones del ejercicio.

Desde mi función como Jefe de Operaciones (N3) y director del Fleet Combat Center (FCC) del SAG "A" a bordo de la *Aguirre*, el reto se expresó en la planificación y sincronización de eventos, la conducción de comunicaciones operacionales, la gestión del ritmo de batalla y la construcción de una imagen situacional común para la toma de decisiones del Comandante. El B.A.P. *Aguirre* ejecutó los ejercicios con eficiencia y alto profesionalismo y, dentro del SAG "A", condujo la mayor cantidad de eventos como *Officer Conducting the Exercise* (OCE), es decir, como unidad responsable de dirigir la ejecución de ejercicios y asegurar su seguridad.

Figura 4
Unidades integrantes del SAG "A" navegando en columna, 1era estación y guía FGS Berlín (A-1411), 2da estación JS Kashima (TV-3508), 3era estación ESPS Almirante Juan de Borbón (F-102), 4ta estación B.A.P. Aguirre (FM-55) y 5ta estación ARC Almirante Padilla (FM-51)



Nota. El B.A.P. *Aguirre* maniobrando hacia estribor para recuperar a su helicóptero AB-412 "Leopardo", de donde se tomó la fotografía.

En ese ciclo, se entrenó una capacidad indispensable para sostener el combate naval en despliegues prolongados, el *Replenishment at Sea* (RAS), o reaprovisionamiento en la mar. Se trabajó de manera progresiva desde evoluciones básicas hasta el nivel avanzado que exige mantener el esquema táctico mientras se transita un área de probable presencia submarina. Este último nivel se ejercitó en un ejercicio *Forces Area Search Followed by Submarine Attack on Underway Replenishment Group CASEX C-9* (Búsqueda de área por una fuerza, seguida de ataque submarino contra un grupo de reaprovisionamiento en la mar en tránsito), que integra búsqueda de área y ataque simulado de submarino contra un grupo de unidades en tránsito (North Atlantic Treaty Organization [NATO], 2002), en este caso, con la presencia del submarino de ataque nuclear estadounidense USS *Oregon* (SSN-793) y del submarino convencional peruano B.A.P. *Pisagua* (SS-33), combinando las ventajas operacionales del submarino nuclear con las fortalezas de sigilo y discreción del submarino convencional, convirtiéndose así en una amenaza submarina integral y de alta exigencia para una fuerza en maniobra de RAS.

Un hecho reciente ilustra por qué el RAS es, a la vez, crítico y de alto riesgo, el 11 de febrero de 2026 el USS *Truxtun* (DDG-103), un destructor lanzamisiles clase *Arleigh Burke* flight IIA, colisionó con el USNS *Supply* (T-AOE-6), un buque logístico de combate rápido clase Supply, durante una

maniobra de *replenishment-at-sea* en el Caribe; se reportaron dos lesionados leves y ambas unidades continuaron navegando con seguridad, mientras el incidente quedó bajo investigación. Once días después, la U.S. Navy relevó del mando al comandante del *Truxtun*, Cmdr. James Koffi, por "loss of confidence", designando a un nuevo Comandante, lo que refuerza que el reaprovisionamiento en la mar combina una elevada complejidad técnica con exigencias estrictas de liderazgo, control y gestión del riesgo.

Figura 5
B.A.P. Aguirre *realizando reaprovisionamiento en la mar con el buque logístico alemán FGS* Berlín (A-1411)



"Victoria y Honor" en la mar: hechos que construyen confianza y respeto

La responsabilidad de conducir el SAG "A" no se vivió únicamente como una tarea de mando; se experimentó como una prueba integral de liderazgo, credibilidad profesional y conducción en un entorno multinacional exigente. En ese marco, el lema del B.A.P. *Aguirre* —"Victoria y Honor"— no operó como una consigna ceremonial, sino como un criterio práctico de conducta, el cual fue cumplir la misión con excelencia, profesionalismo y preservando los valores que caracterizan a la Marina de Guerra del Perú, aún más allá del Mar de Grau. Así, incluso durante el tránsito entre Norfolk y Mayport, el 8 de octubre se llevó a bordo una ceremonia conmemorativa en cubierta que recordó, con sobriedad y sentido naval, el Combate Naval de Angamos y la creación de la Marina de Guerra del Perú. En un despliegue multinacional de alta exigencia, aquel acto reafirmó que la identidad profesional y las

tradiciones navales no se suspenden por la distancia, y que el ceremonial naval puede cumplirse con rigor como parte del estándar de disciplina y cohesión de la dotación.

Figura 6
Puesto de honores al término de la ceremonia el 8 de octubre del 2025



Nota. De proa a popa forma el Comando y Dotación en puesto de honores por el 8 de octubre, la fotografía es tomada desde el helicóptero AB-412 "*Leopardo*".

Durante la fase de Integración de la Fuerza (*Work Up*), mientras el SAG "A" debía cumplir una derrota y tiempos conforme a lo planeado, una de las unidades experimentó un inconveniente técnico que le demandó permanecer algunas horas efectuando reparaciones, mientras el resto de la fuerza continuó procediendo para cumplir con las tareas encomendadas. En ese contexto, el Comandante del SAG "A" y del B.A.P. *Aguirre*, dispuso que la *Aguirre* se mantuviera escoltando a la unidad afectada, garantizando su seguridad y la continuidad del esquema táctico. Más allá del dato operacional, el gesto fue valorado y reforzó una idea central del ejercicio, la interoperabilidad también se expresa en responsabilidad mutua, disciplina y presencia oportuna cuando un compañero queda momentáneamente vulnerable.

Otro episodio reafirmó esa misma idea desde el terreno más exigente: la emergencia real. UNITAS no es solo ejercicio; en la mar, lo real irrumpe. En ese marco, se ejecutaron dos evacuaciones aeromédicas reales desde la

fragata misilera B.A.P. *Aguirre* hacia el buque logístico alemán FGS *Berlín*, unidad que contaba con capacidad médica para recibir y brindar la atención requerida. La operación se realizó con el empleo del helicóptero AB-412 "*Leopardo*", que estuvo en el aire en pocos minutos en ambos casos, efectuó la evacuación con seguridad y oportunidad, y entregó a los pacientes al equipo médico del FGS *Berlín* para su atención inmediata. La eficiencia demostrada fue valorada por las unidades participantes como evidencia concreta de preparación, coordinación y profesionalismo de la *Aguirre*, de su helicóptero embarcado AB-412 "*Leopardo*" y del personal médico peruano.

Figura 7
Posamiento del helicóptero AB-412 "Leopardo"



Días después, ya en Norfolk, durante un encuentro de camaradería con oficiales extranjeros, el comandante del buque que tuvo el imprevisto mencionado líneas arriba recordó el episodio y comentó que, para su dotación fue una señal inequívoca de apoyo: "si necesitábamos algo, los peruanos nos ayudarían". Al evocarlo, asoció espontáneamente esa conducta con el legado del Almirante Miguel Grau como "Caballero de los Mares", destacando que los marinos peruanos son aún dignos herederos de él y siguen manteniendo su legado y valores. En esa apreciación —breve y espontánea— quedó condensado el sentido práctico de "Victoria y Honor", un estándar que no se proclama, se demuestra; y que, cuando se hace conducta observable en la mar, se convierte en respeto y confianza sostenibles entre las marinas.

Reflexiones y conclusiones

El Ejercicio Multinacional UNITAS constituye un instrumento hemisférico de interoperabilidad con continuidad histórica, concebido en 1959 y ejecutado por primera vez en 1960, manteniéndose como un mecanismo sostenido de entrenamiento combinado y construcción de relaciones profesionales entre marinas (U.S. Naval Forces Southern Command/U.S. 4th Fleet, s. f.). En la edición analizada en este artículo, su relevancia se vio reforzada tanto por su magnitud como por el marco conmemorativo del 250º aniversario de la U.S. Navy, lo que elevó la visibilidad estratégica del ejercicio y reafirmó su valor como señal de compromiso compartido con la seguridad marítima regional (The White House, 2025; U.S. Navy, s. f.).

En términos operativos, UNITAS confirma que la interoperabilidad real no nace de la declaración simbólica, sino de la repetición disciplinada de estándares como procedimientos, comunicaciones, coordinación y conducción bajo presión. A ello se suma una realidad invariable, el mar —con su variabilidad meteorológica, fricción técnica y restricciones de seguridad— actúa como evaluador implacable. La excelencia, por tanto, no es "cumplir el guion", sino preservar la intención, sostener la seguridad de la fuerza y mantener coherencia táctica cuando el entorno obliga a ajustar decisiones y métodos; esa es, precisamente, la clase de preparación que el ejercicio busca consolidar para objetivos comunes más allá del calendario de una edición específica.

El componente humano emerge como multiplicador de eficacia. La confianza multinacional —la *unitas* en sentido pleno— se construye cuando el profesionalismo, la responsabilidad mutua y la disciplina se vuelven conducta observable y consistente. En esa línea, el aporte del Perú se expresó en liderazgo y confianza operativa, asumió responsabilidades dentro de la estructura de mando como Vice Commander, Task Force 138, Deputy Afloat y SAG Commander, y desplegó capacidades relevantes como una fragata, un helicóptero, un submarino, infantería de marina, operadores especiales y buzos. El comando del SAG "A" representó un reto operacional mayor, concentró gran parte de las unidades principales de combate de superficie, elevando el nivel de coordinación, conducción y exigencia para el B.A.P. *Aguirre*. En ese contexto, el desempeño de la *Aguirre* como SAG Commander y la conducción de eventos como OCE evidenciaron preparación, profesionalismo y capacidad de integración multinacional.

Asimismo, el ejercicio reafirmó que la interoperabilidad incluye valores. La decisión de escoltar a una unidad aliada con una avería temporal demostró que la confianza entre marinas no se construye solo con tácticas, técnicas

y procedimientos, sino también con decisiones correctas y oportunas que protegen a un compañero sin degradar el cumplimiento táctico. Del mismo modo, las evacuaciones aeromédicas reales confirmaron que la eficiencia operativa salva vidas y fortalece prestigio institucional, la rapidez, coordinación y profesionalismo en escenarios no simulados constituyen una forma tangible de credibilidad.

Desde la perspectiva de la diplomacia naval, UNITAS opera como un instrumento concreto de cooperación y construcción de confianza mediante el empleo del Poder Naval en el mar. Su efecto es acumulativo, cada edición suma hábitos comunes, refuerza redes profesionales y consolida prestigio institucional. En el caso del Perú, su participación sostenida desde los orígenes del ejercicio constituye una credibilidad acumulativa que fortalece su proyección marítima y su valor como socio confiable dentro del entorno combinado que UNITAS busca consolidar desde 1960 (U.S. Naval Forces Southern Command/U.S. 4th Fleet, s. f.; Laguerre Kleimann, 2025).

Finalmente, concluyo probablemente con lo más importante, lo cual recojo del Comandante del B.A.P. *Aguirre* y para fines prácticos cito *ad literam*:

> *"El profesionalismo de nuestro personal es el baluarte más importante para una real Unidad de Combate".*

Figura 8
Oficiales de dotación del B.A.P. Aguirre *durante el retorno al Callao.*



Nota. ¡Bravo Zulú!

Referencias

1. González-Olaechea, J. (14 de marzo de 2024). Portal del Estado Peruano. Recuperado el 11 de mayo de 2024, de https://www.gob.pe/institucion/rree/noticias/920609-palabras-del-canciller-de-la-republica-javier-gonzalez-olaechea-franco-con-motivo-de-la-visita-oficial-del-b-a-p-union-a-miami
2. Gutiérrez Sepúlveda, S. (2021). *Las armadas y la política exterior: La diplomacia naval.* Revista de Marina de Chile, 138(985), 59–66. https://revistamarina.cl/articulo/las-armadas-y-la-politica-exterior-la-diplomacia-naval
3. LaGrone, S. (2026, February 12). Destroyer USS Truxtun, oiler USNS Supply collide in SOUTHCOM. USNI News. https://news.usni.org/2026/02/12/destroyer-uss-truxtun-oiler-usns-supply-collide-in-southcom
4. Laguerre Kleimann, M. (2020). *Misión naval americana en el Perú = U.S. Naval Mission to Peru (1920–1933/1938–1969).* Escuela Superior de Guerra Naval del Perú.
5. Laguerre Kleimann, M. (2025). *Una aproximación a la diplomacia naval peruana: Siglos XIX al XXI.* Revista Peruana de Derecho Internacional, 75(180), 144.
6. López Martínez, H. (2004, agosto). *Ejercicio Multinacional UNITAS 45-2004: Útil, brillante, fraterno.* Revista de Marina, 2–5.
7. North Atlantic Treaty Organization. (2002). MXP-1(D)(NAVY)(AIR): Multi-national submarine and anti-submarine exercise manual. NATO Standardization Agency. Recuperado el 24 de febrero de 2026, de https://info.publicintelligence.net/NATO-SubmarineManual.pdf
8. North Atlantic Treaty Organization. (2002). Multi-national submarine and anti-submarine exercise manual (Report No. MXP-1(D)(NAVY)(AIR)). https://info.publicintelligence.net/NATO-SubmarineManual.pdf
9. The White House. (2025, October 10). *250th anniversary of the founding of the United States Navy* [Proclamation]. https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/2025/10/250th-anniversary-of-the-founding-of-the-united-states-navy/
10. U.S. Naval Forces Southern Command/U.S. 4th Fleet Public Affairs. (2025b, August 14). *UNITAS 2025 to be held across multiple locations along the East Coast of United States.* United States Navy. https://www.navy.mil/Press-Office/News-Stories/display-news/Article/4274451/unitas-2025-to-be-held-across-multiple-locations-along-the-east-coast-of-united/
11. U.S. Naval Forces Southern Command/U.S. 4th Fleet Public Affairs. (2025a, September 16). *UNITAS 2025 kicks off at Naval Station Mayport.* United States Navy. https://www.navy.mil/Press-Office/News-Stories/display-news/Article/4305132/unitas-2025-kicks-off-at-naval-station-mayport/
12. U.S. Naval Forces Southern Command/U.S. 4th Fleet. (s. f.). Exercises. Recuperado el 24 de febrero de 2026, de https://www.fourthfleet.navy.mil/About-Us/Exercises/
13. U.S. Navy. (2026, February 22). Navy relieves USS Truxtun commanding officer. https://www.navy.mil/Press-Office/Press-Releases/display-pressreleases/Article/4411377/navy-relieves-uss-truxtun-commanding-officer/
14. U.S. Navy. (s. f.). Navy 250. Recuperado el 24 de febrero de 2026, de https://www.navy.mil/Navy-250/

Entre la teoría y el mar: Corbett, Mahan y las bases para un poder naval peruano del siglo XXI

Between theory and the sea: Corbett, Mahan, and the Foundations for a 21st-Century peruvian naval power

Capitán de Corbeta Ricardo Vidal Palacios. Nació en la ciudad de Lima, el 22 de diciembre de 1984. Ingresó a la Escuela Naval del Perú el 03 de marzo del 2003, egresando con el despacho de Alférez de Fragata el 1° de enero del 2009. Es calificado en Infantería de Marina y cuenta con el grado de Licenciado en Ciencias Marítimo-Navales de la Escuela Naval del Perú, Maestro en Estrategia Marítima otorgado por la Escuela Superior de Guerra Naval y Master en Seguridad y Defensa de la Universidad Antonio Nebrija de España; ha seguido el curso de Docente Naval (CAPER), Curso Básico de Inteligencia, Curso Básico de Estado Mayor (BAEM) y el Programa de Comando y Estado Mayor (COEM) en la Escuela Superior de Guerra Naval; asimismo, cuenta con estudios extrainstitucionales; como: Curso Pre Despliegue para Operaciones de Paz (CECOPAZ), Curso de UN STAFF OFFICER (UNSOC) dictado por el Directorio Militar de Entrenamiento y Cooperación de Canadá y el Diploma Estado Mayor de la Escuela Superior de las Fuerzas Armadas Españolas, dictado en el Centro de Altos Estudios de la Defensa Nacional. Inició su carrera naval en el Batallón de Infantería de Marina de la Amazonía Nº1 "Teniente Primero Raúl RIBOTY Villalpando" (BIMA-1), ha prestado servicios en diferentes Unidades de la Fuerza de Infantería de Marina; como: Comandancia de la Fuerza de Infantería de Marina, Destacamento de Infantería de Marina Foxtrot, Componente Naval – Comando Especial VRAEM, Batallón de Infantería de Marina de la Amazonía Nº 2 "Teniente Primero Sergio GONZALES Quevedo" (BIMA-2), Destacamento de Infantería de Marina Mollendo; adicionalmente, ha prestado servicios en la Escuela de Grumetes de la Segunda Zona Naval (JESGRUM-2) y Dirección de Intereses Marítimos (DIRINTEMAR). Desde enero del año 2025, por disposición del Alto Mando Naval ejerce el cargo de Segundo Comandante del Batallón de Infantería de Marina Nº 3 "Vencedores de Punta Malpelo".

Resumen: El presente artículo examina el poder naval del Perú desde la perspectiva de la conducción de la guerra en el mar, tomando como referencia los aportes doctrinarios de Sir Julian Corbett y Alfred T. Mahan, complementados con enfoques contemporáneos y doctrina nacional. Asimismo, aborda la evolución del poder naval peruano, caracterizada por una trayectoria discontinua influida por requerimientos internos, limitaciones estructurales y una débil articulación entre los intereses marítimos, la política estatal y la estrategia naval. Sobre la base del análisis de la realidad geopolítica marítima del país, la evolución institucional de la Marina de Guerra del Perú y los recientes esfuerzos de modernización e impulso de la industria naval, se advierte la

necesidad de consolidar una doctrina de poder naval explícita y coherente. En este marco, se sostiene que, más que aspirar a un control pleno del mar, el Perú debe orientar su estrategia hacia un control del mar limitado, racional y selectivo, subordinado a los fines políticos del Estado. En concordancia con ello, se plantean lineamientos estratégicos dirigidos a fortalecer el control del espacio marítimo inmediato, promover la interoperabilidad regional, integrar los distintos componentes del poder marítimo y consolidar un poder naval alineado con la geopolítica del siglo XXI.

Palabras clave: poder naval, estrategia marítima, Corbett, Mahan, Perú.

Abstract: *This article examines Peru's naval power from the perspective of the conduct of war at sea, drawing on the doctrinal contributions of Sir Julian Corbett and Alfred T. Mahan, complemented by contemporary approaches and national doctrine. It also addresses the evolution of Peruvian naval power, characterized by a discontinuous trajectory shaped by internal requirements, structural limitations, and weak articulation between maritime interests, state policy, and naval strategy. Based on an analysis of the country's maritime geopolitical context, the institutional evolution of the Peruvian Navy, and recent efforts toward modernization and the promotion of the naval industry, the need to consolidate an explicit and coherent naval power doctrine becomes evident. In this context, it is argued that, rather than aspiring to maritime supremacy, Peru should orient its strategy toward a limited, rational, and selective control of the sea, subordinated to the political objectives of the State. In line with this, strategic guidelines are proposed to strengthen control over the immediate maritime space, promote regional interoperability, integrate the various components of maritime power, and consolidate a naval power aligned with the geopolitics of the twenty-first century.*

Keywords: *naval power, maritime strategy, Corbett, Mahan, Peru.*

1. Introducción

La Marina de Guerra del Perú ha atravesado distintas etapas históricas, muchas de las cuales han estado marcadas más por estrategias de subsistencia que por un desarrollo sostenido y planificado.

No obstante, fiel a su vocación institucional de ser "la primera en la línea de batalla", ha demostrado una constante capacidad de adaptación y polivalencia frente a los diversos desafíos nacionales, incluso cuando el tiempo, la oportunidad y la fortuna no han estado de su lado.

Para quien redacta este análisis —un oficial aún en el segundo tercio e su

carrera profesional— resulta particularmente desafiante abordar la vigencia de los postulados clásicos de la geopolítica marítima del Contralmirante Alfred T. Mahan y Sir Julian Corbett bajo el prisma de la realidad peruana.

Ambos autores influyeron profundamente en el pensamiento naval internacional, siendo recurrente y obligatorio en el campo de la academia su análisis, discusión y lectura; sin embargo, en nuestro contexto, sus principios parecen diluirse en la práctica cotidiana, sin evidencias claras de una línea doctrinaria que oriente, desde una base teórica coherente, la construcción del poder naval nacional.

En este sentido, resulta oportuno retomar las reflexiones de Corbett, especialmente en su obra "Algunos Principios de Estrategia Marítima", donde advierte con crudeza:

> "Cuán a menudo, por otra parte, no ha sucedido que estadistas y oficiales, aun en conferencias realizadas en la mayor armonía, han sido incapaces de decidir sobre un plan de guerra coherente, debido a su incapacidad para analizar científicamente la situación que debían encarar y para reconocer el carácter general de la lucha que estaban por emprender" Corbett (1936, p.11).

Esta cita revela una problemática vigente: la falta de una comprensión estratégica profunda sobre la función marítima del Estado y el empleo del poder naval como herramienta de disuasión y control.

Partiendo de ello, este artículo tiene como motivación ofrecer al lector fundamentos conceptuales que permitan repensar la articulación de un poder naval nacional alineado con nuestra realidad geopolítica.

Para ello, se tomarán como referencias principales las obras clásicas del Almirante Alfred T. Mahan "La Influencia del Poder Naval en la Historia" y Sir Julian Corbett "Algunos Principios de Estrategia Marítima", complementadas con documentos contemporáneos como la Política Nacional Marítima del Perú y el ensayo "Geopolítica de la República 200 años después", de Jaime Raúl Castro Contreras.

Con estas fuentes, se buscará proponer académicamente un curso de acción viable para la consolidación de un poder naval nacional que responda a los desafíos, fortalezas y realidades del Perú en el escenario marítimo del siglo XXI.

2. Antecedentes

2.1 Fundamentos teóricos del poder naval

Se considera esencial hacer una breve descripción del poder marítimo, debido a que, dentro de él, subyace nuestro objetivo, lo cual permitirá al lector tener un enfoque claro del objetivo prioritario del artículo.

Emplear el mar en beneficio de sus intereses, a través de su marina de guerra, su marina mercante y el desarrollo del comercio marítimo, los cuales sustentan su capacidad de proyección en el mar.

Desde el enfoque geopolítico de Mahan (1974), el poder marítimo en su más amplia acepción se comprende como el conjunto de elementos que incluyen la fuerza naval o flota —a través de la cual una nación ejerce control sobre el mar o una parte de él—, así como la marina mercante y el comercio. Estos últimos se sustentan en los recursos naturales del país, que constituyen la base de su sostenibilidad (Mahan, 1974).

A continuación, se contrasta esta visión geopolítica moderna desde el contexto regional, como la desarrollada por la Armada de Chile (2009) y su doctrina marítima sudamericana contemporánea. La Armada de Chile (2009), en su publicación Doctrina Marítima: *El poder marítimo nacional*, concibe el poder marítimo como un concepto integral que abarca tanto el poder naval como los intereses marítimos y los medios estatales vinculados al uso del mar, orientados al cumplimiento de los objetivos nacionales. En este sentido, el poder marítimo se expresa en la capacidad del Estado para articular medios militares y no militares en el mar, en función de la seguridad, el desarrollo y la proyección nacional (Armada de Chile, 2009).

En el contexto nacional, De Izcue, Arriarán y Tolmos (2014), en *Apuntes de estrategia naval*, señalan que el poder marítimo está constituido por el conjunto de medios mediante los cuales el Estado proyecta su poder en el mar, siendo el poder naval uno de sus componentes fundamentales.

