REVISTA DE
MARINA
Año 119 Número 2 - 2026

La Nueva Base Naval del Callao: infraestructura estratégica para el desarrollo marítimo del Perú, *p.8*

De la incertidumbre al hallazgo. "Crónica de las operaciones durante la búsqueda submarina de la aeronave KT-1", *p.18*

Fortalecimiento de la Industria Naval en el Perú: Estrategias, Normativa y Perspectivas de Desarrollo, *p.42*

Programas de Construcción Naval Militar: Un análisis estratégico para la toma de decisiones, *p.54*

Mission Command como fundamento implícito de la guerra naval compuesta en escenarios de comunicaciones degradadas, *p.64*

Inteligencia Estratégica frente a las amenazas transnacionales en un entorno de interdependencia regional, *p.80*

Escuchando los susurros: El poder transformador de los juegos de guerra, *p.94*

Una mirada a la regulación nacional sobre áreas acuáticas, sus alcances, características y administración, *p.108*

Una aproximación a la diplomacia naval peruana. - siglos XIX al XXI, *p.118*

Integración y Liderazgo Femenino en la Marina de Guerra del Perú: Desafíos y Oportunidades, *p.148*

Relación de los capitanes de puerto de Mollendo y de los comandantes de la cañonera fluvial *América*, *p.164*

REVISTA DE
MARINA
Año 119 Número 2 - 2026

Abril - Junio 2026
LIMA, PERÚ

REVISTA DE
MARINA

Año 119 Número 2 - 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.°2 - 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

La Nueva Base Naval del Callao: infraestructura estratégica para el desarrollo marítimo del Perú
Vicealmirante Gonzalo Carrera Mazuelos 8

De la incertidumbre al hallazgo
"Crónica de las operaciones durante la búsqueda submarina de la aeronave KT-1"
Contralmirante Jorge Vizcarra Figueroa.....18

Fortalecimiento de la Industria Naval en el Perú: Estrategias, Normativa y Perspectivas de Desarrollo
Contralmirante Luis Richard Silva López 42

Programas de Construcción Naval Militar: Un análisis estratégico para la toma de decisiones
Contralmirante Mario Alor Hurtado.....54

Mission Command como fundamento implícito de la guerra naval compuesta en escenarios de comunicaciones degradadas
Capitán de Corbeta Marco Mujica Caballero.....64

Inteligencia Estratégica frente a las amenazas transnacionales en un entorno de interdependencia regional
Capitán de Corbeta Bernard Cardozo Lozano.....80

Escuchando los susurros: El poder transformador de los juegos de guerra
Capitán de Corbeta Gustavo Mantilla Rodríguez.....94

Una mirada a la regulación nacional sobre áreas acuáticas, sus alcances, características y administración
Capitán de Navío CJ. (r) Katia Cruz Pardo.....108

Una aproximación a la diplomacia naval peruana. - siglos XIX al XXI
Capitán de Fragata Michel Laguerre Kleimann.....118

Integración y Liderazgo Femenino en la Marina de Guerra del Perú: Desafíos y Oportunidades
Teniente Segundo Ingeniera Anacelly Marcela Hernández Calderón.....148

Relación de los capitanes de puerto de Mollendo y de los comandantes de la cañonera fluvial *América*
Elia Chávez Mejía y Micaela Astete Córdova.....164

Vicealmirante
Silvio Javier Alva Villamón
Director

Estimados lectores:

En el contexto del proceso electoral de este año, es habitual que se realicen diversas evaluaciones sobre la situación nacional con miras al futuro. En ese sentido, quisiera destacar el trabajo de análisis de las fortalezas y debilidades del Perú realizado por el profesor Alejandro Indacochea, quien considera, entre las fortalezas de nuestro país, las inversiones estratégicas destinadas a los proyectos de reubicación de la Base Naval del Callao y al desarrollo de la construcción naval a cargo del Servicio Industrial de la Marina.

Quizá para muchos de nuestros ciudadanos esta mención pase desapercibida; sin embargo, para la Marina de Guerra del Perú representa un importante reconocimiento a la labor sostenida durante varios años por numerosos de sus integrantes, quienes han impulsado y materializado iniciativas que no solo contribuyen a la defensa y seguridad nacional, sino que también promueven el desarrollo del país mediante infraestructura estratégica y capacidades industriales que dinamizan el crecimiento de múltiples actividades conexas de alto valor agregado.

De otro lado, es grato resaltar la reciente aprobación de la Ley Marco para el Desarrollo Sostenible del Turismo y el Deporte Náutico, mediante la cual, luego de muchos años de incomprensión por parte de algunas autoridades, se elimina para la práctica de la vela la condición de "deporte de lujo", que imponía cargas tributarias y tratamientos administrativos que desalentaban la propiedad de embarcaciones particulares, obligaban a muchos propietarios a enarbolar banderas extranjeras e impedían el desarrollo de las actividades náuticas. Esta situación llegó incluso a generar que, en los círculos internacionales de navegantes y veleristas, no se

recomendara el ingreso a puertos peruanos debido a la falta de facilidades que enfrentarían al hacerlo. Esperamos que, a partir de esta nueva normativa, podamos apreciar el crecimiento de las flotas de embarcaciones recreativas y deportivas, la construcción de nuevas marinas y el desarrollo de las actividades económicas vinculadas a su mantenimiento y operación, generando con ello mayores oportunidades de empleo y un renovado impulso al crecimiento económico del país.

En ese contexto, la presente edición incluye artículos dedicados a los avances del proyecto de la nueva Base Naval del Callao, al fortalecimiento de la industria naval en el Perú y a los programas de construcción naval, con el propósito de que nuestros lectores conozcan el alcance de estas iniciativas y puedan, a su vez, transmitir en sus respectivos entornos la importancia estratégica que representan para el desarrollo nacional.

Asimismo, deseo destacar la crónica que describe las operaciones realizadas durante el año 2025 para la búsqueda submarina de los restos de una aeronave de instrucción de la Fuerza Aérea del Perú desaparecida frente a las costas de Pisco. Este artículo ofrece una detallada descripción de las dificultades que implicó dicha operación, así como del empleo de los medios actualmente disponibles con que cuenta la Marina de Guerra del Perú para este tipo de misiones.

Finalmente, al cierre de la presente edición, y en mi condición de Director de la *Revista de Marina*, deseo expresar mi profundo pesar por el fallecimiento del señor Vicealmirante Fernando D'Alessio Ipinza, quien, como integrante de nuestro Comité Editorial, contribuyó durante los últimos años, con su reconocida experiencia y valioso criterio, a consolidar el perfil de esta publicación. El Almirante D'Alessio, además de las sobresalientes cualidades personales que lo distinguieron, fue para varias generaciones de oficiales un referente académico, tanto por su labor docente como por su prolífica producción intelectual. Asimismo, fue un permanente y comprometido impulsor de la formación profesional de sus alumnos. Su ejemplo, dedicación y visión del futuro del Perú permanecerán como el principal legado en la memoria de quienes tuvimos el privilegio de conocerlo.

Que descanse en paz.



Abril - Junio 2026
LIMA, PERÚ

La Nueva Base Naval del Callao: infraestructura estratégica para el desarrollo marítimo del Perú

Strategic Intelligence Facing transnational threats in an environment of regional interdependence

Vicealmirante Gonzalo Carrera Mazuelos. Ingresó a la Escuela Naval del Perú en 1986 y egresó en diciembre de 1990 como Alférez de Fragata. Es calificado en Guerra de Superficie e Ingeniería Naval. Ha realizado los cursos Básico de Inteligencia, Básico de Estado Mayor, Comando y Estado Mayor y Alto Mando, además de obtener una Maestría en Ingeniería Naval en la Universidad de São Paulo (Brasil). A lo largo de su carrera se desempeñó como Jefe de las Divisiones de Artillería, Guerra Antisubmarina, Control de Averías, Auxiliares y Electricidad a bordo del B.A.P. *Mariátegui*, y como Jefe del Departamento de Ingeniería del ex B.A.P. *Almirante Grau*. Asimismo, prestó servicios en el Estado Mayor General de la Marina, el Servicio Industrial de la Marina Callao, la Dirección General de Economía de la Marina, la Comandancia de la Cuarta Zona Naval, la Dirección de Alistamiento Naval y la Escuela Naval del Perú. Fue Agregado Naval del Perú en Brasil entre 2014 y 2015. También ejerció como Segundo Comandante del B.A.P. *Bolognesi*, Comandante del ex B.A.P. *Mollendo*, con el que realizó el Viaje de Instrucción al Extranjero 2008, y Comandante del B.A.P. *Palacios*. En 2018 asumió la Dirección del Instituto de Educación Superior Tecnológico Público Naval (CITEN). Ascendido a Contralmirante el 1 de enero de 2019, fue designado Director de Alistamiento Naval. En 2021 asumió la Dirección de la Escuela Superior de Guerra Naval y, posteriormente, la Dirección General de Educación de la Marina. El 1 de enero de 2022 fue nombrado Director Ejecutivo de la Dirección General del Material de la Marina y, el 5 de agosto de 2023, Subjefe del Estado Mayor General de la Marina. El 1 de enero de 2025 fue ascendido al grado de Vicealmirante y designado Director General de Educación de la Marina. Desde el 1 de enero de 2026 se desempeña como Director General del Material de la Marina.

Resumen: El Perú, por su ubicación geográfica y extensa costa sobre el océano Pacífico, posee una marcada vocación marítima que sustenta más del 90% de su comercio exterior. En este contexto, el puerto del Callao se constituye como un eje estratégico para la economía nacional y la proyección internacional del país. El presente artículo analiza el proceso de modernización de la Base Naval del Callao como parte de una visión integrada de desarrollo marítimo y portuario. La creciente demanda logística y la expansión del sistema portuario han generado la necesidad de reorganizar las instalaciones navales, optimizando el uso del espacio disponible sin afectar las capacidades operativas de la Marina de Guerra del Perú. Este proceso se enmarca en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (2012) y en el Plan Maestro de la Base Naval del Callao,

declarado de interés nacional en el año 2014. El proyecto contempla tres fases: fortalecimiento de la capacidad logística, desarrollo de infraestructura marítima especializada —incluida una nueva dársena naval— y modernización de servicios administrativos y de apoyo. Asimismo, la reorganización permitirá liberar terrenos a ser considerados áreas estratégicas para el desarrollo portuario, contribuyendo a la mejora de la eficiencia logística.

Con financiamiento estatal y cooperación internacional, especialmente a través del programa Foreign Military Sales (FMS), la iniciativa busca fortalecer la defensa nacional, incrementar la competitividad logística y consolidar al Perú como un hub marítimo regional.

Con financiamiento estatal y cooperación internacional a través del programa FMS, el cual se implementa bajo un esquema de acuerdo de Gobierno a Gobierno, conforme al convenio de Ayuda y Cooperación Militar suscrito entre el Perú y los Estados Unidos de América, en 1952, la iniciativa no solo fortalece las capacidades de defensa nacional, sino que también contribuye a incrementar la competitividad logística del país y a consolidar al Perú como un *hub* marítimo de alcance regional.

Palabras clave: Base Naval del Callao; infraestructura marítima; modernización; logística; desarrollo portuario.

Abstract: *Peru, due to its geographical location and extensive coastline along the Pacific Ocean, possesses a strong maritime vocation that supports more than 90% of its foreign trade. In this context, the Port of Callao constitutes a strategic axis for the national economy and the country's international projection. This article analyzes the modernization process of the Callao Naval Base as part of an integrated vision for maritime and port development. The growing logistical demand and the expansion of the port system have generated the need to reorganize naval facilities, optimizing the use of available space without affecting the operational capabilities of the Peruvian Navy. This process is framed within the National Port Development Plan (2012) and the Master Plan of the Callao Naval Base, which was declared to be of national interest in 2014. The project encompasses three phases: strengthening logistical capacity, developing specialized maritime infrastructure — including a new naval dockyard — and modernizing administrative and support services. Likewise, the reorganization will allow the release of land to be considered strategic areas for port development, thereby contributing to improved logistical efficiency. With state funding and international cooperation, particularly through the Foreign Military Sales (FMS) program, the initiative seeks to strengthen national defense, enhance logistical competitiveness, and consolidate Peru as a regional maritime hub. Through state funding and international cooperation under the*

FMS program, implemented through a Government-to-Government agreement framework in accordance with the Military Assistance and Cooperation Agreement signed between Peru and the United States of America in 1952, the initiative not only strengthens national defense capabilities, but also contributes to increasing the country's logistical competitiveness and consolidating Peru as a regional maritime hub.

Keywords: *Callao Naval Base; maritime infrastructure; modernization; logistics; port development.*

El Perú es, por naturaleza, un país marítimo. Su extensa costa sobre el océano Pacífico y su posición geográfica en la parte central de Sudamérica le otorgan una ubicación estratégica para el comercio internacional y la seguridad marítima regional. Más del 90% del comercio exterior peruano se transporta por vía marítima, lo que convierte a los puertos nacionales y particularmente al puerto del Callao, en elementos fundamentales para la economía y la proyección internacional del país.

En este contexto, la modernización de la infraestructura portuaria y naval constituye una prioridad para el Estado Peruano. El fortalecimiento de las capacidades logísticas y operativas del sistema marítimo nacional requiere una planificación de largo plazo que permita armonizar el desarrollo portuario con las necesidades de defensa y seguridad del país. Dentro de esta visión estratégica se inscribe el proceso de transformación y modernización de la Base Naval del Callao, una de las instalaciones más importantes de la Marina de Guerra del Perú.

Figura 1
Terminal Portuario del Callao



Fuente. https://apam-peru.com/

La Base Naval del Callao ha constituido históricamente el principal centro operativo, logístico y administrativo de la Marina de Guerra del Perú. Desde este espacio se desarrollan actividades esenciales para el sostenimiento de las fuerzas navales, el mantenimiento de las unidades marítimas y el soporte a diversas dependencias institucionales.

No obstante, el crecimiento sostenido del comercio marítimo y la expansión del sistema portuario del Callao han generado la necesidad de optimizar el uso del espacio disponible en el entorno portuario. En ese contexto, el Estado peruano ha impulsado una reorganización estratégica de las instalaciones navales, orientada a compatibilizar las necesidades del desarrollo portuario con la preservación y fortalecimiento de las capacidades operativas de la Marina de Guerra del Perú.

En el año 2012, la Autoridad Portuaria Nacional elaboró el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, instrumento de planificación que establece los lineamientos para el crecimiento del sistema portuario peruano en el largo plazo. Dentro de este plan se contempla la expansión progresiva de las operaciones portuarias en el Callao, con el propósito de fortalecer su capacidad logística y consolidar al Perú como un hub regional en la costa del Pacífico sur. Para alcanzar este objetivo, resulta necesario optimizar el uso de los espacios portuarios disponibles y modernizar la infraestructura que sustenta las operaciones marítimas y logísticas.

En ese marco, el plan contempla la posibilidad de ampliar las áreas destinadas a operaciones portuarias sobre terrenos actualmente ocupados por instalaciones de la Base Naval del Callao. Esta situación motivó el planteamiento de un proceso de reorganización interna de la Base Naval, orientado a reubicar determinadas instalaciones dentro de sus propios terrenos, liberando espacios estratégicos para el desarrollo portuario sin afectar las capacidades operativas de la Marina de Guerra del Perú.

La expansión del puerto del Callao constituye un elemento clave para fortalecer la competitividad logística del país y consolidar su papel como punto de conexión entre Sudamérica y los mercados de la cuenca del Pacífico. En este sentido, la modernización de la Base Naval y el desarrollo portuario forman parte de una visión integrada de planificación marítima y territorial.

La reorganización de la Base Naval no responde únicamente a requerimientos vinculados al crecimiento portuario, sino también a la oportunidad de modernizar su infraestructura y fortalecer sus capacidades logísticas y operativas. La renovación de instalaciones, la optimización de espacios y la incorporación de

infraestructura moderna permitirán mejorar las condiciones de funcionamiento de la Institución Naval, asegurando su capacidad de respuesta frente a los desafíos presentes y futuros en el ámbito marítimo.

En ese contexto, y con la finalidad de efectuar la supervisión, coordinación y control de las actividades relacionadas con la proyección, desarrollo e implementación de la nueva Base Naval del Callao, la Marina de Guerra del Perú activó, en el año 2014, la Oficina de Desarrollo Especial de Proyección de la Base Naval del Callao, con el propósito de garantizar en el tiempo los intereses institucionales vinculados a este proceso.

Asimismo, en el año 2014 se declaró de interés nacional la elaboración del Plan Maestro de la Base Naval del Callao, decisión formalizada mediante el Decreto Supremo Nº 012-2014-DE, promulgado el 2 de octubre de ese año. Esta medida reconoció la importancia estratégica de la modernización de dicha infraestructura para el desarrollo marítimo y portuario del país.

La elaboración del Plan Maestro contó con el apoyo del gobierno del Reino de España, a través de la empresa Ingeniería de Sistemas para la Defensa de España S.A. (ISDEFE), entidad especializada en la planificación y desarrollo de proyectos vinculados al ámbito de la defensa. La participación de esta institución permitió incorporar experiencias internacionales y metodologías especializadas en el diseño y planificación de infraestructura militar y naval.

El Plan Maestro establece una hoja de ruta para el desarrollo progresivo de la nueva Base Naval, estructurada en tres grandes fases. Estas fueron declaradas viables en el Banco de Inversiones mediante tres proyectos de inversión que comprenden diversos componentes de infraestructura, equipamiento y servicios orientados al fortalecimiento de las capacidades logísticas y operativas de la Marina de Guerra del Perú.

Figura 1
Plan Maestro de la Base Naval del Callao



Fuente. Elaboración Propia

Fase I: Esta fase comprende el proyecto de inversión denominado "Recuperación y Mejoramiento de la Capacidad Operativa y Logística de la Dirección General del Material". Su objetivo es fortalecer las instalaciones logísticas y sanitarias destinadas al mantenimiento, abastecimiento y sostenimiento de las unidades navales, así como a la atención médica y hospitalaria del personal de la Marina de Guerra del Perú.

Las obras contempladas incluyen la construcción y modernización de edificaciones logísticas, talleres especializados, almacenes y diversos espacios destinados al soporte técnico y operativo de las fuerzas navales, contribuyendo al fortalecimiento de las capacidades institucionales y a una mayor eficiencia en el sostenimiento de las operaciones marítimas.

Fase II: Esta fase está orientada al proyecto denominado "Mejoramiento y Recuperación de los Servicios Operativos y Portuarios de las Fuerzas Navales en la Base Naval del Callao". Su objetivo es desarrollar y modernizar infraestructura marítima especializada que permita optimizar las operaciones navales dentro de la Base.

El proyecto comprende la construcción y mejoramiento de muelles, rompeolas, áreas de atraque y otras instalaciones portuarias destinadas al soporte de las fuerzas navales. Asimismo, contempla la implementación de una nueva dársena naval, la cual permitirá mejorar las condiciones de maniobra, atraque y mantenimiento de las unidades navales, fortaleciendo de manera significativa la capacidad operativa y logística de la Marina de Guerra del Perú.

Fase III: Esta fase contempla el proyecto denominado "Mejoramiento y Recuperación de los Servicios Administrativos y de Apoyo a las Dependencias en el Área de la Base Naval del Callao". Su finalidad es modernizar la infraestructura administrativa y los servicios de apoyo institucional necesarios para el adecuado funcionamiento de las diferentes dependencias de la Marina de Guerra del Perú.

Las obras previstas incluyen la renovación y adecuación de edificaciones administrativas, áreas de apoyo institucional y espacios destinados al funcionamiento de diversas dependencias vinculadas al ámbito educativo naval, contribuyendo a mejorar las condiciones de gestión, formación y soporte institucional.

El desarrollo de un proyecto de esta magnitud requiere la participación de instituciones especializadas en la gestión y ejecución de infraestructura

compleja. En ese contexto, el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos (USACE, por sus siglas en inglés) participa brindando asistencia técnica, gestión de proyectos y supervisión de obras a través del programa Foreign Military Sales (FMS).

Esta cooperación se desarrolla bajo un esquema de acuerdo de Gobierno a Gobierno, en el marco del Convenio de Ayuda y Cooperación Militar suscrito entre el Perú y los Estados Unidos de América en 1952, permitiendo incorporar estándares internacionales de planificación, ingeniería y gestión en el proceso de modernización de la Base Naval del Callao.

El programa Foreign Military Sales (FMS) constituye un mecanismo de cooperación internacional que permite a países aliados del gobierno de los Estados Unidos de América acceder a capacidades técnicas, experiencia en gestión de proyectos y estándares de ingeniería aplicados al desarrollo de infraestructura militar. En este contexto, la participación del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos (USACE, por sus siglas en inglés) contribuye a fortalecer los procesos de planificación, control y ejecución del proyecto, asegurando que las obras se desarrollen conforme a criterios técnicos rigurosos y altos estándares de ingeniería y construcción militar.

En relación con la Fase I del proyecto, en el año 2020 se suscribió un convenio específico con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante el cual dicho sector asumió el compromiso de realizar las gestiones necesarias para el financiamiento parcial del proyecto de inversión. Asimismo, como parte de los acuerdos establecidos, la Marina de Guerra del Perú efectuó la transferencia de un área aproximada de 20.76 hectáreas de terrenos de la Base Naval del Callao para la implementación y desarrollo del proyecto "Creación del Antepuerto del Callao y Mejoramiento de Vías de Acceso al Puerto y Antepuerto del Callao".

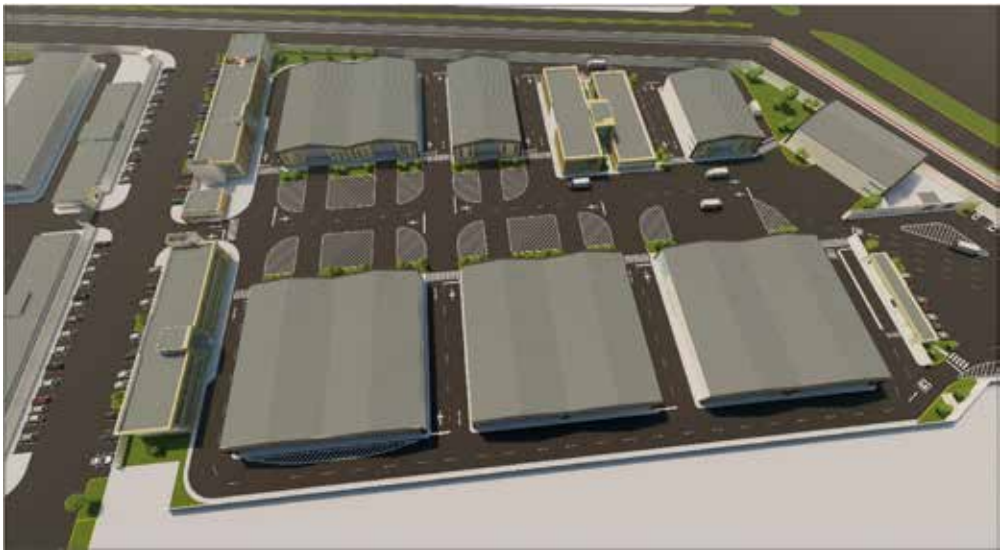
Como parte de esta fase del proyecto, se han ejecutado diversas obras de infraestructura logística. Entre las principales construcciones culminadas a la fecha destacan la nueva puerta N.° 1 de la Base Naval, la ampliación de un tercer carril en la avenida Contralmirante Mora y la construcción del estacionamiento adyacente a la puerta N.° 7.

Actualmente, se encuentra en ejecución el diseño y construcción de cinco edificaciones correspondientes al edificio administrativo de la Dirección de Contrataciones de la Marina, el edificio administrativo y dos prevenciones de la Dirección de Abastecimiento, así como un edificio de servicios. Asimismo, se encuentra pendiente el diseño y construcción de los pañoles del área

de abastecimiento. Estas instalaciones permitirán fortalecer los servicios de mantenimiento, abastecimiento y apoyo logístico que sustentan el funcionamiento de la Marina de Guerra del Perú.

De igual manera, la Ley de Endeudamiento del Sector Público para el Año Fiscal 2026 contempla recursos financieros hasta por un monto de S/ 477 000 000, destinados a continuar con la ejecución de este proyecto estratégico de modernización institucional.

Figura 3
Render de edificaciones del área logística correspondientes a la Fase I.



Fuente. Oficina de Desarrollo Especial de Proyección de la Base Naval del Callao.

Respecto a la Fase II, el proyecto registra avances significativos en los distintos componentes de su ejecución. Actualmente, se viene desarrollando el expediente técnico de la infraestructura marítima correspondiente a la nueva dársena naval, la cual comprende la construcción de rompeolas, muelles y otras instalaciones destinadas a optimizar las operaciones navales dentro de la Base Naval del Callao.

Esta infraestructura permitirá mejorar las condiciones de seguridad, maniobra y operatividad de las unidades navales, fortaleciendo las capacidades marítimas y logísticas de la Marina de Guerra del Perú. Asimismo, una vez culminado el desarrollo del expediente técnico, se dará inicio a la ejecución de las obras, para lo cual se cuenta con el financiamiento aprobado mediante Decreto Supremo, a través de una operación de endeudamiento interno hasta

por el monto de S/ 4 287 102 025.96, destinada a financiar parcialmente el citado proyecto de inversión.

Figura 4
Render de la nueva dársena y edificios del área operativa correspondientes a la Fase II.



Fuente. Oficina de Desarrollo Especial de Proyección de la Base Naval del Callao.

Respecto a la Fase III, la Ley de Endeudamiento del Sector Público para el Año Fiscal 2026 contempla recursos financieros hasta por un monto de S/ 1 509 000 000 destinados al financiamiento parcial del proyecto, por lo que se prevé iniciar su ejecución en el mediano plazo.

El financiamiento integral de los proyectos vinculados a la nueva Base Naval del Callao se realiza con cargo al presupuesto del Estado peruano, lo que refleja el compromiso nacional con el fortalecimiento de la infraestructura de defensa y el desarrollo estratégico del sistema marítimo del país.

La modernización de la Base Naval del Callao constituye, en consecuencia, una iniciativa de alta relevancia para el Perú como país marítimo. Este proyecto no solo permitirá mejorar la infraestructura y las capacidades operativas de la Marina de Guerra del Perú, sino también contribuir al desarrollo del sistema portuario nacional y al fortalecimiento de la competitividad logística del país.

A través de una planificación estratégica, el empleo de mecanismos de cooperación internacional y una visión integrada del desarrollo marítimo y portuario, el Perú avanza en la construcción de una infraestructura naval moderna capaz de responder a las exigencias del siglo XXI. En ese sentido, la nueva Base Naval del Callao representa un paso significativo hacia la consolidación de un sistema marítimo más eficiente, seguro y preparado para afrontar los desafíos futuros.

De la incertidumbre al hallazgo "Crónica de las operaciones durante la búsqueda submarina de la aeronave KT-1"

From uncertainty to discovery: "A chronicle of the submarine search operations for the KT-1 aircraft"

Contralmirante Jorge Vizcarra Figueroa. Es calificado en Guerra de Superficie y en Hidrografía y Navegación; Magister en Política Marítima en la Escuela Superior de Guerra Naval. Egresado del programa de Maestría en Administración en la Universidad Nacional Federico Villareal y cuenta con un diplomado en Seguridad Nacional de la Universidad Austral - Argentina y diplomado en Políticas para la Sostenibilidad del Mar en la Universidad de Belgrano – Argentina. Ha desempeñado el cargo de Comandante del B.A.P. *Carrillo*, Comandante del B.A.P. *Zimic*, Comandante del B.I.C. *Humboldt* y Comandante del B.A.P. *Carrasco*, participando en diversas campañas antárticas y trabajos científicos en el mar peruano, ríos amazónicos y el lago Titicaca. Durante el año 2019, se desempeñó como Jefe de la Oficina de la Secretaría Técnica de la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM), teniendo como responsabilidad la promulgación de la primera Política Nacional Marítima. Actualmente es Director de Hidrografía y Navegación.

Resumen: El presente artículo relata las operaciones de búsqueda submarina desarrolladas tras la desaparición de una aeronave KT-1 de la Fuerza Aérea del Perú en mayo de 2025 frente a la costa de Pisco. A partir de la experiencia de la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú, se describen las decisiones técnicas, operativas y humanas que permitieron conducir una compleja operación en condiciones océano-meteorológicas adversas. El empleo de ecosondas multihaz, Side Scan Sonar, ROV, AUV y medios de buceo especializados permitió detectar, discriminar e identificar los restos de la aeronave en el fondo marino. El texto destaca la importancia del rigor técnico, el trabajo coordinado y el compromiso humano en operaciones de búsqueda y rescate submarino.

Abstract: *This article describes the underwater search operations conducted after the disappearance of a Peruvian Air Force KT-1 aircraft off the coast of Pisco in May 2025. Drawing on the experience of the Peruvian Navy's Directorate of Hydrography and Navigation, it explains the technical, operational, and human decisions that guided a complex mission under adverse oceanographic and meteorological conditions. The use of multibeam echo sounders, side-scan sonar, ROVs, AUVs, and specialized diving teams enabled the detection, discrimination, and identification of the aircraft wreckage on the seabed. The article highlights*

the importance of technical rigor, coordinated efforts, and human commitment in underwater search and rescue operations.

Palabras clave: búsqueda submarina, hidrografía naval, operaciones SAR, Side Scan Sonar, aeronave KT-1.

Keywords: *underwater search, naval hydrography, SAR operations, side-scan sonar, KT-1 aircraft.*

Introducción

La ciencia hidrográfica, en sus diversas ramas de aplicación, cumple en determinados momentos críticos una función de especial relevancia para el país; su participación directa en las operaciones de búsqueda, localización y recuperación de objetos hundidos en el medio marino. En estos escenarios, donde la incertidumbre, el tiempo y las condiciones ambientales imponen severas restricciones, la toma de decisiones técnicas oportunas resulta determinante para el éxito de la operación.

La Dirección de Hidrografía y Navegación cuenta con una amplia experiencia en este tipo de misiones, obtenida a lo largo de años de trabajo sistemático, inversión en capacidades especializadas y formación de personal altamente calificado. El presente artículo tiene por finalidad poner en valor ese conocimiento acumulado y destacar cómo, en una situación real y de alta complejidad, se aplicaron criterios técnicos, operativos y humanos que permitieron conducir una operación de búsqueda submarina con método, precisión y responsabilidad institucional, en un contexto donde el tiempo constituía un factor crítico para alcanzar resultados concretos al servicio del país.

La llamada que activó la operación

Al atardecer del 20 de mayo de 2025, me encontraba en el extranjero, en los primeros días de un viaje familiar profundamente significativo, la celebración de los quince años de mi hija mayor, cuando recibí una llamada telefónica que alteró de manera abrupta el curso de los acontecimientos. La información, aún preliminar y no difundida por los medios de comunicación, indicaba que una aeronave de instrucción KT-1 de la Fuerza Aérea del Perú había perdido contacto y que su ubicación era aún incierta.

Los primeros reportes eran imprecisos; sin embargo, todo apuntaba hacia un escenario posible y particularmente preocupante: el mar. Sin demora, me comuniqué con el Jefe de Operaciones de la Dirección de Hidrografía

y Navegación y con los comandantes de las unidades hidrográficas, a fin de recabar la información disponible y disponer de inmediato el alistamiento operativo de nuestras capacidades ante la alta probabilidad de un despliegue hacia el área de operaciones.

La participación de dichas unidades resultaba esencial, pues contaban con el equipamiento especializado requerido para este tipo de búsqueda. En ese contexto, y como corresponde a todo Oficial de Marina ante una situación de esta naturaleza, gestioné mi retorno inmediato al país. Era indispensable estar presente y seguir de cerca el desarrollo de unas operaciones que, con toda certeza, estaban próximas a iniciarse.

Horas después, un comunicado oficial de la Fuerza Aérea del Perú confirmó que, aproximadamente a las 16:08 horas del martes 20 de mayo, se había perdido contacto con una aeronave de instrucción KT-1, matrícula FAP 446, perteneciente al Grupo Aéreo N.° 51, mientras ejecutaba una misión de navegación táctica en las proximidades de Pisco. La última comunicación se registró cuando la aeronave se encontraba cerca de la isla Zárate y debía culminar su navegación a las 16:25 horas. Ante la ausencia de contacto y conforme a los protocolos establecidos, la Fuerza Aérea activó de inmediato su Sistema de Búsqueda y Rescate (SAR).

La incertidumbre respecto al punto exacto de la caída era considerable; sin embargo, existía un elemento que confería al suceso una dimensión particularmente sensible. La aeronave era piloteada por una Alférez de Fragata, muy joven, espada de honor de la Promoción 2022 de la Escuela de Oficiales de la Fuerza Aérea del Perú, reflejo del avance sostenido y meritorio de la mujer dentro de las Fuerzas Armadas. Este hecho generó una inmediata resonancia en la opinión pública y añadió una significativa carga emocional al desarrollo de los acontecimientos.

De manera paralela, la natural y comprensible preocupación de su familia se hacía cada vez más evidente, incrementando la presión moral sobre todos los involucrados en la operación. Mientras transcurrían las horas y, posteriormente, los días, la urgencia por ubicarla se intensificaba, la angustia crecía y las probabilidades de encontrarla con vida disminuían progresivamente.

El planeamiento en medio de la incertidumbre

El análisis del área de operaciones se inició con la revisión de la cartografía náutica disponible. Se evaluó la carta HIDRONAV N.° 2264 y la información

batimétrica que sustentó su elaboración, verificándose que correspondía a una carta de recalada, diseñada para apoyar la navegación de aproximación a la costa. En consecuencia, su levantamiento se había ejecutado mediante mediciones de profundidad a lo largo de líneas batimétricas espaciadas, un estándar adecuado para la seguridad de la navegación, pero insuficiente para garantizar una cobertura total del fondo marino, dejando sectores intermedios sin información directa sobre sus características.

Esta condición respondía al estricto cumplimiento de la normativa internacional vigente para zonas de bajo riesgo y escaso tránsito, y no a una deficiencia en el trabajo hidrográfico previo. No obstante, al tratarse de una operación de búsqueda submarina en un área costera, esta limitación obligaba a extremar las precauciones, dado que en los espacios no cubiertos podían existir irregularidades del fondo no registradas.

En consecuencia, se determinó como indispensable ejecutar un barrido completo del área mediante ecosondas multihaz, con el propósito de obtener una caracterización precisa del 100 % del fondo marino antes de desplegar equipos de búsqueda remolcados. Para ello, se definió un polígono de búsqueda dividido en subáreas organizadas en cuadrantes, los cuales servirían como referencia operativa para la ejecución sistemática de los levantamientos y las labores de búsqueda.

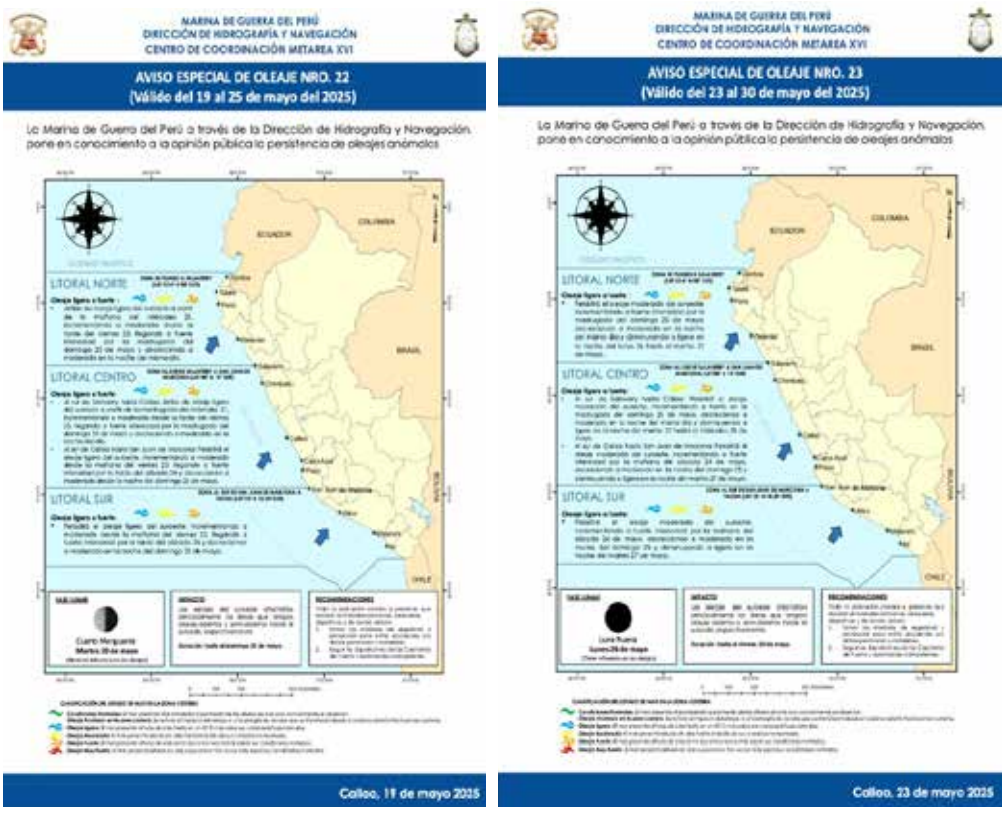
En cuanto a las condiciones océano-meteorológicas, el mar frente a Pisco presenta características particulares, entre las que destaca la intensificación de los vientos durante las horas de la tarde. Para el mes de mayo, las velocidades promedio se sitúan en torno a los 7,8 nudos, pudiendo alcanzar valores cercanos a los 8,2 nudos, con una dirección predominante del suroeste. Las corrientes marinas superficiales muestran una tendencia dominante hacia el norte-noroeste, asociada al sistema de la Corriente Costera Peruana, con velocidades que oscilan entre 0,10 y 0,29 nudos, mientras que la temperatura del agua de mar se mantenía alrededor de los 16 °C, este último dato de particular interés por su relación directa con la propagación de las ondas acústicas en el mar.

Sobre este escenario pesaban, además, los Avisos Especiales de Oleajes N.° 22-2025 y N.° 23-2025 para el litoral peruano, los cuales anticipaban condiciones adversas para los días siguientes. Estos advertían que, a partir del 22 de mayo, se preveía oleaje ligero, el cual se intensificaría a moderado entre los días 23 y 24, para luego alcanzar condición fuerte antes de debilitarse nuevamente a moderado el 25 de mayo y retornar a un estado normal recién hacia el día 30.

Estas proyecciones no constituían datos abstractos: el oleaje ligero implica un incremento aproximado del 50 % en la altura de las olas; el moderado duplica su tamaño habitual, y el fuerte puede elevarlas hasta tres veces por encima de lo normal.

Figura 1

Avisos Especiales de Oleajes N.° 22-2025 y N° 23-2025, que anticipaban condiciones adversas para los días siguientes que incidieron fuertemente en las operaciones de búsqueda.



Fuente. Dirección de Hidrografía y Navegación.

El análisis detallado de estas condiciones hidro-oceanográficas resultó determinante para el planeamiento de la operación, pues permitía anticipar las ventanas operativas disponibles y evaluar los riesgos asociados al empleo de sensores, equipos remolcados y medios de buceo. Con este panorama, era evidente que el mar no daría tregua y que las labores de búsqueda estarían fuertemente condicionadas, especialmente, considerando que debían ejecutarse muy cerca de la costa, en sectores donde la energía del oleaje se manifiesta con mayor intensidad y en áreas dominadas por acantilados. En

consecuencia, cada decisión operativa debía sustentarse en un análisis previo riguroso, priorizando la seguridad del personal y la eficiencia del esfuerzo de búsqueda.

Durante el análisis inicial se pasó por alto un elemento clave del entorno que el mar se encargaría de revelar con claridad: la abundante presencia de algas de gran porte, conocidas localmente como *zargazos*, que se desprendían del fondo marino y, en algunos sectores, alcanzaban la superficie. Este factor, no considerado durante la fase de planeamiento, introdujo dificultades operativas imprevistas que condicionaron de manera significativa el desarrollo de la búsqueda y que se harían evidentes conforme avanzaban las operaciones.

Figura 2
Personal del Instituto del Mar del Perú (IMARPE), con sede en Pisco, evalúa regularmente las praderas de macroalgas pardas, comúnmente conocidas como zargazos, ubicadas en la zona marino-costera entre punta Zárate y Playón, dentro de la Reserva Nacional de Paracas.



Fuente. Dirección de Hidrografía y Navegación.

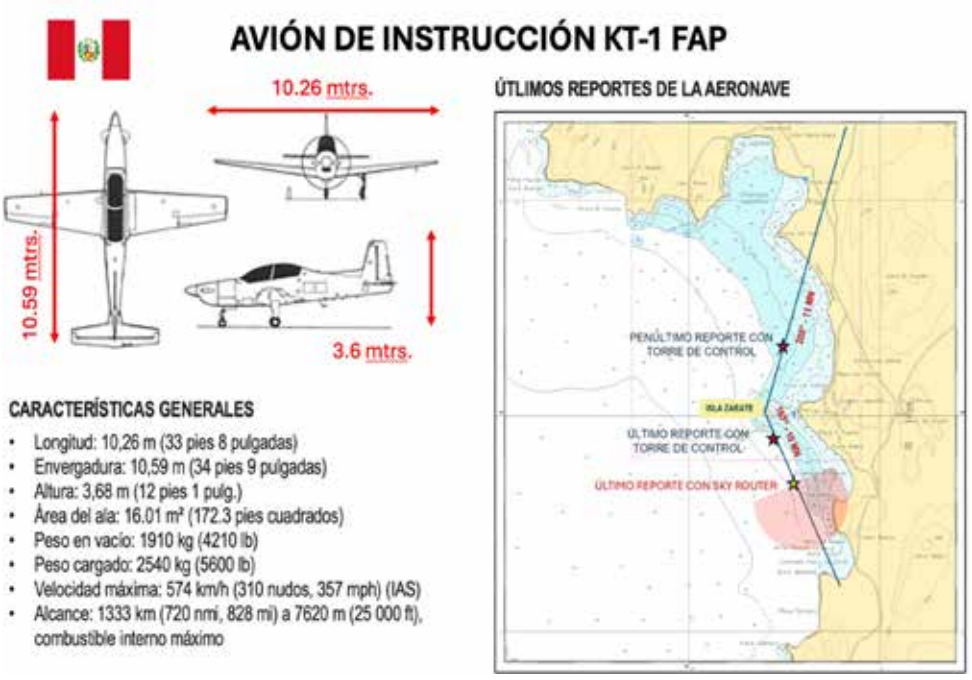
Pese a ello, el nivel de alistamiento hidrográfico era sólido y oportuno. A lo largo del litoral peruano, diversas brigadas se encontraban desplegadas ejecutando trabajos de campo conforme a su programación regular; sin embargo, la Dirección de Hidrografía y Navegación contaba, además, con una capacidad fundamental: la posibilidad de asumir de manera inmediata una operación de búsqueda submarina especializada, sin afectar el cumplimiento de sus tareas habituales.

El equipamiento disponible permitió sostener ese esfuerzo con solvencia. Se contaba con ecosondas multihaz aptas para aguas profundas, intermedias y someras, así como con equipos *side scan sonar* (SSS), magnetómetros y vehículos de operación remota (ROV), listos para ser desplegados y explorar con detalle objetivos no visibles desde la superficie. Complementariamente, se disponía de vehículos autónomos submarinos (AUV-A*utonomous Underwater Vehicle*), cuyo empleo quedaba supeditado a la evolución del escenario, y de la capacidad para ejecutar inmersiones de buzos, respaldadas por la eventual incorporación de cámaras hiperbáricas, garantizando en todo momento la seguridad del personal. Las Unidades Hidrográficas, plenamente operativas, permitieron actuar con rapidez y flexibilidad desde las primeras horas.

Una vez iniciado el planeamiento táctico dentro del área de operaciones, resultó indispensable analizar con detalle las características físicas de la aeronave, pues estas constituían un insumo esencial para la localización del objeto en el fondo marino. El KT-1 presentaba una envergadura de 10,59 metros, una longitud total de 10,26 metros, una altura de 3,6 metros y una superficie alar de 16 m^2; dimensiones que, con el transcurso de las horas, quedaron claramente fijadas en la mente de todos quienes participábamos en la búsqueda, dado que cada cálculo, patrón de barrido y análisis acústico giraba en torno a ese perfil. En cuanto a los datos del vuelo, se contaba con un último reporte registrado a las 16:33 horas por el sistema SkyRouter, que transmite la posición de la aeronave cada 30 segundos; a partir de ese instante, no se obtuvo ningún otro registro.

Con esta información se podría reconstruir la trayectoria final de la aeronave, considerando su rumbo, velocidad y altura, variables que no estuvieron disponibles de manera inmediata y cuya ausencia complicó las primeras decisiones operativas. Posteriormente, se logró establecer que el avión volaba con rumbo 167°, a una velocidad aproximada de 150 nudos y a una altura cercana a los 200 metros. Estos datos permitieron delimitar con mayor precisión el área probable de impacto y se convirtieron en la base para definir los sectores prioritarios de búsqueda submarina.

Figura 3
Ficha técnica de la aeronave: a la izquierda se muestran sus características generales y a la derecha el patrón de vuelo reconstruido, donde se identifica el área de mayor probabilidad de impacto. No obstante, durante los primeros días, el fuerte oleaje impidió el ingreso a la totalidad del área con el equipamiento especializado.



Fuente. Dirección de Hidrografía y Navegación.

Ficha técnica de la aeronave: a la izquierda se muestran sus características generales y a la derecha el patrón de vuelo reconstruido, donde se identifica el área de mayor probabilidad de impacto. No obstante, durante los primeros días, el fuerte oleaje impidió el ingreso a la totalidad del área con el equipamiento especializado.

Con estos antecedentes consolidados, la decisión fue inmediata: desplegar sin demora al B.A.P. *Zimic*. El buque contaba con una ecosonda multihaz instalada en casco, lo que le permitía iniciar de manera inmediata el levantamiento batimétrico del área. Asimismo, se dispuso el embarque de dos equipos de *Side Scan Sonar* (SSS), los cuales serían empleados en forma remolcada una vez completada la caracterización batimétrica, permitiendo iniciar la búsqueda del objeto con método y seguridad. A ello se sumó el embarque de una ecosonda multihaz portátil, diseñada para ser instalada en una embarcación menor capaz de operar en sectores donde el buque no podía

acceder, especialmente considerando que los pronósticos advertían la llegada de oleajes de moderada a fuerte intensidad, una variable que condicionaría cada maniobra en el mar.

De manera paralela, se dispuso que el B.A.P. *Carrasco* incrementara su alistamiento operativo con el embarque de buzos y de una cámara hiperbárica, decisión visionaria dada por el Comandante General de Operaciones del Pacífico que se concretaría pocas horas después. Todo este proceso de planeamiento y despliegue fue supervisado y autorizado por el Director General de Capitanías y Guardacostas, quien realizó un seguimiento permanente de cada etapa de la operación.

En estrecha coordinación con las acciones de búsqueda desarrolladas por la Fuerza Aérea del Perú, la Marina de Guerra del Perú dispuso, asimismo, el despliegue de una aeronave de exploración B200, que ejecutó misiones continuas de reconocimiento durante varios días sobre el área marítima. De igual forma, se ordenó el empleo de la patrullera de costa *Coshco*, la cual permaneció en la zona desde las primeras horas posteriores al evento, contribuyendo de manera sostenida a las labores de búsqueda y a la cual se le instaló posteriormente una ecosonda multihaz portatil. Estas acciones se complementaron con el reconocimiento sistemático del litoral mediante patrullajes terrestres realizados por personal y vehículos de la Capitanía de Puerto de Pisco.

Hasta ese momento, la zona de impacto no se encontraba claramente definida, lo que obligaba a mantener una búsqueda simultánea en tierra y mar, con patrullas desplegadas en sectores de difícil acceso y unidades aéreas ejecutando inspecciones visuales sistemáticas sobre áreas costeras y marítimas. Esta situación se clarificó a partir de un hallazgo decisivo: la localización de un fragmento del fuselaje en las proximidades del islote Zaratillo, que confirmó que la aeronave había caído al mar y permitió reorientar de manera definitiva los esfuerzos de búsqueda. Sin embargo, pese al fuerte oleaje presente, no se evidenciaban restos significativos ni mar adentro ni a lo largo de la línea de costa.

Figura 3
Equipamiento Hidro Oceanográfico del B.A.P. Carrasco.



Fuente. Dirección de Hidrografía y Navegación.

La busqueda sostenida: esfuerzo constante bajo el mar

El 21 de mayo, un día después del acontecimiento, zarpó del Callao el B.A.P. *Zimic* con rumbo al área de operaciones, marcando el inicio formal de las labores de búsqueda submarina. Tal como había sido planificado, la primera fase se concentró en la ejecución de un levantamiento batimétrico exhaustivo, orientado a determinar con precisión las profundidades en el 100 % del fondo marino del área. Esta etapa era indispensable: solo con una caracterización completa del relieve submarino podía garantizarse el remolque seguro de los equipos, evitando riesgos tanto para los sensores como para las unidades.

Desde nuestra perspectiva, la búsqueda de objetos submarinos se debía desarrollar mediante un proceso secuencial y metódico: detección, discriminación e identificación. La detección permite identificar, mediante sensores acústicos como la ecosonda multihaz, el *Side Scan Sonar* y el magnetómetro, aquellas anomalías del fondo marino o del campo magnético que se apartan de su comportamiento natural. La discriminación consiste en analizar con mayor detalle esos contactos, evaluando su forma, dimensiones y respuesta acústica o magnética, para descartar aquellos que no guardan

relación con el objetivo buscado. Finalmente, la identificación implica la confirmación definitiva del objeto mediante medios de observación directa, como ROV, AUV o, cuando las condiciones lo permiten, el empleo de buzos, cerrando así el ciclo técnico de la búsqueda submarina.

En los primeros cuatro días se logró cubrir el 100 % del fondo marino del área definida, mediante el empleo simultáneo de dos ecosondas multihaz, a la que se sumó una tercera con el arribo del B.A.P. *Carrasco;* obteniendo una caracterización completa en un tiempo récord. Este esfuerzo fue clave no solo para remolcar los equipos con seguridad, sino, también, para detectar e identificar zonas de bajos y profundidades peligrosas no registradas, cuya presencia habría representado un riesgo real tanto para la navegación de las unidades navales como para el despliegue de equipos remolcados. El reconocimiento oportuno de estas irregularidades permitió ajustar los patrones de búsqueda y operar con mayor seguridad. No obstante, el mar impuso límites claros: algunos sectores no pudieron ser mapeados inicialmente debido al fuerte oleaje, la rompiente y la proximidad de los acantilados, debiendo ser postergados hasta días después, cuando las condiciones lo permitieron.

Figura 4

Carta que muestra las cuadrículas establecidas para facilitar las labores de búsqueda. Véase la posición de los contactos detectados en el fondo catalogados como de interés, asi como la zona donde finalmente se encontró a la aeronave.



Fuente. Dirección de Hidrografía y Navegación.

De manera complementaria al uso de sensores especializados, las unidades mantuvieron en todo momento vigías permanentes en ambas bandas, atentos a cualquier indicio o contacto en superficie. Esta vigilancia visual continua, sostenida durante las horas de luz y reforzada siempre que las condiciones de visibilidad lo permitían, permitió descartar oportunamente avistamientos y atender de inmediato cualquier señal anómala, integrando la observación humana al esfuerzo tecnológico y asegurando que ningún elemento del área de búsqueda quedara sin atención.

Durante las primeras exploraciones frente a Punta Otuma se detectaron diversos objetos en el fondo marino. Sin embargo, tras su discriminación, en especial por su respuesta de retrodispersión acústica, estos indicios fueron descartados como posibles restos de la aeronave. En acústica submarina, la retrodispersión corresponde a la porción de energía acústica que retorna al transductor tras interactuar con el fondo marino u objetos sumergidos, y su respuesta, expresada en términos de intensidad, textura y presencia de sombras acústicas, permite diferenciar estructuras artificiales de formaciones naturales. En la práctica, los objetos metálicos o compactos generan retornos intensos, bien definidos y acompañados de sombras acústicas claras, mientras que los sedimentos blandos, restos orgánicos o vegetación producen respuestas difusas y de bajo contraste. Bajo estos criterios, las imágenes obtenidas mediante ecosonda multihaz y *Side Scan Sonar* permitieron identificar algunos restos pertenecientes a embarcaciones pesqueras menores, los cuales fueron rápidamente clasificados y descartados.

El 25 de mayo, el B.A.P. *Zimic* obtuvo un contacto a 4.5 millas náuticas al oeste de la cuadra de Punta Otuma, en el cuadrante B5, designado como "Z3", a una profundidad cercana a los 22 metros. El análisis exhaustivo de la información permitió establecer que dicho eco no correspondía a las características de la aeronave, tratándose de un objeto compatible con una embarcación de madera hundida. No obstante, este primer hallazgo resultó fundamental, al confirmar que el fondo marino del área presentaba una elevada densidad de contactos, anticipando que el proceso de discriminación sería particularmente intenso, meticuloso y decisivo.

Ese mismo día, un nuevo hallazgo en superficie, una pieza de la aeronave aparecida en las inmediaciones de la playa Supay, en la ensenada de Lagunillas, marcó un punto de inflexión. La ubicación del fragmento, situada considerablemente más al norte del primer indicio, contrastaba con el patrón de vuelo reconstruido, que delimitaba el área probable de impacto dentro de un radio aproximado de 1,25 millas náuticas desde el

último reporte del sistema SkyRouter; sin embargo, la acción persistente de las corrientes marinas explicaba de manera coherente ese desplazamiento. Conforme transcurrían las horas, la posibilidad de un rescate con vida se desvanecía progresivamente, y la operación transitó de manera inevitable hacia una búsqueda submarina especializada.

Para el 25 de mayo, una vez coberturada gran parte del área batimétrica definida, se inició el despliegue sistemático del *Side Scan Sonar*, lográndose la detección de un contacto submarino de particular interés. Este se encontraba a aproximadamente 60 metros de profundidad, a unas 1,2 millas náuticas frente a Punta Otuma, en el cuadrante B2 designado como "Z6", con una longitud estimada de 12,1 metros y un ancho aproximado de 1,6 metros. Su geometría y respuesta acústica generaron una expectativa razonable de que pudiera tratarse de la aeronave siniestrada.

Dada la relevancia del hallazgo, se dispuso el inmediato desplazamiento del B.A.P. *Carrasco* hacia dicho punto, el cual ya contaba a bordo con personal de buzos y una cámara hiperbárica, elemento indispensable para garantizar la seguridad ante eventuales inmersiones profundas.

Una vez posicionado sobre el punto de interés, el B.A.P. *Carrasco* procedió al descenso del ROV, concebido para la inspección visual y la discriminación segura de contactos previamente detectados por sensores acústicos. Sin embargo, la elevada concentración de zargazos en el fondo marino limitaba severamente la visibilidad, obligando a realizar múltiples descensos en condiciones además condicionadas por oleaje de moderada a fuerte intensidad. La frustración era comprensible: pese al esfuerzo sostenido, no era posible confirmar visualmente la naturaleza del objeto. A ello se sumó el enredo recurrente de vegetación en las hélices del ROV, que ocasionó un desperfecto menor y una breve interrupción de las operaciones, superada gracias al empleo oportuno de un segundo ROV disponible a bordo. Aun así, el contacto no pudo ser discriminado de manera concluyente.

Si bien el equipo de buzos del B.A.P. *Carrasco* se encontraba completamente alistado, la profundidad del contacto, la presencia masiva de vegetación y las irregularidades del fondo introducían un nivel de riesgo elevado y difícilmente controlable. En consecuencia, priorizando la seguridad del personal, se determinó no autorizar inmersiones humanas y mantener la búsqueda mediante medios remotos y técnicas no intrusivas.

Bajo este criterio, el 29 de mayo se dispuso el despliegue de uno de los AUV del buque, cuya operación autónoma permitiría obtener información acústica y batimétrica de alta resolución. Este mismo tipo de tecnología y equipamiento especializado fue empleado, en un contexto y escenario distintos, en la localización del submarino A.R.A. *San Juan* en el fondo del oceano Atlántico, una operación que requirió más de un año de búsqueda submarina continua para alcanzar un resultado definitivo.