2.2 Evolución del poder naval del Perú

En el presente apartado se analiza la evolución del poder naval del Perú, el cual debe ser entendido como la expresión militar del poder marítimo nacional, es decir, el conjunto de medios organizados que el Estado emplea para ejercer el control y defensa en el mar mediante la fuerza naval.

Esta dimensión del poder marítimo ha tenido en su historia republicana una trayectoria discontinua, marcada por momentos fundacionales, repliegues institucionales y constantes esfuerzos por impulsar su modernización.

Desde los inicios de su historia independiente, la Marina de Guerra del Perú asumió una vocación tutelar y estratégica. Desde los cimientos generados por el Vicealmirante Martín Guise hasta el Gran Almirante del Perú Miguel Grau durante Guerra del Pacífico, se consolidaron hitos fundacionales que imprimieron un fuerte carácter naval a la defensa de la soberanía nacional. Sin embargo, como advierte Sir Julian Corbett (1936), no basta con actos heroicos para construir una estrategia coherente:

> "Estadistas y oficiales […] han sido incapaces de decidir sobre un plan de guerra coherente, debido a su incapacidad para analizar científicamente la situación que debían encarar y para reconocer el carácter general de la lucha que estaban por emprender" (Corbett, 1936, p. 11).

Esta cita cobra vigencia ante la intermitencia del desarrollo del poder naval peruano, afectado por periodos de austeridad y reconstrucción institucional. A menudo, su desarrollo estuvo condicionado a los escenarios internos, en los cuales su accionar territorial fue el esfuerzo principal, relegando su proyección estratégica al mar.

Durante el siglo XX, el poder naval se orientó más a la supervivencia institucional que hacia la consolidación de una capacidad de disuasión o influencia regional. Las modernizaciones técnicas fueron intermitentes y condicionadas a factores externos no propios a la Institución Armada.

En este contexto, la Marina de Guerra del Perú desempeña un conjunto de roles orientados a su función de contribución al Estado, los cuales trascienden el ámbito estrictamente militar. Entre ellos destacan la defensa de la soberanía e integridad territorial, la contribución al desarrollo económico y social, el apoyo a la política exterior, la participación en defensa civil, el apoyo al control interno y el ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional (Marina de Guerra del Perú, 2026).

Estos roles evidencian que el poder naval constituye una herramienta multifuncional del Estado, capaz de articular capacidades militares y no militares en favor de los intereses nacionales. En ese sentido, su eficacia no se limita a la capacidad de combate, sino que depende de su

adecuada integración dentro de una estrategia marítima nacional que permita alinear dichos roles con los objetivos políticos, económicos y geoestratégicos del país.

Sin embargo, en distintos periodos de su desarrollo, la función de la Marina ha tendido a concentrarse en tareas de defensa territorial, acción cívica y apoyo al frente interno, operando sin una articulación integral con una política marítima nacional claramente definida.

Ahora bien, el pensamiento de Corbett ofrece una clave interpretativa útil, puesto que, para países sin una supremacía naval, el objetivo no es dominar todo el mar; sino, el ejercer un control selectivo y racional, subordinado al propósito político del Estado. En otras palabras, el poder naval peruano, debería enfocarse en garantizar el uso de su dominio marítimo nacional[1], así como negar su uso hostil por parte de otros, y contribuir a los intereses nacionales sin requerir una flota dominante.

Complementariamente, Castro (2021) señala que el Perú posee condiciones geoestratégicas particulares derivadas de su configuración territorial, que le permiten proyectarse tanto hacia el Océano Pacífico como hacia el espacio continental amazónico. Esta doble dimensión geográfica le otorga un potencial relevante para articular el ámbito marítimo y terrestre dentro de una visión estratégica integral.

Aun así, dichas ventajas no han sido plenamente traducidas en una estrategia nacional coherente que integre ambos espacios. En la práctica, persisten limitaciones en la formulación de políticas públicas que vinculen el desarrollo marítimo con el aprovechamiento geopolítico del territorio, lo cual restringe la capacidad del Estado para proyectar influencia de manera sostenida (Castro, 2021)

Además, señala que el país, a pesar de sus ventajas geoestratégicas – recursos, ubicación, biodiversidad y potencial logístico, ha tenido desafíos a la hora de implementar una política marítima funcional sin una gobernanza efectiva del espacio marítimo (Castro, 2021, p. 28 – 34).

En esa línea, la Política Nacional Marítima (PNM) 2019–2030 reconoce que el Perú enfrenta un punto de inflexión. La publicación analiza que el

1 El dominio marítimo del Perú comprende el mar adyacente a sus costas y la plataforma submarina sobre la que el Estado ejerce soberanía y jurisdicción hasta una distancia de 200 millas marinas, con el fin de proteger, conservar y utilizar sus recursos naturales, conforme al Decreto Supremo N.º 781 de 1947 e incorporado en la Constitución desde 1979.

país enfrenta un "deficiente uso y aprovechamiento sostenible del ámbito marítimo", atribuible en parte a la débil articulación interinstitucional, la escasa cultura marítima y la falta de visión estratégica común (Marina de Guerra del Perú, 2019, p. 13).

A pesar de que la PNM establece el poder naval como uno de los pilares para ejercer soberanía, disuasión y control del mar, advierte también que dichas capacidades aún operan bajo un modelo segmentado, con limitado enfoque sistémico.

Esta crítica, fue analizada años antes por De Izcue, Arriarán y Tolmos (2014), quienes advirtieron que el poder naval fue confundido con el poder marítimo en el discurso nacional, lo que generó vacíos doctrinarios y errores de enfoque. Subrayan que la estrategia naval, como instrumento de la Marina de Guerra, debe operar subordinada a una estrategia marítima nacional, que articule los intereses económicos, políticos, sociales y científicos vinculados al mar.

En síntesis, la evolución del poder naval peruano puede resumirse en tres fases: la primera etapa de carácter fundacional con identidad heroica, la segunda fase de repliegue y adaptación institucional, y una tercera etapa, de carácter moderno con esfuerzos de integrar sus funciones a una política marítima de mayor amplitud.

Desde esta perspectiva, aún existe la necesidad de consolidar una doctrina explícita de poder naval, que articule sus roles estratégicos asignados por el Estado donde, de acuerdo con el prisma de Corbett, se oriente a un accionar limitado en la línea de su geopolítica nacional y los lineamientos establecidos de la Política Nacional Marítima.

En definitiva, el objetivo es construir un poder naval realista, disuasivo, ágil y estratégico, que no solo cumpla con su rol primigenio, sino que lo proyecte como un Estado capaz de ejercer el control limitado del mar y proyectar su influencia en la dinámica estratégica del Pacífico Sur, donde explote su condición de potencial bioceánico, su industria e infraestructura en desarrollo y su rol tutelar de la soberanía marítima nacional.

3. Análisis

3.1 Realidad geopolítica marítima del Perú

La comprensión del poder naval no puede disociarse del contexto geopolítico marítimo en el que se inscribe. En el caso peruano, la realidad

marítima presenta un conjunto de condiciones estratégicas singulares que, correctamente gestionadas, podrían otorgar al país una posición privilegiada en la comunidad internacional de la región. Sin embargo, el Estado Peruano aún no ha logrado articular una estrategia marítima que traduzca su potencial geográfico en influencia real.

Desde el punto de vista físico, el Perú posee un extenso litoral de más de 3,000 km sobre el océano Pacífico y una Zona Económica Exclusiva (ZEE) de aproximadamente 1'200,000 km², rica en recursos hidrobiológicos, energéticos y minerales. Esta vasta proyección oceánica representa más del 65% del territorio nacional (Marina de Guerra del Perú, 2019), lo que convierte al mar en un elemento esencial de su seguridad, desarrollo y proyección exterior.

A ello, se suma su posición estratégica en el eje bioceánico suramericano, con acceso a la cuenca del Pacífico —una de las zonas más dinámicas del comercio global—, y al sistema amazónico, que le abre paso hacia el Atlántico. Sin embargo, esa condición no se ha traducido en una integración geoestratégica efectiva entre el espacio marítimo y el aparato estatal.

En la práctica, el Estado Peruano ha enfrentado limitaciones estructurales para ejercer soberanía plena y sostenida sobre su espacio marítimo. Según la Política Nacional Marítima (Marina de Guerra del Perú, 2019), entre los principales problemas identificados se encuentran:

- El bajo nivel de articulación intersectorial en torno a los intereses marítimos,
- La escasa cultura marítima en la ciudadanía y en los niveles decisorios;
- Y la falta de integración entre el poder naval y los demás instrumentos del poder nacional.

Estos vacíos se traducen, entre otros efectos, en una insuficiente presencia estatal en el mar, limitada vigilancia de la ZEE, una fiscalización de actividades ilegales (como pesca no declarada) con limitaciones, y una pobre proyección regional a través del dominio marítimo. Todo ello, debilita la capacidad del Perú para convertirse en un actor geopolítico relevante en la Cuenca del Pacífico.

Desde la perspectiva académica, De Izcue, Arriarán y Tolmos (2014) insisten en que el poder naval solo puede cumplir eficazmente su rol cuando es concebido como herramienta articulada de una estrategia

marítima nacional. Esta estrategia, a su vez, debe responder a una visión geopolítica del mar como espacio de disputa, de recursos y de influencia. De no mediar una concepción estructurada de los intereses marítimos del país, las capacidades navales tienden a operar de manera aislada, perdiendo sinergia con los objetivos políticos, económicos y diplomáticos del Estado.

Adicionalmente, la publicación "Perú, país marítimo" de la Dirección de Intereses Marítimos (2024), refuerza esta crítica institucional. Señala que el poder marítimo —entendido como la proyección nacional hacia el mar mediante todas sus capacidades— se ve afectado por una visión fragmentada y sectorial, que impide aprovechar de forma integral el entorno marítimo nacional. El documento llama a fomentar una conciencia marítima estratégica y a proyectar al Perú como una potencia oceánica regional, alineada con su potencial real.

Figura 1
Rutas comerciales del Perú



Fuente. Dirección de Interés Marítimos, 2024.

Por todo lo anterior, se infiere que el entorno geopolítico marítimo del Perú ofrece ventajas comparativas sustanciales, pero que estas siguen sin traducirse en una postura estratégica nacional coherente. La falta de articulación entre el poder naval, los intereses marítimos y la política exterior genera un vacío que limita la capacidad del Estado de ejercer liderazgo regional desde el mar. En consecuencia, toda propuesta de desarrollo del poder naval debe considerar primero esta realidad estructural, y desde allí

diseñar una estrategia de control limitado, disuasión efectiva y presencia sostenida, en línea con el pensamiento de Corbett.

3.2 Diagnóstico del poder naval actual

En los últimos años, la Marina de Guerra del Perú (MGP) ha impulsado un proceso sostenido de modernización y fortalecimiento de sus capacidades operativas, en estrecha articulación con el desarrollo estratégico de la industria naval nacional a través de los Servicios Industriales de la Marina (SIMA Perú). Con esta sinergia, se han iniciado programas de construcción y mantenimiento de unidades navales, orientados a recuperar capacidades propias y fortalecer la autosuficiencia logística del país.

Entre los proyectos más relevantes se encuentran la construcción de patrulleras de la clase PGCP-50, la modernización integral del submarino B.A.P. *Chipana*, la construcción del segundo buque multipropósito B.A.P. *Paita* y la alianza estratégica con Hyundai Heavy Industries para la transferencia de tecnología naval. Estas iniciativas se inscriben en la visión de consolidar un clúster marítimo nacional en el eje Callao–Ancón–Chancay, como plataforma industrial, geoestratégica y logística de carácter regional (Comisión de Alto Nivel de la MGP, 2022).

En ese marco, la Política Nacional Marítima del Perú (2019–2030) establece al poder naval como uno de los pilares del poder marítimo nacional, asignándole un rol fundamental en la defensa, la disuasión, el control del mar y la proyección de presencia estatal.

El propio documento reconoce limitaciones estructurales en la gobernanza del espacio marítimo, como la escasa articulación intersectorial, la débil institucionalidad y la ausencia de una visión estratégica compartida que permita integrar las capacidades navales al desarrollo nacional (Marina de Guerra del Perú, 2019).

Asimismo, como analiza Horruitiner (2022), el poder naval contemporáneo debe ser comprendido como una herramienta compleja y multidimensional, capaz de cumplir funciones militares, diplomáticas, científicas y tecnológicas. Su valor radica en la capacidad del Estado para ejercer control sobre espacios marítimos de interés, proteger rutas estratégicas, disuadir amenazas convencionales o híbridas, y proyectar influencia regional en un entorno competitivo.

Esta concepción se alinea con la doctrina de Sir Julian Corbett (1936), quien sostiene que el poder naval no requiere control absoluto del mar,

sino control limitado y racional, subordinado a los fines políticos del Estado.

Pese a los avances institucionales, los resultados comparativos muestran brechas importantes. Según el ranking "Navy Fleet Stregth" del Global Firepower Index 2024, el Perú ocupa el puesto 46 en términos de fuerza naval global, siendo superado por Colombia y Chile (Infobae, 2024). Este indicador refleja una asimetría entre el potencial marítimo del país y su posicionamiento efectivo en el ámbito internacional.

A nivel operativo, la MGP mantiene fortalezas importantes: una Fuerza de Submarinos especializada, una Infantería de Marina con entrenamiento avanzado y una participación sólida en el frente interno y ambicioso proyecto de mejora de sus capacidades anfibias, y una participación permanente de la Fuerza de Superficie y Aviación Naval en ejercicios multinacionales como UNITAS y RIMPAC, lo que le otorga visibilidad regional, interoperabilidad y potencial liderazgo; asimismo, deben considerarse las capacidades de Operaciones Especiales Navales, que amplían el espectro operativo de la Marina en escenarios no convencionales, contribuyendo a la disuasión y a la ejecución de operaciones de impacto estratégico militar.

Sin embargo, como sostienen De Izcue, Arriarán y Tolmos (2014), sin una estrategia marítima integral que articule los intereses del Estado, las capacidades navales pueden terminar operando de forma aislada y reactiva, perdiendo eficacia como instrumento geopolítico.

Por ello, el diagnóstico del poder naval peruano vislumbra avances significativos en infraestructura, industria naval y cooperación internacional, pero también limitaciones estructurales que deben ser abordadas.

4. Desarrollo: aplicación doctrinaria y propuesta

4.1 Aplicación del pensamiento de Corbett al caso peruano

La configuración actual y la visión a futuro del poder naval del Perú se encuentra en la obra de Sir Julian Corbett una guía particularmente apropiada y adaptable. En contraste con la visión de Alfred Thayer Mahan, quien concebía el control del mar como resultado de grandes batallas decisivas y concentración de flotas (Mahan, 1974).

Corbett propuso que el poder naval debía estar subordinado a la estrategia general del Estado, y que el control del mar podía ser limitado, temporal y selectivo, en función de los fines políticos concretos (Corbett,

1936). Este enfoque, resulta especialmente valioso para países como el Perú, que, si bien poseen una extensa zona económica exclusiva y una posición geoestratégica relevante en el Pacífico Sur, no cuentan con capacidades navales para disputar supremacía marítima.

Desde esta perspectiva, la estrategia peruana debe orientarse a ejercer presencia efectiva y control estratégico en puntos críticos, garantizar el uso del mar, y prevenir su uso hostil por parte de actores estatales o no estatales.

Los *Apuntes de Estrategia Naval* de De Izcue, Arriarán y Tolmos (2014) respaldan esta lógica al destacar que el poder naval peruano debe funcionar como un instrumento de articulación estratégica y de seguridad nacional, más que como un fin en sí mismo. Subrayan que su eficacia radica en su integración con los intereses marítimos del país y su coordinación con los otros instrumentos del poder nacional.

En esta línea de ideas, el académico británico Geoffrey Till sostiene que el poder naval del siglo XXI ha evolucionado hacia una herramienta de múltiples funciones: militar, *mantenimiento del buen orden del mar*[2] y diplomática, con énfasis en la disuasión, la cooperación internacional y la protección de los bienes comunes marítimos (Till, 2007).

Esta concepción amplia es particularmente relevante para el Perú, que enfrenta desafíos como la pesca ilegal, el narcotráfico, la inseguridad portuaria, la necesidad de preservar ecosistemas estratégicos y un potencial comercio marítimo robustecido por la mejora de sus puertos internacionales como Chancay Ports.

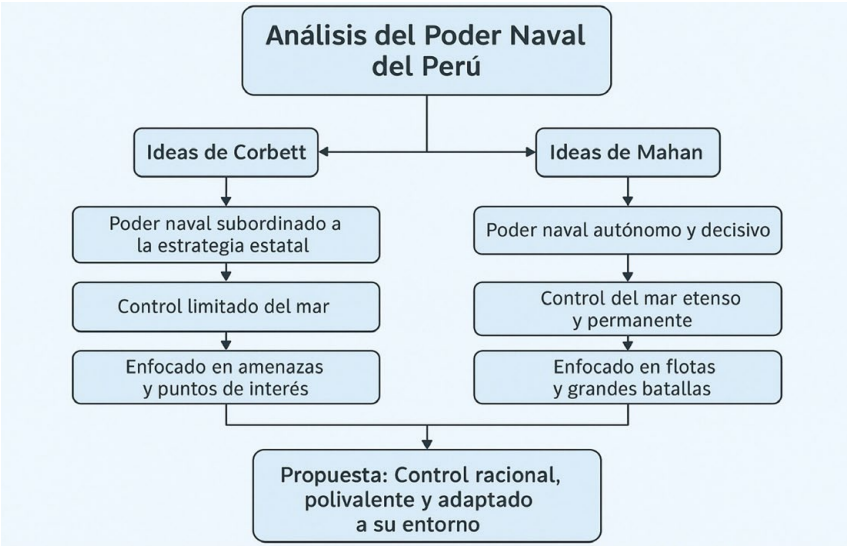
La combinación del enfoque *corbettiano* con las fuentes actuales analizadas, permite delinear un modelo estratégico de poder naval peruano, centrado en presencia constante, control racional del mar, y flexibilidad táctica, polivalente, modular y ágil – dentro de una política marítima de Estado coherente.

En lugar de buscar una flota dominante, el Perú debe aspirar a desarrollar una fuerza creíble, interoperable y tecnológicamente adaptada a su entorno regional, capaz de cumplir eficazmente funciones militares, de mantenimiento del buen orden en el mar y diplomáticas.

---

2 *Buen orden en el mar:* concepto desarrollado por Till (2007) que comprende las funciones del poder naval orientadas al mantenimiento del orden marítimo y la aplicación de la ley en el mar, incluyendo tareas de vigilancia, control y seguridad en los espacios marítimos. Till, G. (2007). *Poder marítimo: una guía para el siglo XXI.* Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales."

Figura 2
Integración del pensamiento doctrinario naval (Mahan/Corbett) en el diseño del poder naval peruano



Fuente. Elaboración propia.

4.2 Lineamientos estratégicos para un poder naval nacional

Del diagnóstico estructural y doctrinario realizado, así como de la revisión crítica de las ideas de Corbett, Mahan, Till y otras publicaciones, se desprende la necesidad de formular una estrategia propia de poder naval para el Perú, realista, sostenible y geopolíticamente coherente.

Esta debe abandonar toda aspiración imitativa de modelos de supremacía, y en cambio enfocarse en los elementos que efectivamente permitan a la MGP actuar como instrumento del poder nacional en el mar.

A continuación, se proponen cinco lineamientos estratégicos:

- Enfoque en el control racional del espacio marítimo inmediato

El poder naval peruano debe priorizar su accionar sobre las áreas más sensibles y críticas del dominio marítimo nacional: el control de la Zona Económica Exclusiva, las rutas de tránsito hacia los principales puertos y áreas de alta concentración de recursos naturales. Este control debe ser flexible y adaptativo, priorizando la vigilancia estratégica, la disuasión activa y la acción temprana frente a amenazas.

- Integración operativa con los otros instrumentos del poder marítimo

El poder naval debe dejar de operar como un sistema aislado. Debe integrarse funcionalmente con los sectores pesquero, científico, logístico y ambiental. Esto implica un planeamiento conjunto con las autoridades civiles del mar y la incorporación de instrumentos no militares como drones, inteligencia oceánica y tecnología de monitoreo satelital.

- Consolidación de la función policial marítima

En línea con los desafíos actuales del entorno marítimo peruano, la Marina debe consolidar y articular de manera más eficiente las funciones policiales marítimas ya existentes, ejercidas principalmente por la Autoridad Marítima Nacional a través de Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI), integrándolas dentro de una estrategia naval más amplia que permita potenciar su impacto en la seguridad marítima.

- Fortalecimiento de la interoperabilidad regional

El poder naval peruano debe continuar y profundizar su rol en ejercicios multinacionales, operaciones combinadas y cooperación en defensa marítima. América del Sur —especialmente la Cuenca del Pacífico— es un entorno natural para la interoperabilidad naval basada en objetivos comunes: seguridad, comercio, medio ambiente y prevención de crisis humanitarias. La interoperabilidad no solo es táctica, también es diplomática.

- Construcción de una doctrina naval nacional explícita

Finalmente, es urgente desarrollar una doctrina naval propia, clara y alineada a los intereses geopolíticos del Perú. Esta doctrina debe integrar los principios del control limitado del mar, la flexibilidad operativa, el enfoque dual civil-militar y la proyección racional de influencia. Debe además estar alineada con la Política Nacional Marítima y reforzada por el aparato educativo, doctrinario y estratégico del Estado.

Estos lineamientos no implican un cambio abrupto, sino la consolidación progresiva de un poder naval nacional que refleje la realidad del Perú: un Estado con una marcada proyección marítima con capacidades limitadas, pero con potencial estratégico, recursos vitales en el mar, y un compromiso creciente con su rol regional.

5. Conclusiones

El análisis del poder naval del Perú, abordado desde la perspectiva de la conducción de la guerra en el mar y a partir de los planteamientos de Corbett, Mahan y Till, permite identificar tanto limitaciones estructurales como oportunidades estratégicas relevantes. La geografía, la historia y el contexto político sitúan al país en una posición favorable dentro del Pacífico Sur; sin embargo, dicha condición no se ha traducido plenamente en una proyección marítima sostenida, debido a la ausencia de una visión estratégica integral del mar como espacio de desarrollo e influencia.

El contraste entre los enfoques de Mahan y Corbett evidencia que el Perú no requiere aspirar a una supremacía naval, sino a una capacidad estratégica eficaz, orientada al control limitado y racional del mar, en función de los intereses políticos del Estado. Este enfoque, reforzado por las contribuciones contemporáneas de Geoffrey Till, resulta particularmente pertinente en un entorno caracterizado por amenazas híbridas y dinámicas regionales cambiantes.

La evolución histórica de la Marina de Guerra del Perú refleja una Institución con vocación estratégica, aunque marcada por procesos de desarrollo discontinuos. En la actualidad, si bien se registran avances

Figura 3
Lineamientos estratégicos para la consolidación del poder naval peruano en el siglo XXI.



Fuente. Elaboración propia.

significativos en modernización, industria naval y cooperación internacional, persisten brechas relacionadas con la articulación intersectorial, la cultura marítima y la ausencia de una doctrina naval explícita que integre sus capacidades dentro de una estrategia nacional coherente.