Figura 5
Despliegue del AUV en el mar de Pisco.



Fuente. Dirección de Hidrografía y Navegación.

Esta decisión fue adoptada tras una evaluación exhaustiva de los procedimientos y de todos los escenarios posibles, conscientes del alto valor estratégico del equipo y de las restricciones impuestas por la cercanía a la costa, el oleaje irregular y la densa vegetación marina. Finalmente, el análisis de la información recopilada permitió concluir que la respuesta acústica del contacto no era compatible con la de un objeto metálico, apreciación corroborada posteriormente, aunque con imágenes limitadas, por el ROV. Fue uno de los momentos más frustrantes de la búsqueda, pues las primeras imágenes multihaz habían generado una expectativa fundada de haber encontrado la aeronave.

En paralelo, el B.A.P. *Zimic* había continuado ejecutando de manera sistemática el mapeo submarino del área, manteniendo una búsqueda constante y el análisis permanente de nuevos puntos de interés. Durante uno de los despliegues del *Side Scan Sonar* remolcado, el sistema volvió a enredarse con abundante vegetación, provocando la ruptura menor de uno

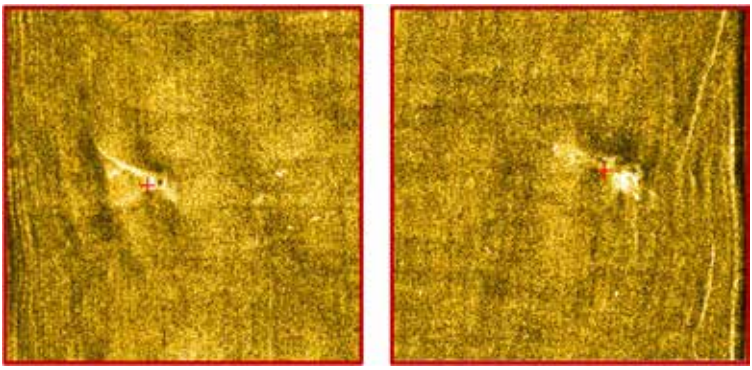
de los cables de transmisión. El equipo pudo ser recuperado sin mayores consecuencias, continuándose las operaciones con el segundo *SSS* disponible abordo, confirmándose una vez más que la flora submarina constituía un factor persistente de complejidad.

El 29 de mayo, el B.A.P. *Zimic* detectó un tercer contacto de relevancia, ubicado a 29 metros de profundidad, a 3.4 millas náuticas de islote Isleta, en el cuadrante F3, designado como "Z9". El objeto presentaba una longitud estimada de 5,2 metros y un ancho cercano a 1,8 metros, dimensiones que obligaron a considerarlo con especial atención. El B.A.P. *Carrasco* se desplazó nuevamente al área y procedió a su discriminación mediante el empleo combinado de su *Side Scan Sonar*, magnetómetro y del ROV, determinándose finalmente que tampoco correspondía a restos de la aeronave.

Si bien no fueron los únicos contactos detectados durante toda la operación, estos tres casos demandaron un tiempo y un esfuerzo particularmente intensos, por su consistencia geométrica y por la expectativa que generaron en el equipo de búsqueda.

A lo largo de toda la operación, la búsqueda no se limitó a los sensores ni a los contactos inicialmente definidos. Se atendieron testimonios de pescadores, quienes afirmaban haber escuchado explosiones el día de la pérdida de la aeronave o incluso haberla visto caer. Si bien los testimonios resultaban disímiles entre sí y ubicaban el supuesto punto de impacto en zonas marítimas muy distintas, toda la información recibida fue considerada y analizada. En ese marco, se dispusieron levantamientos específicos en sectores señalados por estos relatos, entre ellos el área frente a Punta Mendieta y el sector comprendido entre la isla Zárate y el islote Zaratillo, donde se efectuaron barridos con ecosondas multihaz y *Side Scan Sonar* sin resultados positivos. Asimismo, se cubrieron áreas solicitadas por el Centro Coordinador de Salvamento Aeronáutico de la Fuerza Aérea del Perú, incluyendo zonas al oeste del islote Parayan Largo, sin resultados positivos.

Figura 6
Imágenes del fondo submarino obtenidas mediante Side Scan Sonar, en las que se aprecian los contactos designados como "Z6" y "Z9"que demandaron mayor tiempo para su discriminación e identificación. Finalmente, se confirmó que ninguno de ellos correspondía a la aeronave.



Fuente. Dirección de Hidrografía y Navegación.

El comando y la dotación del B.A.P. *Carrasco* y del B.A.P. *Zimic* mantuvieron durante esos días un compromiso absoluto con la misión. El trabajo fue sostenido e ininterrumpido, extendiéndose a jornadas diurnas, nocturnas y de madrugada, tanto en el despliegue y recuperación de equipos como en el análisis exhaustivo de la información obtenida del fondo marino. Cada noche se realizaban reuniones de evaluación, donde se revisaba lo actuado durante el día, se analizaban los contactos detectados y se definían los pasos siguientes. El descanso fue escaso; las pocas horas de sueño se interrumpían con frecuencia y, aún cuando se lograba conciliarlo, la mente permanecía anclada a la operación, con un único anhelo recurrente: encontrar la aeronave y dar respuesta a una espera que se sentía interminable.

Con el transcurso de los días, la presión por obtener resultados concretos se intensificó de manera sostenida. Se hacía presente en cada jornada, en cada evaluación nocturna y en cada decisión asumida bajo la atención permanente de los niveles de Comando, amplificada además por el interés mediático que acompañaba la operación. Al interior del equipo era plenamente consciente que este tipo de búsquedas submarinas demandaban tiempo, método y análisis riguroso para ofrecer resultados confiables; sin embargo, el tiempo era precisamente el recurso más escaso, condicionado por la legítima exigencia de respuestas rápidas y por la magnitud humana del suceso. Esa tensión constante, entre la urgencia y la necesidad de hacer las cosas bien, lejos de empujar decisiones apresuradas, reafirmó la convicción de sostener el rigor técnico, la prudencia y la disciplina operativa como los únicos caminos

responsables para avanzar en una búsqueda de esta naturaleza.

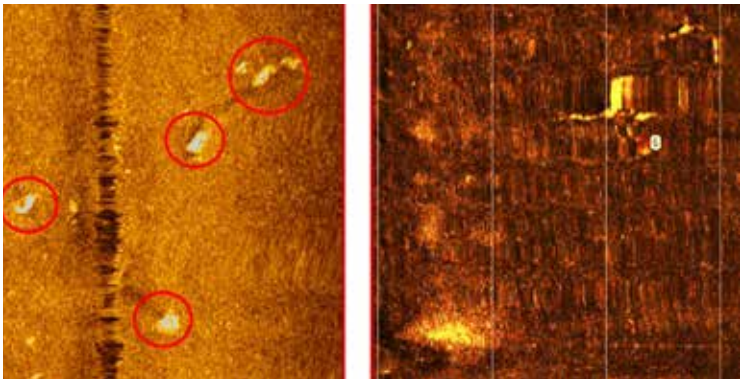
Mientras las unidades operaban día a día en el mar, la División de Meteorología Marítima de la Dirección de Hidrografía desarrollaba una labor silenciosa pero decisiva, siguiendo sin pausa la evolución de las condiciones océano-meteorológicas y señalando con precisión las ventanas operativas más favorables. Durante varios días, el fuerte oleaje obligó a suspender temporalmente el empleo de sensores; incluso la patrullera de costa *Coshco* enfrentó serias dificultades para aproximarse a la franja litoral.

A partir del 30 de mayo, el mar comenzó a ceder de manera gradual, permitiendo retomar las operaciones con renovado impulso y acceder a sectores más próximos a la costa, hasta entonces inaccesibles debido a la fuerte rompiente asociada a los acantilados. Al día siguiente, 31 de mayo, aparecieron dos nuevas partes de la aeronave en las cercanías de Punta Otuma.

El hallazgo que puso fin a la incertidumbre: entre el alivio y la tristeza

Fue precisamente durante estas operaciones en aguas más someras cuando el B.A.P. *Zimic*, gracias a su diseño, maniobrabilidad y capacidad operativa para trabajar en zonas restringidas, detectó una serie de objetos al este del cuadrante E5, cuya respuesta de retrodispersión acústica no era consistente con la de los contactos previamente analizados. Estas respuestas presentaban características diferenciadas en intensidad y geometría, lo que permitió clasificarlas como anomalías de interés dentro del proceso de detección de objetos submarinos.

Figura 5
Imágenes del fondo submarino obtenidas mediante dos equipos Side Scan Sonar diferentes, que luego se corfirmó que correspondían a la aeronave KT-1.



Fuente. Dirección de Hidrografía y Navegación.

De acuerdo con el protocolo técnico interno establecido, esta información fue comunicada de inmediato al B.A.P. *Carrasco*, disponiéndose el posicionamiento de dicha unidad sobre el área y la búsqueda e identificación *in situ* del objeto detectado. Ello se debe a que esta unidad cuenta con un sistema de posicionamiento dinámico, que le permite mantenerse sobre un mismo punto sin verse afectada por las corrientes, el oleaje o el viento, resultando fundamental para permanecer con precisión sobre puntos submarinos previamente ubicados.

En paralelo, se ejecutó un levantamiento batimétrico multihaz de alta resolución en toda el área adyacente, confirmándose la presencia de más objetos metálicos a una profundidad aproximada de 25 metros en un radio aproximado de 120 metros. Si bien se evaluó el descenso inmediato de buzos, las condiciones de mar de esa tarde, caracterizadas por fuertes vientos locales, impidieron realizar la inmersión en condiciones seguras.

Se dispuso que el descenso se realizara a primeras horas del lunes 2 de junio, y para entonces toda la expectativa del Comando y de la dotación estaba concentrada en esa inmersión. La operación se ejecutó de manera coordinada con el empleo de una cámara submarina, que permitió observar el fondo marino a detalle. A medida que las imágenes se hacían más nítidas, aparecieron objetos claramente metálicos, definidos, ajenos al entorno natural.

Sin embargo, en una operación de esta naturaleza, ver no era suficiente; era imprescindible confirmar con absoluta certeza que se trataba efectivamente de restos de la aeronave. Durante ese descenso se recuperaron tres piezas; pero una de ellas resultó decisiva. Se trataba de un componente similar a un pistón, posteriormente identificado como parte del sistema de eyección, el cual no había sido activado. La pieza conservaba su número de serie, disipando cualquier duda posible. La incertidumbre había terminado: la aeronave había sido encontrada. Era la confirmación definitiva del lugar del impacto, información que fue comunicada de inmediato a los superiores jerárquicos correspondientes.

Figura 5

Restos de la aeronave recuperados: a la izquierda, el componente correspondiente al pistón del sistema de eyección; a la derecha, días después, una mayor cantidad de restos recuperados, resguardados en el hangar portahelicópteros del B.A.P. Carrasco.



Fuente. Dirección de Hidrografía y Navegación.

El hallazgo generó un impacto profundo en todo el equipo, una mezcla difícil de describir entre alivio, tristeza y respeto. Éramos conscientes de que aquel fragmento marcaba el fin de la incertidumbre sobre la ubicación de la aeronave, pero no aún el cierre de la misión. La prioridad seguía siendo encontrar el cuerpo de la Alférez. Por tal motivo, y en un ejercicio deliberado de responsabilidad institucional, se decidió no difundir la información de manera inmediata, priorizando la protección emocional de la familia y evitando generar expectativas prematuras. La prudencia se impuso a la inmediatez, y la información fue resguardada estrictamente por todo el personal involucrado hasta cumplir el objetivo final de la operación.

Adicionalmente, se evaluó que una difusión prematura del hallazgo podía atraer al área a pescadores artesanales o a curiosos, lo que habría dificultado seriamente las labores de exploración submarina. En consecuencia, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas dispuso de inmediato el despliegue de una patrullera marítima B.A.P. *Río Pativilca* para restringir el ingreso de embarcaciones ajenas a la operación. De manera complementaria, la Comandancia General de

Operaciones del Pacífico ordenó el despliegue del B.A.P. *Morales*, buque tender de buzos, con el propósito de ampliar y reforzar las labores de búsqueda en el área ya identificada, con una cantidad mayor de buzos.

El martes 3 de junio, el equipo de buzos del Grupo de Buceo y Salvamento reinició las operaciones de búsqueda y recuperación, logrando rescatar once piezas adicionales de la aeronave, entre ellas dos estructuras de mayor tamaño, elevando a quince el total de restos recuperados hasta ese momento. Todos los elementos fueron trasladados al hangar portahelicópteros del B.A.P. *Carrasco*, donde quedaron bajo custodia siguiendo estrictos protocolos de seguridad. Entre los restos se encontraba parte de la cúpula delantera de la aeronave, severamente dañada, lo que evidenciaba que el impacto contra el mar había sido de gran violencia.

Fue en ese momento cuando comprendimos por qué no habían aparecido más restos de la aeronave a la deriva hacia la costa: ellos permanecían atrapados entre la densa vegetación del fondo marino, un entorno donde, además, se concentraba una cantidad considerable de fauna marina. Los restos recuperados permitieron además evidenciar la violencia del impacto. Aquello que inicialmente se había considerado como una posibilidad, hallar la aeronave parcialmente íntegra, quedó rápidamente descartado. El estado de los fragmentos recuperados y su dispersión en el fondo marino confirmaban que el impacto contra el mar había sido extremadamente severo, provocando la desintegración total de la estructura. No había un fuselaje reconocible ni un conjunto coherente de piezas: lo que se encontraba eran partes destrozadas y diseminadas, testimonio silencioso de la magnitud del golpe y de la energía involucrada en el siniestro.

El miércoles 4 de junio, con el B.A.P. *Morales*, ya plenamente desplegado en el área, se reanudaron las labores de búsqueda submarina y se recuperó una pieza de particular relevancia: el asiento del copiloto aún unido al paracaídas de eyección. Este hallazgo confirmó que nos encontrábamos muy cerca de localizar los restos de la piloto. Sin embargo, comenzaba a manifestarse un nuevo factor de riesgo: las operaciones se desarrollaban muy próximas a la costa, donde la presencia de personas aumentaba progresivamente. En algunos casos, los restos recuperados requerían el uso de grúas de a bordo, lo que hacía inevitable su observación desde tierra, incluso con binoculares, a lo que se sumó la presencia ocasional de drones sobre el área, incrementando la exposición mediática de la operación. Esa misma noche comenzaron a circular informaciones periodísticas sobre la posible ubicación de la aeronave, muchas de ellas con imprecisiones y errores.

El jueves 5 de junio, en horas de la mañana, se ejecutó la fase final de recuperación del cuerpo de la Alférez. Tras días de búsqueda intensa y sostenida, el cuerpo fue finalmente ubicado a una profundidad aproximada de 20 metros, poniendo fin a una espera cargada de tensión, esperanza y dolor. Con el respeto que imponía la magnitud del momento, se procedió de inmediato a su traslado al puerto de Pisco, donde fue desembarcado para las diligencias de ley, cerrando así una de las etapas más difíciles y conmovedoras de toda la operación. Concluida esta fase de la operación, el B.A.P. *Carrasco* y el B.A.P. *Zimic*, tras desembarcar y entregar a la Fiscalía la totalidad de las piezas recuperadas en el puerto General San Martín de Pisco, retornaron al Callao. En el área permaneció el B.A.P. *Morales*, que continuó durante algunos días más con las labores de recuperación de restos, en coordinación con la patrullera marítima B.A.P. *Río Pativilca* desplegada.

Apenas nuestras unidades hidrográficas arribaron al puerto del Callao, me reuní con sus Comandantes y sus dotaciones. No hicieron falta mayores palabras. Nos encontramos en un abrazo fuerte y sincero que condensó todo lo vivido: los días intensos, las noches sin descanso, la presión constante y el peso de cada decisión asumida. Fue un gesto simple, pero cargado de significado, en el que se mezclaron el cansancio acumulado, el respeto mutuo y la satisfacción serena de saber que habíamos cumplido con nuestra misión hasta el final. En ese instante, sin necesidad de expresarlo en voz alta, quedó la certeza de que con esta gente, con este equipo, uno iría a la guerra sin dudarlo.

Luego, ya en la calma del retorno, el trabajo continuó en una revisión profunda y honesta de la operación, de la cual surgieron lecciones que enriquecieron nuestra doctrina de búsqueda submarina, recordándonos que incluso en los momentos más difíciles, la experiencia compartida se transforma en responsabilidad para el futuro.

Figura 5
Comando y dotación del B.A.P. Zimic *a su arribo al puerto del Callao. Nótese el equipo* Side Scan Sonar *con el que se obtuvo los primeros contactos submarinos de la aeronave siniestrada..*



Fuente. Dirección de Hidrografía y Navegación.

Mas allá de la operación

Desde los primeros instantes de la emergencia, la Marina de Guerra del Perú estuvo presente de manera ininterrumpida, acompañando y sosteniendo las labores de búsqueda hasta su conclusión. Se dispuso el empleo de dos buques hidrográficos *(*B.A.P. *Carrasco y* B.A.P. *Zimic)* una patrullera marítima *(*B.A.P. *Río Pativilca),* una patrullera de costa *(*PC *Coshco),* un buque ténder de buzos *(*B.A.P. *Morales),* una aeronave B200 y más de doscientos hombres y mujeres de diversas especialidades, poniendo a disposición la totalidad de las capacidades hidrográficas y operativas sin escatimar medios ni esfuerzos, con un solo propósito: cumplir hasta el final con la misión encomendada y acompañar a nuestra compañera de armas.

El sepelio se desarrolló en un ambiente de profundo recogimiento y solemnidad. En representación de la Institución, el Comandante General de la Marina de Guerra del Perú expresó a la familia las más sentidas condolencias. Posteriormente, el padre y la hermana de la Alférez manifestaron, con visible

emoción, su agradecimiento sincero y permanente hacia la Marina de Guerra por el esfuerzo desplegado desde el primer instante, un reconocimiento que trascendió el ámbito familiar y fue compartido por amplios sectores de la sociedad peruana.

Más allá de los resultados operativos, esta experiencia dejó en evidencia el valor del trabajo silencioso, profesional y perseverante de la Marina de Guerra del Perú. Hombres y mujeres de mar que, sin buscar protagonismo, entregaron en cada jornada su conocimiento, su experiencia y su vocación de servicio, actuando con humanidad, firmeza y compromiso.

En este esfuerzo sostenido, la comunicación permanente con los medios desplegados, quienes remitían reportes diarios y oportunos, resultó indispensable para una adecuada toma de decisiones. La información proveniente de estos equipos permitió ajustar el planeamiento, reevaluar escenarios y orientar con precisión el empleo de los medios navales, certificando una vez más que el ejercicio del mando exige no solo capacidad técnica, sino carácter, temple y firmeza en los momentos de crisis.

El reto, el prestigio y el privilegio del Comando recaen en hombres y mujeres que han sido formados para esos momentos, cuando la presión es máxima y cada decisión pesa. Es en esas circunstancias donde la conducta, el criterio y la templanza se convierten en un eslabón decisivo de la cadena de decisiones, capaz de transformar la incertidumbre en resultados y el deber en responsabilidad cumplida.

Lo hicieron para dar certeza y paz a una familia, y para responder con dignidad a un momento que conmovió profundamente al país, demostrando que el Perú cuenta no solo con una Marina moderna, profesional y técnicamente preparada, sino, sobre todo, con marinos íntegros, comprometidos con su misión, con su gente y con la Patria.

A la familia de la Alférez, expresamos nuestro más profundo y respetuoso pesar. Su hija fue buscada con dedicación absoluta, profesionalismo y humanidad, conscientes en todo momento de que no se trataba solo de una misión, sino de una compañera de armas, contemporánea de muchos de los Oficiales que participaron en la operación. Esa cercanía generacional hizo aún más sentido el compromiso asumido y acompañó cada esfuerzo desplegado. Su recuerdo y su ejemplo permanecerán presentes en quienes tuvimos la responsabilidad de acompañarla hasta el final de esta difícil tarea.

Que este artículo sirva como acto de reconocimiento y homenaje al esfuerzo silencioso y generoso de todos quienes participamos en esta operación. Que permanezca como testimonio vivo de una labor realizada con entrega, profesionalismo y lealtad, a la altura de las exigencias que la Patria impuso en uno de sus momentos más difíciles. Que quede también como un mensaje claro y permanente para todos los peruanos: el país cuenta con una Marina de Guerra al servicio de la Nación, preparada para actuar con firmeza, humanidad y responsabilidad allí donde los intereses nacionales lo demanden.

Porque cuando la Patria llama, la Marina responde.

Fortalecimiento de la Industria Naval en el Perú: Estrategias, Normativa y Perspectivas de Desarrollo

Military naval construction programs: A strategic analysis for decision-making

Contralmirante Luis Richard Silva López. Egresó de la Escuela Naval como Alférez de Fragata en 1994 calificado en Guerra de Superficie e Ingeniería Naval. Es graduado de los cursos Básicos de Estado Mayor, Comando y Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval y del Curso de Alto Mando del Colegio Interamericano de Defensa. Posee una Maestría en Estrategia Marítima, una en Gestión Pública por la Universidad ESAN y otra en Seguridad y Defensa Hemisférica en el Colegio Interamericano de Defensa en Washington, EE.UU. Durante su servicio embarcado fue dotación en el B.A.P. *Herrera*, B.A.P. *Sánchez Carrión*, B.A.P. *Carvajal* y B.A.P. *Mariátegui*, desempeñándose en las áreas de logística, ingeniería y propulsión. Fue inspector en el área de ingeniería en La Spezia, Italia, y conformó la primera dotación del B.A.P. *Bolognesi*. Fue Segundo Comandante y Comandante del B.A.P. *Aguirre*. En el ámbito técnico y administrativo, trabajó en el Servicio Industrial de la Marina (Callao y Chimbote), en la Dirección de Alistamiento Naval como Subdirector de Ingeniería Naval, en la Comandancia General de Operaciones del Pacífico y en el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas como Jefe de la Oficina de Prensa y Protocolo. Además, fue Jefe de Proyecto para la creación de la Escuela de Especialización Profesional de Oficiales de la Marina, Edecán de la Presidencia del Consejo de Ministros, Asesor en la Oficina de Riesgos de Desastres de la Junta Interamericana de Defensa en Washington, D.C., y Jefe del Departamento de Política Institucional del Estado Mayor General de la Marina. Ascendido a Contralmirante en 2022, fue nombrado Comandante de la Quinta Zona Naval y Jefe del Distrito de Capitanías 5. En 2023, fue asignado al Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas. En 2024 se desempeñó como Director de Alistamiento Naval y actualmente es gerente general de los Servicios Industriales de la Marina.

Resumen: El presente artículo analiza la estrategia de fortalecimiento de la industria naval peruana impulsada por la Mesa Ejecutiva constituida mediante Resolución Ministerial Nº 170-2022-EF/10. Se examinan las dos grandes líneas de acción: Las construcciones navales —que comprenden la renovación de las flotas mercante, pesquera industrial y de la Marina de Guerra del Perú (MGP)— y la infraestructura de reparaciones navales, centrada en la construcción de un dique seco tipo post-panamax en el puerto del Callao. El análisis integra el marco normativo vigente (Convenios SOLAS y MARPOL de la OMI, legislación nacional) y los resultados del estudio económico de impacto elaborado por la Universidad del Pacífico mediante la metodología Insumo-Producto. Los hallazgos evidencian que el programa constituye una inversión pública

estratégica con efecto multiplicador sobre el empleo, la recaudación fiscal y el tejido industrial, con potencial para posicionar al Perú como hub marítimo-logístico en el Pacífico Sur.

Abstract: *The present article analyzes the strategy for strengthening the Peruvian naval industry promoted by the Executive Board established through Ministerial Resolution No. 170-2022-EF/10. It examines the two main lines of action: naval construction —including the renewal of the merchant, industrial fishing, and Peruvian Navy fleets— and naval repair infrastructure, focused on the construction of a post-panamax dry dock at the Port of Callao. The analysis integrates the current regulatory framework (IMO SOLAS and MARPOL Conventions, as well as national legislation) and the results of the economic impact study prepared by the Universidad del Pacífico using the Input-Output methodology. The findings show that the program constitutes a strategic public investment with multiplier effects on employment, tax revenues, and the industrial sector, with the potential to position Peru as a maritime-logistics hub in the South Pacific.*

Palabras clave: Industria naval, SIMA Perú, política marítima, dique seco post-panamax, transferencia tecnológica, desarrollo industrial.

Keywords: *Naval industry, SIMA Peru, maritime policy, post-panamax dry dock, technology transfer, industrial development.*

1. Introducción

La industria naval representa uno de los vectores estratégicos de mayor potencial para la política de desarrollo industrial del Perú. Con más del 90% del comercio mundial transportado por vía marítima[1], la capacidad de un país para construir, mantener y operar buques determina en gran medida su soberanía logística y su competitividad en las cadenas de valor globales.

En ese contexto, el Ministerio de Economía y Finanzas conformó, en julio de 2022, la "Mesa Ejecutiva para la Implementación de la Reforma de la Industria Nacional a través del Fortalecimiento de la Industria Naval en el Perú" mediante la Resolución Ministerial Nº 170-2022-EF/10.[2]. Esta

1 UNCTAD. (2022). Review of Maritime Transport 2022. United Nations Conference on Trade and Development. Disponible en: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022_en.pdf. Citado en: Introducción, párr. 1.

2 Ministerio de Economía y Finanzas del Perú. (14 de julio de 2022). Resolución Ministerial N.º 170-2022-EF/10: Conforman la "Mesa Ejecutiva para la Implementación de la Reforma de la Industria Nacional a través del Fortalecimiento de la Industria Naval en el Perú". Diario Oficial El Peruano. Recuperado de https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/2086219-1

instancia multisectorial —integrada por nueve ministerios, la Marina de Guerra del Perú (MGP), FONAFE, PROINVERSIÓN, CEPLAN, SUNEDU y SIMA PERÚ— fue instalada formalmente en el mes de septiembre de 2022 a bordo del BAP Pisco, embarcación construida íntegramente por nuestro Centro de Operaciones Callao, con el propósito de articular esfuerzos entre el Estado, la empresa privada, la academia y los gremios sectoriales.

La estrategia adoptada se estructura en dos grandes líneas de negocio: construcciones y reparaciones navales. El presente artículo examina ambas, integrando el marco normativo nacional e internacional, los acuerdos de cooperación tecnológica vigentes y la evidencia empírica sobre el impacto económico del programa.

2. Marco Normativo Internacional Y Nacional

El desarrollo de la industria naval peruana se inscribe en un entramado normativo de doble dimensión: El marco internacional establecido por la Organización Marítima Internacional (OMI) y el marco legal nacional que regula la actividad del sector.

2.1 Marco Internacional (OMI)

La Organización Marítima Internacional, organismo especializado de las Naciones Unidas con sede en Londres, constituye la principal autoridad regulatoria del transporte marítimo mundial. Sus convenios son de observancia obligatoria para los Estados miembros, entre los que se encuentra el Perú. Los instrumentos más relevantes para el sector naval nacional son los siguientes:

- Convenio SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974): Establece requisitos mínimos de seguridad para la construcción, el equipamiento y la operación de buques mercantes, incluyendo criterios de estabilidad, sistemas contra incendios y equipos de comunicación.
- Convenio MARPOL (1973/1978 y sus Anexos): Principal instrumento internacional de prevención de la contaminación por buques. Sus disposiciones regulan los límites de vida operativa de las naves, los estándares de eficiencia energética (Índice de Eficiencia Energética de Diseño, EEDI) y las reducciones progresivas de emisiones de GEI.[3] El Anexo VI de MARPOL —que cuenta con 108 partes que cubren el 97% de

3 Organización Marítima Internacional (OMI). (2024). Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL 73/78). Recuperado de https://www.imo.org/es/about/conventions/pages/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-(marpol).aspx

la flota mercante mundial— fue recientemente enmendado para establecer un marco de cero emisiones netas con entrada en vigor prevista en 2027.[4]
- El Convenio STCW regula la formación, titulación y guardia de la gente de mar, condicionando los requerimientos de capital humano calificado para la operación de flotas modernas.

El cumplimiento de estos estándares internacionales no es optativo. Las flotas nacionales que no se adecúen a las exigencias del MARPOL y el SOLAS enfrentan restricciones de acceso a puertos extranjeros, imposibilidad de obtener certificaciones de clasificación y pérdida de competitividad en mercados de exportación.

2.2 Marco Legal Nacional

En el plano doméstico, los siguientes instrumentos normativos enmarcan la estrategia de fortalecimiento del sector:

- Resolución Ministerial Nº 170-2022-EF/10:[5] Conforma la Mesa Ejecutiva multisectorial con mandato de identificar problemas, proponer soluciones e impulsar acciones que contribuyan a la productividad y competitividad del sector naval.
- Resolución Ministerial Nº 026-2024-EF/10: Modifica el artículo 2 de la norma constitutiva, actualizando la composición y funciones de la Mesa Ejecutiva.
- Proyectos de Ley Nº 09659 y Nº 14514:[6] Aprobados por el Congreso de la República, orientados a promover el desarrollo del cabotaje y el fortalecimiento de la industria naval nacional, sentando las bases para una política de preferencia de bandera peruana en el transporte de carga doméstica.

4 Organización Marítima Internacional (OMI). (2024). La OMI aprueba la normativa "cero emisiones" para el transporte marítimo mundial. MEPC/ES.2. Recuperado de https://www.imo.org/es/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-approves-netzero-regulations.aspx.

5 Ministerio de Economía y Finanzas del Perú. (14 de julio de 2022). Resolución Ministerial N.º 170-2022-EF/10: Conforman la "Mesa Ejecutiva para la Implementación de la Reforma de la Industria Nacional a través del Fortalecimiento de la Industria Naval en el Perú". Diario Oficial El Peruano. Recuperado de https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/2086219-1

6 Congreso de la República del Perú. (2024-2025). Proyectos de Ley N.° 09659 y N.° 14514: Aprueban dictamen que promueve el desarrollo del cabotaje y el fortalecimiento de la industria naval nacional. Comisión de Transportes y Comunicaciones. Recuperado del Portal del Congreso: https://comunicaciones.congreso.gob.pe/noticias/aprueban-dictamen-que-promueve-el-desarrollo-del-cabotaje-y-el-fortalecimiento-de-la-industria-naval-nacional/

- Ley N° 32589:[7] Promulgada el 8 de mayo de 2026, declara de interés nacional la construcción, equipamiento y puesta en operación de un dique seco tipo post-panamax en el puerto del Callao, en el marco de la política nacional marítima. La norma articula el proyecto con el desarrollo del puerto de Chancay y la ampliación del Terminal Portuario del Callao.
- Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2024-2030 del Ministerio de la Producción:[8] Establece los objetivos de competitividad, sostenibilidad e innovación para el sector pesquero, con metas de modernización de flota y cumplimiento de estándares internacionales.

3. Línea de negocio I: construcciones navales

La primera línea estratégica comprende tres programas de renovación de flota que abordan necesidades diferenciadas: La flota mercante de hidrocarburos, la flota pesquera industrial y la flota de la Marina de Guerra del Perú. En conjunto, estos programas apuntan a reducir la dependencia logística de bandera extranjera, elevar los estándares de seguridad y generar encadenamientos productivos con la industria nacional.

3.1 Renovación de Buques Petroleros y Quimiqueros

La flota mercante peruana de buques petroleros y quimiqueros cuenta actualmente con apenas 24 unidades, de las cuales aproximadamente el 50 % se aproxima al límite de 25 años de operación establecido como referencia por la OMI, tras el cual las exigencias de mantenimiento y cumplimiento normativo (MARPOL, inspecciones de clasificación) elevan sustancialmente los costos y reducen la viabilidad operativa.[9]

Esta capacidad resulta insuficiente para atender la demanda de transporte de hidrocarburos y productos químicos, insumos vitales para la actividad minera y el abastecimiento energético de las ciudades costeras y altoandinas del país. La dependencia de embarcaciones de bandera extranjera para cubrir esta brecha implica pérdida de competitividad, vulnerabilidad en la cadena de

---

7 Congreso de la República del Perú. (8 de mayo de 2026). Ley N.° 32589: Ley que declara de interés nacional la construcción, equipamiento y puesta en operación de un dique seco pospanamax en el puerto del Callao. Diario Oficial El Peruano. Recuperado de https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/2513792-1.

8 Ministerio de la Producción del Perú (PRODUCE). (2024). Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2024-2030 del Sector Producción. Lima: PRODUCE. Recuperado de https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/6124481/5412736-pesem-al-2030-vf.pdf

9 Organización Marítima Internacional (OMI). (2024). Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL 73/78). Recuperado de https://www.imo.org/es/about/conventions/pages/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-(marpol).aspx

suministro y fuga de divisas por concepto de fletes internacionales.

La renovación de la flota mercante nacional constituye, en este marco, una oportunidad estratégica. El Estado puede catalizar este proceso mediante incentivos tributarios y financieros que promuevan la construcción local, reforzando al mismo tiempo la soberanía marítima y el cumplimiento de los estándares ambientales del MARPOL, cuyas exigencias de eficiencia energética se incrementarán progresivamente hasta el horizonte de cero emisiones netas en 2027.[10] La aprobación de los Proyectos de Ley Nº 09659 y Nº 14514 por el Congreso de la República marca un paso significativo en la dirección de políticas de cabotaje que privilegien la participación de la bandera peruana.[11]

3.2 Modernización de la Flota Pesquera Industrial

El Perú opera aproximadamente 600 embarcaciones industriales dedicadas principalmente a la pesca de anchoveta, recurso que sustenta el 80 % de las capturas nacionales y cuyas exportaciones de harina y aceite de pescado generaron más de USD 3,600 millones en el año 2024. La primera temporada de 2025 registró capturas de 2,47 millones de toneladas, equivalentes al 82,6 % de la cuota autorizada por el Ministerio de la Producción,[12] evidenciando la vitalidad económica del sector.

Sin embargo, a diferencia de otras pesqueras de clase mundial, el Perú no cuenta con una norma que regule la vida útil de las embarcaciones industriales pesqueras. Esta ausencia normativa genera riesgos multidimensionales:

Seguridad operativa: Las embarcaciones obsoletas presentan mayor incidencia de averías mecánicas, accidentes y riesgos para la tripulación, en contravención de los estándares del Convenio SOLAS.

Eficiencia energética y costos: Los cascos y sistemas de propulsión antiguos consumen más combustible y generan mayores emisiones de GEI,

---

10 Organización Marítima Internacional (OMI). (2024). La OMI aprueba la normativa "cero emisiones" para el transporte marítimo mundial. MEPC/ES.2. Recuperado de https://www.imo.org/es/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-approves-netzero-regulations.aspx.

11 Ministerio de Economía y Finanzas del Perú. (14 de julio de 2022). Resolución Ministerial N.º 170-2022-EF/10: Conforman la "Mesa Ejecutiva para la Implementación de la Reforma de la Industria Nacional a través del Fortalecimiento de la Industria Naval en el Perú". Diario Oficial El Peruano. Recuperado de https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/2086219-1

12 Sociedad Nacional de Pesquería (SNP). (2025). Primera temporada de pesca industrial de anchoveta 2025: resultados y perspectivas. Lima: SNP. Recuperado de https://elcomercio.pe/economia/con-us-1200-millones-en-exportaciones-pesca-industrial-preve-capturar-45-millones-de-toneladas-en-el-2025-snp-pesca-anchoveta-pesca-industrial-noticia/.

incompatibles con las tendencias regulatorias globales del MARPOL Anexo VI.[13]

Competitividad y acceso a mercados: Los mercados de destino de harina y aceite de pescado peruanos exigen certificaciones de sostenibilidad y trazabilidad que dependen de la modernidad de la flota. El Plan Estratégico Sectorial Multianual 2024-2030 del Ministerio de la Producción reconoce estas exigencias y establece como objetivo elevar la contribución del sector pesquero al PBI nacional del 0.8 % al 1.06 % en 2030.[14]

La experiencia de países como Noruega, España y Chile demuestra que la renovación integral de la flota pesquera —respaldada por marcos normativos de vida útil, incentivos al desguace y financiamiento preferencial— es un factor decisivo para mantener la competitividad global. En el caso peruano, el Estado puede articular normativas técnicas, instrumentos financieros (créditos blandos, garantías públicas) y mecanismos institucionales (ventanillas únicas de habilitación) para catalizar esta transformación, generando al mismo tiempo demanda sostenida para los astilleros nacionales.

3.3 Renovación de la Flota de la Marina de Guerra del Perú

En abril de 2024, SIMA Perú y HD Hyundai Heavy Industries (HHI) suscribieron, en presencia de la presidenta de la República Dina Boluarte, el contrato de coproducción de cuatro unidades navales para la MGP: Una fragata de 3,400 toneladas (127 m de eslora, velocidad de 26.5 nudos), un patrullero oceánico OPV de 2,200 toneladas y dos unidades auxiliares de transporte logístico (Landing Craft Units) de 1,400 toneladas cada una. El valor del contrato asciende a aproximadamente USD 462.9 millones, constituyéndose en el mayor contrato de exportación militar surcoreana hacia América Latina.[15]

La elección de HD HHI respondió a una evaluación multicriterio que ponderó aspectos técnicos, costos, plazos, nivel de transferencia tecnológica

---

13 Organización Marítima Internacional (OMI). (2024). La OMI aprueba la normativa "cero emisiones" para el transporte marítimo mundial. MEPC/ES.2. Recuperado de https://www.imo.org/es/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-approves-netzero-regulations.aspx.

14 Ministerio de la Producción del Perú (PRODUCE). (2024). Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2024-2030 del Sector Producción. Lima: PRODUCE. Recuperado de https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/6124481/5412736-pesem-al-2030-vf.pdf

15 Servicios Industriales de la Marina S.A. (SIMA Perú) / Presidencia de la República del Perú. (16 de abril de 2024). SIMA Perú firma contrato con HD Hyundai Heavy Industries para coproducir 4 unidades navales para la Marina de Guerra del Perú. Nota de prensa. Recuperado de https://www.gob.pe/institucion/presidencia/noticias/939176-sima-peru-firma-contrato-con-hd-hyundai-heavy-industries-para-construir-4-navios-para-la-marina-de-guerra.

y participación de la industria nacional. El astillero surcoreano —uno de los más grandes y prestigiosos del mundo— se comprometió a transferir 138 procesos y tecnologías hacia SIMA Perú. Personal de la MGP y de SIMA se viene capacitando en las instalaciones de HHI en Ulsan, República de Corea, en pruebas de aceptación y verificación de sistemas.

En noviembre de 2024, ambas instituciones ampliaron su colaboración mediante la firma de un memorando de entendimiento para el codesarrollo del submarino, destinado a reemplazar progresivamente a los submarinos Tipo 209 en servicio. En diciembre de 2025, en presencia del presidente José Jerí Oré, SIMA y HHI suscribieron el contrato formal del codesarrolo del expediente técnico para la construcción de submarinos, consolidando a Corea del Sur como socio estratégico privilegiado del Perú en construcción naval y modernización de capacidades de defensa.[16]

El estudio de impacto económico elaborado por la Universidad del Pacífico, relativo a la construcción de los cuatro primeros buques encargados por la MGP utilizando la metodología Insumo-Producto (I-O) de Casas Tragodara (UP, 2026), revela los siguientes hallazgos principales:[17]

- **Multiplicador de producción:** Por cada sol adicional de producción naval doméstica, la economía peruana genera S/ 1.07 adicionales en sectores vinculados (siderurgia, industria química, logística), alcanzando un efecto total de S/ 2.07.
- **Retorno Social de la Inversión (SROI):** De 1.31; es decir, por cada sol invertido directamente por el Estado, se generan S/ 0.31 de valor social adicional, derivado principalmente de mayor recaudación fiscal y generación de empleo formal.
- **Impacto laboral:** 32,915 empleos totales en el escenario base, distribuidos en 10,581 empleos directos (personal de SIMA y subcontratistas de primer nivel), 7,393 empleos indirectos (cadena de suministro) y 14,941 empleos inducidos (consumo de hogares). Por cada empleo directo generado en SIMA se crean 2.11 empleos adicionales.
- **Recaudación fiscal:** S/ 259 millones provenientes de IGV, Impuesto a la Renta y aranceles, lo que confirma que el programa constituye una inversión con retorno positivo para el erario nacional y no un gasto público.

16 Máquina de Combate. (19 de diciembre de 2025). SIMA Perú y Hyundai Heavy Industries firman contrato para la coproducción de submarinos HDS-1500. Recuperado de https://maquina-de-combate.com/blog/sima-peru-y-hyundai-heavy-industries-firman-contrato-para-la-coproduccion-de-submarinos

17 Casas Tragodara, C. (2026). Estimación del Impacto Económico del Programa SIMA–Hyundai Heavy Industries: Aplicación de la Metodología Insumo-Producto. Informe Técnico. Lima: Universidad del Pacífico (UP).

- **Transferencia tecnológica (METT/IMIN):** El diagnóstico evidencia una brecha de madurez industrial con nivel inicial superficial (METT 22). Cerrarla exige una política de Estado sostenida con horizonte mínimo de 20 años, orientada a fortalecer capacidades industriales, capital humano y ecosistemas de innovación.

4. Línea de negocio II: reparaciones navales

La segunda línea estratégica se centra en la construcción de un dique seco tipo post-panamax en el puerto del Callao, proyecto que apunta a consolidar al Perú como hub portuario-logístico en el Pacífico Sur.

La Ley Nº 32589, promulgada el 8 de mayo de 2026, declara de interés nacional la construcción, equipamiento y puesta en operación de esta infraestructura, aprobada por el Pleno del Congreso de la República con 94 votos a favor —en forma unánime— el 30 de abril de 2026.[18] La norma integra el proyecto dentro de la Política Nacional Marítima, asegurando su alineamiento estratégico con los objetivos del sector. Así mismo, el FONAFE ha planteado financiar el estudio de perfil de alta complejidad, que evaluará la viabilidad técnica, económica, financiera y ambiental de la obra, lo que constituye un respaldo institucional y económico clave para su ejecución.

La relevancia estratégica del proyecto descansa en tres pilares:

- Posición geoestratégica: La ubicación del Callao en el centro de la costa del Pacífico Sur le confiere ventajas comparativas para la articulación de rutas marítimas regionales e internacionales. El proyecto se articula con el mega puerto de Chancay y la ampliación del Terminal Portuario del Callao, en un contexto de creciente tránsito de buques post-panamax en el Pacífico.
- Demanda insatisfecha: El Perú pierde aproximadamente USD 180 millones anuales por no contar con infraestructura capaz de atender embarcaciones de gran calado que arriban al país, según estimaciones presentadas durante el debate parlamentario.[19] Un dique seco post-panamax —con inversión estimada de USD 450 millones, según SIMA

---

18 Congreso de la República del Perú. (8 de mayo de 2026). Ley N.° 32589: Ley que declara de interés nacional la construcción, equipamiento y puesta en operación de un dique seco pospanamax en el puerto del Callao. Diario Oficial El Peruano. Recuperado de https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/2513792-1.

19 Congreso de la República del Perú. (8 de mayo de 2026). Ley N.° 32589: Ley que declara de interés nacional la construcción, equipamiento y puesta en operación de un dique seco pospanamax en el puerto del Callao. Diario Oficial El Peruano. Recuperado de https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/2513792-1.

— capturaría estos ingresos y atraería líneas navieras internacionales.
- Generación de empleo especializado: El proyecto demandará profesionales en soldadura especializada, ingeniería naval, operación de equipos de precisión y tecnologías marítimas avanzadas, con remuneraciones sensiblemente superiores al salario mínimo nacional, contribuyendo a la formación de capital humano de alta cualificación.

5. Gobernanza e institucionalidad del programa

La sostenibilidad del programa a largo plazo depende de la calidad de sus mecanismos de gobernanza. El estudio de la Universidad del Pacífico subraya que la gobernanza constituye la condición necesaria y más importante para la continuidad del programa e identifica tres instrumentos fundamentales:[20]

- Un Consejo Directivo Interministerial con mandato legal, que asegure la coordinación intersectorial y la continuidad programática más allá de los ciclos políticos.
- Una Oficina de Gestión de Proyectos (PMO) con capacidades técnicas robustas, que garantice la ejecución eficiente de los contratos, la gestión de riesgos y la administración de la transferencia tecnológica.
- Un sistema de indicadores clave de desempeño (KPIs) en tiempo real, que permita la transparencia, el control y la toma de decisiones oportuna.

El riesgo principal identificado es la discontinuidad de políticas derivada de cambios de gobierno. La pérdida de capacidades críticas acumuladas —capital humano formado, relaciones tecnológicas establecidas, infraestructura habilitada— tiene costos de reposición elevados y tiempos de recuperación extensos. El Perú debe, en consecuencia, optar decididamente por la continuidad programática, institucionalizada mediante instrumentos legales que trascienden los períodos de gobierno.

6. Conclusiones

El fortalecimiento de la industria naval peruana, articulado a través de la Mesa Ejecutiva establecida por la R.M. N.º 170-2022-EF/10, representa una oportunidad histórica para transformar la inversión pública en defensa y logística en una palanca estratégica de desarrollo económico, tecnológico e industrial. El análisis presentado permite extraer las siguientes conclusiones:

20 Casas Tragodara, C. (2026). Estimación del Impacto Económico del Programa SIMA–Hyundai Heavy Industries: Aplicación de la Metodología Insumo-Producto. Informe Técnico. Lima: Universidad del Pacífico (UP).

- El marco normativo internacional (MARPOL, SOLAS) y la escalada de exigencias ambientales de la OMI con horizonte 2027 dotan de urgencia a la renovación de flota mercante y pesquera, convirtiendo la modernización en un imperativo de acceso a mercados, no solo en una opción de política pública.
- La cooperación SIMA–HD HHI, formalizada mediante contrato de coproducción de cuatro unidades navales y un contrato de codesarrollo de submarinos, establece un vector de transferencia tecnológica real con potencial de transformar a SIMA en un astillero con capacidades complejas. La proyección de 138 procesos y tecnologías transferidas sienta las bases de una soberanía industrial progresiva.
- El estudio econométrico de la Universidad del Pacífico confirma que el programa genera retornos positivos para el fisco (S/ 259 millones en recaudación), multiplicadores de empleo de 2.11 por cada puesto directo y un SROI de 1.31, validando su justificación como política de desarrollo productivo y no como gasto corriente.
- La Ley Nº 32589, que declara de interés nacional el dique seco post-panamax en el Callao, y los proyectos de ley sobre cabotaje conforman un corpus normativo que, consolidado y reglamentado, puede crear el entorno habilitante para inversión privada sostenida en el sector naval.
- La gobernanza institucionalizada —a través de un Consejo Interministerial con mandato legal, una PMO técnica y KPIs en tiempo real— es la condición *sine qua non* para la continuidad programática y la conversión de la inversión inicial en capacidades industriales permanentes.

En su conjunto, estas acciones posicionan al Perú como actor relevante en el comercio marítimo del Pacífico Sur, consolidando al Callao como nodo estratégico en las cadenas logísticas regionales e internacionales y fortaleciendo la inserción del país en la economía global mediante una base industrial de mayor sofisticación.

Referencias

1. Casas Tragodara, C. (2026). *Estimación del impacto económico del programa SIMA–Hyundai Heavy Industries: Aplicación de la metodología insumo-producto* [Informe técnico]. Universidad del Pacífico.
2. Congreso de la República del Perú. (2024–2025). *Proyectos de Ley N.° 09659 y N.° 14514: Aprueban dictamen que promueve el desarrollo del cabotaje y el fortalecimiento de la industria naval nacional*. Comisión de Transportes y Comunicaciones. https://comunicaciones.congreso.gob.pe/noticias/aprueban-dictamen-que-promueve-el-desarrollo-del-cabotaje-y-el-fortalecimiento-de-la-industria-naval-nacional/
3. Congreso de la República del Perú. (2026, 8 de mayo). *Ley N.° 32589: Ley que declara de interés nacional la construcción, equipamiento y puesta en operación de un dique seco pospanamax en el puerto del Callao*. *Diario Oficial El Peruano*. https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/2513792-1
4. Máquina de Combate. (2025, 19 de diciembre). *SIMA Perú y Hyundai Heavy Industries firman contrato para la coproducción de submarinos HDS-1500*. https://maquina-de-combate.com/blog/sima-peru-y-hyundai-heavy-industries-firman-contrato-para-la-coproduccion-de-submarinos
5. Ministerio de Economía y Finanzas del Perú. (2022, 14 de julio). *Resolución Ministerial N.º 170-2022-EF/10: Conforman la "Mesa Ejecutiva para la Implementación de la Reforma de la Industria Nacional a través del Fortalecimiento de la Industria Naval en el Perú"*. *Diario Oficial El Peruano*. https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/2086219-1
6. Ministerio de la Producción del Perú. (2024). *Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2024–2030 del Sector Producción*. PRODUCE. https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/6124481/5412736-pesem-al-2030-vf.pdf
7. Organización Marítima Internacional. (2024). *Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL 73/78)*. https://www.imo.org/es/about/conventions/pages/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-(marpol).aspx
8. Organización Marítima Internacional. (2024). *La OMI aprueba la normativa "cero emisiones" para el transporte marítimo mundial* (MEPC/ES.2). https://www.imo.org/es/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-approves-netzero-regulations.aspx
9. Servicios Industriales de la Marina S.A. & Presidencia de la República del Perú. (2024, 16 de abril). *SIMA Perú firma contrato con HD Hyundai Heavy Industries para coproducir 4 unidades navales para la Marina de Guerra del Perú* [Nota de prensa]. https://www.gob.pe/institucion/presidencia/noticias/939176-sima-peru-firma-contrato-con-hd-hyundai-heavy-industries-para-construir-4-navios-para-la-marina-de-guerra
10. Sociedad Nacional de Pesquería. (2025). *Primera temporada de pesca industrial de anchoveta 2025: Resultados y perspectivas*. https://elcomercio.pe/economia/con-us-1200-millones-en-exportaciones-pesca-industrial-preve-capturar-45-millones-de-toneladas-en-el-2025-snp-pesca-anchoveta-pesca-industrial-noticia/
11. United Nations Conference on Trade and Development. (2022). *Review of maritime transport 2022*. United Nations. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022_en.pdf

Programas de Construcción Naval Militar: Un análisis estratégico para la toma de decisiones

Military naval construction programs: A strategic analysis for decision-making

Contralmirante Mario Alor Hurtado. Se graduó como Alférez de Fragata en 1996. Es calificado en guerra de superficie e ingeniería naval. Es graduado de los cursos Básico de Inteligencia Naval, Básico de Estado Mayor, Comando y Estado Mayor Conjunto, y Alto Mando Naval. Ha participado en el 39.º Curso de Dirección Estratégica para la Defensa y Administración de Crisis, CEDEYAC, y es graduado del 20.º Curso de Altos Estudios Estratégicos para Oficiales Superiores Iberoamericanos en el Centro de Estudios Estratégicos para la Defensa, CESEDEN, en Madrid, España. Ostenta el bachiller en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú, bachiller en Ingeniería Naval y máster en Ingeniería Industrial por la Universidad Nacional de Ingeniería, máster en Dirección Estratégica y Liderazgo por la Pontificia Universidad Católica del Perú, CENTRUM PUCP, así como la maestría en Política Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval. Es miembro de la Sociedad Honoraria Internacional Beta Gamma Sigma. Como Capitán de Navío prestó servicios como Jefe del Departamento de Convenios de la Dirección de Contrataciones del Material, Director Ejecutivo del Servicio Naviero de la Marina, Jefe del Departamento de Recursos Institucionales del Estado Mayor General de la Marina y Comandante del B.A.P. *Almirante Grau*, buque insignia de la Fuerza de Superficie. En el 2025 es promovido al grado de Contralmirante y es nombrado como Sub Gerente del SIMA PERU.

Resumen: El artículo analiza siete programas internacionales de construcción naval militar y propone un marco de evaluación orientado a países en desarrollo y de renta media. A partir del estudio comparado de casos como Corea del Sur, Brasil, Turquía, India, Australia e Indonesia, se examinan factores como capacidad de absorción tecnológica, gobernanza, transferencia tecnológica y sostenibilidad industrial. La investigación desarrolla ocho instrumentos de medición aplicables a programas navales militares, entre ellos el IPCN, ECAT y METT, con el propósito de fortalecer la toma de decisiones estratégicas. Asimismo, se evalúan las perspectivas del programa SIMA Perú–HD HHI, destacando la importancia de la continuidad de demanda, la formación de capital humano y la consolidación de una política industrial naval de largo plazo.

Abstract: *This article examines seven international naval shipbuilding programs and proposes an assessment framework tailored for developing and middle-income countries. Through a comparative analysis of cases such as South Korea, Brazil, Türkiye, India, Australia, and Indonesia, the study explores factors including*

technological absorptive capacity, governance, technology transfer, and industrial sustainability. The research develops eight measurement instruments applicable to military naval construction programs, including the IPCN, ECAT, and METT, aimed at strengthening strategic decision-making processes. It also evaluates the prospects of the SIMA Peru–HD HHI program, emphasizing the importance of sustained demand, human capital development, and the consolidation of a long-term naval industrial policy.

Palabras clave: construcción naval militar, transferencia tecnológica, capacidad de absorción, industria de defensa, política industrial naval.

Keywords: *military shipbuilding, technology transfer, absorptive capacity, defense industry, naval industrial policy.*

Introducción

El siguiente artículo resume una investigación más detallada sobre el análisis de siete programas de construcción naval en el mundo: PROSUB de Brasil (2008-2025), submarinos Scorpène Project 75 de India (2005-2024), programa MILGEM de Turquía (2005-2024), trayectoria histórica Type 209 a KSS-III de Corea del Sur (1980-2020), programa SEA 1000 Attack-class de Australia (2016-2021, cancelado), Programa submarino Indonesia-Corea del Sur (2011-2019).

Se han estudiado las características, particularidades y necesidades de cada uno de los casos tomando como referencia teorías como: los Sistemas Nacionales de Innovación (SNI), la Capacidad de Absorción (CA), Transferencia Tecnológica y (ToT), Efectividad de la Política Industrial y revisión de literatura sobre la Industria de Defensa. A partir de ello, se proponen ocho instrumentos de medición específicamente diseñados para Programas de Construcción Naval en países en desarrollo y de renta media, los cuales podrían ser de utilidad para el Perú en su proceso de fortalecimiento de la industria naval. Las herramientas propuestas son: (1) Índice de Preparación para Construcción Naval (IPCN), (2) Escala de Capacidad de Absorción Tecnológica (ECAT), (3) Instrumento de Evaluación de Gobernanza de Programa (IEGP), (4) Matriz de Evaluación de Transferencia Tecnológica (METT), (5) Herramienta de Mapeo de Spillovers Económicos (HMSE), (6) Índice de Madurez Industrial Naval (IMIN), (7) Scorecard de Sostenibilidad de Capacidades (SSC), y (8) Marco de Análisis de Impacto Socioeconómico (FAIS).

1. La Complejidad del Sector de la Industria Naval Militar

La construcción naval militar no es simplemente una actividad de manufactura pesada; representa la cúspide de la complejidad tecnológica y un pilar estratégico de la Política Industrial de una Nación. Para los países en desarrollo y de renta media, embarcarse en un programa de construcción de fragatas o submarinos implica compromisos financieros de miles de millones de dólares y horizontes temporales que superan las dos décadas. No obstante, la historia de la industria naval está plagada de programas que, a pesar de las grandes inversiones, han fracasado en alcanzar la autonomía tecnológica o han visto erosionadas sus capacidades poco tiempo después de la entrega de la última unidad.

La investigación realizada, identifica una brecha crítica: la ausencia de herramientas estandarizadas para medir la preparación industrial, la efectividad de la transferencia tecnológica y la sostenibilidad de las capacidades a largo plazo. La toma de decisiones en este sector ha operado constantemente en el dominio de la intuición política y las aspiraciones de soberanía, careciendo de factores cuantitativos que la soporten. La investigación propone ocho instrumentos que buscan contribuir a mejorar el proceso de toma de decisiones, permitiendo evaluaciones basadas en evidencia que minimicen el riesgo de fracasos en los proyectos de construcción naval militar.