Desde esta perspectiva, los lineamientos propuestos en el presente artículo apuntan a consolidar un poder naval funcional al Estado, priorizando el control del espacio marítimo inmediato, el fortalecimiento de la interoperabilidad regional y la integración efectiva con los demás componentes del poder marítimo. Todo ello debe sustentarse en una doctrina propia, alineada con la realidad geopolítica del país y con los objetivos establecidos en la Política Nacional Marítima.

En consecuencia, el desafío no radica únicamente en incrementar capacidades, sino en dotarlas de coherencia estratégica. Solo así el poder naval podrá consolidarse como un instrumento eficaz del Estado, capaz de contribuir al desarrollo nacional, proteger los intereses marítimos y proyectar al Perú como un actor relevante en el ámbito oceánico del siglo XXI.

Referencias

1. Armada de Chile. (2009). *Doctrina Marítima: El poder marítimo nacional.* Departamento de Doctrina de la Armada de Chile.
2. Castro, J. R. (2021). *Geopolítica de la República 200 años después*. Centro de Altos Estudios Nacionales (CAEN).
3. Comisión de Alto Nivel de la Marina de Guerra del Perú. (2022). Reactivación y desarrollo de la industria nacional a través del fortalecimiento de la industria naval en el Perú. *Revista de Marina*, (2), 5–15. https://revistademarina.pe/reactivacion-y-desarrollo-de-la-industria-nacional-a-traves-del-fortalecimiento-de-la-industria-naval-en-el-peru/
4. Corbett, J. S. (1936). *Algunos Principios de Estrategia Marítima*. Buenos Aires: Escuela de Guerra Naval.
5. De Izcue Arnillas, C., Arriarán Shaffer, A., & Tolmos Mantilla, Y. (2014). *Apuntes de estrategia naval*. Escuela Superior de Guerra Naval – Marina de Guerra del Perú.
6. Horruitiner Costa, S. (2022). *El poder naval en el siglo XXI: La búsqueda del control en el espacio marítimo*. Revista de Marina, (2), 58–69. https://revistademarina.pe/wp-content/uploads/Revistas/2022/2-2022/5.-El-poder-naval-en-el-s.XXI-CdeC-Horruitiner.pdf
7. Infobae. (2024, abril 3). *Perú ocupa este puesto en el nuevo ranking de potencias navales del mundo: ¿a qué países supera*? https://www.infobae.com/peru/2024/04/03/peru-ocupa-este-puesto-en-el-nuevo-ranking-de-potencias-navales-del-mundo-a-que-paises-supera/
8. Mahan, A. T. (1974). *La influencia del poder naval en la historia* (1660–1783). Buenos Aires: Círculo Militar. (Obra original publicada en 1890).
9. Presidencia del Consejo de Ministros. (2019). *Política Nacional Marítima 2019–2030*. Gobierno del Perú.
10. Dirección de Intereses Marítimos. (2024). *Perú, país marítimo: Apuntes sobre la importancia de los intereses marítimos nacionales* (2.ª ed.). Marina de Guerra del Perú.
11. Till, G. (2007). Poder marítimo: una guía para el siglo XXI. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

La foto final y el *sprint* presupuestal de diciembre

The final photo and the december budget sprint

Capitán de Corbeta Fares Yunis Moreno. Se graduó como Alférez de Fragata en el 2010. Es licenciado en Ciencias Marítimo Navales por la Escuela Naval del Perú y licenciado en Ingeniería Industrial con mención en logística por la Universidad de Piura. También, posee el grado de magíster en Administración por la Universidad del Pacífico. Ha prestado servicios a bordo del B.A.P. *Carvajal* (FM-51), B.A.P. *Villavisencio* (FM-52), B.A.P. *Callao* (DT-143), B.A.P. *Bayóvar* (ATP-154), B.A.P. *Palacios* (FM-56). Asimismo, ha ocupado el cargo de Comandante del B.A.P. *Gauden* (ACP-119) y ha servido en la Comandancia de la Base Naval del Callao como Jefe del Departamento de los Servicios de la Base Naval. Actualmente, se desempeña en la Dirección de Proyectos Navales desde enero del 2022, donde ostenta el cargo de Jefe del Departamento de Presupuesto.

Resumen: El artículo analiza el fenómeno recurrente del "sprint presupuestal" de diciembre en la gestión pública peruana, caracterizado por una aceleración abrupta del gasto al cierre del año fiscal. A través del estudio de los tres niveles de gobierno, se evidencia un patrón sistémico de ejecución tipo "curva de palo de hockey", donde la mayor parte del presupuesto se devenga en las últimas semanas. El trabajo explica este comportamiento a partir de factores estructurales como la rigidez normativa, los tiempos logísticos de contratación y estrategias administrativas para optimizar indicadores. Asimismo, advierte los riesgos asociados a esta práctica, incluyendo decisiones apresuradas, ineficiencia en el gasto y presuntas responsabilidades legales. Finalmente, propone fortalecer la planificación anticipada, priorizar la calidad del gasto sobre los indicadores financieros y promover una ejecución más equilibrada durante el año, orientada al cierre efectivo de brechas y generación de valor público.

Palabras clave: ejecución presupuestal, gestión pública, gasto público, planificación, eficiencia

***Abstract*:** *This article analyzes the recurring phenomenon of the "December budget sprint" in Peruvian public management, characterized by a sharp acceleration of spending at the end of the fiscal year. By examining the three levels of government, a systemic pattern emerges resembling a "hockey stick curve," where most budget execution is concentrated in the final weeks. The study explains this behavior through structural factors such as regulatory rigidity, procurement timelines, and administrative strategies aimed at improving performance*

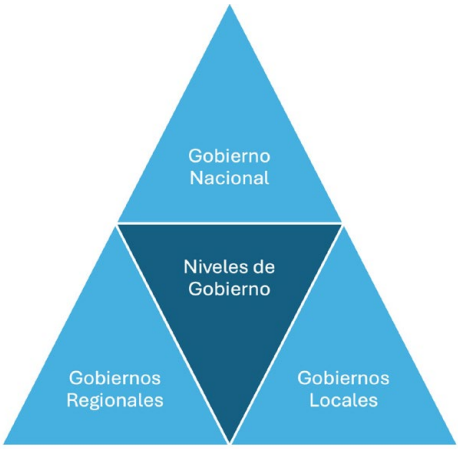
indicators. It also highlights the risks associated with this practice, including rushed decision-making, inefficient spending, and potential legal liabilities. Finally, it proposes strengthening early planning, prioritizing spending quality over financial indicators, and promoting a more balanced execution throughout the year, focused on effectively closing gaps and generating public value.

***Keywords*:** *budget execution, public management, public spending, planning, efficiency.*

Introducción: El "Déjà vu" del Cierre Fiscal

En la gestión pública peruana, el mes de diciembre tiene una connotación que va mucho más allá de las festividades de fin de año. Para los gestores públicos, planificadores y logísticos de los tres niveles de gobierno: Nacional, Regional y Local.

Figura 1
Niveles de Gobierno



Fuente. Elaboración propia en base al MEF

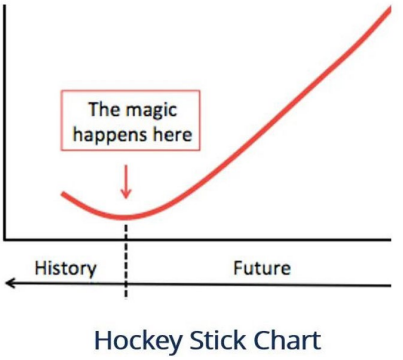
Diciembre es sinónimo de una carrera contra el reloj; un "sprint"[1] final (término adoptado de la metodología ágil Scrum) donde las horas del día parecen no alcanzar para devengar compromisos, cerrar entregables y asegurar que la ejecución presupuestal alcance los niveles esperados.

1 En la gestión de proyectos ágiles (Scrum), un Sprint se define como un bloque de tiempo breve y fijo (*time-box*), de un mes o menos, durante el cual el equipo trabaja con máxima intensidad para completar una cantidad específica de entregables funcionales (Schwaber & Sutherland, 2020).

Este fenómeno no es una anomalía aislada ni una casualidad operativa; es un patrón sistémico que se repite año tras año con la precisión de un reloj suizo, aunque con el frenesí de una sala de emergencias. Al inicio del año fiscal, con el Presupuesto Institucional de Apertura (PIA), la Programación Multianual de Inversiones (PMI) y la planificación correspondiente, se espera una ejecución lineal y ordenada. Sin embargo, la realidad operativa del Estado transforma esa línea recta en lo que coloquialmente conocemos como la "curva del palo de hockey"[2]: una ejecución moderada durante los tres primeros trimestres (el mango) y un disparo vertical en el último mes del año (la pala).

El objetivo de este artículo es analizar esta dinámica, no solo desde la óptica del sector Defensa, sino ampliando el lente hacia la realidad de los Ministerios, los Gobiernos Regionales y las Municipalidades. ¿Por qué el Estado peruano corre en diciembre? ¿Es esta aceleración un síntoma de eficiencia tardía o de planificación deficiente? Y, lo más importante, ¿refleja la "foto final" del 31 de diciembre un cierre real de brechas o simplemente una capacidad de gasto financiero?

Figura 2
Curva del palo de hockey



Fuente. Bradley et al., 2018

La Anatomía del "Sprint": Análisis de la Curva de Ejecución

Para entender la magnitud del sprint de diciembre, basta con observar el comportamiento del devengado mensual. Si bien cada nivel de gobierno tiene sus propias complejidades —desde la burocracia de los grandes ministerios hasta las limitaciones técnicas de un municipio distrital—, la tendencia estadística es sorprendentemente similar.

La ejecución del gasto público en el Perú suele presentar un letargo en el primer trimestre (el "arranque" de los sistemas y planes operativos), una aceleración gradual a mitad de año, y una concentración masiva de recursos devengados en las últimas semanas del ejercicio fiscal.

2 "Este término hace referencia a la forma visual del gráfico de ejecución: una línea relativamente plana o de crecimiento lento durante los primeros once meses (el 'mango'), que sufre un quiebre y ascenso vertical abrupto en diciembre (la 'pala'), imitando la silueta de dicho implemento deportivo."

En la siguiente tabla se presenta “la foto final” de como cerraron los 3 niveles de gobierno para el cierre del AF 2025:

Tabla 1
Foto Final

Nivel de Gobierno	PIA	PIM	Certificación	Compromiso Anual	Devengado	Girado	Avance %
G. Nacional	24,342,832,145	25,514,033,219	23,905,456,460	23,718,026,062	23,457,157,554	23,037,839,177	91.9%
G. Locales	15,970,551,181	30,152,312,485	28,376,688,739	25,906,388,683	22,468,528,555	21,466,125,574	74.5%
G. Regionales	15,428,308,611	15,230,734,230	14,894,495,233	14,635,105,183	14,379,171,515	14,057,892,989	94.4%
TOTAL	55,741,691,937	70,897,079,934	67,176,640,432	64,259,519,928	60,304,857,624	58,561,857,740	85.1%

Fuente. Portal de Transparencia Económica (MEF, 20 de enero 2026); elaboración propia

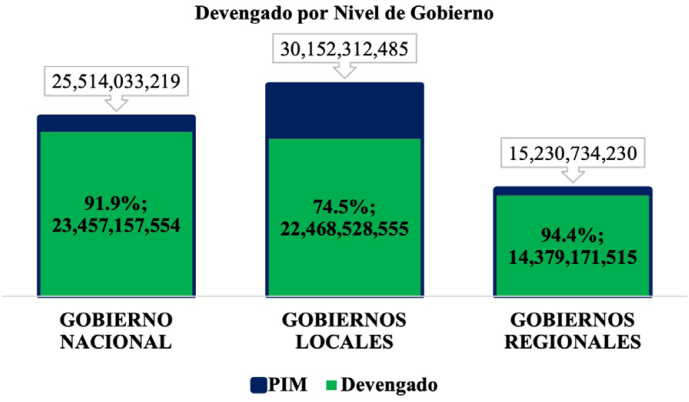
Como se puede observar en la tabla anterior, el Gobierno Nacional alcanzó una ejecución del 91.9%; recordemos que este Gobierno lo conforman los diferentes sectores tales como: Transportes y Comunicaciones, Educación, Presidencia del Consejo de Ministros, entre otros.

De igual forma, los Gobiernos Locales alcanzaron una ejecución de tan solo el 74.5%, este gobierno lo conforman las diferentes municipalidades y mancomunidades.

Finalmente, tenemos a los Gobiernos Regionales alcanzando una ejecución del 94.4%.

En el siguiente gráfico se puede observar más claramente la ejecución de cada nivel de gobierno y lo anteriormente explicado.

Figura 3
Devengado por Nivel de Gobierno



Fuente. Portal de Transparencia Económica (MEF, 2026); elaboración propia

Ahora bien, de la tabla N° 1 se observa el monto devengado; sin embargo, no se muestra el monto no devengado, en la siguiente tabla se puede apreciar los montos exactos y el % de no ejecución:

Tabla 2
Montos no Devengados

Nivel de Gobierno	No Devengado	Avance %
GOBIERNO NACIONAL	2,056,875,665	8.1%
GOBIERNOS LOCALES	7,683,783,930	25.5%
GOBIERNOS REGIONALES	851,562,715	5.6%
TOTAL	**10,592,222,310**	**14.9%**

Fuente. Portal de Transparencia Económica (MEF, 2026); elaboración propia

Claramente se observa que hay un serio problema en los Gobiernos Locales, seguido por el Gobierno Nacional y finalmente por los Gobiernos Regionales.

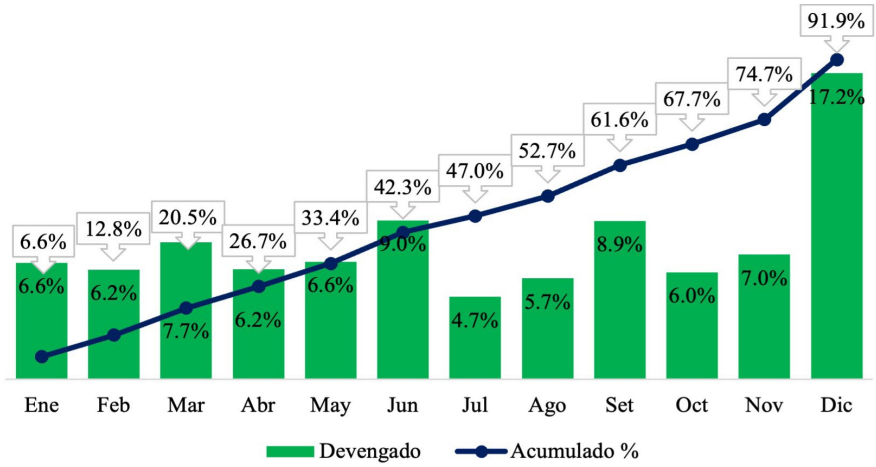
Luego de haber visto como cerraron el año, procederemos a analizar el comportamiento mensual de los devengados correspondientes al año fiscal 2025, desagregado por los tres niveles de gobierno:

En la Tabla N.º 3 (ver anexos), se aprecia la ejecución financiera del Gobierno Nacional, donde se confirma la tendencia del 'sprint' final. Durante los primeros once meses del año, el devengado mensual mantiene un ritmo promedio oscilante; sin embargo, diciembre rompe abruptamente la linealidad, disparándose a una ejecución de 4,398 millones.

Esta cifra representa un 17.2% del avance anual en un solo mes, más del doble de lo ejecutado en meses regulares como enero o febrero. Este comportamiento valida estadísticamente la presión operativa de fin de año, necesaria para alcanzar el acumulado final del 91.9%.

Tal como se aprecia en el Gráfico N.º 4, la visualización de los datos confirma este salto abrupto. Las barras verdes evidencian una ejecución relativamente homogénea entre enero y noviembre, oscilando en un rango del 4.7% al 9%.

Figura 4
G. Nacional: Devengado por mes



Fuente. Portal de Transparencia Económica (MEF, 2026); elaboración propia

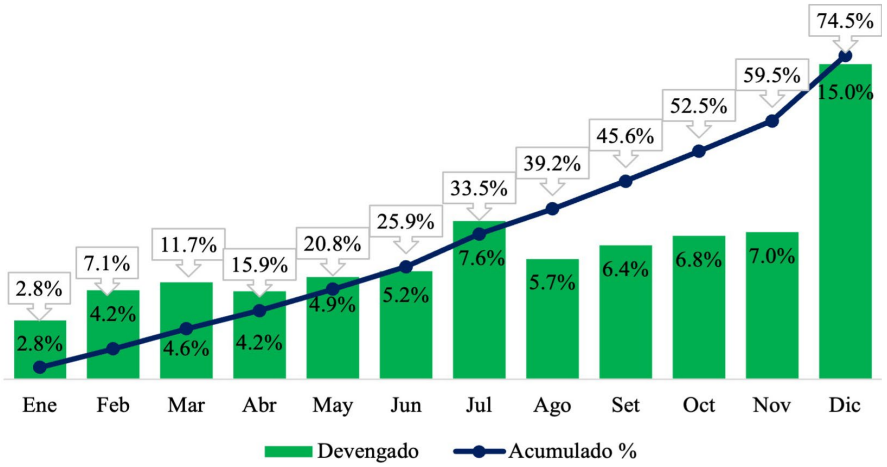
Sin embargo, la barra de diciembre rompe el patrón estacional, elevándose abruptamente hasta el 17.2%. Este salto visual confirma el 'sprint' operativo del cierre de año, impulsando la curva acumulada (línea azul) hasta alcanzar la meta final del 91.9%."

En el caso de los Gobiernos Locales, la Tabla N.º 4 (ver anexos) revela una realidad más crítica. Si bien el patrón del 'sprint' se mantiene —con un salto abrupto en diciembre al 15.0%, duplicando el rendimiento de noviembre—, el esfuerzo final resulta insuficiente.

A diferencia del nivel Nacional, las municipalidades inician el año con una ejecución mínima del 2.8% y cierran con un acumulado anual del 74.5%. Esto demuestra que, aunque la aceleración de fin de año es sistémica, en el nivel local no alcanza para compensar la lentitud de los primeros trimestres, dejando una cuarta parte del presupuesto sin ejecutar.

El Gráfico N.º 5 permite visualizar esta disparidad. En él se aprecia cómo la curva acumulada se ve lastrada por el lento arranque de enero, confirmando que el 'sprint' de diciembre, aunque transversal a todos los niveles, arroja resultados dispares: la reacción de último minuto en los municipios no basta para revertir la inercia anual.

Figura 5
G. Locales: Devengado por mes



Fuente. Portal de Transparencia Económica (MEF, 2026); elaboración propia

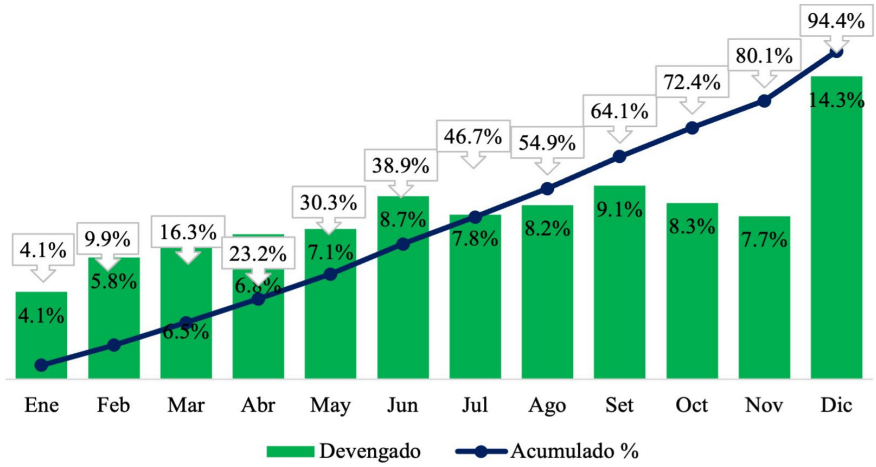
Sin embargo, la línea de tendencia acumulada (azul) revela la debilidad estructural de este nivel de gobierno: un arranque lento de apenas 2.8% en enero que lastra el desempeño anual. A pesar de la aceleración final, el cierre al 74.5% evidencia que la reacción de último minuto no es suficiente para compensar la baja ejecución de los primeros trimestres.

Finalmente, en la Tabla N.º 5 (ver anexo), se observa el desempeño de los Gobiernos Regionales. Este nivel de gobierno presenta el cierre más contundente de los tres: un repunte en diciembre del 14.3% (representando 2,177 millones) que catapulta la ejecución acumulada hasta un impresionante 94.4%.

Este resultado supera porcentualmente incluso al Gobierno Nacional, sugiriendo que, a pesar de las oscilaciones mensuales, los GOREs logran devengar la casi totalidad de sus recursos hacia el cierre del ejercicio fiscal.

El Gráfico N.º 6 expone visualmente esta eficacia. Si bien la barra de diciembre (14.3%) confirma la regla del 'sprint' final —casi duplicando el promedio de los meses anteriores—, el impacto en la curva acumulada es decisivo.

Figura 6
G. Regionales: Devengado por mes



Fuente. Portal de Transparencia Económica (MEF, 2026); elaboración propia

A diferencia de los otros niveles, esta aceleración final permite a las regiones cerrar con un 94.4%, la cifra más alta de los tres niveles de gobierno, demostrando una capacidad de devengado superior al cierre del ejercicio fiscal.

Como se aprecia en las gráficas, el comportamiento es asimétrico. Mientras que los meses de enero a marzo suelen representar un porcentaje menor del Presupuesto Institucional Modificado (PIM) debido a la certificación y actos preparatorios, diciembre concentra un porcentaje desproporcionado de la ejecución anual.

Esta concentración no solo estresa los sistemas administrativos (SIAF[3], SEACE[4]), sino que pone en riesgo la calidad del gasto. La presión por llegar a la "foto final" —ese porcentaje de ejecución que validará la gestión ante el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) y la ciudadanía— puede incentivar decisiones apresuradas. Sin embargo, para juzgar este fenómeno con justicia, es necesario entender las causas estructurales que obligan a los gestores a correr esta maratón final.

3 Sistema Integrado de Administración Financiera: es una herramienta central para la gestión financiera del Estado peruano. Su principal objetivo es optimizar la administración de los recursos públicos, siendo de uso obligatorio para todas las entidades del sector público en los niveles nacional, regional y local.

4 Sistema Electrónico de Contrataciones del Estado: es la plataforma oficial en Perú donde se publican, gestionan y registran todos los procesos de contratación pública.

Anatomía del Sprint: ¿Por qué corren todos a la vez?

Si los gráficos muestran el "qué", la realidad operativa explica el "por qué". La concentración del gasto en diciembre no es siempre un acto de negligencia, sino la consecuencia de una tormenta perfecta que combina rigidez normativa y estrategias de supervivencia administrativa. Basado en la experiencia de campo, podemos identificar tres factores críticos:

1. La Cronología de la Demora (El factor "8 meses").- Existe una desconexión entre el calendario fiscal y los tiempos logísticos reales. Para una adquisición de equipamiento mayor, los Actos Preparatorios —indagación de mercado, aprobación de expediente— pueden tomar fácilmente 3 meses. A esto se suma el Proceso de Selección (convocatoria, buena pro, consentimiento) de unos 2 meses, y finalmente el plazo de entrega del proveedor, que suele rondar los 3 meses. Matemáticamente, hablamos de un ciclo de 8 meses. Si una unidad ejecutora logra certificar su crédito presupuestario en mayo, el devengado caerá, casi por gravedad, en diciembre. No es falta de planificación, es la inercia del sistema.

2. La Válvula de Escape: Las 8 UIT y la Muralla de la Partida 2.6.- Ante la inminencia del cierre, los gestores buscan ejecutar lo que sea rápido. Aquí entran las compras directas menores a 8 UIT, que permiten agilizar la adquisición de bienes y servicios puntuales (Ley N.º 30225, 2014). Sin embargo, existe una barrera técnica infranqueable: los recursos asignados a la partida 2.6 (Adquisición de Activos No Financieros) no pueden destinarse a la partida 2.3 (Bienes y Servicios) (MEF, 2024). Esto obliga a las áreas usuarias a forzar la compra de activos (computadoras, mobiliario, equipos) para no perder el presupuesto de inversión, ya que no tienen la flexibilidad para usar ese dinero en mantenimiento u operatividad corriente, generando a veces un sobrestock de activos no prioritarios.

3. La "Matemática" de la Eficiencia: Reducir el PIM.- Finalmente, existe una estrategia contable que no ejecuta gasto, pero "maquilla" la foto final. Cuando se proyecta que ciertos saldos no podrán devengarse, las entidades optan por poner esos montos como "libre disponibilidad" y solicitar notas de rebaja presupuestal. La lógica es puramente aritmética: el porcentaje de ejecución es una división entre lo Devengado y el Presupuesto Institucional Modificado (PIM) (Decreto Legislativo N.º 1440, 2018). Al reducir el denominador (el PIM) devolviendo el dinero al sector o al Tesoro Público, el porcentaje de ejecución aumenta automáticamente. Es una relación inversamente proporcional donde se sacrifica el recurso para salvar el indicador de gestión.

Riesgos del "Gasto por Gastar": La Flexibilidad Peligrosa

La presión institucional y política por alcanzar un porcentaje de ejecución sobresaliente en diciembre trae consigo un efecto secundario alarmante: la relajación de los controles. En el afán de "salvar el marco presupuestal" y no devolver recursos al Tesoro Público, los gestores enfrentan riesgos que trascienden la simple ineficiencia administrativa y cruzan peligrosamente la línea de la responsabilidad legal.

La premisa de "gastar para no perder el dinero" suele cegar al funcionario ante las severas consecuencias que el Sistema Nacional de Control y el Ministerio Público impondrán *a posteriori*. Al adoptar esta "flexibilidad", se materializan los siguientes riesgos legales y operativos:

- **Falsedad Ideológica y Actas Prematuras:** Quizás el riesgo más crítico y común en diciembre es la emisión de actas de conformidad por trabajos inconclusos o bienes no internados al 100%. Bajo la excusa de "firmar para devengar y que el proveedor termine en enero", el funcionario comete el delito de Falsedad Ideológica. Insertar declaraciones falsas en un documento público para generar un pago es un ilícito penal sancionado con pena privativa de libertad (Código Penal, Art. 428), independientemente de si la intención original era "no perder el presupuesto".

- **Responsabilidad Penal (Colusión y Negociación Incompatible):** En diciembre, flujogramas que todo el año fueron rígidos se vuelven súbitamente elásticos. Esta celeridad extrema para aprobar especificaciones técnicas, cotizaciones y otorgar buenas pro en tiempo récord levanta banderas rojas en las auditorías. Para la Fiscalía, esta "flexibilidad" rara vez se interpreta como proactividad administrativa; suele tipificarse como un interés indebido en favorecer a un tercero (Negociación Incompatible) o concertación con el contratista (Colusión) (Código Penal, Arts. 384 y 399).

- **Responsabilidad Civil por Perjuicio Económico (Compras Inútiles):** El gasto acelerado suele orientarse a lo que se *puede* comprar rápido (compras menores a 8 UIT), no a lo que se *necesita*. Esto genera almacenes llenos de insumos de baja rotación o bienes sobrevalorados por la urgencia. Cuando la Contraloría determina que estas adquisiciones no cumplieron una finalidad pública real, tipifica un perjuicio económico al Estado, obligando a los funcionarios involucrados a resarcir el daño con su propio patrimonio (Responsabilidad Civil).

- **La Trampa del Adelanto Directo y los "Elefantes Blancos":** Se gestionan pagos por adelantos directos o de materiales en contratos de obras apenas firmados a fines de diciembre. Financieramente, esto inyecta liquidez al contratista y dispara el porcentaje de ejecución en el SIAF, aunque el avance físico de la obra sea nulo al 31 de diciembre. El gran riesgo es que muchos contratistas, tras recibir fuertes sumas, abandonan la obra en enero o entran en controversias legales. El resultado: procesos de arbitraje interminables, presupuestos inmovilizados y la creación de nuevos "elefantes blancos" a nivel nacional.

En conclusión, la ironía del "sprint" de diciembre es trágica: en el intento de evitar el castigo administrativo por una baja ejecución, muchos gestores públicos terminan destruyendo sus carreras profesionales y enfrentando procesos penales, dejando al Estado con obras paralizadas y almacenes llenos de bienes innecesarios.

Conclusiones: Hacia una ejecución responsable y sostenible

El análisis de la "foto final" y el sprint de diciembre nos deja lecciones claras que trascienden la simple estadística. Si bien alcanzar el 90% o 95% de ejecución presupuestal es un indicador estadístico destacado, la forma en que llegamos a esa meta es tan importante como el número mismo.

1. El "Sprint" es un síntoma, no una estrategia: La curva de ejecución tipo "palo de hockey" no debe normalizarse como el estándar de gestión pública. Esta concentración de gasto en el último mes del año es un síntoma de deficiencias estructurales en la etapa de actos preparatorios y en la calidad de los expedientes técnicos. Una gestión eficiente no es la que corre más rápido en diciembre, sino la que mantiene un ritmo de trote constante desde enero, certificando y comprometiendo recursos de manera oportuna.

2. La calidad sobre la cantidad: La obsesión por el indicador financiero (devengado) no debe eclipsar el verdadero fin del presupuesto público: el cierre de brechas y la generación de valor público. Forzar la ejecución mediante compras directas no prioritarias o adelantos de obra sin sustento físico puede salvar el año fiscal en el SIAF, pero condena a la institución a enfrentar años de litigios, arbitrajes y responsabilidades penales. El costo de la "flexibilidad" de diciembre es demasiado alto para el funcionario y para el país.

3. La necesidad de la planificación anticipada: Para romper este ciclo vicioso, es imperativo fortalecer la fase de Programación Multianual de Inversiones (PMI) y el Plan Anual de Contrataciones (PAC). Los procesos logísticos complejos deben iniciarse con la debida anticipación, acompañados de un Control Concurrente real que brinde seguridad al gestor durante el año, en lugar de un control posterior meramente punitivo. Asimismo, es urgente capacitar a los cuadros técnicos de los Gobiernos Locales, quienes, atrapados en la baja ejecución (74.5%), requieren mayor soporte para no depender de la improvisación de fin de año.

En última instancia, la "foto final" del 31 de diciembre no debería ser un trofeo por haber gastado todo el dinero, sino un reflejo fiel de obras concluidas y servicios entregados. Solo cuando la ejecución financiera vaya de la mano con el avance físico real, podremos decir que hemos pasado de "lo planeado a lo ejecutado" de manera eficiente, transparente y, sobre todo, responsable.

Anexos

Tabla 3
G. Nacional: Devengado por Mes

Mes	Certificación	Compromiso Anual	Devengado	Girado	Avance %	Acumulado %
Ene	13,206	6,598	1,678	1,462	6.6%	6.6%
Feb	2,946	2,443	1,578	1,404	6.2%	12.8%
Mar	1,500	1,325	1,976	2,031	7.7%	20.5%
Abr	1,191	1,759	1,586	1,512	6.2%	26.7%
May	872	1,189	1,696	1,536	6.6%	33.4%
Jun	972	1,553	2,285	2,230	9.0%	42.3%
Jul	416	696	1,189	1,459	4.7%	47.0%
Ago	715	1,041	1,453	1,214	5.7%	52.7%
Set	982	2,043	2,278	2,365	8.9%	61.6%
Oct	434	1,095	1,542	1,573	6.0%	67.7%
Nov	357	1,088	1,799	1,761	7.0%	74.7%
Dic	314	2,890	4,398	4,490	17.2%	91.9%
TOTAL	23,905,456,461	23,718,026,063	23,457,157,555	23,037,839,176	91.9%	

Fuente. Portal de Transparencia Económica (MEF, 2026); elaboración propia

Tabla 4
G. Locales: Devengado por mes

Mes	Certificación	Compromiso Anual	Devengado	Girado	Avance %	Acumulado %
Ene	5,564	2,131	852	480	2.8%	2.8%
Feb	3,968	2,495	1,279	933	4.2%	7.1%
Mar	3,618	2,441	1,394	1,311	4.6%	11.7%
Abr	2,736	1,773	1,266	1,229	4.2%	15.9%
May	1,468	1,791	1,474	1,530	4.9%	20.8%
Jun	1,732	1,892	1,555	1,737	5.2%	25.9%
Jul	2,105	2,303	2,280	1,858	7.6%	33.5%
Ago	1,563	1,820	1,733	2,042	5.7%	39.2%
Set	1,602	1,915	1,927	1,858	6.4%	45.6%
Oct	1,510	1,960	2,064	2,150	6.8%	52.5%
Nov	1,231	2,017	2,116	2,103	7.0%	59.5%
Dic	1,279	3,368	4,528	4,235	15.0%	74.5%
TOTAL	28,376,688,738	25,906,388,681	22,468,528,554	21,466,125,574	74.5%	

Fuente. Portal de Transparencia Económica (MEF, 2026); elaboración propia

Tabla 5
G. Regionales: Devengado por mes

Mes	Certificación	Compromiso Anual	Devengado	Girado	Avance %	Acumulado %
Ene	4,861	2,294	630	366	4.1%	4.1%
Feb	2,484	1,709	876	732	5.8%	9.9%
Mar	1,961	1,439	984	1,067	6.5%	16.3%
Abr	1,400	1,091	1,042	947	6.8%	23.2%
May	754	1,063	1,082	1,033	7.1%	30.3%
Jun	790	1,208	1,318	1,244	8.7%	38.9%
Jul	491	935	1,183	1,215	7.8%	46.7%
Ago	349	857	1,253	1,156	8.2%	54.9%
Set	745	1,069	1,392	1,288	9.1%	64.1%
Oct	473	988	1,268	1,268	8.3%	72.4%
Nov	182	820	1,174	1,237	7.7%	80.1%
Dic	405	1,161	2,177	2,505	14.3%	94.4%
TOTAL	14,894,495,232	14,635,105,184	14,379,171,516	14,057,892,989	94.4%	

Fuente. Portal de Transparencia Económica (MEF, 2026); elaboración propia

Referencias

1. Bradley, C., Hirt, M., & Smit, S. (2018). *Strategy beyond the hockey stick: People, probabilities, and big moves to beat the odds*. John Wiley & Sons.
2. Gobierno del Perú. (1991). *Decreto Legislativo N.º 635: Código Penal* (arts. 384, 399 y 428). Diario Oficial *El Peruano*.
3. Gobierno del Perú. (2014). *Ley N.º 30225: Ley de contrataciones del Estado*. Diario Oficial *El Peruano*.
4. Gobierno del Perú. (2018). *Decreto Legislativo N.º 1440: Decreto Legislativo del sistema nacional de presupuesto público*. Diario Oficial *El Peruano*.
5. Ministerio de Economía y Finanzas. (2026). *Portal de Transparencia Económica: Consulta amigable de ejecución del gasto*. https://apps5.mineco.gob.pe/transparencia/
6. Ministerio de Economía y Finanzas. (2024). *Clasificadores presupuestarios*. Dirección General de Presupuesto Público.
7. Yunis Moreno, F. (2024). De lo planeado a lo ejecutado. *Revista de Marina*, (4), 142–157.
8. Schwaber, K., & Sutherland, J. (2020). *La guía de Scrum: La guía definitiva de Scrum: Las reglas del juego*. Scrum.

La vuelta al mundo en el B.A.P. *Unión*: Experiencias y aprendizajes como Jefe de Navegación y Metereología

The final photo and the december budget sprint

Teniente Segundo Christofer Pérez Fernández. Se graduó de la Escuela Naval del Perú en el 2020. Es oficial calificado en Hidrografía y Navegación. Siguió los cursos de Liderazgo para Cadetes en "Western Hemisphere Institute for Security Cooperation" (WHINSEC) y el Diplomado de Meteorología Básica en la Escuela Naval Almirante Padilla – Colombia. Ha prestado servicios a bordo de la Fragata Misilera B.A.P. *Almirante Grau* como Jefe de la División de Apoyo Aeronaval. En el Buque Oceanográfico Polar B.A.P. *Carrasco* como Oficial Secretario y Jefe de la División de Comunicaciones. En el Buque Escuela a Vela B.A.P. *Unión*, como Jefe de la División de Navegación, Meteorología y Electrónica y Oficial Secretario, Segundo Comandante del Buque del Servicio Hidrográfico B.A.P. *Zimic*, actualmente Jefe del Departamento de Geomática de la Dirección de Hidrografía y Navegación.

Resumen: La circunnavegación del B.A.P. *Unión* durante el Viaje de Instrucción al Extranjero 2023–2024 constituyó un hito histórico para la Marina de Guerra del Perú y un testimonio tangible de su proyección marítima. Durante 317 días de despliegue, el buque navegó 36,451 millas náuticas, recorrió 3 océanos, cruzó 7 estrechos y visitó 23 puertos en 5 continentes. La travesía evidenció el valor formativo del buque escuela a vela al brindar a los Cadetes Navales una experiencia integral de instrucción en condiciones reales de la mar. Asimismo, resaltó la importancia de la navegación y la meteorología como disciplinas esenciales para la seguridad operacional, la planificación estratégica y el cumplimiento del itinerario. La gestión eficiente de información climatológica y meteorológica permitió afrontar fenómenos océano meteorológicos adversos y optimizar el empleo de la propulsión a vela, alcanzando un 35% del recorrido bajo este medio. La experiencia reafirma la relevancia del B.A.P. *Unión* como plataforma de instrucción, embajador itinerante del Perú y símbolo de la vocación marítima nacional.

Palabras clave: Circunnavegación, B.A.P. Unión, formación naval, meteorología, navegación.

Abstract: *The Circumnavigation carried out by B.A.P. Unión during the 2023–2024 Overseas Training Cruise represented a milestone for the Peruvian Navy and a major contribution to Peru's maritime projection. Over 317 days, the vessel sailed 36,451 nautical miles across 3 oceans, transited 7 straits, and*

visited 23 ports in 5 continents. This voyage highlighted the educational role of the Peruvian Sail Training Ship by providing midshipman with comprehensive hands-on training in real maritime conditions. It also underscored the importance of navigation and meteorology as key disciplines for operational safety, strategic planning, and itinerary fulfillment. The systematic use of climatological and meteorological data enabled the crew to overcome severe weather phenomena and optimize sail propulsion, achieving 35% of the total voyage under wind power. The circumnavigation reaffirmed the role of B.A.P. Unión as a training platform, a seaborne ambassador of Peru, and a symbol of the nation's maritime vocation.

Keywords: *Circumnavigation, B.A.P. Unión, naval training, meteorology, navigation.*

Introducción

El año 2023 marcó un espacio histórico para la Marina de Guerra del Perú. El majestuoso buque escuela a vela, símbolo de la formación naval, emprendió una navegación sin precedentes: circunnavegar el globo terráqueo. Durante casi un año, el B.A.P. *Unión* surcó los océanos más importantes del mundo, recalando en puertos importantes y enfrentando los desafíos que solo el mar puede ofrecer a los navegantes.

Esta hazaña tiene un importante precedente en la historia naval del Perú: la fragata *Amazonas*, que en 1856 se convirtió en el primer buque de guerra latinoamericano en circunnavegar el mundo. Aquella expedición, que llevó el pabellón nacional a los 5 continentes, constituyó una muestra temprana de la vocación oceánica de la Marina de Guerra del Perú y de su determinación por estar presente en los grandes escenarios marítimos internacionales. Más de siglo y medio después, el B.A.P. *Unión* retoma esa herencia y la proyecta al siglo XXI, reafirmando que el mar siempre ha sido un espacio esencial en la identidad y en la visión estratégica de nuestra nación.

Desde hace más de un siglo, buques escuela a vela como el *Juan Sebastián de Elcano* de España, *Sagres* de Portugal, *Gorch Fock* de Alemania, *INS Tarangini* de la India, *Libertad* de Argentina, *Gloria* de Colombia, o *Cuauhtémoc* de México han efectuado circunnavegaciones que van más allá de la instrucción académica: constituyen actos de capacidad y proyección internacional. Con la navegación del *Unión*, el Perú se incorpora a este selecto grupo de marinas que utilizan la navegación global como medio para fortalecer la identidad de sus futuros oficiales y consolidar su presencia en la comunidad marítima internacional.

Los buques escuela a vela toman como insumo principal para propulsar el viento, agente dominante e impredecible que genera que las velas envergadas a los palos de los veleros puedan generar el desplazamiento de plataformas de más de 3 mil toneladas en la mar.

Como sabemos, el viento es un factor muy variable en tiempo y espacio, el dominio y conocimiento de esta, representa un valor determinante en el éxito de la navegación.

En ese sentido, este artículo busca dar a conocer la importancia de la meteorología en las navegaciones, a través de las experiencias y aprendizajes adquiridos durante esta travesía, destacando el rol crucial de la meteorología en el éxito de la misión.

Figura 1
B.A.P. *Unión* navegando en la ejecución de la circunnavegación 2023 – 2024



Fuente. B.A.P. *Unión*

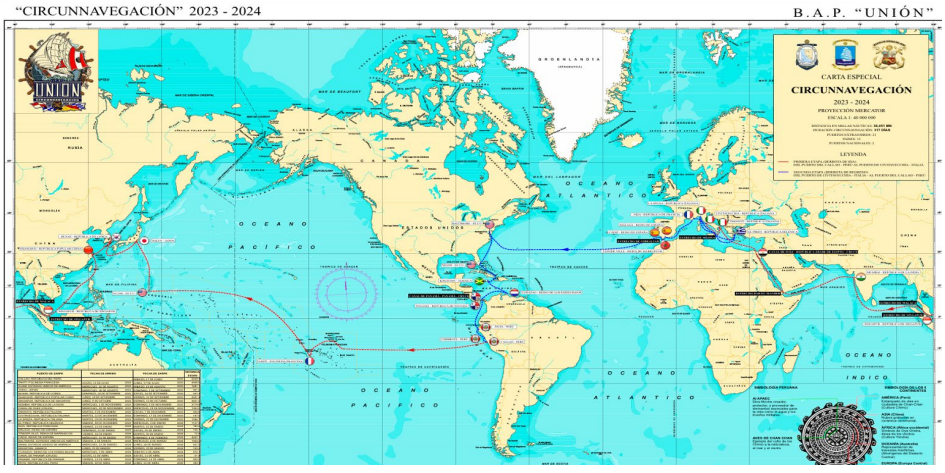
1. El B.A.P. *Unión*: Un buque escuela con una misión única

Construido en los astilleros de los Servicios Industriales de la Marina – Callao y botado en el año 2016, es uno de los veleros más grandes y modernos del mundo. Con 115.75 metros de eslora y una capacidad para albergar a más de 250 tripulantes, este buque no solo es un símbolo de la ingeniería naval

peruana que permite complementar la formación naval de los futuros Oficiales de la Marina y el personal naval, sino también, es una embajada itinerante, una plataforma que permite que el Perú estreche lazos de diplomacia con los países de interés, siendo un claro ejemplo de ello, la Casa Perú, salón donde se traslada la cultura peruana para el mundo.

La misión del Viaje de Instrucción al Extranjero "VIEX 2023-2024", no solo buscó fortalecer las habilidades marineras de los Cadetes Navales, sino también proyectar la imagen del Perú a través de la Marina de Guerra como una nación marítima con una sólida tradición naval. Durante la travesía, el B.A.P. *Unión* visitó más de 20 puertos en 5 continentes; navegando un total de 36,451 millas náuticas, de las cuales 12,502 millas náuticas (35%) se realizaron únicamente con propulsión a vela, demostrando la eficiencia y versatilidad de este velero.

Figura 2
Carta especial de la circunnavegación 2023 – 2024 del B.A.P. Unión



Fuente. Marina de Guerra del Perú

2. El rol de la División de Navegación y Meteorología

Como Jefe de la División de Navegación, Meteorología y Electrónica del Departamento de Operaciones de la Unidad, nuestra responsabilidad fue mantener informado al Jefe del Departamento de Operaciones y al Comando a fin de garantizar que el buque siguiera la derrota planeada de manera segura, eficiente y cumpliendo con el estricto itinerario del viaje. Esto implicaba una evaluación constante de los peligros a la navegación y condiciones

océano meteorológicas. Utilizábamos cartas náuticas electrónicas y de papel, publicaciones internacionales, softwares meteorológicos, entre otros.

La meteorología fue un pilar fundamental en nuestra labor. Para optimizar su manejo, dividimos esta disciplina en dos fases: la evaluación climatológica, realizada previa al zarpe, y el monitoreo meteorológico diario realizado durante la navegación. La primera fase nos permitió conocer el comportamiento promedio de los fenómenos meteorológicos en todas las rutas de navegación, mientras que la segunda nos ayudó a adaptarnos a los cambios imprevistos del tiempo.

Meses previos a la ejecución estudiamos detalladamente la climatología de cada pierna de navegación en espacio y tiempo, a través de las Pilot Chart, que es una "herramienta de navegación que provee de información estadística sobre viento, corrientes, altura de olas, visibilidad, presión barométrica, riesgos de temporal y límites de zonas de hielos, todo ello organizado para los distintos meses del año" (***Maritime Safety Information***). Esto permitió obtener un panorama general de las condiciones climatológicas que la Unidad podría enfrentar, y en base a esta información se configuraron y definieron las fechas de arribo y zarpe de cada puerto en el itinerario.

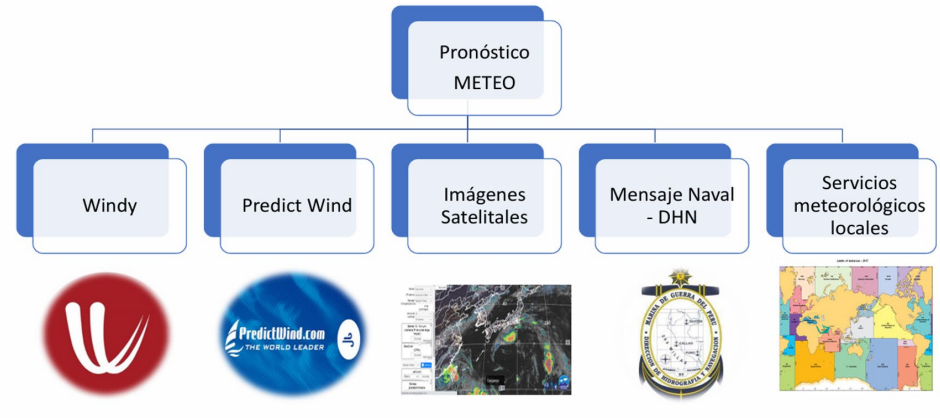
Ya en la ejecución de la navegación, monitoreábamos constantemente las condiciones océano meteorológicas para configurar el aparejo del buque con la finalidad de aprovechar eficientemente el viento disponible para navegar a vela, así como también anticipar los sistemas de bajas presiones, ciclones tropicales y vientos fuertes o zonas de calma que pudieran afectar la travesía. La precisión en las predicciones era vital para que el Comando pueda tomar decisiones informadas, modificar la derrota planeada o variar la velocidad del buque.