El análisis muestra que la preparación industrial (IPCN), capacidad de absorción (ECAT) y calidad de gobernanza (IEGP) son fuertes predictores de la profundidad de la transferencia tecnológica (METT) y la sostenibilidad de capacidades (SSC). La continuidad de la demanda emerge como el mejor predictor individual de éxito a largo plazo.

2. Fundamentos teóricos de la Capacidad de Absorción (CA)

El éxito de un programa de construcción naval militar no depende únicamente de la calidad de los planos entregados por el aliado estratégico, sino de la capacidad del ecosistema receptor para internalizar ese conocimiento. Este proceso se sustenta en tres corrientes teóricas principales: los Sistemas Nacionales de Innovación (SNI), la Capacidad de Absorción (CA) y el logro de altas capacidades tecnológicas (*catching up* tecnológico).

La teoría de los SNI postula que la innovación emerge de la interacción entre múltiples actores: astilleros, proveedores de sistemas, universidades y agencias gubernamentales. En la construcción naval militar, esta densidad de red es vital. La integración de un submarino moderno, por ejemplo, requiere que el astillero actúe como un integrador de sistemas de armas,

tecnologías mecánicas, eléctricas, electrónicas y de software especializados. Si el ecosistema nacional es débil, el astillero queda aislado, limitando la profundidad de la transferencia tecnológica.

Por otro lado, la Capacidad de Absorción (CA) se define como la habilidad de una organización para reconocer el valor de información externa, asimilarla y aplicarla con fines productivos. La investigación distingue entre la Capacidad de Absorción Potencial (PACAP), que incluye la adquisición y asimilación de conocimiento, y la Capacidad de Absorción Realizada (RACAP), que se enfoca en la transformación y explotación del mismo. Un hallazgo fundamental es que la CA es dinámica y desarrollable: los países que invierten sistemáticamente en la formación de su capital humano y en infraestructura de I+D logran mejorar su tasa de absorción medida en la escala ECAT.

3. Arquitectura de los Instrumentos de medición propuestos

El marco de medición se compone de ocho herramientas que cubren el ciclo de vida completo de un programa de construcción naval militar estándar, desde el diagnóstico pre-programa hasta la evaluación de impacto socioeconómico post-ejecución.

Tabla 1

Instrumentos de medición y propósito de aplicación

INSTRUMENTO	SIGLA	PROPÓSITO DE APLICACIÓN	NIVEL DE ANÁLISIS (QUÉ ANALIZA)
Índice de Preparación para Construcción Naval	IPCN	Evaluar condiciones previas y madurez del ecosistema.	País / Ecosistema
Escala de Capacidad de Absorción Tecnológica	ECAT	Medir la habilidad organizacional para aprender del socio.	Organización (Astillero)
Instrumento de Evaluación de Gobernanza	IEGP	Monitorear la calidad de la gestión y toma de decisiones.	Programa de Gestión
Matriz de Transferencia Tecnológica	METT	Cuantificar la profundidad del conocimiento transferido.	Técnico / Tecnológico
Mapeo de Spillovers Económicos	HMSE	Evaluar el impacto indirecto en la industria nacional.	Macroeconómico
Índice de Madurez Industrial Naval	IMIN	Caracterizar la etapa evolutiva del sector nacional.	Industrial / Sectorial
Scorecard de Sostenibilidad	SSC	Proyectar la durabilidad de las capacidades creadas.	Post-Programa
Marco de Impacto Socioeconómico	FAIS	Evaluación holística de beneficios estratégicos y sociales.	Social / Estratégico

Fuente. Elaborado por el autor.

3.1 El Índice de Preparación para Construcción Naval (IPCN)

El IPCN es quizás la herramienta de diagnóstico más crítica antes de la firma de cualquier contrato. La herramienta evalúa 62 indicadores agrupados en cinco dimensiones: Capital Humano (30%), Infraestructura Física (25%), Base Industrial (25%), Marco Institucional (15%) y Financiamiento (5%). Según la investigación, un score inferior a 40 puntos indica que el país carece de las bases mínimas y que cualquier inversión en programas de construcción naval sería prematura o altamente riesgosa. Por el contrario, un score superior a 60 puntos, como los observados históricamente en Brasil y Turquía, validan un potencial moderado-alto para programas ambiciosos.

3.2 La Matriz de Evaluación de Transferencia Tecnológica (METT)

La METT resuelve la ambigüedad de términos cualitativos como "transferencia sustancial". Divide el proceso en cuatro niveles de profundidad:

a. **Nivel 1 (Superficial):** Ensamblaje bajo supervisión intensiva con componentes importados.

b. **Nivel 2 (Básico):** Manufactura de componentes no críticos y participación en ingeniería de detalle.

c. **Nivel 3 (Intermedio):** Co-diseño sustancial y capacidad de integración de sistemas complejos.

d. **Nivel 4 (Profundo):** Autonomía en el diseño, manufactura completa e innovación independiente.

Esta matriz permite cuantificar que, mientras la India alcanzó un METT de 48 puntos en su programa de submarinos Scorpène tras enfrentar brechas de demanda, Corea del Sur escaló hasta un METT de 78 tras 40 años de continuidad absoluta de demanda de proyectos de construcción naval.

5. Análisis de Casos Globales: Éxitos y Fracasos

La validación del marco de medición se efectuó a partir del estudio de siete casos internacionales que proporcionaron lecciones importantes para la toma de decisiones estratégicas en cada uno de ellos. El análisis comparativo revela que, aunque parezca contradictorio, los recursos financieros no son el único, ni el más importante, predictor del éxito de un programa de construcción naval militar.

5.1 Caso Corea del Sur (1980-2020): La continuidad es la clave

Corea del Sur representa el mejor ejemplo de "catching-up" o actualización tecnológica, es decir, lograr la excelencia en la industria naval. Su trayectoria desde la adquisición del Programa de Submarinos Type 209 alemán hasta la exportación del Programa de Submarinos KSS-III a Indonesia, demuestra que el desarrollo industrial requiere tiempo y persistencia. Otro aspecto a tener en cuenta es que Corea del Sur no aceleró su proceso mediante saltos apresurados, sino que fortaleció su proceso mediante fases iterativas de 20 años por nivel de madurez, nunca permitió una brecha de más de tres años entre la finalización de un proyecto y el inicio del siguiente, evitando con ello caer en fases de "olvido organizacional". Con ello logró obtener un Retorno Social de Inversión (SROI) de 3.45, el más alto de la muestra, y un Score de Sostenibilidad de Capacidades (SSC) de 92 puntos.

5.2 Brasil y Turquía: El Valor de la Gobernanza y la Estrategia Industrial

Brasil (Programa PROSUB) y Turquía (Programa MILGEM) se muestran cómo países de renta media y pueden alcanzar niveles intermedios superiores de transferencia tecnológica (METT aprox. 62-66) mediante una gobernanza robusta (IEGP aprox. 72-76) de sus programas de construcción naval.

Brasil, priorizó la creación de una nueva infraestructura en el complejo industrial de Itaguaí sobre la rehabilitación de astilleros antiguos, lo que le permitió un *layout* óptimo para la construcción de submarinos.

Por otro lado, Turquía utilizó una estrategia de exportación temprana a Pakistán para validar su competitividad internacional y amortizar sus costos de desarrollo, logrando un impacto positivo fuerte (FAIS = 71).

5.3 Australia: Las lecciones de la desalineación estratégica

El programa Attack-class de Australia (SEA 1000), constituye un ejemplo de un escenario alentador que no se concretó. A pesar de ser una economía avanzada, Australia sufrió una erosión severa de capacidades tras una brecha de 13 años sin construir submarinos. Australia intentó un salto discontinuo a partir de la conversión de un diseño de submarino nuclear a uno convencional, con un IPCN de solo 54 y una gobernanza deficiente (IEGP = 52).

La cancelación del contrato con Naval Group resultó en una pérdida fiscal

directa de más de 3,000 millones de dólares australianos y un SROI negativo de -0.35. La gran lección de este caso es que el ser una economía avanzada, no compensa la falta de desarrollo sectorial provocada por la falta de demanda continua.

5.4 Indonesia: El pragmatismo

Indonesia adoptó un modelo modesto pero exitoso, alineando sus ambiciones con su realidad industrial (IPCN = 47). Al enfocarse en la manufactura parcial y el mantenimiento, logró un METT de 44 y un SROI positivo de 1.52. La colaboración con Corea del Sur (DSME) facilitó una transferencia de tecnología más genuina y competitiva en costos que los proveedores tradicionales europeos.

6. Prospectiva del Programa SIMA Perú con HD HHI

En el contexto actual, la industria naval en el Perú se encuentra en una etapa de transformación histórica tras la firma de contratos estratégicos con HD Hyundai Heavy Industries (HHI) para la construcción de unidades de superficie y, más recientemente, el codesarrollo de submarinos.

El 19 de diciembre del 2025, SIMA Perú y HD HHI oficializaron un contrato para el codesarrollo del expediente técnico de futuros submarinos, un paso que posiciona a SIMA no solo como un astillero receptor de tecnología, sino como un co-desarrollador activo. Este proyecto, que iniciará su fase de diseño básico en el primer trimestre del 2026 por un periodo de 11 meses, contempla unidades de última tecnología y alrededor de 1,500 toneladas de desplazamiento similares al modelo (HDS-1500) de HHI.

Tabla 2

Instrumentos de medición y proyecciones para los proyectos de SIMA PERÚ y HD HHI

DIMENSIÓN	PROYECCIÓN SIMA-HHI AL 2035 (FASE 1: PUNTUACIONES ESTIMADAS)	INTERPRETACIÓN ESTRATÉGICA
IPCN	50 / 100	Potencial limitado; requiere inversión preparatoria intensa.
ECAT Proyectado	52 - 56	Mejora factible mediante la inmersión masiva de ingenieros en Corea.
METT Esperado	38 / 100	Transferencia tecnológica básica-superior; realista para la primera fase.
SROI Estimado	1.19	Retorno positivo modesto; depende de la continuidad de fases.

SSC Proyectado	40 (sin continuidad) / 74 (con continuidad)	La continuidad es el factor determinante de la sostenibilidad.

Fuente. Elaborado por el autor.

7. Modelización predictiva para la Toma de Decisiones

La investigación propone un modelo para la toma de decisiones con un nivel de predicción importante del ($R^2 = 0.93$) para estimar la profundidad de la transferencia tecnológica (METT). El modelo propuesto, indica que el factor más influyente para alcanzar autonomía tecnológica no es el estado inicial del país (IPCN), sino la capacidad de absorción final lograda durante el programa ($ECAT_{final}$).

Para el proceso de toma de decisiones en el Programa de Construcciones Navales que viene realizando el SIMA Perú, la prioridad presupuestal debe estar en el máximo desarrollo de capital humano y la inmersión permanente de personal profesional y técnico de SIMA Perú en las instalaciones de HD HHI en Ulsan, Corea.

8. Desafíos en la Gestión Comercial y Logística

El escalamiento de la industria naval peruana enfrenta obstáculos estructurales que requieren una gestión comercial sofisticada:

a. **Fragmentación de la Cadena de Suministro:** El Perú actualmente cuenta con proveedores limitados para la industria naval, por no decir que no existen en componentes y servicios críticos tanto hacia atrás como hacia adelante en la cadena de valor. La estrategia debe ser el desarrollo de un *cluster* de la industria naval que integre a todos los actores del sector en una red que genere valor agregado.

b. **Riesgo de Discontinuidad Política:** Como demuestra el caso de India, una brecha de diez años entre proyectos puede destruir el 60% de las capacidades acumuladas. Es muy necesario e importante el apoyo por parte del Estado en la aprobación de normas, leyes y reglamentos que incentiven y beneficien a los proveedores de bienes y servicios de la industria naval y de todos los *stakeholders* como un sector estratégico y como una política de Estado que trascienda ciclos electorales.

c. **Certificaciones y Estándares:** La integración con HD HHI exige que los proveedores locales alcancen certificaciones internacionales de alta calidad con estándares globales. La gestión comercial debe facilitar este salto mediante programas de asistencia técnica gubernamental.

9. Impacto Socioeconómico y Retorno Social (FAIS)

La construcción de una fragata multirol, una patrullera oceánica y dos buques logísticos auxiliares, sumados al proyecto de submarinos, generará un impacto estimado de más de 10,000 empleos directos e indirectos entre el 2026-2029. El score FAIS proyectado de 58 puntos indica que, aunque la inversión es marginalmente justificada en términos financieros directos, los beneficios estratégicos como autonomía, capacidad de disuasión y desarrollo de capital humano compensan los costos del programa en el largo plazo.

10. Conclusiones y Recomendaciones

Basado en la evidencia de la investigación se presentan las siguientes conclusiones y recomendaciones que contribuyen a mejorar el proceso de toma de decisiones con evidencia, minimizando el riesgo de proyectos fallidos en los programas de construcción naval que realizara el Perú en los próximos años:

a. **Priorización de la Capacidad de Absorción (ECAT):** No se debe escatimar en el presupuesto destinado a la formación de personal. La meta debe ser mejorar el ECAT de 40 a 55 en los primeros cinco años, es decir completarlo antes del 2030. Esto requiere el envío de al menos 150-200 ingenieros peruanos a Corea por periodos superiores a los 12 meses.

b. **Importancia de la continuidad de Demanda:** La firma del contrato de codesarrollo de submarinos en diciembre de 2025 es un hito, pero su sostenibilidad depende de que el Perú evite las brechas de producción. Se recomienda gestionar fondos multianuales que aseguren la continuidad de los proyectos hasta 2045.

c. **Desarrollo de un Hub Tecnológico Naval:** La industria naval debe dejar de ser vista únicamente como una necesidad de Defensa, debe ser gestionada como un motor de crecimiento económico nacional, aprovechando las posibilidades de transferencia de tecnología de HD HHI que permita a la industria nacional integrarse a cadenas de suministros globales y participar en proyectos de construcción naval comercial y pesquera.

d. **Monitoreo mediante instrumentos estandarizados:** Considerar los ocho instrumentos de medición (IPCN, ECAT, METT, etc.) propuestos por la investigación. Esto podrá ayudar a realizar una rendición de cuentas transparente y la identificación temprana de alertas en la gobernanza del programa, evitando sobrecostos y retrasos sistémicos.

La industria naval peruana se encuentra ante la mayor oportunidad de desarrollo de su historia. El marco de evaluación para proyectos de construcción naval militar para países en vías de desarrollo y renta media propuesto proporciona las líneas de base para estudios complementarios. La clave del éxito no residirá en la magnitud de la inversión inicial, sino en la disciplina de la ejecución y la persistencia institucional para mantener el rumbo trazado durante las próximas décadas.

Mission Command como fundamento implícito de la guerra naval compuesta en escenarios de comunicaciones degradadas

Mission Command as an implicit foundation of composite naval warfare in communication-degraded scenarios

Capitán de Corbeta Marco Mujica Caballero. Máster en Ciencias (M.Sc.) en "Innovation and Strategic Management" por Salve Regina University, Newport, Rhode Island, EE.UU y graduado del programa Naval Staff College del U.S. Naval War College. Asimismo, obtuvo el primer puesto en el Programa Básico de Estado Mayor por la Escuela Superior de Guerra Naval. En el año 2025, se desempeñó como Battle Watch Captain (BWC) en el Maritime Operations Center (MOC) de Norfolk, Virginia, durante el ejercicio multinacional UNITAS-EE.UU. Actualmente es docente de la asignatura "Maritime Operations Center" en el Programa Básico de Estado Mayor.

Resumen: La guerra naval contemporánea se desarrolla en un entorno caracterizado por la degradación potencial del comando y control (C2), la disputa del espectro electromagnético, la simultaneidad de amenazas multidominio y la necesidad de decisiones tácticas oportunas bajo condiciones del modelo VUCA[1]. En este contexto, la arquitectura de la guerra naval compuesta (*Composite Warfare*[2]), se organiza mediante la delegación funcional de control táctico, según sea el caso, a los Comandantes de la Operación[3] (*Warfare Commanders*) especializados, permitiendo decisiones tácticas oportunas dentro de la intención del comandante. No obstante, aunque la doctrina naval no emplea explícitamente el término *Mission Command*, su diseño estructural reconoce principios centrales de esta filosofía de liderazgo: intención clara del comandante, iniciativa disciplinada, confianza mutua y aceptación del riesgo calculado. Asimismo, se argumenta que el concepto *Mission Command* deriva del *Auftragstaktik*, desarrollada por el ejército prusiano-alemán en el siglo XIX, y que difiere del concepto comando por negación o por veto. En tal sentido, el presente artículo demuestra que la guerra naval compuesta constituye una manifestación implícita del *Mission Command*, particularmente relevante

1 VUCA: Volatile, Uncertain, Complex, and Ambiguous. "What VUCA really means for you" from the *Harvard Business Review. TUNA: (Turbulence, Uncertainty, Novelty and Ambiguity)* (2014)

2 Composite Warfare (CW). U.S. Navy. (2010). NWP 3-56: Composite warfare doctrine. Department of the Navy.

3 MGP. *Manual de Operaciones Navales*. Centro de Entrenamiento Táctico Naval (CENTAC)

en escenarios de comunicaciones degradadas, donde la coherencia operativa depende más del liderazgo que de la conectividad.

Palabras claves: Mission Command, Liderazgo, Guerra Naval Compuesta, C2 degradado, Auftragstaktik, Resiliencia operacional.

Abstract: Contemporary naval warfare unfolds in an environment characterized by the potential degradation of command and control (C2), contested electromagnetic spectrum, and simultaneity of multidomain threats, along with the need for timely tactical decisions under VUCA model conditions. Within this context, the Composite Warfare architecture is organized through the functional delegation of authority and control, as appropriate, to specialized Warfare Commanders, enabling timely tactical decisions aligned with the commander's intent. Although naval doctrine does not explicitly employ the term Mission Command*, its structural design reflects the core principles of this leadership philosophy: clear commander's intent, disciplined initiative, mutual trust, and the acceptance of prudent risk. Furthermore, this study argues that the concept of* Mission Command *derives from the German* Auftragstaktik *of the nineteenth century and differs conceptually from command by negation or veto. Accordingly, this article demonstrates that Composite Warfare constitutes an implicit manifestation of* Mission Command*, particularly relevant in degraded communications environments, where operational coherence depends more on leadership than on connectivity.*

Keywords: *Mission Command, Leadership, Composite Warfare, Degraded C2, Auftragstaktik, Operational Resilience*

Introducción

El presente artículo se deriva de una investigación previa realizada por el autor durante sus estudios en el U.S. Naval War College[4]. Se enmarca en el análisis de los desafíos que el entorno operacional contemporáneo impone al liderazgo, particularmente en escenarios de comunicaciones degradadas, donde la incertidumbre, la velocidad de los acontecimientos y la complejidad de los escenarios multidominio juegan un papel determinante[5]. En este contexto, los modelos tradicionales de comando y control (C2) basados en la supervisión detallada y el control constante se vuelven cada vez más ineficaces. La capacidad de adaptación rápida y la toma de decisiones descentralizada

4 College Course of Study: "Composite Warfare (JMO)" and "Leadership in the Profession of Arms".

5 Mujica, M. (2025). *Aproximación a una metodología híbrida para el diseño de fuerzas navales: una guía de planeamiento estratégico para la defensa.* Revista de Marina. 25(2),82-103.

se vuelven esenciales para operar en condiciones de caos, incertidumbre y recursos limitados[6].

El presente artículo analiza el *Mission Command* como una filosofía de liderazgo que promueve la toma de decisiones descentralizada a partir de la intención del comandante, el uso de órdenes tipo misión y una cultura sustentada en la confianza mutua, la competencia profesional y la comprensión compartida. Este enfoque busca que los subordinados comprendan claramente el propósito y el estado final deseado, respondiendo a los 5W[7], otorgando flexibilidad deliberada en el "*cómo.*" En tal sentido, se fomenta el ejercicio de la iniciativa disciplinada y la aceptación del riesgo calculado. Siendo conscientes de que la guerra es inherentemente caótica y que no todos los desenlaces pueden ser previsto a detalle en la planificación y que ningún plan sobrevive intacto al contacto con el enemigo.

Si bien este concepto se asocia más al ámbito terrestre, existen sucesos dentro de la historia que nos recuerda que también está presente en el ámbito naval. Durante el combate de Trafalgar, el almirante Nelson emitió una única señal táctica: "Inglaterra espera que todos sus hombres cumplan con su deber[8]." Esta no constituyó una orden detallada de ejecución, sino una manifestación de confianza en la capacidad y el juicio de sus comandantes. Reflejaba la solidez de la planificación previa, fundamentada en un entrenamiento exhaustivo de las tripulaciones y en la comprensión compartida de la doctrina naval por parte de cada uno de sus comandantes subordinados, lo que alineaba sus acciones con la intención clara de Almirante Nelson. Sobre esa base, los comandantes subordinados y sus tripulaciones ejercieron la iniciativa y el juicio propio para actuar conforme a la situación, asumiendo plenamente la responsabilidad de sus decisiones. En este caso, sus principios responden a un problema actual del liderazgo: cómo mantener coherencia y efectividad en condiciones de incertidumbre, complejidad y caos.

En tal sentido, este artículo argumenta que la guerra naval compuesta, tal como es concebida descansa implícitamente en sus fundamentos de la filosofía de liderazgo *Mission Command*. Esta relación se vuelve particularmente evidente en escenarios de comunicaciones degradadas, donde la intención del comandante y la iniciativa disciplinada sustituyen al control detallado.

---

6 Mujica Caballero, M. (2025). Del Estado Mayor napoleónico al Maritime Operations Center (MOC). Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval, 22(2), 111.

7 5W: Who, What, When, Where, Why.

8 Bennett, G. M. (1977). *The battle of Trafalgar* (p. 160). Naval Institute Press. "England expects that every man will do his duty."

Asimismo, es importante destacar que la relación de comandos (OPCOM, OPCON, TACOM y TACON[9]) se organiza entre distintos niveles de autoridad y control, cada uno con sus particularidades, excepciones y consideraciones, las cuales no forman parte de este análisis o investigación en cuestión.

Análisis

La arquitectura doctrinal de la guerra naval compuesta (*Composite Warfare*), a la que me referiré por sus siglas CW en el siguiente artículo, se estructura sobre la asignación de responsabilidades funcionales a comandantes especializados, tales como el *Air Warfare Commander* (AWC), el *Surface Warfare Commander* (SUWC) y el *Anti-Submarine Warfare Commander* (ASWC) (U.S. Navy, 2015).

Esta arquitectura organizacional, desarrollada durante la Guerra Fría para enfrentar un escenario de guerra multiamenaza contra la Unión Soviética, fue concebida para operar en un entorno caracterizado por la concurrencia simultánea de amenazas aéreas, de superficie y submarinas. En consecuencia, su diseño responde a la necesidad de acelerar el ciclo de decisión, distribuir el control táctico y habilitar respuestas inmediatas, técnicamente especializadas y coordinadas, preservando la iniciativa y la coherencia operacional en contextos de elevada complejidad y fricción.

En consecuencia, la CW funciona esencialmente distinguiéndose por su adaptabilidad y orientación funcional, al asignar recursos, capacidades y responsabilidades conforme a los requerimientos específicos del Oficial de Comando Táctico (OTC[10]), el cual podría asumir el rol como Comandante de la Guerra Naval Compuesta (Composite Warfare Commander, CWC[11]), delegando principalmente TACON, según sea el caso, como se muestra en la Figura 1.

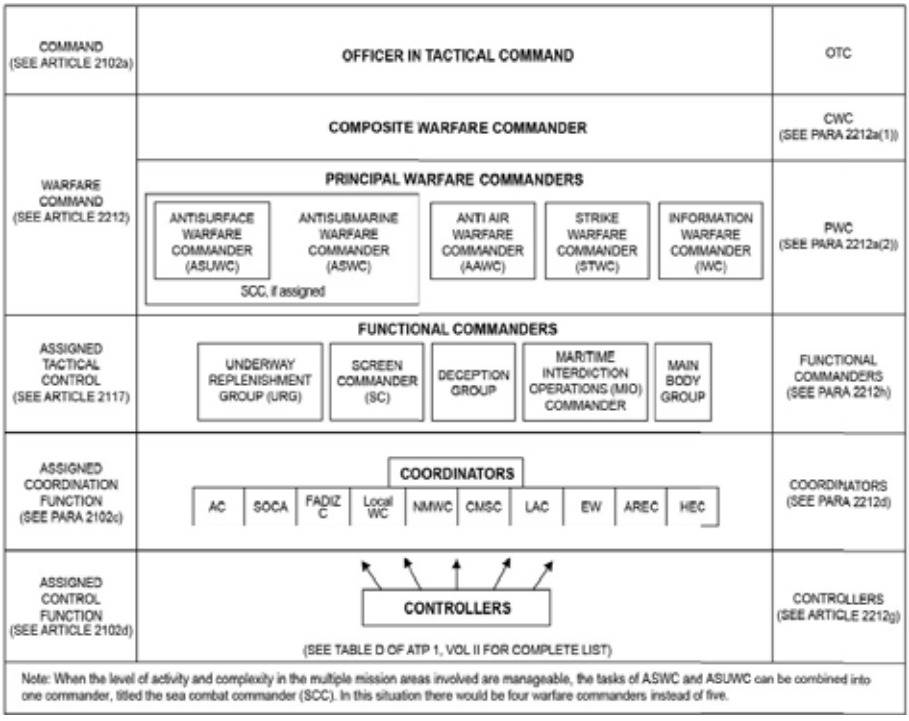
---

9 OPCOM (Operational Command), OPCON (Operational Control), TACOM (Tactical Command), TACON (Tactical Control).

10 OTC: Officer in Tactical Command.

11 U.S. Department of the Navy. (2015). Composite warfare: Maritime operations at the tactical level of war (NWP 3-56). Office of the Chief of Naval Operations.

Figura 1
Niveles de C2 dentro de la Organización del CW



Fuente. North Atlantic Treaty Organization. (2021). *MTP-01, Volume I: Multinational maritime tactical instructions and procedures*. 2-27.

La delegación dentro de la arquitectura de la CW no constituye un mecanismo automático ni rígido de distribución de autoridad. Por el contrario, el CWC evalúa la situación táctica, el tamaño de la fuerza, las capacidades disponibles y la naturaleza de la amenaza antes de asignar o retener áreas funcionales. Esta flexibilidad demuestra que la CW es una arquitectura adaptable orientada a la eficiencia operacional, y no un esquema estático de transferencia de control. Asimismo, la posibilidad de que el comandante retenga directamente determinadas áreas de guerra evidencia que la descentralización no es absoluta, sino deliberada, condicionada por el contexto y ajustable conforme evoluciona la situación táctica.

Esta delegación no implica transferencia de OPCOM ni de OPCON, los cuales permanecen en el nivel superior según corresponda, sino la autorización para ejercer dirección detallada y control de movimientos dentro de su ámbito funcional, enmarcados en la intención, las prioridades y las

limitaciones para la ejecución de operaciones, tanto como las restricciones como las imposiciones establecidas.

En consecuencia, la descentralización propia de la CW no constituye una delegación estructural de autoridad del superior, sino una distribución deliberada de TACON que permite acelerar el ciclo de decisión OODA y sostener la iniciativa táctica sin comprometer la coherencia operacional.

En otras palabras, la Organización de Tarea va de forma paralela, representando la capacidad de adaptar la fuerza mediante la combinación óptima de los elementos de tarea y la secuencia adecuada de su despliegue, con el propósito de garantizar el cumplimiento eficiente de la misión asignada. En este contexto, comprender la Organización de Tarea implica reconocer que este modelo permite conformar fuerzas flexibles y escalables, estructuradas de acuerdo con la misión, la amenaza y las condiciones del entorno operacional.

Esta lógica organizacional responde al principio de planificación centralizada y ejecución descentralizada, mediante el cual el nivel superior establece la intención, define prioridades y fija el concepto de la operación. Mientras transfiere a los niveles subordinados la autoridad necesaria para la acción táctica inmediata. Permitiendo la eficiencia en las operaciones marítimas multidominio con la reducción de los ciclos de decisión ante amenazas simultáneas y cambiantes.

En este sentido, los *Warfare Commanders* no actúan como simples ejecutores de órdenes, sino como decisores tácticos responsables de generar efectos en función al profundo entendimiento de la intención del superior, asegurando coherencia, sin sacrificar velocidad de respuesta.