3. Exposiciones diarias: Un esfuerzo colaborativo

A bordo del B.A.P. *Unión*, una de las responsabilidades más importantes de la División era realizar exposiciones diarias al Comando y Jefes de Departamentos. Estas presentaciones tenían como objetivo analizar el pronóstico meteorológico a corto plazo y proporcionar información clave para la toma de decisiones. Utilizábamos herramientas de pronóstico meteorológico en tiempo real. Algunas de las más destacadas son las siguientes:

- **Windy y PredictWind**: Estas plataformas nos proporcionaban mapas interactivos de vientos, olas, presión atmosférica y temperatura, derrotas seguras lo que nos permitía anticipar cambios en las condiciones meteorológicas.

Figura 3
Fuentes de información meteorológica usada a bordo del B.A.P. Unión



- **Zoom Earth**: Utilizábamos esta herramienta para obtener imágenes satelitales en tiempo real, lo que nos ayudaba a visualizar fenómenos como tormentas eléctricas o frentes fríos.
- **Pronósticos de la Dirección de Hidrografía y Navegación**: Recibíamos informes diarios con datos actualizados sobre el estado del mar y las condiciones meteorológicas en nuestra derrota.
- **Servicios Meteorológicos Locales**: Analizamos los pronósticos locales de los países aledaños a nuestra derrota de navegación.

Estas exposiciones no solo eran informativas, sino que también tenían un impacto directo en las decisiones del Comandante. El análisis de las condiciones meteorológicas permitía al Comando ajustar la derrota, optimizar el uso de las velas y garantizar la seguridad de la dotación y el buque.

El conocimiento meteorológico fue creciendo de manera gradual. Las primeras navegaciones permitieron comprender cómo se comporta el buque frente a distintas condiciones océano-meteorológicas, así como dominar progresivamente las herramientas que la tecnología pone a disposición para conocer y pronosticar las condiciones ambientales.

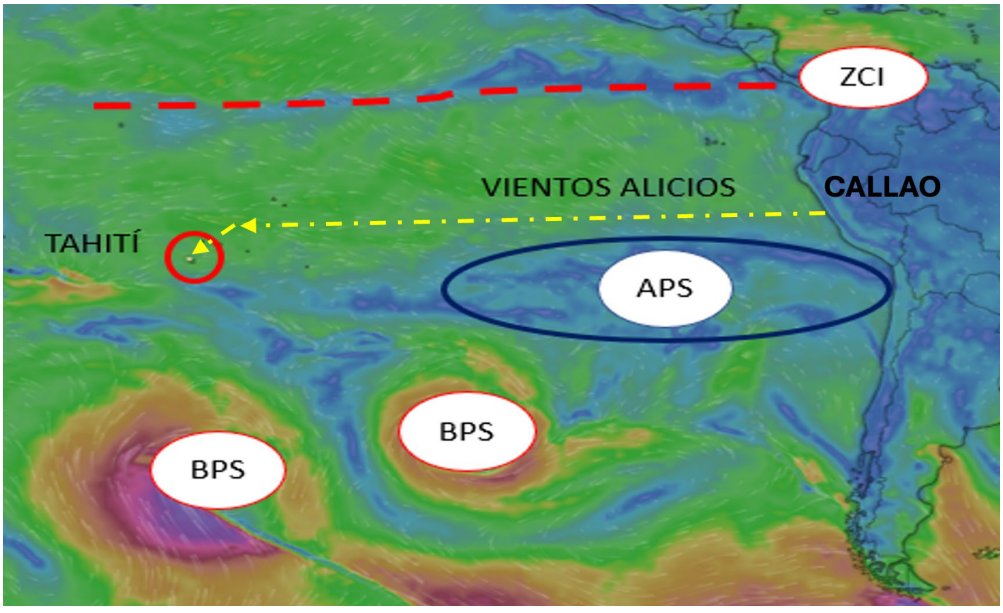
4. Condiciones meteorológicas destacadas durante la circunnavegación

La circunnavegación del B.A.P. *Unión* significó atravesar todos los principales sistemas atmosféricos del planeta, desde las calmas ecuatoriales hasta las borrascas atlánticas.

Océano Pacífico Sur

El sábado 17 de junio del 2024, tras zarpar de nuestro puerto base del Callao rumbo a Tahití en la Polinesia Francesa – Oceanía, el Comandante dispuso apagar los motores e iniciar a navegar por acción del viento. El Océano Pacífico Sur Occidental está dominado por el Anticiclón del Pacífico Sur, sistema de alta presión cuasipermanente ubicado entre la latitud 25° a 35° S – longitud 80° a 100° W, con intensidades de viento predominante del SO e intensidades entre los 15 a 29 nudos, ráfagas superiores a los 30 nudos. Estos factores permitieron aprovechar eficientemente las velas del buque para desarrollar velocidades en promedio a los 12 nudos. Pasado las semanas, a causa del ingreso de un frente frío, las intensidades de viento incrementaron, lo que permitió al buque aprovechar estas condiciones y participar en la Regata Autoimpuesta "*Boston Teapot Trophy*".

Figura 4
Monitoreo de las condiciones meteorológicas de la derrota Callao, Perú – Tahití, Polinesia Francesa



Fuente.WINDY, Modelo ECMWF.

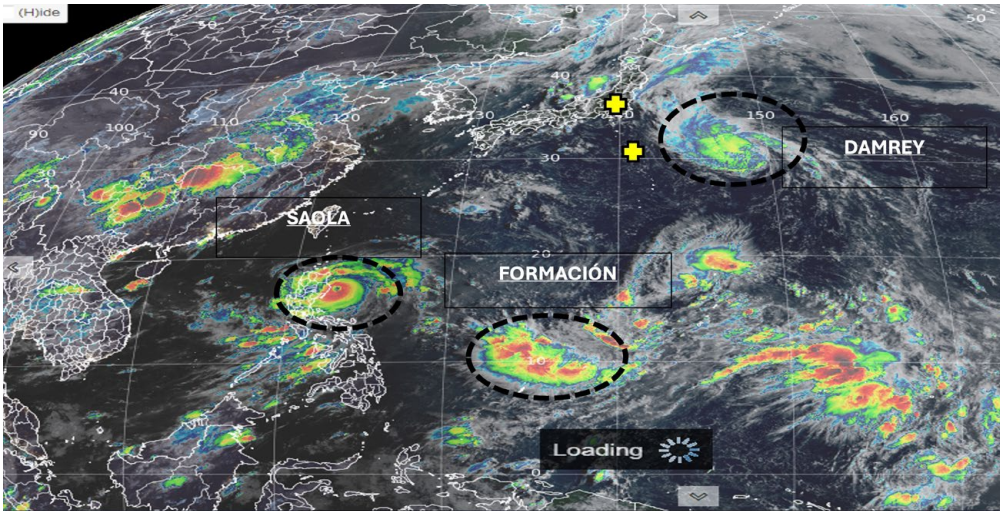
Océano Pacífico Occidental

Durante la travesía por el Pacífico Occidental, las condiciones meteorológicas fueron muy variables y cambiantes. La mayor preocupación fue la presencia de sistemas de bajas presiones, como los ciclones tropicales. El análisis de estos sistemas se realizó a través de los softwares meteorológicos (Windy y Predict Wind), reportes meteorológicos de los países locales, así como de la "Joint Typhoon Warning Center" de los Estados Unidos, los cuales permitieron realizar un seguimiento constante de la dirección y velocidad de estos sistemas, vital para modificar la derrota y evitar el impacto directo de los vientos huracanados.

En ese sentido, en la primera parte de la navegación, el viento predominante fue del Oeste (W), rolando por días al SW, con intensidades en los primeros días menores a 10 nudos, pero incrementando en los días posteriores hasta los 20 nudos, debido a la influencia del sistema de baja presión formado al SW.

La segunda parte de la navegación estuvo directamente influenciada por un sistema de baja presión catalogado como "DAMREY", el cual generó que la dirección de viento se mantuviera predominante del Oeste (W), con intensidades mayores a los 15 nudos y ráfagas de hasta 25 nudos.

Figura 5
Monitoreo Satelital de Sistemas Ciclónicos en el Pacífico Noroccidental (RAMMB)

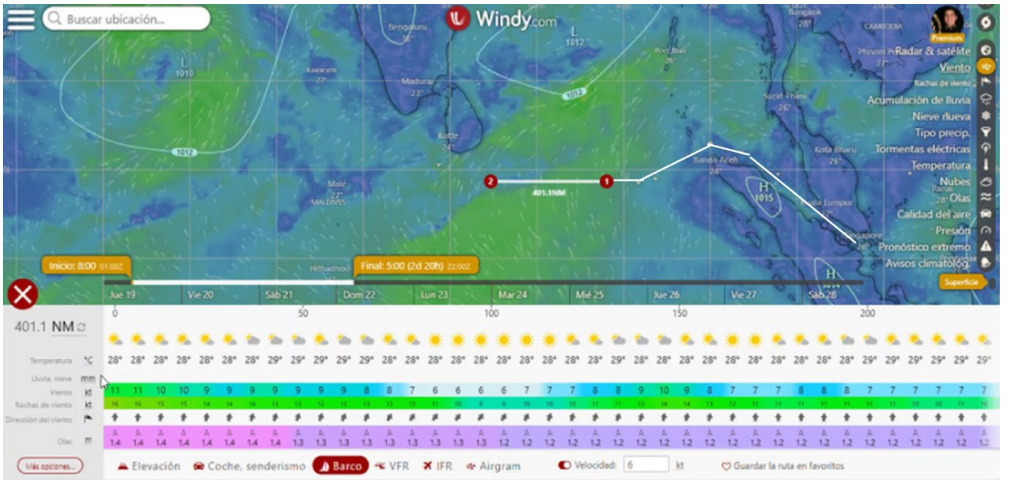


Fuente."RAMMB".

Océano Índico

En el mes de octubre del 2024, el buque inició su travesía por los mares asiáticos y el Océano Índico, ingresando a este por el mar de Andaman. En esta zona geográfica, el B.A.P. *UNIÓN* enfrentó condiciones típicas del monzón del Suroeste: vientos de 10 – 15 nudos, alta humedad y temperaturas del mar cercanas a 28 °C. En la segunda parte de la navegación, ya al sur de la India, el viento descendió considerablemente imposibilitando continuar con la navegación a vela hasta llegar al puerto de Mumbai, India.

Figura 6
Pronóstico meteorológico de la navegación por el Océano Índico



Fuente.“RAMMB”.

Mar Mediterráneo

Finalizando el mes de noviembre, el B.A.P. *Unión* realizó su ingreso al Mar Mediterráneo a través del Canal de Suez.

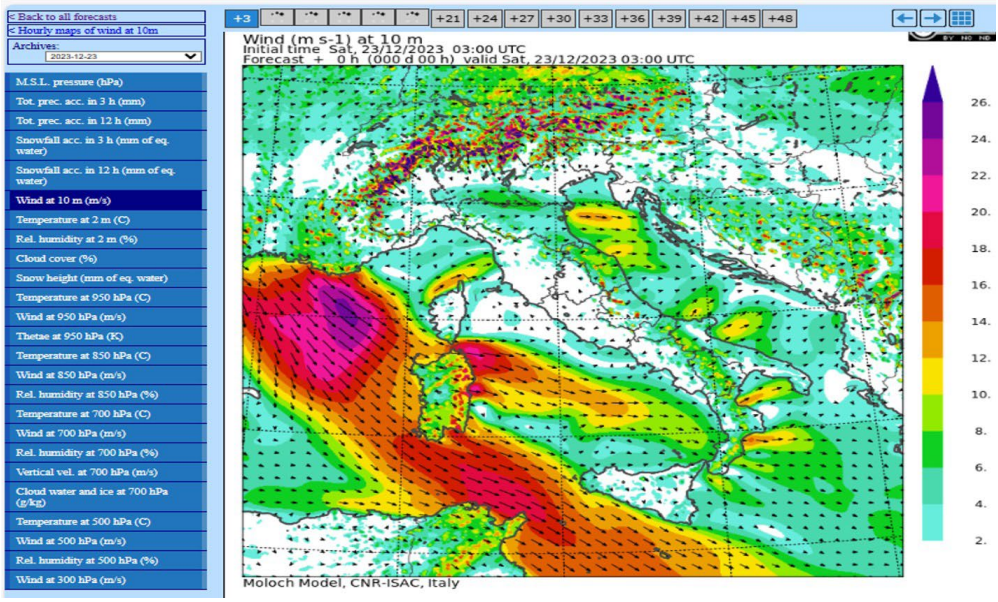
El tiempo de la zona marítima de navegación del canal de Suez, Egipto – Taranto, Italia, estuvo influenciado por la interacción de la alta presión del África con las bajas presiones subpolares (depresiones o borrascas) que se formaron en el océano Atlántico norte, los cuales originaron la presencia de frentes fríos en el área de navegación en el mar Mediterráneo.

En lo que respecta a la derrota de La Spezia, Italia – El Pireo, Grecia, estuvo influenciado por un sistema de baja presión posicionado al oeste de la isla de Córcega (Francia), el cual generó vientos del oeste con intensidades entre 20 a 25 nudos a la altura del estrecho de Bonifacio, ubicado entre la

isla antes mencionada y Sardina (Italia); no obstante, en las otras áreas de navegación la intensidad del viento se vio disminuida debido a la barrera natural que generaban las islas aledañas.

Figura 7

Pronóstico meteorológico de la navegación Canal de Suez, Egipto – Taranto, Italia

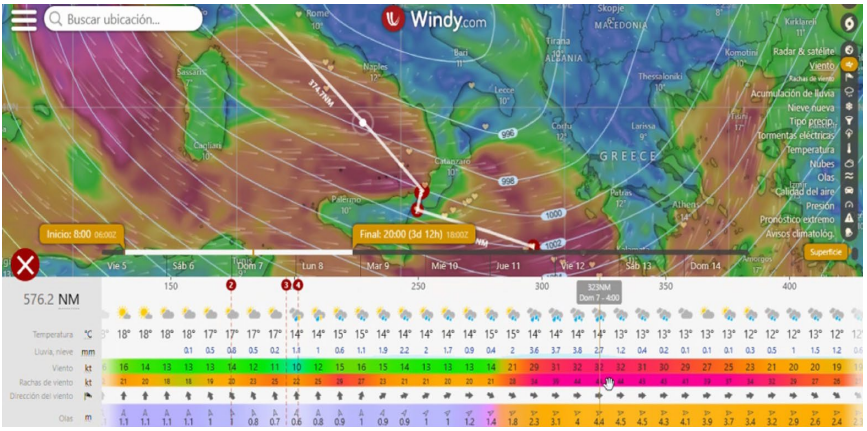


Fuente. Servicio Meteorológico de Italia.

Posteriormente, en la navegación de El Pireo, Grecia – Niza, Francia, estuvo influenciado por el posicionamiento de un sistema de baja presión (depresión o borrasca) de gran intensidad en el mar Mediterráneo, lo que representó uno de los desafíos más exigentes. En las cercanías del estrecho de Mesina, esta profunda borrasca generó vientos de hasta 50 nudos y olas superiores a 4 metros, reduciendo la velocidad del buque, generando que propulse a menos de 1 nudo por un día, un recordatorio de la fuerza impredecible del viento y el mar.

Figura 8

Pronóstico meteorológico de la navegación El Pireo, Grecia – Niza, Francia



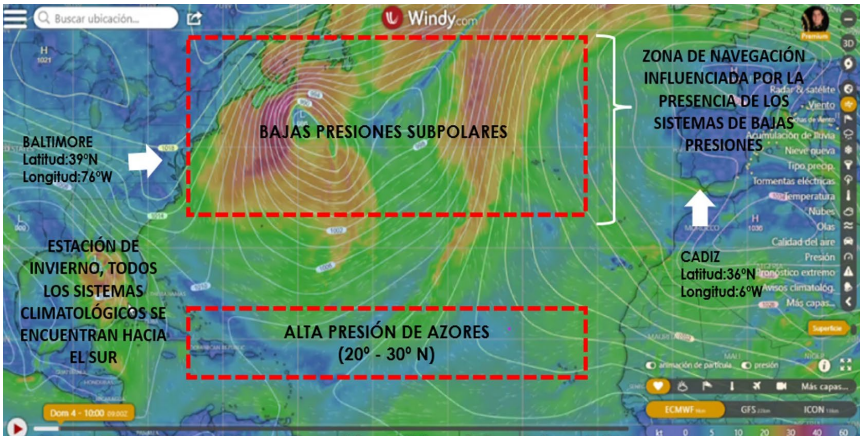
Fuente. WINDY, Modelo ECMWF.

En el Océano Atlántico Norte

Durante la navegación desde el puerto de Cádiz (España) hacia Baltimore (EE.UU.), el tiempo de la zona marítima estuvo influenciado principalmente por la presencia de estos sistemas de bajas presiones subpolares conocidos en el área meteorológica como borrascas, estos sistemas de sentido antihorario se establecieron en las latitudes 40° N a más, generando con alta frecuencia temporales de vientos superiores a los 40 nudos generalmente provenientes del oeste como se observa en la siguiente figura:

Figura 9

Monitoreo meteorológico de las condiciones atmosféricas en el Océano Atlántico Norte

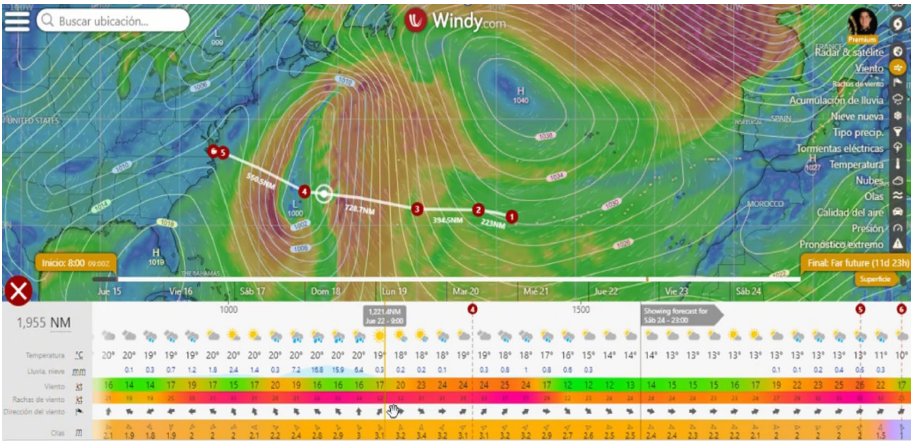


Fuente. WINDY, Modelo ECMWF.

Dicho esto, en la etapa de evaluación al zarpe del puerto de Cádiz, la Unidad decidió modificar el rumbo planeado alterando la derrota casi 400 millas náuticas al sur al puerto Baltimore para dirigirse al suroeste hasta bordear las latitudes 30°N, con la finalidad de evitar ingresar directamente a los núcleos de las zonas de bajas presiones que generarían mal tiempo de gran intensidad. Este cambio demostró cómo la información meteorológica oportuna es una herramienta de mando esencial.

En la tercera parte de la presente derrota de navegación, en demanda del ingreso de la bahía de Chesapeake, la Unidad ingresó a las bajas presiones subpolares, debiendo afrontar vientos mayores a los 50 nudos sostenidos con ráfagas de hasta 60 nudos, así como cambiantes en dirección debido a su movimiento; por lo que la unidad navegó a velocidades menores a los 2 nudos por periodos de 4 días aproximadamente.

Figura 10
Pronóstico meteorológico de la navegación por el Océano Atlántico Norte



Fuente. WINDY, Modelo ECMWF.

5. Reflexiones finales

La circunnavegación realizada por el B.A.P. *Unión* constituyó una experiencia transformadora en múltiples dimensiones. A nivel institucional, evidenció la capacidad de la Marina de Guerra del Perú para planear y ejecutar un despliegue de alcance internacional, enfrentando con éxito los desafíos operacionales y meteorológicos propios de una navegación de esta magnitud. Para los Cadetes Navales significó una oportunidad irrepetible de consolidar su formación en un entorno real y exigente, donde la teoría adquirida en la Escuela Naval se convirtió en práctica cotidiana en la mar. La convivencia

prolongada en condiciones de navegación fortaleció valores esenciales como la disciplina, el liderazgo, la resiliencia y el trabajo en equipo, cualidades indispensables en todo marino de guerra.

El éxito alcanzado no hubiera sido posible sin la entrega, profesionalismo y dedicación del Comando y de toda la dotación del buque, cuyo esfuerzo colectivo permitió cumplir cada una de las etapas de la derrota planificada y consolidar la imagen del Perú como nación marítima.

6. Conclusión

La navegación del B.A.P. *Unión* alrededor del mundo no solo representó un logro operacional de gran envergadura, sino también una manifestación del espíritu marítimo del Perú y de su compromiso con la formación de los futuros Oficiales y el Personal Naval. Esta circunnavegación reafirmó el rol del buque escuela a vela como plataforma de instrucción y como embajada itinerante del Perú, capaz de unir en una misma travesía la formación naval, la diplomacia y la proyección cultural.

A su vez, esta experiencia confirmó que el viento y el mar son factores impredecibles y decisivos en la mar, capaces de modificar radicalmente un teatro de operaciones planeado; por tal motivo, podemos reafirmar que la meteorología no es solo una herramienta técnica, sino una disciplina estratégica. El conocimiento de los fenómenos atmosféricos permite al navegante ejercer un liderazgo informado y prudente, transformando la ciencia en decisiones que garantizan la seguridad del buque y de su dotación

En consecuencia, resulta imperativo que las Unidades Navales desplegadas en aguas extranjeras cuenten con un servicio de enlace satelital robusto, el cual garantice la actualización constante de las condiciones oceanometeorológicas. Asimismo, es crítico contemplar la redundancia en los equipos de comunicación satelital, asegurando así la recepción de información vital ante cualquier contingencia o falla del servicio principal.

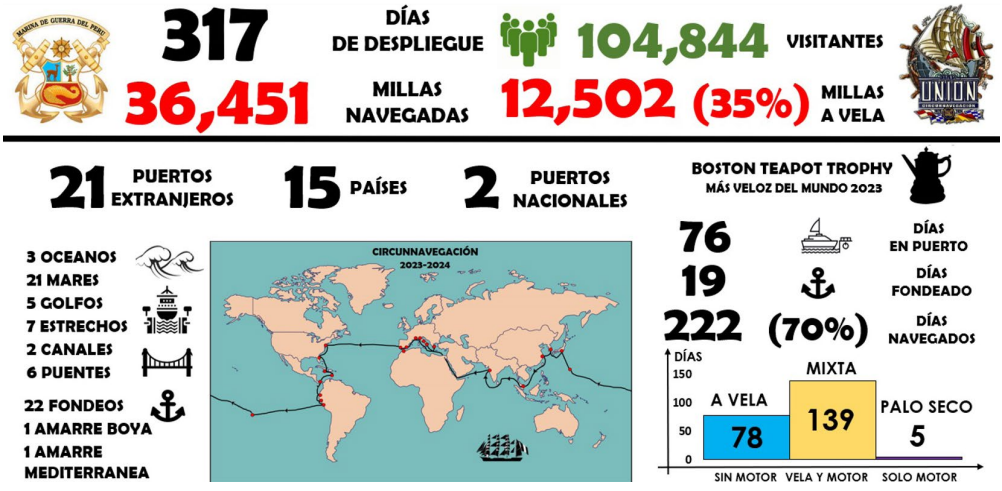
Datos destacados de la navegación:

La derrota comprendió la navegación a través de tres grandes masas oceánicas: el Pacífico, el Índico y el Atlántico. La travesía se inició en nuestras aguas jurisdiccionales, el Mar de Grau, proyectándose hacia el continente asiático a través del mar de Filipinas, el mar de Japón y el mar Amarillo, conectando estas aguas mediante pasos estratégicos como los Estrechos de Corea y Luzón. Posteriormente, la ruta descendió hacia el Este y Sur del mar de China, cruzando el estrecho de Singapur y el de Malacca para adentrarse en el

Océano Índico. Allí, se navegaron las aguas del mar de Andaman, el mar de Laquedivas y el mar Arábigo, bordeando el golfo de Bengala.

El tránsito hacia el hemisferio occidental implicó el paso por puntos de estrangulamiento críticos. Tras cruzar el golfo de Adén y el estrecho de Bab Al Mandeb, se navegó el mar Rojo y el golfo de Suez para acceder al Canal de Suez. Ya en el Mediterráneo, el despliegue abarcó una extensa variedad de cuerpos de agua, incluyendo el mar Mediterráneo del Este y del Oeste, así como los mares Egeo, Jónico, de Creta, Grande, Tirreno, de Liguria, Balear y de Alboran. Se recaló en áreas clave como los golfos de Taranto y La Spezia, y se franqueó el estrecho de Mesina. Finalmente, la salida al Atlántico se efectuó por el estrecho de Gibraltar, siguiendo el periplo en el mar del Caribe, Canal de Panamá y concluyendo con la recalada al puerto base el Callao.

Figura 10
Infografía de los datos estadísticos de la Circunnavegación 2023 - 2024



Fuente. Infografía elaborada por el C. de C. Sergio Horruitiner Costa, Jefe del Departamento de Operaciones del B.A.P. *Unión* (2023 - 2024).

El Futuro de la Artillería Naval: El *Railgun* Electromagnético Japonés

The Future of Naval Artillery: The Japanese Electromagnetic Railgun

Alférez de Fragata Brad Valdivia López. Se graduó en la Escuela Naval del Perú en 2022, donde obtuvo el grado académico de bachiller en Ciencias Marítimas Navales. Es calificado en Guerra de Superficie. Ha sido jefe de la División de Construcción del Departamento de Logística del B.A.P. *Quiñones*. Actualmente, se desempeña como jefe de la División de Artillería del B.A.P *Palacios*.

Resumen: El presente artículo analiza el desarrollo y despliegue del cañón electromagnético (*Railgun*) de Japón, destacando su importancia como una de las tecnologías militares más avanzadas del siglo XXI. Se examinan sus principios de funcionamiento, se detallan sus capacidades técnicas, como el alcance supersónico, la velocidad de disparo y su precisión. También, se explora las implicancias de esta tecnología en el futuro del combate naval, incluyendo su potencial integración en buques de guerra y su posible influencia en el equilibrio estratégico regional. Finalmente, se discuten los desafíos técnicos, logísticos y económicos que aún enfrenta esta tecnología para su completa operatividad.

Palabras clave: railgun, cañón, electromagnético, artillería.

Abstract: *This article analyzes the development and deployment of Japan's electromagnetic railgun, highlighting its significance as one of the most advanced military technologies of the 21st century. It examines its operating principles and details its technical capabilities, such as supersonic range, rate of fire, and precision. The article also explores the implications of this technology for the future of naval warfare, including its potential integration into warships and its possible influence on the regional strategic balance. Finally, the article discusses the technical, logistical, and economic challenges that this technology still faces in achieving full operational readiness.*

Palabras clave: *railgun, cannon, electromagnetic, artillery..*

Introducción

Desde los albores de la guerra naval moderna, la artillería ha constituido el corazón ofensivo y defensivo de los buques de guerra. Los cañones navales no solo han definido la capacidad de fuego de las armadas, sino que también han determinado la supremacía en los mares. Desde los cañones de avancarga de los navíos de línea en los siglos XVII y XVIII, pasando por la introducción de la artillería de retrocarga y las torretas acorazadas en el siglo XIX, hasta los potentes cañones de gran calibre de los acorazados del siglo XX, la evolución de estas armas ha sido un reflejo directo del avance tecnológico y de las necesidades estratégicas de cada época (FDRA, 2024).

Con la llegada de la era de los misiles, muchos analistas pronosticaron el declive de la artillería naval; sin embargo, los cañones siguieron desempeñando un papel esencial gracias a su versatilidad, capacidad de fuego sostenido y su menor costo por disparo en comparación con un misil guiado (FDRA, 2024). Ejemplos de ello son los cañones navales de 127 mm (como el Otto Melara Compact), empleados en las fragatas misileras de la Marina de Guerra del Perú y que combinan cadencia de tiro, alcance extendido y municiones inteligentes.

En este contexto, el desarrollo tecnológico en el rubro de la artillería naval ha experimentado un notable avance en las últimas décadas, destacando tecnologías emergentes como los sistemas de armas de energía dirigida y los cañones electromagnéticos. Japón, reconocido por su capacidad tecnológica y su política de defensa orientada a la disuasión, ha comenzado a desarrollar su propia versión del cañón de riel electromagnético o también conocido como *railgun*. Este cañón, que se encuentra aún en fase de pruebas avanzadas realizadas con éxito, representa un cambio paradigmático en la guerra naval y en la defensa costera convencional, lo que bien puede configurarse como parte de una estrategia más efectiva en la guerra naval moderna (Yoshida, 2025).

En los siguientes párrafos se detallarán los antecedentes y desarrollo del *railgun* japonés, características técnicas y ventajas, capacidades operacionales, limitaciones, un análisis del costo/beneficio y una breve comparación técnica con el montaje 127/54 mm Otto Melara que utilizan las fragatas misileras de la Armada Peruana. Finalmente, en las conclusiones se destacarán los puntos más resaltantes del presente artículo.

Desarrollo y antecedentes del railgun electromagnético japonés

El desarrollo del cañón electromagnético en Japón tiene sus raíces en la búsqueda de nuevas soluciones defensivas ante el incremento de amenazas aéreas y navales en la región Asia-Pacífico. Inspirado en investigaciones realizadas inicialmente por Estados Unidos y posteriormente por China, pero que finalmente abandonaron el trabajo del proyecto por diversas complicaciones. Posterior a ello, el Ministerio de Defensa de Japón inició su propio programa de *Railgun* en el año 2016 bajo la supervisión de la ATLA bajo el nombre de "Investigación sobre Sistemas de Aceleración Electromagnética" (Inaba, 2025).

La problemática a la cual Japón le busca dar solución, es que en las armas de fuego convencionales la explosión de la pólvora al momento de realizar disparos genera un daño considerable en su estructura, el cual con el uso constante y pasar de los años provoca el desgaste completo del mismo ocasionando problemas de tiro al disparar un objetivo. Sin embargo, al inicio de las investigaciones el calor que fluía a través del riel provocaba una erosión y desgaste. Por ello, decidieron cambiar el material de cobre que utilizaron para su construcción por otra mezcla de metales y materiales, lo cual dio un satisfactorio resultado al reducir a cero los daños que se producían luego de 120 disparos (Japan Times, 2025).

Figura 1
Proyecto railgun de la empresa ATLA en pruebas de disparo, año 2020



Fuente. imagen extraida del video de la empresa ATLAS, disponible en https://www.youtube.com/watch?v=hKEaXWQ72-o&t=12s

Tras varios años de pruebas en tierra, en 2022 se alcanzó un hito con la demostración exitosa de un prototipo capaz de lanzar proyectiles a velocidades hipersónicas. En 2023 y 2024, el sistema fue integrado experimentalmente en la nave de pruebas JS Asuka (Figura 2), donde se realizaron disparos reales en condiciones marítimas, consolidando a Japón como el primer país en probar un *Railgun* a bordo de un buque de guerra.

Figura 2
Buque experimental de la armada japonesa, JS ASUKA (ASE-6102)

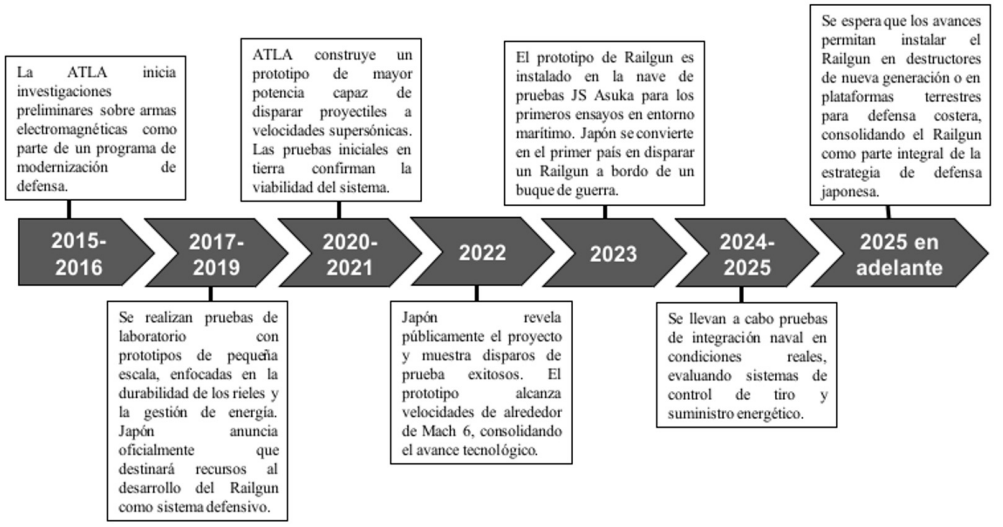


Fuente. Google Images

Este proceso refleja un esfuerzo estratégico y tecnológico sostenido, cuyo objetivo es desarrollar un arma que combine gran alcance, bajo costo por disparo y capacidad de interceptar misiles hipersónicos y enjambres de drones, proyectando al *Railgun* como un elemento clave dentro de la futura defensa naval japonesa.

A continuación, en la Figura 3, se mostrará una línea de tiempo con los antecedentes y desarrollo del proceso de creación del cañón electromagnético a detalle, para poder detallar un poco más su evolución.

Figura 3
Proceso de desarrollo del rail gun electromagnetico japones hasta la actualidad



Fuente. Elaboración propia

Características técnicas y ventajas

El cañón electromagnético japonés constituye una de las apuestas más avanzadas en materia de artillería naval del siglo XXI. A diferencia de los cañones convencionales, que dependen de cargas propulsoras químicas (pólvora), el *railgun* utiliza la fuerza de campos electromagnéticos para acelerar proyectiles metálicos de 40 mm de acero con un peso de 320 gramos aproximadamente a velocidades hipersónicas, alcanzando, en pruebas, registros cercanos a mach 6.5 (2 230 m/s) (Daily Mare, 2024).

Realizando una breve comparación de velocidades entre un misil Otomat Mk-2 (utilizado por la Marina de Guerra del Perú), el cual alcanza una velocidad de mach 0.9 (310 m/s); un avión caza Mirage 2000 (avión caza de la Fuerza Aérea del Perú), que sostiene una velocidad mach 2.2 (2 330 km/h) y el proyectil del *railgun* japonés, podemos entender un poco más el gran avance tecnológico en armas que representa este proyecto casi finalizado, que años anteriores solo se entendía como algo sacado de una película de ciencia ficción.

El principio de funcionamiento de este cañón electromagnético no solo incrementa significativamente la energía cinética transferida al blanco, sino que también disminuye la necesidad de almacenar explosivos a bordo, lo

que reduce riesgos de peligro para el personal a bordo y reduce la necesidad económica de comprar munición de alto costo.

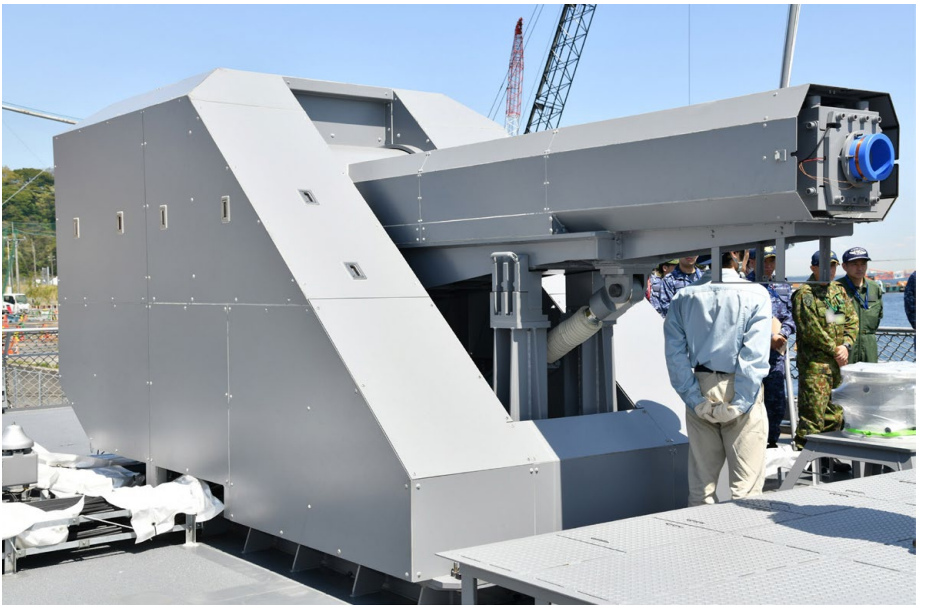
Entre sus características técnicas destaca la capacidad de mantener cadencias de disparo sostenidas gracias a sistemas de recarga automática, el uso de proyectiles no explosivos de materiales de acero compuestos de alta densidad, y una autonomía de alcance estimada superior a los 200 km en condiciones óptimas. Estas ventajas proporcionan al *railgun* un potencial superior en roles como la defensa antimisil, inclusive frente a amenazas hipersónicas, y la interdicción marítima, con costos de disparo considerablemente menores en comparación con municiones de un cañón o montaje naval convencional, lo que refuerza su atractivo estratégico dentro de la doctrina de defensa japonesa. Sin embargo, su implementación requiere la integración con sistemas de generación y almacenamiento de energía de alta capacidad, así como materiales resistentes al desgaste extremo de los rieles; desafíos que Japón busca superar mediante un enfoque progresivo de investigación y más pruebas en plataformas navales (Inaba, 2025).

Figura 4
Prototipo actual del cañón railgun a bordo del JS Asuka para pruebas en la mar



Fuente. Google Images

Figura 5
Prototipo actual del cañón railgun a bordo del JS Asuka para pruebas en la mar



Fuente. https://www.mod.go.jp/msdf/sf/english/news/2025/04/0418.html

Capacidades operacionales

El *railgun* electromagnético japonés se posiciona como una de las tecnologías más disruptivas en el ámbito de la artillería naval contemporánea, gracias a sus sobresalientes capacidades operacionales. Entre ellas su capacidad de fuego por la alta velocidad que alcanza su proyectil y sumado a su efectivo alcance, lo que incrementa su versatilidad y efectividad contra blancos aéreos como aviones caza, misiles hipersónicos, drones, blancos de superficie y de tierra, objetivos que son casi imposibles de batir por un arma de artillería naval convencional (Inaba, 2025).

Limitaciones

A pesar de su potencial disruptivo, el *railgun* japonés enfrenta limitaciones técnicas, logísticas y económicas que aún condicionan su plena operatividad. En primer lugar, el consumo energético constituye uno de los principales obstáculos: un solo disparo requiere decenas de megajulios de energía, lo cual demanda sistemas de generación y almacenamiento eléctrico robustos que actualmente solo podrían instalarse en buques de gran porte o en plataformas especialmente adaptadas.

Además, la fricción electromagnética y las altas temperaturas generadas provocan un desgaste acelerado en los rieles conductores, reduciendo su vida útil operativa solo unas decenas de disparos antes de requerir mantenimiento intensivo, a pesar de ya haber actualizado los materiales utilizados para su diseño dando buenos resultados. Sin embargo, aún se espera perfeccionar el trabajo (Marquez, 2025).

En el ámbito logístico, la integración del *railgun* en la flota implica rediseñar la arquitectura de los buques para albergar generadores, sistemas de enfriamiento y estructuras reforzadas capaces de soportar las tensiones del disparo.

Finalmente, desde la perspectiva económica, aunque el costo unitario de cada proyectil sea bastante bajo, el desarrollo, producción y mantenimiento del sistema completo se traduce en inversiones multimillonarias que compiten con otras prioridades estratégicas de la Fuerza Marítima de Autodefensa de Japón, como la modernización de sus destructores Aegis y el despliegue de sistemas antimisiles. En consecuencia, el *railgun* japonés, aunque demuestra ser bastante prometedor, se encuentra aún en fase de pruebas avanzadas y enfrenta retos significativos antes de convertirse en un sistema operativo estandarizado dentro de la armada japonesa (The Japan Times, 2025).

Figura 6
Personal de la empresa ATLA realizando trabajos en el cañón de riel instalado en el JS Asuka.



Fuente. Google Images

Análisis costo/beneficio del proyecto

El desarrollo del cañón electromagnético japonés plantea un interesante escenario de costo/beneficio en el ámbito de la defensa naval contemporánea. Desde la perspectiva económica, si bien los programas de investigación, desarrollo e integración del *railgun*, se requieren inversiones multimillonarias, particularmente en infraestructura eléctrica, sistemas de almacenamiento de energía y rediseño estructural de los buques. De hecho, el costo unitario de cada disparo se estima en torno a 25 000 USD, cifra considerablemente inferior a la de un misil antibuque o antiaéreo de última generación, cuyo valor supera los 2 millones USD por unidad. Este diferencial convierte al *railgun* en una opción altamente considerable (costo-eficiencia) para escenarios de defensa de saturación o combate prolongado, donde la disponibilidad de munición barata y segura resulta estratégica (Inaba, 2025).

A nivel operativo, el beneficio principal radica en la capacidad de sostener operaciones defensivas sin depender de costosos arsenales de misiles guiados, complementando, en lugar de sustituir los sistemas existentes. Asimismo, como se mencionó, al no emplear propelentes químicos ni explosivos en su munición, se reducen riesgos de almacenamiento y transporte a bordo, lo que constituye un significativo beneficio logístico y de seguridad. Sin embargo, el balance se ve condicionado por limitaciones actuales: elevado costo de mantenimiento derivado del desgaste de los rieles, los retos técnicos de integración energética y las necesidades de infraestructura portuaria especializada para el soporte del sistema (Trevithick, 2025).

Por ende, aunque el *railgun* japonés todavía enfrenta desafíos técnicos y financieros significativos, su potencial para reducir costos de defensa a largo plazo y redefinir la ecuación costo-eficiencia en la guerra naval lo posiciona como una inversión estratégica de alta proyección para Japón.

Conclusiones

El desarrollo del cañón electromagnético japonés constituye un hito en la evolución de la artillería naval y un reflejo de la apuesta tecnológica de Japón frente a los desafíos de seguridad en la región Asia-Pacífico. A lo largo del análisis se evidencia que el *railgun* ofrece ventajas operacionales notables en comparación con los cañones convencionales, destacando su capacidad para lanzar proyectiles a velocidades hipersónicas, su alcance de hasta 200 km y el bajo costo por disparo frente a los misiles guiados, lo que le otorga un perfil estratégico altamente costo-eficiente.

No obstante, estas capacidades conviven con limitaciones significativas: el consumo energético, la durabilidad reducida de los rieles y los altos costos iniciales de desarrollo e integración en plataformas navales, lo que condiciona su despliegue inmediato. Desde un punto de vista estratégico, el *railgun* japonés no busca reemplazar por completo los sistemas existentes, sino complementarlos en sus unidades dentro de un esquema de defensa escalonada que combine misiles, artillería convencional y armas de energía dirigida.

En términos de costo/beneficio, aunque su inversión es elevada en la fase experimental, su potencial para transformar la dinámica del combate naval y reducir la dependencia de misiles costosos convierte a esta tecnología en una apuesta con proyección a mediano y largo plazo (Daily Mare, 2024).

En conclusión, el *railgun* japonés no solo representa un avance tecnológico, sino también un símbolo del esfuerzo de Japón por consolidar una postura de disuasión creíble, eficiente y sostenible en un entorno geopolítico cada vez más complejo.

Referencias

1. Daily Mare (2024). Japan conducts world's first successful electromagnetic railgun test at sea. https://dailymare.com/news/japan-conducts-worlds-first-successful-electromagnetic-railgun-test-at-sea,1808
2. FDRA - Fuerza Naval. (2024, 17 de abril). Análisis: Importancia de los cañones navales en un buque de guerra moderno. Recuperado de http://fdra-naval.blogspot.com/2024/04/analisis-importancia-de-los-canones.html
3. Inaba, Y. (2025, April 18). Japan releases image of railgun installed on naval vessel. Naval News.https://www.navalnews.com/naval-news/2025/04/japan-releases-image-of-railgun-installed-on-naval-vessel/
4. The Japan Times (2025, September 11). Japan tests electromagnetic railgun in live firing exercise. https://www.japantimes.co.jp/news/2025/09/11/japan/railgun-test-firing/
5. Marquez, J. (2025, July 3). El JS Asuka ya navega con un cañón electromagnético en cubierta: Japón va en serio. Xataka.https://www.xataka.com/otros/js-asuka-navega-canon-electromagnetico-cubierta-eso-solo-puede-significar-cosa-japon-va-serio
6. Trevithick, J. (2025, julio 1). Railgun installed on Japanese warship seen in new photos. The War Zone. Recuperado de https://www.twz.com/sea/railgun-installed-on-japanese-warship-seen-in-new-photos
7. Yoshida, K. (2025, July 7). Naval railgun: Japan's new chapter in defense innovation. Japan Forward. https://japan-forward.com/naval-railgun-japans-new-chapter-in-defense-innovation/

El control marítimo del Océano Pacifico durante la Independencia. El aporte decisivo de José Joaquín de Soroa y Soroa a la naciente Marina de Guerra del Perú

Maritime Control of the Pacific Ocean during Independence. The Decisive Contribution of José Joaquín de Soroa y Soroa to the Nascent Peruvian Navy

Joaquín Federico Mould Quevedo. Economista por la Universidad del Pacifico, Perú, con Maestría en Economía por el Centro de Investigación y Docencia Económicas (CIDE) en México, Máster en Gestión y administración de la Empresa Comercial por la Universidad de Paris 1: Pantheon – Sorbonne, Francia con la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Alicante, y Doctor en Economía Aplicada por la Universidad de Alicante, España. Se ha desarrollado como Investigador en temas de Economía de la Salud con un amplio número de publicaciones científicas e investigaciones médicas vinculadas a vacunas principalmente. Es miembro de número del Instituto Peruano de Investigaciones Genealógicas, del Instituto San Martiniano del Perú y de la Benemérita Sociedad Fundadores de la Independencia, Vencedores el 2 de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria.