Por lo tanto, la CW se desarrolla dentro de un esquema dinámico del nivel de control, retención y delegación de TACON, donde el comandante superior puede ampliar o restringir el nivel de dirección detallada en función de la situación, el grado de adiestramiento, la cohesión de la fuerza y el nivel de riesgo aceptable, **como se puede ver en la Figura 2**. (U.S. Department of the Army, 2019)

Figura 2
Niveles de control

More control ⟵ ⟶ Less control

	Considerations	
• Predictable • Known	Situation	• Unpredictable • Unknown
• Inexperienced • New team	Unit Cohesion	• Experienced • Mature team
• Untrained or needs practice	Level of Training	• Trained in tasks to be performed
• Being developed	Level of Trust	• Established
• Top down • Explicit communications • Vertical communications	Shared Understanding	• Reciprocal information • Implicit communications • Vertical and horizontal communications
• Restrictive	Rules of Engagement	• Permissive
• Optimal decisions later	Required Decision	• Acceptable decisions sooner
• Science of war • Synchronization	Appropriate To	• Art of war • Orchestration

Fuente. U.S. Department of the Army. (2019). *ADP 6-0: Mission command: Command and control of Army forces.* Headquarters, Department of the Army. 1-6.

Cuando el entorno es más predecible o la experiencia limitada, y el entrenamiento aún se encuentra en desarrollo, el comandante que retiene OPCON puede ejercer un grado mayor de dirección detallada dentro de los límites del TACON delegado, con comunicaciones explícitas y predominantemente verticales.

En cambio, en escenarios impredecibles, de alta incertidumbre y fricción, y cuando se dispone de equipos experimentados, cohesionados y entrenados en sus funciones y tareas, el modelo desplaza deliberadamente el TACON hacia esquemas más descentralizados. En este contexto, se privilegian decisiones aceptables adoptadas con mayor rapidez sobre decisiones óptimas tardías; se fomenta la comprensión compartida, la circulación recíproca de información (vertical y horizontal) y lineamientos más permisivos.

En consecuencia, la autoridad descentralizada en la CW no constituye una medida organizacional circunstancial, sino una adaptación coherente con el nivel de complejidad, incertidumbre y velocidad que define el entorno marítimo multidominio.

En tal sentido, en escenarios marcados por fricción, incertidumbre y potencial degradación de los enlaces de comando y control, esta arquitectura

demuestra su mayor fortaleza. La estructura funcional permite que cada área continúe ejecutando acciones conforme a la intención previamente establecida, aun cuando la conectividad con el nivel superior sea limitada, intermitente o inexistente. Donde la resiliencia del comando subordinado depende de la capacidad de actuar con coherencia aun en condiciones de información imperfecta o comunicaciones degradadas.

En relación al C2 y la necesidad estructural de un enfoque tipo Mission Command.

En relación con lo anterior, el análisis del C2 en el entorno marítimo contemporáneo refuerza una idea central: la CW se desarrolla bajo la constante amenaza a las redes, la interferencia del espectro electromagnético y la imposibilidad de garantizar una superioridad informacional permanente. En consecuencia, las fuerzas navales deben estar preparadas para combatir aun cuando el C2 se encuentre degradado. Esto implica reconocer que un modelo excesivamente centralizado es vulnerable, que la conectividad continua no puede asumirse como condición asegurada y que la verdadera resiliencia depende de la capacidad de actuar eficazmente bajo estructuras descentralizadas (Wilson et al., 2016).

Desde esta perspectiva, el C2 moderno debe sustentarse en resiliencia, redundancia y distribución del control táctico al tomar las decisiones, en coherencia con la lógica propia de la CW. Aceptar que la información será incompleta, que las órdenes pueden demorarse o no llegar, y que múltiples decisiones deberán adoptarse localmente, supone entender que la superioridad no reside únicamente en la conectividad, sino en la capacidad de mantener coherencia operativa pese a la degradación. Este enfoque converge directamente con el principio del *Mission Command*, orientado a empoderar la toma de decisiones del subordinado y la ejecución descentralizada (Department of the Army, 2019). En consecuencia, el desafío no es solo tecnológico, sino cultural: requiere liderazgo, profesionalismo y confianza mutua.

Bajo esta lógica, la CW no puede depender de comunicaciones perfectas. Debe estar doctrinalmente preparada para operar cuando los enlaces fallen o sean interferidos. Evidenciándose una convergencia clara: la CW distribuye TACON mediante delegación funcional. En tal sentido, el C2 contemporáneo exige resiliencia frente a la degradación; y el *Mission Command* proporciona la base filosófica que hace viable esa descentralización. Sin una intención del comandante, claramente comprendida, sin iniciativa disciplinada y sin confianza entre los niveles de comando, la arquitectura de la CW perdería coherencia ante la interrupción de las comunicaciones.

Asimismo, operar bajo C2 degradado implica aceptar un riesgo operacional prudente y confiar en que los subordinados actuarán conforme a la intención superior, incluso sin supervisión directa. Este enfoque coincide con el concepto de *Mission Command*: preservar la iniciativa aun en condiciones de incertidumbre. En consecuencia, el C2 distribuido propio de la CW no solo es compatible con esta filosofía; encuentra en el Mission Command un fundamento cultural y organizacional coherente que potencia su efectividad en entornos marcados por fricción, incertidumbre y degradación del C2 (Fawley, 2017, p.77).

A su vez, es necesario evitar micro management pasivos, al restringir la autonomía de los comandos subordinados, que limita su capacidad para tomar decisiones rápidas y efectivas, lo cual resulta crucial cuando las condiciones cambian rápidamente, o cuando ocurre un C2 degradado (Wilson et al., 2016). De manera similar, el Big Data, con sus grandes volúmenes de datos e información, puede convertirse en una sobrecarga cognitiva y un cuello de botella si no se gestiona adecuadamente, pues la sobrecarga de data e información puede demorar la toma de decisiones. En este contexto, para lograr eficiencia en entornos complejos y de alta incertidumbre, es esencial adoptar enfoques como el *Mission Command*, que permita un manejo adecuado de la información y fomenten la autonomía, garantizando así una respuesta ágil y efectiva ante la fricción operativa.

Esto está estrechamente relacionado y complementado con el MOC, que representa una transformación organizacional enfocada en la agilidad, la integración multidominio y la capacidad de operar en entornos cambiantes. Convirtiéndose en el centro neurálgico contemporáneo para gestionar eficientemente el flujo de información a lo largo del ciclo de toma de decisiones del comandante, abarcando los horizontes de planeamiento (COPS, FOPS, FUPLANS y Assessment). De esta manera, se asegura una eficiente conducción de las fuerzas navales, optimizando su capacidad de respuesta frente a entornos complejos (Mujica, 2025a).

Desafíos del *Mission Command* en el dominio marítimo

Si bien la CW demuestra que la descentralización es necesaria para mantener el ritmo de la batalla, la aplicación del *Mission Command* en el ámbito naval presenta desafíos y oportunidades que deben ser comprendidos. No se trata de trasladar el concepto de manera automática, sino de integrarlo de forma coherente y adaptativa a nuestra realidad.

En primer lugar, existe un desafío natural entre autonomía y control del

empleo de la fuerza. El combate naval moderno se caracteriza por la velocidad de los sistemas de armas, la sensibilidad política de ciertos escenarios y el impacto estratégico que puede generar una sola decisión táctica. Por ello, no toda autoridad puede delegarse sin restricciones. Por ende, la descentralización opera dentro de límites definidos por la intención clara del comandante, las reglas de enfrentamiento (ROE[12]), Lista de Blancos Restringidos (RTL[13]), Lista de No Ataques (NSL[14]), y los criterios de empleo establecidos previamente en relación a las limitaciones para la ejecución de operaciones, tanto las restricciones como las imposiciones. La solución no es eliminar el control, sino ejercerlo a través del propósito y no de la supervisión constante.

Conforme a la arquitectura metodológica descrita en JP 3-60[15], la claridad en la identificación del blanco visto como un sistema, el análisis de vulnerabilidades, la validación legal y la adecuada asignación de capacidades genera un marco estructurado que reduce la ambigüedad en la ejecución. Integrado con la función de fuegos, permitiendo que la delegación no implique una renuncia al control táctico, sino una transferencia consciente y delimitada de control táctico dentro de parámetros previamente establecidos. En consecuencia, cuanto más sólido y coherente sea el diseño del *targeting* y la sincronización de fuegos, mayor será la confianza para habilitar la iniciativa subordinada sin afectar la coherencia estratégica ni la proporcionalidad y racionalidad que sustentan las ROE.

En segundo lugar, se requiere una correcta diferenciación y desarrollo coherente en el nivel táctico entre Misión, Objetivo, Efectos, Tareas y Targets; no como un ejercicio teórico, sino como una necesidad práctica para evitar que la acción táctica pierda su propósito. Partiendo desde la misión, asignada por el escalón superior, que consiste en la formulación integrada por dos elementos: la tarea asignada, que define lo que debe hacerse, y el propósito, que explica para qué se realiza esa acción y cómo contribuye al objetivo del nivel superior. De este modo, la misión no solo orienta la ejecución, sino que proporciona el marco conceptual que asegura la coherencia vertical y la unidad de esfuerzo.

A partir de la misión asignada, el comandante táctico establece los objetivos tácticos, entendidos como las metas concretas que deben alcanzarse dentro

12 ROE: Rules of Engagement
13 RTL: Restricted Target List. Es una lista de blancos que, aunque son válidos bajo las ROE, requieren precauciones adicionales antes de ser atacados.
14 NSL: No-Strike List. Es una lista de objetivos que no deben ser atacados bajo ninguna circunstancia.
15 Joint Targeting, 2018.

de su ámbito de responsabilidad. Para lograr dichos objetivos, determina los efectos[16] menores requeridos, es decir, las condiciones específicas (deseadas o incluso no deseadas pero previstas) que deben generarse en el enemigo, en el entorno o en las fuerzas propias. Estos efectos tácticos contribuyen directamente al cumplimiento del objetivo del nivel operacional, donde se integran y consolidan en los efectos deseados requeridos a ese nivel.

En consecuencia, las tareas asignadas en el nivel táctico no surgen de manera improvisada, sino que se formulan a partir de lo establecido por el *Universal Joint Task List* (UJTL). A partir de ese universo de tareas, se define el *Mission Essential Task List* (METL), identificando aquellas funciones críticas indispensables para el cumplimiento de su misión. De este modo, las tareas ejecutadas no solo responden al objetivo inmediato, sino que se encuentran alineadas con un marco doctrinal previamente definido.

De esta manera, estas acciones se ejecutan bajo una evaluación continua mediante medidas de performance (MOP), que permiten verificar si las tareas se están cumpliendo según lo planificado, y medidas de efectividad (MOE)[17], que determinan si los efectos generados contribuyen realmente al logro del objetivo táctico, como se aprecia en la Figura 3.

Finalmente, el *target*[18] constituye el blanco físico o funcional sobre el cual se aplican las acciones tácticas. Así, cada decisión táctica mantiene una relación lógica, medible y directa con el propósito del superior, permitiendo delegar el control al subordinado. Así, se asegura la coherencia entre lo que se hace y lo que se busca lograr.

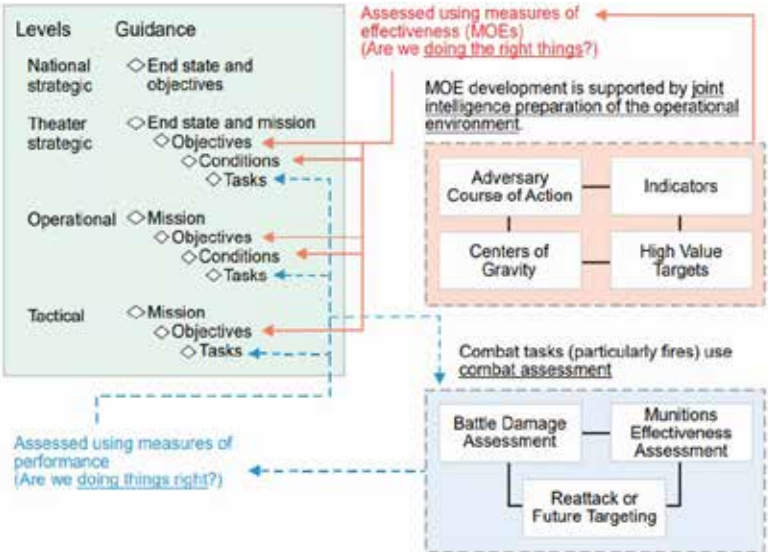
---

16 Efectos: "Toda acción contra un blanco genera un determinado efecto. el efecto se describe como el estado físico o conductual de un sistema que resulta de una acción, de un conjunto de acciones o de otro efecto." (Vego, 2020, p. 48).

17 Mujica Caballero, M. (2025). Del Estado Mayor napoleónico al Maritime Operations Center (MOC). Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval, 22(2), 105-121.

18 Vego (2020, p. 42) define el *target* como: "un objeto, persona o entidad enemiga considerada para un posible enfrentamiento o una acción para alterar o neutralizar la función que desempeña para el enemigo."

Figura 3
Relación entre misión, objetivo, efectos, tareas y targets / MOP-MOE



Fuente. Joint Publication 3-60: Joint Targeting (U.S. Joint Chiefs of Staff, 2013)

Como señalaba Carl von Clausewitz, la teoría no es un manual rígido de acción, sino una herramienta diseñada para formar las mentes de los decisores bajo una comprensión y aplicación común de la doctrina (Howard & Paret, 1989, p. 577). En tal sentido, la doctrina permite modelar el accionar de todos de manera similar, sin necesidad de comunicación directa entre ellos, sustentada en una comprensión profunda de la intención clara del comandante[19] y adoptar decisiones bajo condiciones del modelo VUCA.

En esa lógica, el *Mission Command* exige una cultura profesional sólida, porque la delegación efectiva no puede sostenerse únicamente en la intención expresada, sino en la competencia técnica, el entrenamiento riguroso y la confianza mutua entre los distintos niveles de comando. Si estos fundamentos no están consolidados, la descentralización puede derivar en incoherencia en lugar de agilidad (Shamir E., 2011, pp. 38-45). Por ello, la autoridad descentralizada en la CW no es un acto de improvisación, sino el resultado de una preparación previa que educa la mente del comandante y del subordinado para actuar con juicio crítico, comprensión compartida y claridad doctrinal frente a la fricción propia del combate[20].

19 Caudle D. (2026). "Fighting instructions". U.S. Navy.
20 Mujica, M. (2025). *Explorando la repetición de sucesos a través de decisiones aleatorias en los Juegos de Guerra*. Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval, 22(3), 8-32.

Una tercera limitación está vinculado a la alta dependencia tecnológica del entorno naval. Los sistemas de combate, los enlaces de datos y la imagen operacional común (COP) han generado una tendencia a confiar en una conectividad casi permanente. Cuando esta se degrada, la toma de decisiones se vuelve más compleja. El desafío no es únicamente técnico, sino mental: decidir con información incompleta requiere criterio profesional, serenidad y entrenamiento para operar bajo incertidumbre. En este sentido, el *Mission Command* no elimina la fricción; prepara a los comandantes para gestionarla.

Una cuarta limitación se refiere a la necesidad de mantener una comunicación efectiva en entornos donde la información puede ser parcial o contradictoria. En estos escenarios, la capacidad de los comandantes tácticos para filtrar, priorizar y tomar decisiones informadas bajo presión e información fragmentada se vuelve fundamental. En tal sentido, el *Mission Command* fomenta la autonomía y la confianza en los subordinados, especialmente cuando la transferencia oportuna de datos e información, así como la interoperabilidad, se ve afectada.

En situaciones donde los enlaces de comunicación se vuelven inestables o se interrumpen, la capacidad de tomar decisiones descentralizadas se ve puesta a prueba. La clave para superar esta barrera radica en el fortalecimiento de la capacidad de los *teams* para operar de manera sincronizada, incluso en ausencia de una visión completa de la situación, y en la preparación continua para enfrentar la incertidumbre sin que esto afecte la cohesión de la misión (Alberts, 2002, pp. 115-131).

En quinto lugar, se debe considerarse que cuando la arquitectura del sistema de C2 adopta un esquema excesivamente centralizado, su vulneración compromete simultáneamente a todos los elementos subordinados. En tal escenario, la degradación o penetración del nodo central puede exponer la posición y la situación táctica de la totalidad de la organización de tarea, afectando tanto la seguridad operativa como la libertad de acción y generando un punto crítico de fragilidad cuya neutralización puede impactar sistémicamente a todos los medios.

En tal sentido, debe reconocerse que la descentralización implica aceptar un margen de riesgo. No todas las decisiones de los comandos subordinados serán perfectas. Sin embargo, intentar evitar todo error mediante un control excesivo puede resultar más perjudicial, al enlentecer el ciclo OODA y ceder la iniciativa al adversario. El equilibrio radica en definir claramente la intención, los límites y las prioridades, permitiendo la libertad de acción dentro de ese diseño.

Diferencia conceptual entre *Mission Command* y Comando por negación o por veto

Conviene precisar que el *Mission Command* no modifica la relación de comandos definidos doctrinalmente (OPCOM, OPCON, TACOM, TACON), sino que orienta la manera en que son ejercidos. Asimismo, es necesario distinguir conceptualmente el concepto *Mission Command* del concepto "Comando por negación o por veto", a pesar de que ambos pueden coexistir, no responden a la misma lógica de conducción.

El comando por negación o por veto constituye a un método de control mediante el cual el nivel superior conserva la autoridad para intervenir, modificar o revocar decisiones adoptadas por los subordinados cuando lo estime necesario. No implica necesariamente una supervisión constante en cada acción, pero sí reconoce la capacidad de monitoreo y la posibilidad de intervención. Este modelo se apoya en un alto grado de conectividad y en una imagen situacional compartida que permita ejercer esa facultad de corrección en tiempo oportuno (Goldrick, 2025).

En cambio, *Mission Command*, no se define por el nivel formal de autoridad transferida. Sino, siendo una filosofía de liderazgo orientada a conducir mediante una intención clara, confianza profesional e iniciativa disciplinada. Está diseñado precisamente para operar cuando la supervisión constante no es posible o cuando la conectividad se degrada. Mientras el comando por negación o por veto mitiga el riesgo mediante la posibilidad del control positivo del superior. Por su parte, el *Mission Command* acepta un riesgo prudente como parte inherente del combate, desplazando el énfasis del control positivo hacia la confianza y coherencia basada en propósito compartido.

Asimismo, el origen conceptual del *Mission Command* puede rastrearse desde el concepto *Auftragstaktik*, desarrollada en la evolución doctrinal del ejército prusiano-alemán del siglo XIX tras las derrotas frente a Napoleón y las reformas del Estado Mayor (Fawley, 2017, p.18). Reconociendo al general prusiano Helmuth von Moltke como uno de los principales precursores de este enfoque. Su concepción se basaba en la emisión de órdenes tipo misión, donde el comandante define el propósito y el efecto deseado, dejando libertad en la ejecución (Gunther, 2015, p. 10). En contraste, el concepto *Befehlstaktik* responde a una lógica en la cual el nivel superior define no solo el qué, sino también el cómo, bajo un esquema marcadamente centralizado (Samuels, 2012).

En tal sentido, en el combate naval del siglo XXI, donde la degradación del espectro electromagnético y la incertidumbre son condiciones previsibles,

la ventaja decisiva no radica exclusivamente en la superioridad tecnológica, sino en la capacidad de una organización de tarea para mantener coherencia y propósito cuando el control centralizado resulta inviable.

En este contexto, el *Mission Command* deja de ser un simple concepto abstracto para convertirse en una exigencia adaptativa del entorno operacional contemporánea. Como se ha señalado previamente, no modifica las relaciones de comando definidas doctrinalmente; más bien, orienta la manera en que estas son ejercidas dentro del marco formal de autoridad establecido.

En consecuencia, la conducción de las operaciones navales exige una intención clara del comandante, límites bien definidos y una confianza profesional sólida, que permite que cada comando subordinado, aun en condiciones de aislamiento o bajo fricción extrema, ejerza una iniciativa disciplinada alineada con el propósito del superior y con un entendimiento común de la forma de operar de la organización de tarea[21] (U. S. Navy, 2015).

Finalmente, no se trata de ausencia de control, sino de una forma distinta de ejercerlo dentro de la arquitectura funcional de la guerra naval compuesta, preservando la unidad de esfuerzo cuando la información es incompleta y el entorno es inherentemente incierto.

En el siguiente artículo se abordará el fundamento organizacional e histórico que sustenta esta arquitectura operacional, analizando cómo la formación profesional, el liderazgo y la cultura organizacional hacen viable, en la práctica, el ejercicio efectivo del *Mission Command* en el combate naval contemporáneo. De este modo, la presente investigación se verá complementada mediante la integración del dominio humano, factor que, en última instancia, condiciona su eficiencia real y la coherencia de su aplicación en escenarios de alta complejidad y bajo condiciones del modelo VUCA.

“El Perú espera que todos sus hombres cumplan con su deber.”

Conclusiones

La filosofía de *Mission Command* constituye el fundamento implícito de la guerra naval compuesta, especialmente en escenarios de comunicaciones degradadas. El *Mission Command* no modifica la relación de comandos definidos doctrinalmente (OPCOM, OPCON, TACOM, TACON), sino que orienta la manera en que son ejercidos.

---

21 United States Navy. (2015). How we fight: Handbook for the naval warfighter. U.S. Navy. https://news.usni.org/2015/09/01/document-u-s-navys-how-we-fight

El *Mission Command* exige una intención clara del comandante, límites bien definidos y una sólida preparación profesional. Si estos fundamentos no están consolidados, la descentralización puede derivar en incoherencia en lugar de agilidad.

La tecnología amplía las capacidades, pero no determina el resultado; el liderazgo, el juicio profesional, el entrenamiento y el carácter de quienes deben tomar decisiones continúan siendo el elemento central y fundamental en el combate naval moderno.

Referencias

1. Alberts, D. S. (2002). *Understanding command and control* (Future of Command and Control). CCRP Publication Series.
2. Bennett, G. M. (1977). *The battle of Trafalgar* (p. 160). Naval Institute Press.
3. Caudle D. (2026). "Fighting instructions". U.S. Navy.
4. Fawley, D., Vandergriff, D., & Webber, S. (Eds.). (2017). *Mission command: The who, what, where, when and why: An anthology*. CreateSpace Independent Publishing Platform.
5. Goldrick, J. (2025). Mission command at sea and command veto. *Australian Army Journal, 21*(3). Australian Army Research Centre. https://researchcentre.army.gov.au/library/australian-army-journal-aaj/mission-command-sea-and-command-veto
6. Gunther, M. (2015). *Auftragstaktik: The basis for modern military command*. Pickle Partners Publishing.
7. Michael Howard and Peter Paret (1989), On War, Carl von Clausewitz, Princeton University Press.
8. Mujica, M. (2025a). Del Estado Mayor napoleónico al Maritime Operations Center (MOC). *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval,* 22(2), 105–121. https://doi.org/10.35628/resup.v16i2.168
9. North Atlantic Treaty Organization. (2021). *MTP-01, Volume I: Multinational maritime tactical instructions and procedures* (Edition H, Version 1). NATO Standardization Office.
10. Samuels, M. (2012). Understanding command approaches. *Military Operations, 1*(3), 25–29.
11. Shamir E. (2011). *Transforming command: The pursuit of mission command in the US, British, and Israeli armies* (pp. 38-45). Stanford University Press
12. U.S. Department of the Army. (2019). *ADP 6-0: Mission command: Command and control of Army forces*. Headquarters, Department of the Army.
13. U.S. Joint Chiefs of Staff. (2013). *Joint Publication 3-60: Joint targeting*. Department of Defense.
14. United States Navy. (2015). *How we fight: Handbook for the naval warfighter*. U.S. Navy. https://news.usni.org/2015/09/01/document-u-s-navys-how-we-fight
15. Wilson, B., Porche III, I. R., Eisman, M., Nixon, M., Tierney, S., Yurchak, J. M., Kendall, K., Dryden, J., & Critelli, S. (2016). *Maritime tactical command and control: Analysis of alternatives*. RAND Corporation.

Inteligencia Estratégica frente a las amenazas transnacionales en un entorno de interdependencia regional

Strategic Intelligence Facing transnational threats in an environment of regional interdependence

Capitán de Corbeta Bernard Cardozo Lozano. Se graduó como Alferéz de Fragata en el 2010. Es licenciado en Ciencias Marítimo Navales por la Escuela Naval del Perú. Calificado en Electrónica e Inteligencia. Se desempeñó como Jefe de Comunicación Estratégica en el Ejercicio Multinacional BRACOLPER OURO desarrollado en el año 2024 entre la Marina de Brasil, Armada de Colombia y Marina de Guerra del Perú. En el año 2025, participó en las reuniones de las Comisiones Binacionales Fronterizas COMBIFRON con Ecuador, Colombia, Brasil y Bolivia. Actualmente, es Jefe de la División de la sección de Inteligencia de la Comandancia General de Operaciones del Pacífico.

Resumen: Actualmente las amenazas transnacionales son una realidad en los espacios fronterizos como la Amazonía. Estas operan de manera dinámica a través del narcotráfico, crimen organizado, minería ilegal, tala ilegal, trata de personas, entre otras, desafiando las capacidades de control de los Estados. En este contexto, los Estados se encuentran condicionados a una cooperación interestatal dado la afectación en sus áreas de responsabilidad en materia de seguridad y defensa. El presente artículo tiene como objetivo analizar de qué manera la inteligencia estratégica contribuye a los mecanismos de cooperación fronteriza, tomando como casos de estudio los Ejercicios Multinacionales entre Brasil, Colombia y Perú (BRACOLPER) y las Comisiones Binacionales de Frontera (COMBIFRON). Para ello, se emplea una metodología analítico-descriptiva con enfoque comparado, empleando un marco teórico de las relaciones internacionales como lo son: la securitización, la interdependencia compleja y el realismo ofensivo. Los resultados evidencian que tanto el BRACOLPER como la COMBIFRON enfrentan retos y desafíos en cuanto a la producción y proyección de inteligencia estratégica referente las amenazas que convergen en cada país participante. En ese sentido, se resalta la importancia de la cooperación interestatal a través de inteligencia estratégica capaz de integrar información, reducir incertidumbre y producir inteligencia permanente y sólida al más alto nivel; fortaleciendo arquitecturas de inteligencia como la importancia de una central de inteligencia que resulta determinante para transformar la cooperación en una ventaja decisional frente a amenazas transnacionales complejas.

Palabras clave: Inteligencia estratégica, cooperación interestatal, amenazas transnacionales, Bracolper, Combifron..

Abstract: *Currently, transnational threats are a reality in border areas such as the Amazon. These threats operate dynamically through drug trafficking, organized crime, illegal mining, illegal logging, human trafficking, and other activities, challenging the control capacities of states. In this context, states are compelled to engage in interstate cooperation given the impact on their areas of responsibility in matters of security and defense. This article aims to analyze how strategic intelligence contributes to border cooperation mechanisms, using as case studies the Multinational Exercises between Brazil, Colombia, and Peru (BRACOLPER) and the Binational Border Commissions (COMBIFRON). To this end, an analytical-descriptive methodology with a comparative approach is employed, using a theoretical framework of international relations such as securitization, complex interdependence, and offensive realism. The results show that both BRACOLPER and COMBIFRON face challenges in the production and projection of strategic intelligence regarding the threats converging in each participating country. In this regard, the importance of interstate cooperation through strategic intelligence is highlighted, enabling the integration of information, the reduction of uncertainty, and the production of continuous and robust intelligence at the highest level. This strengthens intelligence architectures, such as the crucial role of a central intelligence hub, which is essential for transforming cooperation into a decisive advantage in the face of complex transnational threats.*

Keywords: *Strategic intelligence, interstate cooperation, transnational threats, BRACOLPER, COMBIFRON.*

1. Introducción

Siguiendo a Keohane & Nye (2012), en un entorno de interdependencia la información deja de ser un insumo técnico para convertirse en un componente esencial del poder estratégico. Esta condición es relevante frente a las amenazas transnacionales ya que estas ejercen una presión constante y preocupante sobre los Estados en cuanto a la capacidad de control que tienen en sus fronteras. No se trata de acontecimientos aislados, sino que funcionan como redes adaptativas por su forma de organización y su *modus operandi* dinámico, es decir, que son estructuras interconectadas y flexibles que cambian constantemente, van aprendiendo y se reorganizan para continuar realizando sus operaciones.