Resumen: Este artículo analiza la trayectoria del capitán de navío José Joaquín de Soroa y Soroa, figura clave en la historia naval peruana. Nacido en San Sebastián en 1774, sirvió en la Real Armada Española y participó en operaciones en América antes de asumir, en 1819, el mando de la fragata "*Venganza*" en el Callao. Durante más de dos años, Soroa navegó por el Pacífico Sur cumpliendo misiones estratégicas: transporte de tropas, apoyo logístico y evasión de la poderosa escuadra de Lord Cochrane, que lo persiguió desde Chile hasta México sin lograr capturarlo. Finalmente, el 15 de febrero de 1822, en Guayaquil, Soroa y el capitán José de Villegas acordaron la entrega de las fragatas "*Prueba*" y "*Venganza*", así como la corbeta "*Emperador Alejandro*", al gobierno peruano, en condiciones críticas de abastecimiento y sin posibilidad de refuerzos. Este pacto permitió incorporar los primeros buques de guerra de gran porte a la Marina de Guerra del Perú, creada en 1821. Ya en la república, Soroa ocupó cargos de alta responsabilidad, fue condecorado con la Orden del Libertador y el Escudo de Honor a los Restauradores de la Patria, y llegó a ser Comandante General interino de la Marina. Falleció en Lima en 1836, dejando un legado decisivo en la consolidación naval del Perú.

Palabras Claves: José Joaquín de Soroa y Soroa, Marina de Guerra del Perú,

Fragata *Venganza*, Historia Naval del Perú, Independencia del Perú

Abstract: *This article analyzes the career of captain José Joaquín de Soroa y Soroa, a key figure in Peruvian naval history. Born in San Sebastián in 1774, he served in the Spanish Royal Navy and took part in operations in the Americas before assuming command of the frigate "Venganza" at Callao in 1819. For more than two years, Soroa sailed across the South Pacific carrying out strategic missions: troop transport, logistical support, and evasion of Lord Cochrane's powerful squadron, which pursued him from Chile to Mexico without managing to capture him. Finally, on February 15, 1822, in Guayaquil, Soroa and Captain José de Villegas agreed to hand over the frigates "Prueba" and "Venganza," as well as the corvette "Emperador Alejandro," to the Peruvian government, under critical supply conditions and with no possibility of reinforcements. This pact allowed the incorporation of the first large warships into the Peruvian Navy, created in 1821. Once in the republic, Soroa held high-responsibility positions, was decorated with the Order of the Liberator and the Shield of Honor and even served as Acting General Commander of the Navy. He died in Lima in 1836, leaving a decisive legacy in the consolidation of Peru's naval power.*

Keywords: *José Joaquín de Soroa y Soroa, Peruvian Navy, Frigate Venganza, Peruvian Naval History, Independence of Peru*

Durante el proceso de independencia del Perú, suele destacarse la actuación militar de figuras como José de San Martín, Simón Bolívar, Juan Antonio Álvarez de Arenales y Antonio José de Sucre. No obstante, existen otros personajes cuya relevancia ha sido subestimada. Sus contribuciones a la causa emancipadora no han recibido la difusión que merecen, permaneciendo durante décadas en un silencio injustificado, a pesar de haber desempeñado un papel decisivo en el rumbo del movimiento insurgente y en la consolidación de la libertad en toda la región. En consecuencia, este trabajo tiene como propósito analizar la trayectoria y aportes de José Joaquín de Soroa y Soroa en la conformación de la Marina de Guerra del Perú y su papel en los primeros años republicanos.

1. Los Orígenes y la llegada al Virreinato del Perú

José Joaquín de Soroa y Soroa nació en San Sebastián, Guipúzcoa (España) y fue bautizado el 25 de febrero de 1774 en la Basílica de Santa María del Coro. Era hijo de José de Soroa y Lorea (1730-1799), quien ingresó a la Real Armada Española a temprana edad, llegando a ser gobernador de las Islas Marianas (actualmente Guam) y comandante general del Apostadero de Cavite en Filipinas en 1759, retirándose con el rango de capitán de fragata. Su madre

fue María Josefa de Soroa y Zuaznabar (1748-?). La familia Soroa[1] estuvo compuesta por siete hermanos, entre ellos José María, primogénito y heredero del Mayorazgo Soroa, quien ejerció como alcalde de San Sebastián en cuatro ocasiones, y dos hermanos que también siguieron la carrera naval: Santiago y Salvador, ambos tenientes de fragata. Este contexto familiar, estrechamente vinculado al servicio marítimo, influyó en la formación y vocación naval de José Joaquín.

En su juventud, José Joaquín asistió al Real Seminario de Nobles de Madrid y posteriormente inició su carrera naval en la Real Armada Española tras aprobar el examen de Guardia Marina en la Compañía de Cartagena el 27 de abril de 1791. Para el año 1800, ya había alcanzado el grado de alférez de fragata y se encontraba destacado en el puerto de San Sebastián, su ciudad natal. En 1804 fue ascendido a teniente de fragata y reubicado en el puerto de Ferrol, en la región de Galicia.

Durante los últimos años de la primera década del siglo XIX, José Joaquín de Soroa y Soroa participó en diversas expediciones en América como teniente de navío, principalmente en operaciones dentro del Virreinato de Nueva Granada (territorios que hoy corresponden a Venezuela, Colombia y Panamá). No existen evidencias que indiquen su participación en las guerras napoleónicas, dado que en ese periodo se encontraba desempeñando funciones militares en el denominado "Nuevo Mundo". A manera de ejemplo, se tiene registro de que, a mediados de 1815, zarpó a bordo del velachero "*Concepción*" —una embarcación pequeña de cabotaje con dos palos— con destino a La Habana, Cuba, para la entrega de una importante correspondencia.[2] A finales de ese mismo año, fue destinado al puerto de Ferrol, en Galicia, donde recibió el ascenso a capitán de fragata en la Real Armada Española.[3]

Regresó a América a bordo del velachero "*Concepción*", zarpando del puerto de Cádiz el 16 de mayo de 1816 para reincorporarse al servicio en el Virreinato de Nueva Granada. Sin saberlo, aquel sería el último viaje transatlántico de su vida y la última ocasión en que pisaría suelo europeo.

---

1 El lector interesado en la familia y genealogía de José Joaquín de Soroa y Soroa puede consultar: Mould J. F. (Septiembre 2024). *Las Familias Mould y Soroa del Perú. Una travesía histórica desde Fowey y San Sebastian hacia el Callao.* Revista del Instituto Peruano de Investigaciones Genealógicas. Revista No. 28. Lima, Perú. Pág. 329-398.

2 Archivo General de la Marina "Álvaro de Bazán". Apostadero de la Habana. ¡Operaciones de la expedición a! mando de Pascual Enrile en Costa Firme. Código de Referencia 52.2. Cuarto Folio. A3. 733. https://www.nps.gov/saju/learn/historyculture/upload/Archivo-General-de-la-Marina-Alvaro-de-Bazan_508_Part2.pdf

3 Estado General de la Real Armada. Año de 1818. Madrid en la Imprenta Real.

Apenas dos años después, el 26 de octubre de 1818, José Joaquín de Soroa y Soroa, en calidad de capitán de fragata, recibió la comandancia de su primera nave: la fragata "*Venganza*", anclada en el puerto del Callao, entonces parte del Virreinato del Perú. Este nombramiento marcaría el inicio de su participación en la defensa del último bastión realista en América del Sur. Eran tiempos convulsos para los virreinatos españoles, que comenzaban a sublevarse contra las autoridades metropolitanas y donde los procesos independentistas ya se habían iniciado en distintos puntos de la región.

Para finales de 1818, el capitán José Joaquín de Soroa y Soroa residía junto a su familia en la ciudad de Panamá. Había contraído matrimonio el 14 de septiembre de 1806, en la parroquia de la Catedral de Cartagena de Indias, con Petronila Gómez de Humarán y Martínez de Aparicio. Petronila era hija de Gregorio Gómez de Humarán y Villar, del Corral y Ternero, reconocido comerciante marítimo entre los puertos de Cartagena de Indias y Cádiz, fundador del Consulado de Comercio y regidor perpetuo de Cartagena de Indias. Además, poseía una Real Ejecutoria de Nobleza de sangre otorgada en Valladolid el 23 de agosto de 1791.[4] Por su parte, la madre de Petronila, Lorena Martínez de Aparicio y Tatis, era hija de Manuel Martínez de Aparicio y Alonso, antiguo Comisario Real de la Casa de Contratación de Sevilla, alcalde de Cartagena de Indias y destacado comerciante marítimo con el puerto de Cádiz.[5]

El matrimonio Soroa–Gómez de Humarán tuvo tres hijos: Josefa (1807-1856), Joaquín (1810-1876) y Vicenta (1814-1887). La misión de trasladarse desde Panamá hasta el puerto del Callao no era sencilla. Ello se debía a que, durante los últimos meses de 1818, comenzaron a aparecer naves independentistas en el océano Pacífico, las cuales interceptaban y dificultaban el tránsito marítimo de las embarcaciones españolas entre Panamá y el Virreinato del Perú. A pesar de este riesgo, el capitán José Joaquín de Soroa y Soroa decidió llevar a su familia al Callao, considerado por él como uno de los lugares más seguros en América para los descendientes de españoles, en medio de la agitación social que caracterizaba la región.

Soroa elaboró una planificación cuidadosa para reducir riesgos y pospuso su traslado al Callao y la toma de mando de la fragata "*Venganza*" hasta la segunda mitad de 1819. Su nombramiento respondía a la estrategia del

---

4 Asimismo, contaba con Vizcainia emitida a través de una Real Cédula Auxiliatoria expedida en Aranjuez por el mismo rey de España, Carlos IV (1748-1819), el 24 de febrero de 1792.

5 El padre de Petronila Gómez de Humarán y Martínez de Aparicio, también formaba parte de esa nobleza española en América dado que fue aprobado el 07 de febrero de 1795 su título de Caballero (supernumerario) por la Real y Distinguida Orden de Carlos III (Expediente No. 864. Número 1,064).

Imperio español para recuperar el control del Pacífico, amenazado por fuerzas insurgentes.

El viaje se desarrolló con éxito y la familia del capitán José Joaquín de Soroa y Soroa arribó a las costas del puerto de Paita, al norte del Virreinato del Perú, el 29 de septiembre de 1819.[6] Desde allí continuaron por vía terrestre, llegando primero a la ciudad de Lima y posteriormente al puerto del Callao el 22 de noviembre del mismo año.[7] Finalmente, el 22 de diciembre de 1819, tras catorce meses desde su nombramiento, Soroa asumió en el puerto del Callao el mando de la fragata "*Venganza*".

2. Las últimas fragatas del Imperio Español en el Pacifico Sur

La fragata Venganza registró una actividad limitada durante los primeros meses bajo el mando del capitán José Joaquín. Apenas iniciado el año 1820, se tiene constancia de desplazamientos puntuales: a Puná en febrero, a Huacho en marzo y a Mollendo en abril.[8] Estas operaciones tuvieron como propósito principal el traslado de tropas y el abastecimiento de pertrechos militares para el ejército realista, que requería este tipo de apoyo logístico para sostener sus campañas.

Hacia mediados de 1820, en el puerto del Callao, el capitán Soroa se reunió por primera vez con el capitán de navío José de Villegas y Córdova, recién nombrado jefe de las fragatas "*Prueba*" y "*Venganza*", las más importantes de la Real Armada Española en la región. Soroa mantuvo el mando de la "*Venganza*", mientras Villegas dirigía la "*Prueba*". Junto a la moderna "*Esmeralda*", estas tres fragatas constituían el principal poder naval español en el Pacífico Sur.

Por otra parte, fortalecido por el éxito alcanzado por la fragata "*Prueba*" en operaciones en el norte,[9] el virrey del Perú, Joaquín de la Pezuela (1761-

---

6 El periplo hacia las costas peruanas del capitán José Joaquín de Soroa y Soroa se encuentra documentado en una carta que el propio oficial remitió a las autoridades navales en España con el fin de solicitar el reembolso de los gastos efectuados durante dicho desplazamiento. Solicitaba una "*Maestría de Plata*". Esta comunicación fechada el 28 de enero de 1820, forma parte de los *Registros de Expediciones de Indias* correspondientes a julio de 1820.

7 Jorge Ortiz Sotelo. La Real Armada en el Pacifico Sur. Segunda Edición. Corregida y Aumentada. Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. Lima, 2023.

8 Idem

9 La fragata Prueba, entonces bajo el mando de Antonio Vacaro (1761-1833), desempeñó un papel decisivo en la victoria obtenida en el combate naval de Cabo Manglares, donde el 15 de mayo de 1820 derrotó a la corbeta insurgente Rosa de los Andes, comandada por John Illingworth (1786-1853). Este triunfo permitió restablecer la comunicación marítima de la Corona española entre el Virreinato del Perú y los puertos de Panamá.

1830), ordenó a las principales unidades de la armada realista en el Pacífico salir del puerto del Callao y hostilizar a la escuadra chilena comandada por Lord Cochrane (1775-1860), que aún mantenía dominio en sectores estratégicos del Pacífico sur.[10]

Siguiendo esta orden, José Joaquín de Soroa y Soroa emprendió su primera misión naval de gran envergadura en aguas peruanas: trasladar las tropas del general José de Canterac (1786-1835) desde el puerto de Arica hasta Lima en noviembre de 1820. El operativo incluía el transporte del Segundo Batallón del Primer Regimiento del Cuzco, comandado por el coronel Agustín Gamarra Messía (1785-1841), así como dos escuadrones de lanceros bajo las órdenes del teniente coronel Ramón Gómez de Bedoya (1792-1838). Estas fuerzas resultaban esenciales para el mando realista, dado que el 8 de septiembre de 1820 se había producido el desembarco del libertador argentino José de San Martín (1778-1850) en la bahía de Paracas, hecho que representaba una amenaza directa para la estabilidad del virreinato del Perú y para la continuidad del dominio español bajo el reinado de Fernando VII (1784-1833).

Con este propósito zarparon en noviembre las fragatas "*Prueba*" y "*Venganza*", mientras que la fragata "*Esmeralda*" permaneció atracada en el Callao debido a reparaciones. Esta circunstancia supuso un riesgo adicional para las dos fragatas en misión, ya que la ausencia de la "*Esmeralda*" las dejaba en clara desventaja numérica y militar frente a la escuadra chilena comandada por Lord Cochrane.

Tras el desembarco de San Martín en Paracas, Lord Cochrane ordenó el bloqueo del Callao el 30 de octubre de 1820. Para evitar el enfrentamiento, las fragatas "*Prueba*" y "*Venganza*" realizaron el 10 de octubre una salida audaz hacia el sur. Al regresar en noviembre con las tropas desde Arica, el primer puerto seguía bloqueado y la captura de la fragata "*Esmeralda*" agravó la situación, por lo que ambas naves desembarcaron las fuerzas realistas en Cerro Azul, a más de 130 km de Lima.[11]

Como consecuencia de los recientes sucesos en el Callao, incluida la captura de la fragata "*Esmeralda*", y ante la pérdida de seguridad para fondear en esa rada, el capitán de navío José de Villegas y Córdova decidió retirarse con las fragatas "*Prueba*" y "*Venganza*" rumbo a Guayaquil, al encontrarse

---

10 Mariano Torrente. Historia de la Revolución Hispano-Americana. Imprenta de Moreno, Madrid, 1830. Tomo III, Pág. 41-42.

11 Jorge Ortiz Sotelo. La Real Armada en el Pacifico Sur. Segunda Edición. Corregida y Aumentada. Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. Lima, 2023.

en clara desventaja de fuego frente a la escuadra chilena de Lord Cochrane. Sin embargo, Guayaquil ya había proclamado su independencia en octubre de 1820, lo que obligó a ambos capitanes realistas —Villegas y Soroa— a continuar directamente hacia Panamá, aún bajo control español, donde permanecieron entre el 1 y el 8 de enero de 1821 para reabastecerse.[12]

El 27 de febrero de 1821, las fragatas españolas fondearon en Acapulco tras pasar por San Blas, buscando frenar el avance independentista en el Pacífico y apoyar a las fuerzas realistas. Sin embargo, su llegada fue tardía: el coronel Agustín de Iturbide (1783-1824) ya había consolidado la independencia con el Plan de Iguala (24 de febrero de 1821), y Acapulco se había adherido a la causa patriota.[13]

A pesar del contexto adverso, en Acapulco aún permanecían realistas que buscaban restablecer la autoridad española. Al enterarse del arribo de las fragatas, el teniente coronel Francisco Rionda (¿-?) marchó desde Ayutla para tomar control de la plaza. Los independentistas, con escasas tropas y pertrechos, evitaron el enfrentamiento ante la amenaza que representaban las dos naves de guerra y la inminente llegada de Rionda con refuerzos. Esta circunstancia facilitó la recuperación total de Acapulco para el bando realista el 15 de marzo de 1821.

Como consecuencia de esta acción, y en reconocimiento a su desempeño, José Joaquín de Soroa y Soroa fue ratificado como capitán de fragata al mando de la "*Venganza*", armada con 33 cañones y considerada la segunda unidad más poderosa en aguas americanas después de la "*Prueba*", bajo el mando del capitán de navío José de Villegas y Córdova. Ambas embarcaciones recibieron como nuevo objetivo enfrentar a la escuadra chilena de Lord Cochrane, a la que ahora se sumaban los navíos del capitán inglés John Illingworth, quien comenzaba a recibir instrucciones del libertador Simón Bolívar (1783-1830) para apoyar la independencia de la Gran Colombia.

Cabe destacar que la ratificación de José Joaquín de Soroa y Soroa como

---

12 Es importante señalar que este precipitado retiro hacia Panamá no había sido formalmente autorizado por Joaquín de la Pezuela, virrey del Perú, aunque coincidía con su intención. De hecho, envió al capitán español Juan Agustín de Ibarra (¿-?), comandante del pailebot "*Aránzazu*", con la orden de abandonar el Callao y dirigirse a Panamá para advertir al capitán Villegas y Córdova que se mantuviera alejado de las costas peruanas por un tiempo. Sin embargo, la misión no se concretó, pues Ibarra no logró entrevistarse con Villegas y Córdova. Al regresar hacia el Callao, el "*Aránzazu*" fue capturado el 8 de enero de 1821 por el teniente segundo Roberto Simpson (1799-1877), oficial británico al servicio de la Armada de Chile y comandante del bergantín "*Araucano*".

13 Lucas Alamán. Historia de Méjico, desde los primeros movimientos que prepararon su independencia en el año de 1808 hasta la época presente. Imprenta de J.M. Lara, Méjico, 1852. Parte Segunda.

comandante de la fragata "*Venganza*" fue realizada por el último virrey de la Nueva España, Juan José Ruiz de Apodaca y Eliza (1754-1835), quien ostentaba el título de Jefe Político Superior tras los cambios constitucionales. Además, el 27 de marzo de 1821 le impetró la Cruz de Caballero de la Orden de Isabel la Católica, en reconocimiento a sus servicios.[14]

Por otro lado, el coronel Agustín de Iturbide, líder del Ejército Trigarante y, por ende, jefe del movimiento independentista en México, buscaba asegurar el control del puerto de Acapulco para garantizar una salida marítima estratégica que facilitara el desplazamiento de las tropas insurgentes. Con este propósito, envió de manera encubierta a su amigo español Miguel Cavaleri Ponce de León (1774-?), antiguo oficial de la Real Armada Española, para negociar la compra de las fragatas "*Prueba*" y "*Venganza*" por la suma de 409 duros.[15] Sin embargo, los capitanes José de Villegas y Córdova y José Joaquín de Soroa y Soroa se mantuvieron firmes en su lealtad a la Corona española y rechazaron la propuesta.[16]

En un inicio, los capitanes de las fragatas españolas dudaban que la revolución del Ejército Trigarante pudiera prosperar. Sin embargo, con el paso de los meses en Acapulco comprobaron su error, pues el coronel Agustín de Iturbide consolidó la independencia mexicana y, finalmente, el 22 de mayo de 1822 se proclamó como el primer emperador de México, aunque su reinado duró menos de un año.

Antes de la partida de los capitanes Villegas y Soroa del puerto de Acapulco, es importante señalar que la plaza fue recuperada por el bando patriota mexicano el 15 de octubre de 1821, aunque no se produjo ninguna agresión contra las fragatas "*Prueba*" y "*Venganza*", que permanecían en el puerto. Ambas embarcaciones se retiraron pacíficamente hacia Panamá el

14 Emilio del Castillo Negrete. México en el Siglo XIX, O sea su historia desde 1800 hasta la época presente. Imprenta del Editor, México, 1887. Primera Edición. Tomo XI.

15 Mariano Torrente. Historia de la Revolución Hispano-Americana. Imprenta de Moreno, Madrid, 1830. Tomo III.

16 Cuando Miguel Cavaleri se dirigía a Acapulco, tanto él como el coronel Agustín de Iturbide desconocían que la plaza había sido recuperada por las fuerzas realistas. Por ello, Cavaleri fue capturado casi de inmediato y confinado en la fragata *Prueba*, considerada más segura que el tradicional fuerte de San Diego. Desde allí intentó persuadir a los capitanes españoles José de Villegas y Córdova y José Joaquín de Soroa y Soroa para que se unieran a la causa independentista y aceptaran la oferta de Iturbide para comprar las fragatas "*Prueba*" y "*Venganza*". Tras varios meses de cautiverio, Cavaleri logró escapar gracias a una lancha facilitada por los propios capitanes mencionados, lo que le permitió llegar a una playa fuera del control realista y reunirse nuevamente con Iturbide.

13 de noviembre, casi un mes después. Según Lucas Alamán (1792-1853),[17] quien respalda sus afirmaciones con documentos de la época, durante 1821 el capitán Villegas y Córdova ofreció las fragatas a comerciantes españoles residentes en Acapulco para resguardar sus caudales, ante el temor de que el puerto fuera reconquistado por los insurgentes.[18]

Cuando los capitanes Villegas y Soroa zarparon hacia Panamá en noviembre de 1821, aún creían que la ciudad estaba bajo control realista. Sin embargo, llegaron tarde: Panamá había proclamado su independencia el 28 de noviembre, y el último comandante del virreinato ya había partido hacia Quito. Ante esta situación, el 4 de diciembre de 1821 firmaron un Tratado de Paz con el general José de Fábrega (1774-1841), prócer de la independencia panameña,[19] que les permitió evacuar las tropas españolas de la zona, retirar los últimos barcos de la Corona y garantizar la no agresión en los antiguos territorios del virreinato. Cabe destacar que el último virrey de Nueva Granada, Juan de Sámano y Uribarri (1753-1821), había fallecido meses antes, quedando pendiente únicamente la salida del ejército español de la región, pues el istmo ya había decidido unirse a la Gran Colombia.[20]

El 4 de febrero, ambas embarcaciones realistas zarparon de la isla de Taboga, donde habían permanecido ancladas durante su estancia en Panamá. Los capitanes Villegas y Soroa se dirigieron hacia la costa de Atacames, en Ecuador, donde se les uniría la corbeta "*Emperador Alejandro*". Esta nave había pertenecido previamente a los insurgentes de la Gran Colombia, pero fue capturada por la Corona española tras una sublevación ocurrida en el puerto de Guayaquil en julio de 1821.[21]

El nuevo presidente de la Gobernación de Quito y general español, Juan de la Cruz Mourgeon y Achet (1766-1822), al conocer lo sucedido en Panamá y temiendo una posible rendición de las fragatas españolas ante el Gobierno de

---

17 Lucas Alamán. Historia de Méjico: desde los primeros movimientos que prepararon su independencia en el año de 1808 hasta la época presente. Parte II. Libro I. Cap. IV. Tomo V. Méjico 1849-1852. Imprenta de José Mariano Lara.

18 Sin embargo, no hay ninguna evidencia que ambas fragatas al zarpar de Acapulco pudieran haberse llevado algún caudal, nunca hubo una denuncia o demanda en este respecto dentro de lo revisado.