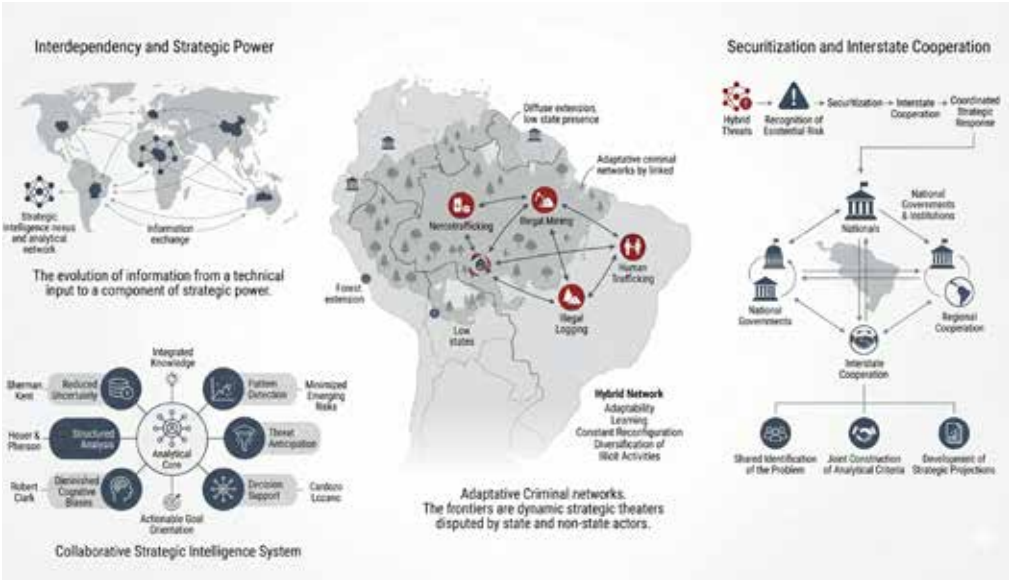
Por ejemplo, la Amazonía por su vasta geografía y sumado a su baja densidad estatal, se proyecta como un espacio que reúne condiciones para que estas amenazas se puedan articular entre sí permitiendo diversificar sus actividades. Bajo este contexto, amenazas como el narcotráfico, minería ilegal, tala ilegal y trata de personas, entre otras, se articulan de tal manera permitiendo economías criminales híbridas. Esta realidad nos muestra que las fronteras no son simplemente líneas jurídicas estáticas que podamos visualizar en un mapa, sino que son parte de un teatro estratégico dinámico disputado por actores estatales y no estatales.

Estas amenazas no solo comprometen la seguridad de los países donde predominan estas amenazas, sino que, queda en evidencia que esta problemática influye en sus fronteras y las consecuencias se comparten. En ese sentido, los Estados tienden a securitizar estas amenazas, es decir, elevarlas a la categoría de asuntos existenciales que comprometen la seguridad nacional y regional para habilitar respuestas excepcionales y ampliar marcos de cooperación interestatal (Buzan et al., 1998). Sin embargo, este proceso no elimina esta complejidad, sino que lo traslada al plano estratégico exigiendo desde el aspecto de inteligencia estratégica conocimiento integrado, evaluado y proyectado para reducir la incertidumbre del decisor (Kent, 1949), reducir los sesgos cognitivos a través del análisis estructurado (Heuer y Pherson, 2010) y orientar el análisis centrado en objetivos concretos (Clark, 2019).

Razón por la cual, la inteligencia estratégica tiene un rol protagónico. La anticipación de riesgos y toma de decisiones al decisor exigen un sistema colaborativo para la producción de inteligencia estratégica (Cardozo Lozano, 2025b); así como la importancia de una Central de Inteligencia respecto al análisis integrado (Cardozo Lozano, 2025a). Estos aspectos son clave para detectar patrones, anticipar amenazas y minimizar riesgos emergentes.

El accionar del Estado frente a estas amenazas tiene la urgencia de articular mecanismos de cooperación interestatal, los cuales no se basan solo en realizar operaciones conjuntas sino también en una identificación del problema en forma compartida con las demás instituciones participantes, en tener criterios para realizar análisis y proyecciones estratégicas.

Figura 1
La información en entornos de interdependencia compleja



Fuente. Diagrama analítico que articula la evolución de la información en el plano estratégico y la respuesta del Estado. Elaborado a través de la IA.

En el ámbito regional, existen iniciativas como los Ejercicios Multinacionales entre Brasil, Colombia y Perú conocido como BRACOLPER, así como las Comisiones Binacionales Fronterizas denominado COMBIFRON en la que su participación se da entre países vecinos.

De esta manera, se busca contribuir al pensamiento estratégico a través de mecanismos de cooperación donde participan diferentes países de la región articulando, coordinando, compartiendo información e inteligencia, identificando brechas frente a amenazas transnacionales; así como alcanzar una cooperación con mayor proyección estratégica.

2. Metodología

La metodología para el presente artículo se basa en un enfoque analítico-descriptivo orientado a examinar y explicar los mecanismos de cooperación interestatal tanto del BRACOLPER como la COMBIFRON.

- BRACOLPER: sostenido en el tiempo y focalizado en la cuenca amazónica, representado como un pilar operativo de seguridad amazónica (Cardozo Lozano, 2024). A lo largo de los años se han caracterizado por su interoperabilidad operativa, permitiendo respuestas tácticas conjuntas en espacios de baja densidad estatal caracterizado por las amenazas transnacionales.
- COMBIFRON: conceptualizado como un mecanismo de cooperación estratégica debido a las coordinaciones de alto nivel para la seguridad fronteriza, así como el diseño operativo donde se produce la inteligencia compartida.

El método de estudio es comparado conllevando a analizar estos dos casos de estudio. La interpretación se realiza en el marco teórico de las relaciones internacionales tomando en cuenta tres enfoques: la teoría de la securitización de la Escuela de Copenhague (Barry Buzan), el concepto de interdependencia compleja (Robert Keohane & Joseph Nye) y el realismo ofensivo (John Mearsheimer).

Respecto al criterio analítico de inteligencia, adoptamos el principio de producir inteligencia como un sistema colaborativo, dejando de lado un ciclo rígido, logrando la interacción constante entre analistas, decisores y productores, así como la integración de información en la central de inteligencia, coherente con la concepción de la inteligencia como proceso interactivo y en red (Cardozo Lozano, 2025a; Cardozo Lozano, 2025b, Treverton, 2001).

3. Resultados

3.1 EJERCICIOS MULTINACIONALES BRACOLPER

Los ejercicios multinacionales BRACOLPER tuvieron su origen desde 1974, donde los países Brasil, Colombia y Perú realizaron esfuerzos de cooperación empezando con las visitas protocolares de los buques de la Marina de Brasil a las ciudades de Leticia en Colombia e Iquitos en Perú; desarrollando posibilidades de interoperabilidad en las zonas comunes de frontera y en la inmensidad fluvial (Cardozo Lozano, 2024). Las ventajas a lo largo de los años son diversas, pero se caracterizan en torno a la continuidad operativa, interoperabilidad práctica y la adaptación en un entorno asimétrico.

Desde la óptica de inteligencia estratégica, BRACOLPER se caracteriza por una mejora de la conciencia situacional compartida entre

los países participantes (operar en un mismo espacio fluvial, identificar rutas críticas, patrones de movilidad ilícita, dinámicas criminales en zonas de frontera); favorecer en la integración funcional entre inteligencia y operación ya que la información generada en los ejercicios permite niveles de coordinación para interdicciones y empleo de medios; y por un mecanismo de confianza por la continuidad en más de 50 años, así como los resultados conjuntos en un contexto complejo y dinámico por las diferentes cuencas amazónicas, incrementando la construcción de cooperación en inteligencia.

3.2 COMISIÓN BINACIONAL FRONTERIZO

La COMBIFRON se caracteriza por ser un mecanismo de coordinación interinstitucional que reúne a instituciones de diferentes países como fuerzas armadas, policías nacionales, agencias de inteligencia, oficinas migratorias, cancillerías u otras autoridades sectoriales. Su objetivo es abordar temas de seguridad y cooperación fronteriza con un enfoque de coordinar acciones conjuntas operativas e intercambio de información para enfrentar amenazas que afectan el espacio fronterizo (narcotráfico, contrabando, crimen organizado, etc.)

Desde la óptica de inteligencia estratégica, ordena prioridades, diagnósticos y decisiones estratégicas generando inteligencia desde la coordinación institucional. Para ello, organiza la información que ya existe en cada institución facilitando que esa llegue a los niveles de decisión. Respecto a la inteligencia producida, esta contribuye a mejorar los acuerdos permitiendo intercambios selectivos de información sensible y respaldando decisiones de seguridad y defensa.

4. Discusión

4.1 La frontera como espacio securitizado: del delito a la amenaza existencial

La securitización explica por qué amenazas que antes eran tratadas como orden público pasan al nivel estratégico, habilitando cooperación militar y de inteligencia (Buzan et al., 1998). En otros términos, securitización es cuando el Estado decide que algo deja de ser un problema normal y pasa a ser una amenaza existencial, es como decir: “esto pone en riesgo la supervivencia del Estado, por lo tanto, puedo usar instrumentos excepcionales”.

Si bien es cierto las amenazas transnacionales fueron securitizadas, actividades como el narcotráfico, la minería ilegal, tala ilegal, el crimen

organizado, entre otras amenazas a la seguridad nacional dejan de ser abordadas exclusivamente desde el ámbito policial nacional de cada país debido a los niveles de afectación, así como su incidencia en la gobernanza territorial. Esto da lugar a la participación de las fuerzas armadas, cooperación internacional, intercambio de información sensible, establecimiento de prioridad política y presupuestal, entre otros. En espacios como la Amazonía, la frontera se transforma así en un teatro estratégico securitizado, disputado por actores estatales y no estatales, donde la respuesta requiere coordinación interestatal sostenida en el tiempo.

BRACOLPER y COMBIFRON son expresiones concretas de este proceso de securitización. Por un lado, BRACOLPER materializa la securitización en el plano operativo, representando a través de la presencia de ejercicios multinacionales y la acción conjunta en un espacio fluvial de alto riesgo. Por otro lado, la COMBIFRON institucionaliza la securitización en el plano político-estratégico, convirtiendo la frontera en una prioridad permanente de coordinación binacional.

Sin embargo, sin inteligencia estratégica, la securitización tiende a sobrecargar de actividades, pero ninguna con resultado determinante. La eficacia de los mecanismos securitizados depende directamente de la capacidad de producir inteligencia estratégica integrada, evaluada y proyectada, capaz de transformar la percepción de amenaza en decisiones coherentes y sostenidas.

La clave está en la capacidad que tienen los Estados de producir inteligencia estratégica, la cual debería integrar información, evaluar riesgos y proyectar escenarios compartidos. Sólo bajo estas condiciones la securitización deja de ser una respuesta discursiva y se convierte en un instrumento efectivo de gestión estratégica frente a amenazas transnacionales.

4.2 Interdependencia compleja: cooperación como necesidad, información como poder

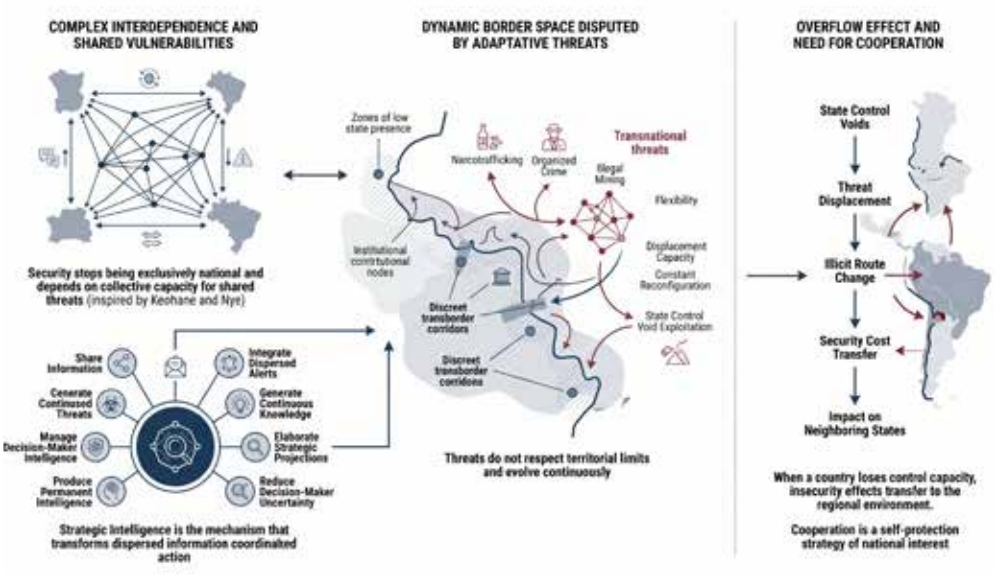
Keohane & Nye (2012) permiten comprender que la cooperación no surge por altruismo ni por afinidad política, sino por costos compartidos y vulnerabilidades recíprocas. En ese contexto, la seguridad deja de ser un bien exclusivamente nacional y pasa a depender de los demás países vecinos (actúen o no). La frontera, por tanto, deja de ser un asunto de límites fronterizos para convertirse en un espacio estratégico

interdependiente, debido a la presencia de organizaciones criminales (economías ilícitas, dinámicas en el accionar criminales, aprovechamiento de vacíos de control) que se reconfiguran constantemente.

Las amenazas transnacionales evidencian esta condición de interdependencia. El narcotráfico, el crimen organizado, la minería ilegal, entre otras amenazas, no respetan límites territoriales y se adaptan rápidamente a los vacíos de control por parte del Estado, desplazándose hacia los espacios con menor presencia del Estado. Para hacer frente a esta complejidad se requiere coordinar acciones, compartir información, integrar alertas dispersas y proyectar escenarios para mejorar nuestros productos de inteligencia.

Cuando un país no controla su frontera, el crimen se desplaza, las rutas cambian y los costos de seguridad se trasladan a los Estados colindantes. Cooperar se convierte entonces en una forma de proteger el propio interés nacional, reduciendo los efectos de desborde y contención de amenazas.

Figura 2
Interdependencia compleja, dinámicas de desborde fronterizo y plataformas colaborativas de inteligencia estratégica



Fuente. Infografía analítica que modela la seguridad fronteriza como un sistema interconectado y multidimensional. Elaborado a través de la IA.

En consecuencia, la interdependencia compleja redefine la lógica de la cooperación fronteriza, es decir, no se coopera para fortalecer al otro, sino para proteger el propio interés nacional en un entorno donde la seguridad es indivisible. Esta condición explica la urgencia de mecanismos de coordinación interestatal, así como la necesidad de contar con plataformas interconectadas con una serie de herramientas para gestionar amenazas compartidas en espacios fronterizos dinámicos, y de esta manera producir inteligencia de manera continua y permanente.

4.3 Realismo ofensivo: límites de la cooperación y compartición selectiva

Para entender los límites estructurales de la cooperación interestatal debemos adentrarnos al concepto de realismo estructural. En un sistema internacional anárquico (entendido no como caos, sino como la ausencia de una autoridad superior) cada Estado es el último responsable de su propia seguridad y supervivencia (Waltz, 1979). Este aspecto estructural se traduce en el por qué el sistema es así, imponiendo un entorno de desconfianza que condiciona cualquier tipo de cooperación. En esta línea de pensamiento, el realismo ofensivo se enfoca en cómo actúan los Estados dentro de ese sistema; es decir que los Estados no solo buscan sobrevivir, sino preservar su autonomía estratégica y, cuando es posible, maximizar su ventaja relativa frente a otros actores (Mearsheimer, 2001). Mientras Waltz nos da un panorama de la condición estructural, Mearsheimer se enfoca en el comportamiento estratégico.

Incluso en el contexto donde existen amenazas transnacionales, el realismo ofensivo permite explicar como se comportan los Estados en la cooperación, la cual no desaparece, pero se vuelve selectiva, funcional y limitada. Cada institución evalúa qué información compartir, con quién y hasta qué punto, de esta manera evitan comprometer fuentes y capacidades críticas de interés.

Esta dinámica nos enseña que compartir inteligencia siempre implica asumir riesgos. En este sentido, la inteligencia no elimina la incertidumbre estratégica, sino que la administra sin comprometer el poder y la autonomía del Estado, lo que explica por qué el conocimiento es compartido de manera selectiva y nunca total (Betts, 2007). Por esto, la cooperación en inteligencia tiende a ser funcional, gradual y selectiva proporcionando inteligencia en base a las amenazas identificadas pero la mínima necesaria para no afectar su ventaja relativa.

BRACOLPER y COMBIFRON son ejemplos de lo explicado con anterioridad. Si bien, estos mecanismos se materializan principalmente en el plano operativo, sostener una inteligencia estratégica con un análisis integrado, evaluaciones de largo plazo, proyecciones y escenarios, información sensible, entre otras, son reservadas en cada institución porque se enmarcan dentro de un interés nacional. En ese aspecto, el intercambio de inteligencia sigue condicionado por aspectos de soberanía, sensibilidad política y cálculo estratégico.

4.4 Inteligencia estratégica como arquitectura de decisión: del ciclo rígido al sistema colaborativo y del dato a la proyección

De acuerdo a lo explicado, la securitización habilita la acción (Buzan et al., 1998), la interdependencia obliga a cooperar (Keohane & Nye, 2012) y el realismo ofensivo explica por qué dicha cooperación enfrenta límites estructurales a la compartición plena de información sensible (Mearsheimer, 2001). Entonces, no se trata de eliminar las tensiones mencionadas según el realismo ofensivo sino de administrarlas de manera ordenada, es decir, es normal que cada institución cuide su información, por eso la importancia de saber manejarlas para que la cooperación funcione.

Considerando estas condiciones de cooperación y de tensión a la vez, la inteligencia estratégica emerge como el principal mecanismo para gestionar la complejidad, entendida como un proceso orientado al decisor y a la política pública, y no como un ejercicio meramente informativo o descriptivo (Lowenthal, 2020). De este modo, deja de ser un apoyo funcional o auxiliar para convertirse en una arquitectura de decisión en escenarios dinámicos y complejos como las amenazas transnacionales.

La inteligencia estratégica como arquitecta de decisión tiene la connotación de construir un producto en base a lo que se conoce para reducir los niveles de incertidumbre del decisor, entendiendo que la exigencia se vuelve aún más crítica ante estas amenazas que operan como redes adaptativas, capaces de aprender y reconfigurarse de manera acelerada.

Los mecanismos como BRACOLPER y COMBIFRON, entendiendo la cantidad de información que fluye por las diversas amenazas identificadas y experiencias operativas internacionales, tiene la obligación de tener un impacto estratégico y esto dependerá de la capacidad de transformar datos e información en conocimiento proyectable. Uno de los elementos esenciales para lograr esto es la central de inteligencia.

La proyección estratégica constituye el verdadero valor agregado de la inteligencia. En un entorno marcado por interdependencia y competencia, la inteligencia estratégica se convierte en el puente entre los márgenes de la desconfianza y los márgenes de la cooperación, pero con una ruta que nos permite integrar no todo, pero si lo suficiente para reducir riesgos compartidos y orientar decisiones coherentes.

En entornos complejos, la acumulación excesiva de información puede de alguna manera incidir en la calidad de la decisión estratégica, lo cual es identificado como una sobrecarga informacional, que reduce la capacidad de análisis y priorización del decisor (Eppler & Mengis, 2004). El desafío es producir inteligencia cada vez con una mejor sinergia en el análisis, integrando actores, mitigando sesgos, y orientando el análisis centrado a un concreto (Clark, 2019; Heuer & Pherson, 2010).

5. Conclusiones

Las amenazas transnacionales actuales no se limitan a sus líneas fronterizas, más bien operan como redes flexibles que aprovechan los vacíos control, las debilidades institucionales y los problemas de coordinación entre los Estados. En un entorno como la Amazonía, esta situación se vuelve aún más compleja debido a la gran extensión del territorio, que sumado a la limitada presencia estatal permite la coexistencia de distintas actividades ilícitas. En este escenario, la frontera deja de ser solo una división jurídica entre países y pasa a ser un espacio estratégico en disputa, superando la capacidad de respuesta de un solo país.

El análisis comparado de BRACOLPER y COMBIFRON pone en evidencia que la cooperación interestatal es una condición necesaria para enfrentar eficazmente estas amenazas. BRACOLPER se destaca por la participación de Brasil, Colombia y Perú en el ámbito fluvial y la respuesta coordinada en un entorno asimétrico. Sin embargo, enfrenta desafíos en el sentido de fortalecer una proyección estratégica de manera permanente que permita pasar de una lógica reactiva a una lógica continúa una vez terminada las fases del ejercicio multinacional.

COMBIFRON, por su nivel político-estratégico, permite coordinaciones entre instituciones referente a las amenazas en las zonas de frontera. Su principal aporte está en la cooperación de la información, reuniones para generar entendimientos, producir inteligencia actual para la toma de decisiones de alto nivel. No obstante, presenta desafíos como las diferencias doctrinarias entre instituciones que incide en los mecanismos de integración de manera efectiva para garantizar la continuidad en la producción de inteligencia estratégica conjunta.

Los marcos teóricos aplicados a conceptos de las relaciones internacionales como la securitización, interdependencia compleja y realismo ofensivo nos permiten comprender por qué la cooperación es necesaria y por qué su profundidad tiene retos y desafíos. La securitización muestra cómo el delito transnacional pasa a ser tratado como un problema estratégico, eso conlleva al uso de medidas excepcionales y da lugar a la cooperación entre Estados. La interdependencia compleja nos enseña que esta cooperación no surge por afinidad, sino por la complejidad de que los países enfrenten solos las amenazas de sus fronteras donde los efectos y costos se comparten. Por su parte, el realismo ofensivo señala que la cooperación tiene límites y que el intercambio de inteligencia no es pleno ya que tiende a ser selectivo,

condicionado por voluntad política, consideraciones de soberanía, y la protección de ventajas relativas.

La inteligencia estratégica se consolida como el mecanismo clave en medio de la cooperación y la desconfianza, frente a las amenazas transnacionales para alcanzar una proyección estratégica. Desde esta perspectiva, fortalecer arquitecturas de inteligencia estratégica nos permite gestionar las tensiones entre cooperación y desconfianza propias del sistema internacional donde su efectividad no radica en compartir más información, sino en la capacidad de integrarla, analizarla y proyectarla (como la central de inteligencia) de manera conjunta entre las diferentes instituciones, reduciendo la incertidumbre del decisor. La inteligencia estratégica no elimina estos límites estructurales, pero sí los administra de manera más eficiente, transformando la coordinación entre actores en una herramienta efectiva para anticipar, contener y responder a amenazas transnacionales cada vez más complejas.

Referencias

1. Betts, R. K. (2007). *Enemies of intelligence: Knowledge and power in American national security*. Columbia University Press.
2. Buzan, B., Wæver, O., & de Wilde, J. (1998). *Security: A new framework for analysis*. Lynne Rienner.
3. Cardozo Lozano, B. (2025a). De un ciclo rígido a un sistema colaborativo: Dinámica en la producción de inteligencia estratégica. *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval,* 22(2), 76–89. https://revista.esup.edu.pe/RESUP/article/view/230
4. Cardozo Lozano, B. (2025b). De las alertas al análisis: La importancia de una central de inteligencia donde la IA acelera pero el analista proyecta. *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval,* 22(3), 72–85. https://revista.esup.edu.pe/RESUP/article/view/243
5. Cardozo Lozano, B. (2024, diciembre). BRACOLPER Ouro: Un pilar operativo en la seguridad amazónica. *Revista DEFENSA*, (560), 50–53. https://www.defensa.com/revista-defensa/revista-defensa-edicion-diciembre-2024
6. Clark, R. M. (2019). *Intelligence analysis: A target-centric approach* (4th ed.). CQ Press.
7. Eppler, M. J., & Mengis, J. (2004). The concept of information overload: A review of literature from organization science, accounting, marketing, MIS, and related disciplines. *The Information Society,* 20(5), 325–344.
8. Floridi, L. (2014). *The fourth revolution: How the infosphere is reshaping human reality*. Oxford University Press.
9. Heuer, R. J., & Pherson, R. H. (2010). *Structured analytic techniques for intelligence analysis*. CQ Press.
10. Keohane, R. O., & Nye, J. S. (2012). *Power and interdependence* (4th ed.). Pearson.
11. Kent, S. (1949). *Strategic intelligence for American world policy*. Princeton University Press.
12. Lowenthal, M. M. (2020). *Intelligence: From secrets to policy* (8th ed.). CQ Press.
13. Mearsheimer, J. J. (2001). *The tragedy of great power politics*. W. W. Norton.
14. Treverton, G. F. (2001). *Reshaping national intelligence for an age of information*. RAND Corporation.
15. Waltz, K. N. (1979). *Theory of international politics*. McGraw-Hill.

Escuchando los susurros: El poder transformador de los juegos de guerra

Listening to the whispers: The transformative power of wargaming

Capitán de Corbeta Gustavo Mantilla Rodríguez. Egresó de la Escuela Naval del Perú como Alférez de Fragata en diciembre de 2009 y obtuvo la calificación de Aviador Naval en 2012. Actualmente se desempeña como Segundo Comandante del Escuadrón Aeronaval N.° 11. Posee el grado académico de Magíster en Estrategia Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval. Su trabajo de investigación para la obtención de dicho grado estuvo orientado al estudio de la implementación de sistemas de gestión de la seguridad operacional en organizaciones militares aeronáuticas, tomando como caso de análisis la Fuerza de Aviación Naval. Asimismo, cuenta con estudios de especialización en planificación de organizaciones del sector aeronáutico y es Ingeniero Industrial con mención en Logística por la Universidad de Piura. Es graduado de la Escuela Superior de Guerra Naval y del Naval Staff College Program del U.S. Naval War College. En el ámbito académico, se desempeña como docente de la asignatura Juegos de Guerra en la Escuela Superior de Guerra Naval, así como de las asignaturas Seguridad Operacional y Reglamento del Aire en la Escuela de Aviación Naval.

Resumen: El presente ensayo analiza el valor de los juegos de guerra como herramienta para la generación de conocimiento heurístico y su contribución al desarrollo de estrategias, conceptos, doctrinas y a la anticipación de escenarios de conflicto en el ámbito militar. En un contexto caracterizado por la volatilidad, incertidumbre, complejidad y ambigüedad (VUCA), los enfoques tradicionales de análisis resultan insuficientes para comprender la dinámica de la toma de decisiones en situaciones de conflicto. A partir de un enfoque basado en el análisis conceptual y la revisión de literatura, se sostiene que los juegos de guerra no tienen como finalidad predecir el futuro, sino generar conocimiento heurístico mediante la interacción humana, la experimentación de decisiones, la exploración de dinámicas del conflicto y el aprendizaje experiencial. Este conocimiento permite a los participantes desarrollar patrones de acción y mejorar su juicio en entornos complejos. Los resultados evidencian que los juegos de guerra contribuyen de manera significativa a la formulación de estrategias más adaptativas, al desarrollo de conceptos operacionales innovadores, a la evolución doctrinal y a la anticipación de escenarios plausibles. Asimismo, se identifica que su efectividad depende de la calidad del diseño y de la preparación de los participantes. Por lo tanto, el ensayo concluye que los juegos de guerra

constituyen una herramienta fundamental para fortalecer la toma de decisiones y la preparación institucional frente a escenarios inciertos, representando una ventaja estratégica para organizaciones como la Marina de Guerra del Perú.

Palabras Clave: Juegos de guerra, Conocimiento heurístico, Toma de decisiones, Estrategia militar, Doctrina militar, Conceptos operacionales, Anticipación de escenarios.