19 Posteriormente del proceso independentista, el libertador Simón Bolívar, haría al general José de Fábrega, gobernador y comandante general de la Provincia de Panamá (09 de febrero de 1822).

20 José Félix Blanco. Documentos para la Historia de la Vida Pública del Libertador de Colombia, Perú y Bolivia. Publicado por Disposición del General Guzmán Blanco, Ilustre Americano, Regenerador y Presidente de los Estados Unidos de Venezuela en 1875. Tomo VIII. Imprenta de la Opinión Nacional. Caracas, 1876

21 Diego Barros Arana. Historia General de Chile. Tomo XIII. Editorial Universitaria. Centro de Investigaciones Diego Barros Arana. Imprenta Salesianos S.A. Santiago de Chile, 2005

Guayaquil, intentó destituir a los capitanes José de Villegas y Córdova y José Joaquín de Soroa y Soroa. Para ello envió a los coroneles José Santa Cruz (¿-?) y Francisco González (¿-?) con órdenes de arresto; sin embargo, llegaron demasiado tarde al puerto de Esmeraldas, pues ambas fragatas habían zarpado horas antes rumbo a Guayaquil, donde arribaron aun a inicios de febrero de 1822.[22] En esta ciudad, tras la detención de algunas embarcaciones comerciales locales, los capitanes españoles iniciaron conversaciones con el encargado de negocios del Gobierno de Guayaquil y representante diplomático del Perú, el general Francisco Salazar y Baquijano (¿-?).[23]

3. El Pacto de Guayaquil. Reflexiones y Consecuencias

Estas conversaciones constituyeron, sin duda, uno de los episodios más trascendentes en la carrera naval de José Joaquín de Soroa y Soroa y en su aporte decisivo a la Marina de Guerra del Perú. El 15 de febrero de 1822, el capitán de fragata Soroa participó, junto al capitán de navío Villegas, en las negociaciones con la Junta de Gobierno de Guayaquil, donde se acordó la rendición y entrega de las fragatas españolas "*Prueba*" y "*Venganza*", así como de la corbeta "*Emperador Alejandro*" al gobierno peruano.[24] El convenio estipuló que el Gobierno del Perú asumiría el pago de los sueldos pendientes de oficiales y tripulantes de dichas embarcaciones, otorgaría la ciudadanía peruana a quienes decidieran permanecer en América —incluidos los miembros de la Real Armada Española y sus familias— y cubriría los gastos de traslado para quienes optaran por regresar a España.

Este acuerdo reviste gran importancia, pues las dos fragatas se convirtieron en los primeros buques de guerra de envergadura incorporados a la Marina de Guerra del Perú, creada apenas en octubre de 1821. Hasta entonces, la flota peruana estaba compuesta principalmente por unidades menores —corbetas, bergantines y goletas— con limitada capacidad de combate y artillería.

Lo anterior representó un hecho sumamente controvertido, aunque comprensible en su contexto. Para el bando español, la rendición de las unidades fue considerada un acto imperdonable de traición. Ambos capitanes

---

22 Cabe mencionar que el Gobierno de Guayaquil había declarado su independencia desde 1820 y el general Mourgeon y Achet tenía planes de usar ambas fragatas junto a la corbeta "*Emperador Alejandro*", los últimos tres buques de guerra de la corona española que quedaban en el Pacífico sur, para un asedio del puerto de Guayaquil e intentar su recaptura para el bando realista.

23 José Manuel Restrepo. Historia de la Revolución de la República de Colombia en la América Meridional. Tomo Tercero. Imprenta de José Jacquin. Bogotá, 1858.

24 La corbeta "*Emperador Alejandro*" fue devuelta a la Gran Colombia, mientras que únicamente las fragatas "*Prueba*" y "*Venganza*" pasaron a integrar la Marina de Guerra del Perú.

eran conscientes de que una decisión de tal magnitud supondría su expulsión definitiva de la Real Armada Española, la imposibilidad de regresar a España y la obligación de establecerse en el Perú o en algún otro país de América. Esta percepción tenía fundamento, pues la pérdida de ambas embarcaciones significaba la desaparición absoluta del poder naval español en el Pacífico sur y, además, dejaba aisladas a las fuerzas realistas en tierra que aún defendían los últimos bastiones del virreinato en la sierra peruana.

El capitán de navío y respetado historiador español Cesáreo Fernández Duro (1830-1908) expresó con dureza su juicio sobre la negociación realizada en Guayaquil:

> "*si bien quedaban todavía en la mar las fragatas Prueba y Venganza, con ellas no se contaba, porque nada hicieron ni hacían de servicio… Acontecimiento inaudito, de execración é infamia, que con los nombres de los autores debe pasar á la posteridad… El comandante de la Venganza D. José Joaquín Soroa, participó de los efectos de la opinión como firmante del deshonroso pacto… Los nombres de Villegas, Soroa, Aldana y Cortés, y en particular los de los dos primeros, no podrán ser pronunciados sin excitar los más vivos sentimientos de horror é indignación.*"[25]

En la misma línea, el también capitán de navío y escritor naval ibérico Mariano Juan Ferragut (1941-?) señaló:

> "*Las fragatas Prueba y Venganza se entregaron a los insurgentes en el puerto de Guayaquil, según los pactaron sus desleales comandantes D. José Villegas y D. José Joaquín Soroa; acontecimiento inaudito que con los nombres de sus autores deberá pasar a la posteridad lleno de execración e infamia. Villegas fue dado de baja en la Real Armada, no volvió más a España y concluyó sus días en el Perú, habiendo experimentado la suerte común de los traidores, pues el Gobierno patriota no lo empleó nunca y llevó a cabo la máxima "de que la traición se abraza, pero al traidor se le deshecha".*"[26]

---

25 Cesáreo Fernández Duro. Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de León. Est. Tipografico "Los Sucesores de Rivadeneyra". Impresores de la Real Casa. Tomo IX. Madrid, 1903. Pág. 324-325.

26 Mariano Juan Ferragut. Marinos Criollos. Entre Realistas y Patriotas. Cuaderno 65. Capítulo 2. Madrid, 2012. Pág. 48. https://armada.defensa.gob.es/archivo/mardigitalrevistas/cuadernosihcn/65cuaderno/cap02.pdf Por otro lado, las severas afirmaciones de Ferragut sobre el capitán Villegas no fueron del todo exactas. José de Villegas y Córdova, tras permanecer algunos años en el puerto del Callao, decidió trasladarse a Chile para establecerse en Valparaíso, ciudad donde ya había ejercido como gobernador en 1816. Posteriormente, se incorporó a la Armada chilena y se sabe que en 1834 fue nombrado primer director de la Escuela Náutica de Valparaíso, fundada ese mismo año. El lector puede encontrar más información de esto último en: Enrique Merlet Sanhueza. Juan José Latorre. Héroe de Angamos. Editorial Andrés Bello. Santiago de Chile, 1997.

Sin embargo, la realidad era muy distinta, pues poco podía hacerse ante la precaria situación financiera, la limitada capacidad de circulación marítima y el deterioro de la capacidad de combate de las naves españolas, sin posibilidad alguna de escapar ni de recibir refuerzos desde la península. Estas unidades estaban completamente aisladas en un inmenso océano.

Según el historiador español Mariano Torrente[27], ambos capitanes ya se encontraban fuertemente influenciados por las ideas independentistas transmitidas por Cavaleri en México, como se mencionó anteriormente. Al constatar la escasa capacidad de las fuerzas realistas para contener las revoluciones en Nueva Granada, la Audiencia de Quito y el Virreinato del Perú, así como la evidente inferioridad naval frente a la escuadra de Lord Cochrane e Illingworth en el Pacífico Sur, habrían optado por tomar la difícil decisión de firmar la rendición de las fragatas en favor de la causa libertadora americana.

A manera de ejemplo, si se analiza el contexto portuario americano a inicios de 1822, prácticamente no quedaban opciones para los capitanes Villegas y Soroa. Acapulco, en México, había sido recuperado por los independentistas y por los nuevos monárquicos mexicanos, defensores de la Junta Provisional Gubernativa, que daría lugar a la proclamación del coronel Agustín de Iturbide como Emperador de México. En Panamá, la causa patriota liderada por José de Fábrega había triunfado; en el resto de la costa centroamericana, durante todo 1821, se produjeron levantamientos que dejaron sus puertos fuera del control español.

Por su parte, Guayaquil y Valparaíso llevaban años bajo gobiernos libres e independientes, y el puerto del Callao ya estaba en manos insurgentes, pues el libertador José de San Martín había proclamado la independencia del Perú el 28 de julio de 1821. Las fuerzas españolas, al mando del último virrey del Perú, José de la Serna y Martínez de Hinojosa (1770-1832), se habían replegado hacia el interior del país, dejando Lima en julio de 1821, aunque mantuvieron una guarnición en la fortaleza del Real Felipe en el Callao, bajo el mando del general José Domingo de la Mar y Cortázar (1776-1830). Sin embargo, esta última posición también cayó, pues la fortaleza fue entregada

27 Mariano Torrente. Historia de la Revolución Hispano-Americana. Imprenta de Moreno. Tomo III. Madrid, 1830.

al ejército patriota el 19 de septiembre de 1821.[28]

A lo anterior se sumaba la crítica situación de las dos embarcaciones que arribaron a Guayaquil en febrero de 1822: carecían de víveres y sus oficiales y tripulaciones no habían recibido pago alguno durante los últimos 16 meses, lo que generaba un profundo descontento y desmoralización con la Corona española.[29] La insatisfacción era evidente y las condiciones no eran las más propicias para emprender ningún combate naval. Además, la fragata "*Venganza*" se encontraba en muy mal estado y requería de múltiples reparaciones.

Como escribió mi tío abuelo, Santiago Mould Távara en una obra no publicada de hace unos sesenta años atrás: "*(José Joaquín de Soroa y Soroa) Sostuvo el pabellón del Rey en la "Venganza" durante más de año y medio, burlando la persecución, de la poderosa escuadra de Lord Cochrane, sin comprometer la fragata, de acuerdo con las instrucciones recibidas, frente a las costas del adversario que se extendían desde Arica hasta Misiones de California. La fidelidad y el valor que demostró, dejan a salvo su honor. El mal estado de la "Venganza" y la insubordinación de los tripulantes de la fragata "Prueba", obligaron al comandante de las fuerzas marítimas españolas, Capitán de Navío José de Villegas a capitular ante el peruano gobierno de Guayaquil, así evitando la captura por Lord Cochrane o el Capitán Illinworth, al servicio de Colombia (Información extraída de la Colección de Leyes de Quiroz (tomo I, pág. 153) y en la Colección de Tratados del Perú por Aranda*"

4. El capitán de navío Soroa y Soroa en la Marina de Guerra del Perú

Según lo convenido en el acuerdo de Guayaquil, José Joaquín de Soroa y Soroa pudo ingresar con un grado superior a la Marina de Guerra del Perú, por lo que ingresó en la escuadra peruana el 27 de marzo de 1823 como

---

28 A la falta de puertos seguros donde reabastecerse de víveres y recargar pertrechos militares para eventuales combates navales, se sumaba la permanente persecución que sufrían ambos capitanes desde septiembre de 1821. Tras la rendición del general José Domingo de La Mar y Cortázar en la fortaleza del Real Felipe, dejó de ser necesario el bloqueo naval del puerto del Callao, por lo que el libertador San Martín solicitó a Lord Cochrane regresar a Valparaíso para reorganizar la escuadra chilena. Sin embargo, Cochrane desoyó la orden y decidió dirigirse hacia el norte con el propósito de dar caza y capturar las fragatas "*Prueba*" y "*Venganza*", especialmente la primera, por ser más moderna y contar con mayor blindaje. A pesar de llegar hasta México, enviar expediciones a las costas de California, recorrer todo el litoral centroamericano y mantener casi un control permanente sobre las costas colombianas, nunca logró ubicar ni enfrentar a las dos fragatas españolas.

29 Diego Barros Arana. Historia General de Chile. Tomo XIII. Editorial Universitaria. Centro de Investigaciones Diego Barros Arana. Imprenta Salesianos S.A. Santiago de Chile, 2005.

capitán de navío, decidiendo radicar con su familia en el puerto del Callao.[30] El nombramiento del capitán de navío de Soroa y Soroa fue firmado por el Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, José Pascual de Vivero Salavarria (1762-1834).

Dentro de la Marina de Guerra del Perú, la fragata "*Prueba*" cambió de nombre a "Protector", mientras que la fragata "*Venganza*" fue rebautizada como "Guayas".

En este período, ya establecido en el Perú, José Joaquín de Soroa y Soroa recibió la Orden del Libertador, según consta en la Gaceta de Gobierno del 10 de noviembre de 1825. Un año después, se vio implicado en otro suceso de gran relevancia histórica. El historiador Jorge Basadre Grohmann (1903-1980), en su obra *Historia de la República del Perú*, refiere que, con motivo de la conspiración ocurrida en Lima el 28 de julio de 1826 para asesinar al libertador Simón Bolívar y expulsar a los ciudadanos colombianos del país, Soroa fue apresado. Aunque no se halló culpabilidad alguna, se le liberó con la condición de abandonar el Perú en un plazo de 15 días.[31]

Esta medida no llegó a ejecutarse, pues Bolívar dejó el Perú definitivamente el 4 de septiembre de 1826, antes de que venciera el plazo. La acusación de sedición, formulada por el coronel Juan Crisóstomo de Mendiburu y Salazar (1792-1860), se debió a la participación de Soroa y Soroa en una reunión en la casa del general argentino Mariano Necochea (1792-1849), junto con otros altos mandos independentistas, donde supuestamente se habría discutido la posibilidad de un magnicidio.

Por otro lado, inmediatamente después de la partida de Simón Bolívar del Perú, el capitán de navío José Joaquín de Soroa y Soroa fue designado como fiscal en el proceso militar (Consejo de Guerra) que el gobierno peruano instruyó contra el vicealmirante Martin Guise (1780-1828), acusado de un supuesto incumplimiento al no mantener el bloqueo naval del puerto del Callao a finales de 1824. Esta acción penal había sido ordenada por el propio libertador antes de abandonar el país. Tras revisar la evidencia y escuchar los descargos, Soroa dictaminó el 26 de septiembre de 1826 la absolución del vicealmirante y dispuso su restitución en el cargo dentro de la Marina de

30 Ministerio de Hacienda y Comercio. Archivo Histórico. Catálogo de la Sección Republicana. 1821-1822. Imprenta Torres Aguirre. Lima, 1945.

31 Jorge Basadre Grohmann. Historia de la República del Perú. Producciones Cantabria S.A.C. Tomo 1. Primer Periodo (1822-1842). Capítulo 7. Lima, 2014.

Guerra del Perú, al comprobarse su inocencia.[32]

A pesar de haber absuelto al vicealmirante Guise y de la partida de Bolívar, José Joaquín de Soroa y Soroa continuó siendo objeto de persecución por militares vinculados al libertador. El general Joaquín Pardo de Zela (1788-1868) lo incluyó en una lista de expulsión emitida el 7 de octubre de 1826, acusándolo de atentar contra el orden público e intentando relacionarlo con el segundo levantamiento de Huanta durante la "*guerra de Iquicha*" (1825-1828), un movimiento que buscaba derogar impuestos republicanos y que llegó a involucrar a regimientos de Húsares de Junín.[33] Aunque se le persiguió por varios meses, estas acciones no impidieron su permanencia en el país ni la continuidad de su carrera naval.

En 1827, tras concluir la persecución en su contra, José Joaquín de Soroa y Soroa solicitó su ascenso a contralmirante, sin éxito. A comienzos de 1830 asumió interinamente la Comandancia del Arsenal y Mayoría de Órdenes en el Callao, cargo que se le otorgó oficialmente a finales de ese mismo año. Este establecimiento marítimo-industrial era fundamental para la Marina de Guerra del Perú, pues se encargaba de conservar y reparar los buques, proveer municiones y armamento, y brindar servicios navales en la bahía del Callao. Bajo su dirección operaban ingenieros, oficiales administrativos, contramaestres, artilleros y marineros, además de embarcaciones armadas con cañones, obuses y carronadas, lo que convertía al arsenal en un centro estratégico para el poder naval peruano en el siglo XIX. [34] Por ello, no sorprende que a Soroa y Soroa se le confiara una posición de altísima responsabilidad, consolidándose como una figura de gran notoriedad en el puerto del Callao.

En junio de 1833, José Joaquín de Soroa y Soroa asumió temporalmente la Comandancia General de la Marina de Guerra del Perú, cargo que entregó meses después a Carlos García del Postigo (1786-1852).[35] En 1835 presidió el Tribunal Militar de Segunda Instancia y fue condecorado por el presidente Felipe Santiago Salaverry (1806-1836) con el Escudo de Honor a los Restauradores de la Patria por su participación en la toma del Real Felipe

---

32 José Valdizan Gamio. Historia Naval del Perú. Tomo IIII. Dirección General de Intereses Marítimos. Lima, 1984.

33 Revista No. 3 del Archivo General de la Nación. Selección Documental del Periodo Bolivariano. Documentación 1825-1828, Periodo inicial de la República. Instituto Nacional del Cultura. Lima, 1975.

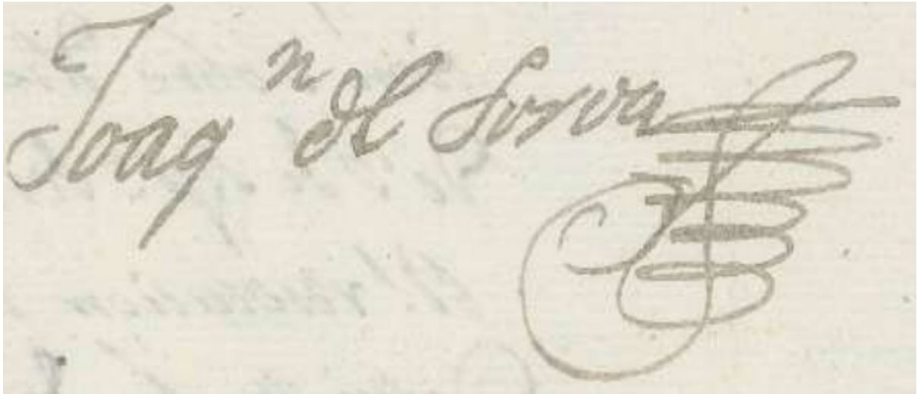
34 Fernando Romero Pintado. Historia Marítima del Perú. La República: 1850-1870. IEHMP. Tomo VIII, Vol. 2 Lima, 1984.

35 Esto se halló con el Dr. Felix Denegri Luna en las "Notas Complementarias de Don Jose de Vivero y Zalabarria" publicadas en la obra "Biografía de Generales Republicanos" por el General Manuel de Mendiburu.

durante una sublevación contra el presidente José Orbegoso (1795-1847). Además, recibió una gratificación de 300 pesos. Sin embargo, el gobierno de Salaverry fue efímero, pues cayó a inicios de 1836 tras la invasión boliviana de Andrés de Santa Cruz (1792-1865), que restauró a Orbegoso en la presidencia.

José Joaquín de Soroa y Soroa falleció en Lima el 28 de enero de 1836, según consta en la partida de defunción registrada en la parroquia de San Sebastián. Había enviudado algunos años antes y dejó a sus tres hijos residiendo en el país. Sus descendientes, hasta la actualidad, continúan presentes en el Perú.

Figura 1
Firma del capitán de fragata José Joaquin de Soroa y Soroa en una carta de 1820



Fuente. Archivo personal de la familia Mould



Extraído de la *Revista de Marina* setiembre 1916, nro. 1, segunda época. Archivo Histórico de Marina.

Presentación de artículos, notas y reseñas

1. Las ideas y opiniones contenidas en los trabajos publicados son responsabilidad de sus autores. La Marina de Guerra del Perú y la *Revista de Marina* no se identifican necesariamente con ellas.

2. Los trabajos enviados a la *Revista* no garantizan su publicación y, aquellos que no son publicados, pueden ser devueltos a solicitud del autor. Al publicar su trabajo, el autor cede los derechos a la *Revista*.

3. Los colaboradores deben tener en cuenta que los contenidos de los artículos deberán ser inéditos, y los temas tratados, relacionados al ámbito naval y marítimo. De no ser el caso, debe citarse la fuente. Para artículos e ilustraciones publicadas en otras plataformas, debe contarse con la carta de autorización del editor original y presentarla acompañado del manuscrito final, en caso sea factible.

4. Debe ser escrito en formato Word en hoja A-4, con letra Times New Roman tamaño doce, interlineado sencillo y justificado, debiendo tener entre 3,000 a 6,000 palabras. Debe ser enviado por correo electrónico a: **revismar@marina.pe**

5. El autor debe consignar nombres y apellidos, profesión, institución a la que pertenece, correo electrónico, número de teléfono de contacto y acompañar con una breve hoja de vida (entre 100 a 250 palabras).

6. Los artículos deben incluir un resumen (entre 100 a 250 palabras), así como palabras clave (entre 3 y 5), tanto en idioma español como en inglés.

7. En la estructura de los artículos, se debe incluir una introducción, desarrollo, resultado, conclusión y bibliografía. Todo comentario o dato complementario debe escribirse en pie de página.

8. Las notas tendrán una extensión de 3,000 palabras.

9. Las reseñas tendrán una extensión máxima de 2,000 palabras y contendrán los datos completos del material reseñado (autor, título, ciudad, editorial, año, número de páginas, etc.).

10. Las citas textuales de menos de 4 líneas estarán entre comillas; las que superen esa extensión tendrán una tabulación mayor y estarán a espacio simple, en tipo Times New Roman de 9 puntos y sin comillas.

11. Las referencias bibliográficas que acompañen al texto estarán en notas al pie de página de acuerdo a si es libro, artículo, tesis, etc., seguido de la página o páginas citadas. Ejemplo: apellido (s) del autor, nombre (s) del autor, título, ciudad, editorial, año, pág. En caso se repitiera la nota, esta irá abreviada (apellido, nombre, título, pág.).

12. Las referencias bibliográficas completas estarán en la bibliografía al final del trabajo. Ejemplos:
    Libro: Apellido (s), nombre (s). Título. Ciudad, editorial, año.
    Artículos de revista: Apellido (s), nombre (s). "Título". Título de la revista. Ciudad, mes (es) y año.: Número., pp.
    Artículos de libro: Apellidos (s), nombre (s). "Título". Apellido (s), nombre (s) del editor o compilador (ed. o comp.). Título, ciudad, editorial, año, pp.
    Tesis: Apellido (s), nombre (s). "Título". Ciudad: Universidad, año.
    Manuscritos: Autor, título, año, archivo, sección, signatura y fol.

13. Las ilustraciones (tablas, gráficos y fotografías) pueden ir en blanco y negro o a color con una resolución de imagen igual o mayor a 300 dpi. Las tablas deben ser enviadas en formato Excel. Las ilustraciones deben ser enumeradas, tener nombre y texto que complemente la información, de ser el caso. Si no es original, debe indicarse la fuente de donde se obtuvo.

14. Las ilustraciones creadas o redibujadas por el Fondo Editorial serán de propiedad de la *Revista de Marina*.

15. Los autores recibirán cinco (5) ejemplares de la *Revista*.

16. La *Revista* se reserva la inclusión de correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

Impreso en por **Tarea Asociación Gráfica Educativa.**
Pasaje María Auxiliadora 156 - Breña

www.tareagrafica.com


REVISTA DE MARINA
DESDE 1907