Abstract: *This paper analyzes the value of wargaming as a tool for generating heuristic knowledge and its contribution to the development of strategies, concepts, doctrine, and the anticipation of conflict scenarios in the military domain. In a context characterized by volatility, uncertainty, complexity, and ambiguity (VUCA), traditional analytical approaches prove insufficient to fully understand the dynamics of decision-making in conflict situations. Based on a conceptual analysis and a review of the literature, this study argues that wargames are not intended to predict the future, but rather to generate heuristic knowledge through human interaction, decision experimentation, exploration of conflict dynamics, and experiential learning. This form of knowledge enables participants to develop patterns of action and enhance their judgment in complex environments. The findings demonstrate that wargaming significantly contributes to the formulation of more adaptive strategies, the development of innovative operational concepts, doctrinal evolution, and the anticipation of plausible scenarios. Furthermore, it is identified that its effectiveness depends on the quality of design and the level of participant preparation. Therefore, the paper concludes that wargaming constitutes a fundamental tool for strengthening decision-making and institutional preparedness in uncertain environments, representing a strategic advantage for organizations such as the Peruvian Navy.*

Keywords: *Wargaming, Heuristic Knowledge, Decision-Making, Military Strategy, Military Doctrine, Operational Concepts, Scenario Anticipation.*

"La guerra con Japón se había recreado en las salas de juego de la Escuela de Guerra Naval por tanta gente, y de tantas maneras diferentes, que nada de lo que ocurrió durante la guerra fue una sorpresa, absolutamente nada salvo las tácticas kamikaze hacia el final de la guerra; no habíamos visualizado eso."

Almirante de Flota USN. Chester W. Nimitz

Introducción

Actualmente, el carácter de la guerra moderna ha cambiado motivado por la volatilidad, incertidumbre, complejidad y ambigüedad de los escenarios y dominios en los que se desarrolla. Por ejemplo, la guerra rusa – ucraniana, que comenzó en el año 2022, ha sido uno de los conflictos más representativos del siglo XXI, porque trajo al frente de batalla el uso de tecnología altamente sofisticada y tácticas asimétricas en este tipo de escenarios, demostrando la importancia de la flexibilidad, la agilidad en la toma de decisiones y la adaptación a diversos desafíos operativos (Tenea y Tudorache, 2025).

Para poner a prueba la flexibilidad, adaptación y toma de decisiones en escenarios complejos, la comunidad de defensa emplea tres herramientas principalmente. En primer lugar, el análisis o investigación de operaciones, que proporciona una base científica con carácter cuantitativa para la toma de decisiones. Asimismo, desarrolla ejercicios que involucran el empleo de fuerzas militares en ambientes hostiles simulados. Finalmente, ejecuta juegos de guerra que se enfoca principalmente en el comportamiento humano, particularmente en la toma de decisiones (Perla, 2011).

Aunque estas tres herramientas requieren de aproximaciones distintas para el estudio de las operaciones militares, todas tienen algo en común: La toma de decisiones. En tal sentido, solo mediante la integración de la información que puede ser extraída de la adecuada aplicación de cada una de estas, se podrá obtener un balance y una comprensión integral de los potenciales problemas y oportunidades de los conflictos futuros.

De estas herramientas, los juegos de guerra merecen especial atención porque, aunque no permiten predecir el futuro con certeza, generan conocimiento heurístico valioso al estructurar y experimentar con la dimensión humana de la toma de decisiones en entornos de conflicto simulados y, en consecuencia, contribuyen al desarrollo de estrategias, conceptos y doctrinas, así como a la anticipación de posibles escenarios de conflicto.

Desarrollo

Los juegos de guerra como herramienta heurística

El principal aporte de los juegos de guerra es el conocimiento heurístico que generan, el cual trasciende lo doctrinal o teórico. Según la Real Academia Española, lo heurístico se refiere a la técnica de la indagación y del descubrimiento, es decir, una heurística es una regla general sobre cómo actuar ante una clase de situaciones, sin incurrir en el costo cognitivo de examinar los detalles de un caso particular. Aplicado al contexto de los juegos de guerra,

este conocimiento se construye al "aprender haciendo", mediante la simulación de situaciones reales o plausibles. Diversos estudios coinciden en que estos ejercicios no buscan predecir resultados, sino comprender procesos de decisión y comportamiento en contextos de incertidumbre (Lin-Greenberg et al., 2022).

Por consiguiente, este conocimiento no surge de manera abstracta, sino que se construye a través de cuatro mecanismos interrelacionados: La interacción humana, la experimentación de decisiones, la exploración de las dinámicas del conflicto y el aprendizaje experiencial.

En primer lugar, la interacción humana constituye el núcleo del proceso heurístico. A diferencia de modelos puramente computacionales, los juegos de guerra incorporan la dimensión cognitiva, emocional y social de los actores. De acuerdo con Perla (2011), un juego de guerra "Es una simulación de guerra en la que el flujo de eventos moldea, y es moldeado por, las decisiones tomadas por un jugador humano o jugadores en el curso de esos eventos". Esta definición resalta que el jugador no es un observador pasivo, sino un agente activo que toma decisiones, observa las consecuencias de estas y adapta su comportamiento en función de ellas. Esto implica que el comportamiento del sistema (juego de guerra) no está completamente determinado, sino que emerge de la interacción entre voluntades, percepciones, sesgos y objetivos en competencia entre los actores involucrados.

En segundo lugar, los juegos de guerra permiten la experimentación de decisiones en un entorno controlado porque los participantes pueden ensayar cursos de acción (COAs), asumir riesgos y evaluar alternativas sin las consecuencias reales del combate. Este proceso iterativo de decisión, resultado y ajuste facilita la identificación de patrones, errores recurrentes y oportunidades de acuerdo al nivel del juego de guerra (estratégico, operacional y táctico). En este sentido, los juegos de guerra funcionan como verdaderos laboratorios de toma de decisiones en entornos volátiles, inciertos, complejos y ambiguos (VUCA), donde es posible explorar COAs y evaluar sus implicancias (Appleget, 2022; Rubel, 2006). En lugar de buscar soluciones óptimas, los jugadores desarrollan reglas prácticas o atajos cognitivos que orientan su toma de decisiones futuras.

En tercer lugar, estos ejercicios facilitan la exploración de las dinámicas del conflicto, entendidas como las interacciones complejas entre capacidades, tiempo, espacio, información y voluntades de los jugadores participantes. A través del desarrollo del juego, los participantes observan cómo pequeñas decisiones pueden generar efectos no lineales, escaladas inesperadas o cambios en el equilibrio de poder. De acuerdo con Lin-Greenberg et al.,

(2022) señala que los juegos de guerra permiten recrear entornos VUCA en los que emergen dinámicas difíciles de capturar mediante modelos analíticos tradicionales. Esta comprensión sistémica difícilmente puede alcanzarse únicamente mediante el estudio teórico, ya que requiere la vivencia de la incertidumbre y la adaptación continua.

Finalmente, el conocimiento heurístico se consolida mediante el aprendizaje experiencial, que integra la acción con la reflexión. La experiencia directa, es decir, tomar decisiones, observar sus efectos y enfrentar sus consecuencias simuladas, genera un aprendizaje más profundo que el puramente conceptual. Diversos estudios en simulación y aprendizaje coinciden en que los juegos de guerra desarrollan habilidades de pensamiento crítico, adaptación y toma de decisiones bajo incertidumbre (Zoltán, A, y Irimiás, 2026). Este proceso se ve reforzado por el análisis posterior o retroalimentación proporcionada a los jugadores por los árbitros, donde los participantes reflexionan sobre sus decisiones, identifican lecciones y ajustan sus marcos mentales.

En conjunto, estos cuatro mecanismos permiten que los juegos de guerra no solo transmitan conocimiento, sino que configuren la manera en que los individuos piensan y actúan en contextos de incertidumbre. Es precisamente a través de la interacción humana, la experimentación iterativa de decisiones, la exploración de dinámicas complejas y la reflexión sobre la experiencia, que los participantes internalizan patrones de acción, reconocen regularidades y desarrollan reglas prácticas de decisión. En otras palabras, estos procesos son los que dan lugar a la generación de conocimiento heurístico.

Aplicaciones del conocimiento heurístico

El conocimiento heurístico generado a través de los juegos de guerra no permanece en el plano cognitivo, sino que se proyecta hacia el ámbito institucional dentro de las organizaciones militares, influyendo en el desarrollo de estrategias, conceptos, doctrinas y en la anticipación de escenarios de conflicto. En tal sentido, los juegos de guerra no solo constituyen herramientas analíticas, sino también mecanismos de producción de conocimiento aplicable. De acuerdo con Perla (2022) coincide en que su valor radica precisamente en su capacidad para conectar la experiencia simulada con la formulación de soluciones estratégicas en contextos de incertidumbre.

Desarrollo de estrategias

En el ámbito estratégico, los juegos de guerra permiten la exploración sistemática de COAs en entornos competitivos y dinámicos. A través de la interacción entre jugadores que representan actores con intereses

divergentes, facilitando la identificación de oportunidades, vulnerabilidades y patrones de comportamiento estratégico. Este proceso permite no solo evaluar opciones predefinidas, sino también generar nuevas alternativas adaptativas o perspectivas en función de la evolución del conflicto simulado.

Esta evaluación de opciones estratégicas a través de los juegos de guerra fue lo que el político e historiador Hans Delbrück, afirmó ante el Parlamento alemán que la causa principal de la derrota alemana en la primera guerra mundial fue una deficiente gran estrategia. Esta deficiencia se debió a que el Estado Mayor alemán, en sus juegos de guerra, solo abordaba los efectos de acciones como la invasión de Bélgica o la conducción de la guerra submarina, es decir, solo acciones militares sin considerar la integración de estas con los diversos elementos del poder nacional (Diplomático, Informativo, Militar y Económico). Como consecuencia, no pudo prever las consecuencias políticas de dichas acciones (Bundeswehr, 2026).

Por consiguiente, la falta de integración de los elementos del poder nacional y de sus actores relevantes provocó una estrategia nacional desarticulada e ineficaz para la guerra. Ante esta falencia, el gobierno alemán impulso los juegos de guerra de nivel estratégico, no a nivel del Estado Mayor (Militar), sino trasladó su conducción al Ministerio de Defensa dotándolos de una visión estratégica integral. Estos juegos de guerra eran completos, con industriales traídos para asesorar sobre la velocidad de la movilización industrial, agregados militares traídos de sus países asignados para jugar con los ejércitos de sus países de manera realista y diplomáticos integrando sus acciones con los militares. Incluso participaron periodistas, comentando sobre la probable posición de la opinión pública mundial.

Este hecho demuestra que, pese a las limitaciones impuestas al tamaño del ejército alemán, ello no impidió el desarrollo de enfoques altamente pragmáticos para el empleo de las fuerzas militares. La combinación de estas reflexiones con un estudio riguroso de las experiencias históricas condujo a la formulación del concepto que los alemanes denominaron *operaciones móviles*, lo que luego sería conocido mundialmente como *Blitzkrieg*, doctrina central de las operaciones militares alemanas en la Segunda Guerra Mundial.

Este ejemplo demuestra no solo que los juegos de guerra pueden aplicarse en los distintos niveles de la conducción de la guerra, sino también que poseen la capacidad de influir significativamente en la orientación estratégica de un Estado y en su capacidad de respuesta militar. En este sentido, constituyen herramientas que contribuyen a la articulación coherente de los fines, modos y medios de la estrategia en los más altos niveles de decisión.

En un contexto más actual, durante el conflicto en Afganistán, uno de los mayores desafíos fue formular una estrategia efectiva contra la insurgencia. En 2011, el Laboratorio de Ciencia y Tecnología de Defensa del Reino Unido (DSTL) desplegó equipos de voluntarios civiles para apoyar a los equipos de planificación militar del Comando Conjunto (HQ IJC) de la Fuerza Internacional de Asistencia para la Seguridad (ISAF). Después de su despliegue se realizaron conferencias de planificación que utilizaron la simulación por ordenador de la DSTL, denominado Modelo de Operaciones de Apoyo a la Paz (PSOM) (Ministerio de Defensa Británico, 2017). Ver figura 1. Este sistema de simulación informático proporcionó una capacidad de análisis novedosa que incorporó interacciones complejas entre factores como las creencias religiosas, las identidades étnicas, las condiciones socioeconómicas, la geografía y el terreno, así como la actividad política y militar. Así dentro de este proceso, los planificadores militares y civiles pudieron evaluar los efectos potenciales de diferentes cursos de acción y probarlos frente a diferentes desafíos sin consecuencias reales que lamentar.

Figura 1
General David Petraeus' Anaconda strategy



Fuente. Wargaming Handbook, Ministry of defense UK, 2017.

De este modo los juegos de guerra se consolidan como una herramienta útil que adicional al análisis o investigación de operaciones y ejercicios militares (Perla, 2022), permiten afrontar escenarios VUCA, aportando claridad en contextos caóticos.

Otro caso relevante en como el conocimiento heurístico generado en los juegos de guerra permitió el desarrollo de nuevas estrategias es el del Millennium Challenge 2002 (MC02); esta fue una simulación a gran escala organizada por el Comando de Fuerzas Conjuntas de los Estados Unidos. En este juego de guerra, el general Paul Van Riper, al mando del bando "rojo", adoptó tácticas no convencionales que no estaban previstas por la doctrina estadounidense, como el uso de señales luminosas y motociclistas para coordinar ataques sorpresa (Horton, 2019). El resultado fue contundente: en las primeras 24 horas del juego, logró hundir gran parte de la flota del bando "azul". Este resultado evidenció no solo las limitaciones doctrinales existentes, sino también la importancia de cuestionar supuestos, romper esquemas rígidos y fomentar un pensamiento adaptativo frente a condiciones cambiantes.

Los ejemplos expuestos permiten comprender la interacción entre múltiples variables, tales como militares, políticas y operacionales que difícilmente pueden ser capturadas mediante modelos analíticos tradicionales. En consecuencia, el conocimiento heurístico generado en los juegos de guerra contribuye al desarrollo de estrategias más flexibles, adaptativas y realistas.

Desarrollo de conceptos

Más allá del ámbito estratégico, los juegos de guerra desempeñan un papel fundamental en el desarrollo de conceptos operacionales, en tanto constituyen espacios controlados de experimentación donde es posible explorar, generar y refinar nuevas formas de empleo de la fuerza. A diferencia de otros métodos analíticos, de acuerdo con Rubel (2006), los juegos de guerra permiten abordar problemas no estructurados, es decir, problemas que no tienen una única solución. Estos tipos de problemas son característicos de los entornos operacionales contemporáneos, facilitando la formulación de soluciones innovadoras frente a desafíos emergentes (Pournelle, 2017; Perla, 2022).

En este contexto, los juegos de guerra no solo evalúan conceptos existentes, sino que contribuyen activamente a su generación. Esto se debe a que integran la interacción humana, la toma de decisiones y la dinámica del conflicto en un entorno simulado, permitiendo observar cómo determinadas ideas operacionales se comportan bajo condiciones de competencia, incertidumbre y adaptación. De acuerdo con el Ministerio de Defensa británico (2017) los juegos de guerra funcionan como verdaderos laboratorios de conceptos operacionales o CONOPS, donde estos pueden ser experimentados, ajustados y comprendidos antes de su implementación en el mundo real (Rubel, 2006).

Asimismo, de acuerdo con Jensen et al. (2020), se destaca que los juegos de guerra han sido ampliamente utilizados para explorar conceptos

vinculados a la guerra del futuro, incluyendo operaciones multidominio, guerra híbrida y el empleo de tecnologías emergentes como la inteligencia artificial (International Studies Review, 2024). En estos contextos, donde la evidencia empírica es limitada o inexistente, los juegos de guerra permiten simular escenarios plausibles y analizar cómo diferentes configuraciones operacionales podrían desarrollarse, identificando tanto sus potencialidades como sus limitaciones.

Este proceso tiene un carácter inherentemente iterativo. A través de sucesivos ciclos de juego, análisis y ajustes, los participantes no solo evalúan la viabilidad de un concepto, sino que lo transforman progresivamente, incorporando lecciones aprendidas derivadas de la experiencia simulada. En tal sentido, de acuerdo con Perla (2022), se plantea que los juegos de guerra forman parte de un ciclo más amplio de aprendizaje que conecta la experimentación conceptual con el análisis y la práctica operacional, permitiendo una evolución continua de las ideas militares producto de un proceso cognitivo enriquecido por la experiencia ganada en los juegos de guerra.

En consecuencia, el desarrollo de conceptos operacionales mediante juegos de guerra no responde a un proceso lineal ni determinista, sino a un proceso heurístico basado en la exploración, la adaptación y la reflexión. Es precisamente a través de la experimentación en entornos simulados, la interacción entre actores y la observación de dinámicas emergentes que los participantes logran identificar patrones, validar supuestos y construir nuevas formas de concebir el empleo de la fuerza. De este modo, los juegos de guerra no solo permiten imaginar cómo podrían desarrollarse las operaciones futuras, sino que contribuyen activamente a diseñarlas.

Evolución doctrinal

La doctrina consiste en principios fundamentales que guían el empleo de las fuerzas militares en acciones coordinadas hacia un objetivo común (U.S. Department of Defense, Joint Publication 3-0, 2023). Este conjunto de acciones, son puestos a prueba en los juegos de guerra, toda vez que estos actúan como mecanismos de aprendizaje institucional porque permiten experimentar, validar y refinar ideas antes de su formalización en marcos doctrinarios o normativos. La citado coincide con lo indicado por Perla (2022) al enfatizar que la doctrina no emerge exclusivamente de la experiencia en combate real, sino también de la experiencia simulada estructurada.

A diferencia de enfoques tradicionales basados únicamente en lecciones aprendidas de conflictos pasados, los juegos de guerra permiten anticipar y explorar problemas doctrinales en contextos futuros e inciertos. Esto es

particularmente relevante en entornos caracterizados por la rápida evolución tecnológica y la complejidad operativa, donde la experiencia empírica es limitada o insuficiente. En tal sentido, los juegos de guerra ofrecen un espacio seguro para experimentar con diferentes enfoques doctrinales, evaluar su coherencia interna y analizar sus implicancias operacionales antes de su implementación (Ministerio de Defensa Británico, 2017).

En ese sentido, Rubel (2006) destaca que los juegos de guerra funcionan como un puente entre la teoría y la práctica, facilitando la transición de ideas conceptuales hacia doctrinas operativas concretas. Al someter conceptos a condiciones de competencia, incertidumbre y fricción, estos juegos permiten evaluar su viabilidad y adaptarlos a las realidades del entorno operacional. Este proceso no solo mejora la calidad de la doctrina, sino que también reduce el riesgo asociado a su implementación en contextos reales.

Anticipación de escenarios de conflicto

Aunque no ofrecen certezas, los juegos de guerra permiten anticipar escenarios de conflicto plausibles mediante la exploración estructurada de posibilidades y la preparación de respuestas. Para hacerlo, primero se debe comprender plenamente el problema que se enfrenta. Un problema puede entenderse como la diferencia entre la situación actual y la situación deseada. Por ejemplo: "Necesitamos refinar nuestros productos de planificación marítima a la luz de los cambios en las capacidades del adversario". En este caso, la situación actual es que nuestros planes, procedimientos, doctrinas, rutas de navegación y esquemas de despliegue ya no reflejan adecuadamente el nuevo entorno operacional. Por otro lado, la situación deseada consiste en contar con productos de planificación actualizados, más realistas y eficaces, que respondan a las capacidades reales y actuales del adversario. La brecha entre lo que actualmente se planifica y lo que se debería planificar para enfrentar ese entorno constituye, precisamente, el problema. Este tipo de desfase obliga a revisar los supuestos existentes y a adaptar la estrategia mediante herramientas como los juegos de guerra, que permiten explorar, validar y ajustar nuestras decisiones en función del cambio.

Ahora bien, todo cambio en el entorno operacional requiere preparación para hacerle frente. Aquí radica la importancia de los juegos de guerra, por medio de los cuales se pueden generar escenarios futuros o posibles, a partir de los cuales se obtiene conocimiento heurístico que permite ajustar estrategias, conceptos y doctrinas a las nuevas realidades. Por ejemplo, en la década de 1960, la Armada Alemana llevó a cabo numerosos juegos de guerra (*Planspiel Hamlet* o juegos de planificación estratégica, como eran

conocidos en ese entonces) con el fin de adaptar su estrategia a los probables ataques de las fuerzas del Pacto de Varsovia. En ellos se analizaron tres escenarios operativos futuros, todos ambientados en 1975, en los que se examinó la mejor manera de proteger el tráfico marítimo en el Mar del Norte, emplear submarinos y aviones en el Mar Báltico, y defenderse de las fuerzas de desembarco enemigas. Como resultado de estos juegos de guerra, el jefe de la Defensa, Thomas de Maizière, planteó la creación de una "Armada con capacidades claramente definidas", que formara parte de una solución que abarcara tierra, mar y aire para defender la zona al norte del río Elba.

Otro ejemplo, referido a la formulación de escenarios, son los juegos de guerra ejecutados de forma recurrente por el DSTL, en los que se realizan análisis periódicos de escenarios basados en problemas del entorno operacional y en sus planes de campaña asociados, como parte del proceso de prueba de fuerza planificado para la Oficina Central del Ministerio de Defensa (MOD). Los resultados sirvieron como sustento en las Revisiones Estratégicas de Defensa y Seguridad, contribuyendo a dar forma a la estructura y las tareas de las Fuerzas Armadas del Reino Unido.

De esta forma, los ejemplos mencionados permiten apreciar cómo los juegos de guerra ayudan a visualizar amenazas emergentes, evaluar vulnerabilidades propias, probar capacidades logísticas y entrenar la toma de decisiones bajo presión. Esto mejora la preparación institucional, fortalece la resiliencia estratégica y facilita la adaptación en entornos inciertos.

Entre falencias y oportunidades

Aunque los juegos de guerra pueden generar conocimiento heurístico y contribuir al desarrollo de estrategias, conceptos, doctrinas y a la preparación de escenarios futuros, su utilidad está limitada por los tipos de participantes, así como por las falencias en el diseño de estos, las cuales comprometen tanto la calidad como la aplicabilidad de los resultados en contextos operativos reales.

Respecto a la primera problemática, el Ministerio de Defensa británico señaló que la calidad de los resultados de los juegos de guerra está directamente ligada al tipo de participantes. En otras palabras, es poco probable que un equipo de juegos de guerra desinformado, no calificado o excesivamente confiado aporte valor al ejercicio, pudiendo incluso resultar perjudicial para sus resultados. Esta limitación también ha sido reconocida por las Fuerzas Armadas Alemanas (*Bundeswehr*), ya que mientras los juegos de guerra educativos se basan en la aceptación y la comprensión metódica de los jugadores, los juegos de guerra analíticos dependen de su experiencia en el escenario en cuestión. Por lo tanto, para obtener resultados que contribuyan

efectivamente a la solución del problema que originó la simulación, los grupos de trabajo que participan en la ejecución de un juego deben prepararse y supervisarse con competencia técnica, metódica y temática.

En cuanto al diseño de los juegos de guerra, es crucial tener en cuenta que este debe responder a la problemática planteada por el patrocinador. Perla (2011) sostiene que la naturaleza del diseño de juegos requiere una combinación única de talentos, y que los perfiles profesionales capaces de diseñar este tipo de simulaciones son escasos, debido tanto a la limitada difusión de los juegos de guerra como a la confusión que suele existir entre los diseñadores profesionales y los simples aficionados. Por otro lado, el escaso entendimiento de los principios fundamentales del diseño limita la utilidad de estas simulaciones. Aspectos como la falta de claridad en el objetivo específico del juego, una inadecuada identificación de los participantes y sus roles, o las deficiencias en la definición de los mecanismos de recolección de información para el análisis posterior, solo agravan la problemática en torno a los juegos de guerra, generando una percepción errónea sobre su verdadera utilidad en la toma de decisiones.

Aunque estas limitaciones son considerables, existen mecanismos para mitigarlas. En el caso de los participantes, un adecuado programa de capacitación en juegos de guerra, como los que se imparten en diversas academias de guerra del mundo, constituye una medida eficaz. Asimismo, su aplicación puede extenderse a otros ámbitos fuera del estrictamente militar, incrementando así su difusión y el nivel de preparación de futuros participantes. Un caso ilustrativo es el de la empresa FMC Corporation, fabricante del vehículo blindado de transporte de personal M113 y del vehículo de combate Bradley, que encargó un juego de guerra para evaluar las ventajas de una posible fusión con la división de sistemas terrestres de General Dynamics (GD). Como resultado del juego, el equipo de FMC no llegó a un acuerdo con GD, pero descubrió que una fusión con otra empresa, la división BMY de Harsco Corporation, generaría un beneficio mayor.

En cuanto a la reducción de las falencias en el diseño de los juegos de guerra, estas pueden mitigarse mediante la aplicación de procesos estructurados que guíen cada etapa: desde la identificación del problema, pasando por el diseño propiamente dicho, el desarrollo, las pruebas (Alpha y Beta), los ensayos, la ejecución y el análisis. De este modo, el diseño se sustenta en un proceso ordenado y con un lenguaje común entre el patrocinador y los diseñadores, con el propósito de obtener resultados que realmente contribuyan a resolver el problema planteado.

Por lo tanto, aunque los juegos de guerra, como todo modelo, presentan limitaciones y no son perfectos, ya que representar la realidad en su totalidad no es tarea sencilla, continúan siendo una herramienta poderosa para la generación de conocimiento heurístico. Este tipo de conocimiento constituye el fundamento de cualquier iniciativa orientada al desarrollo de estrategias, conceptos y doctrinas. Para la Marina de Guerra del Perú, la aplicación de procesos de diseño rigurosos garantizaría que los juegos de guerra produzcan resultados relevantes y confiables, fortaleciendo así la formulación de estrategias y la toma de decisiones en entornos complejos.

Conclusiones

Al analizar el valor de los juegos de guerra como herramienta para la generación de conocimiento heurístico y su contribución al desarrollo de estrategias, conceptos, doctrinas y a la anticipación de escenarios de conflicto, se identificaron una serie de conclusiones que corresponden a inferencias derivadas del análisis desarrollado en el presente ensayo y que sintetizan los principales aportes de los juegos de guerra como herramienta de generación de conocimiento aplicable en el ámbito militar.

En primer lugar, el ensayo evidenció que los juegos de guerra generan conocimiento heurístico, no predictivo, toda vez que no tienen como finalidad predecir resultados futuros con exactitud, sino generar conocimiento heurístico orientado a la toma de decisiones en contextos complejos. Este conocimiento emerge a partir de la interacción humana, la experimentación de decisiones, la exploración de dinámicas del conflicto y el aprendizaje experiencial, permitiendo a los participantes internalizar patrones de comportamiento y desarrollar reglas prácticas de acción. En tal sentido, los juegos de guerra deben entenderse como herramientas epistemológicas que estructuran el pensamiento estratégico, más que como instrumentos de predicción.

Como segundo lugar, el conocimiento heurístico generado es especialmente útil en entornos tipo VUCA porque a diferencia de los enfoques puramente analíticos o cuantitativos, los juegos de guerra permiten comprender la interacción de múltiples variables en escenarios dinámicos, facilitando la adaptación a condiciones cambiantes.

Los juegos de guerra mejoran la calidad de la toma de decisiones humanas porque contribuyen significativamente al desarrollo del juicio profesional y la capacidad de toma de decisiones. A través de procesos iterativos de decisión–resultado–ajuste, los participantes fortalecen habilidades como el pensamiento crítico, la anticipación, la adaptación y la gestión de la incertidumbre.

El conocimiento heurístico producido en los juegos de guerra se traduce en productos institucionales concretos que no permanece en el plano individual, sino que se proyecta hacia el ámbito institucional, contribuyendo de manera directa al desarrollo de estrategias, conceptos operacionales y doctrinas. Asimismo, facilita la anticipación de escenarios de conflicto mediante la exploración de futuros plausibles. Este proceso permite a las organizaciones militares adaptar sus marcos de actuación y reducir la incertidumbre estratégica, fortaleciendo su capacidad de respuesta ante entornos cambiantes.

Finalmente, la efectividad de los juegos de guerra depende de su diseño y de la calidad de los participantes. Deficiencias en estos aspectos pueden limitar significativamente la validez y aplicabilidad de los resultados. Por el contrario, cuando los juegos de guerra son correctamente diseñados y ejecutados, constituyen una herramienta robusta para la generación de conocimiento relevante y aplicable en la toma de decisiones.

Referencias

1. Appleget, J. (2025). Wargaming: A structured conversation. *Journal of Defense Modeling and Simulation: Applications, Methodology, Technology,* 22, 79–82. https://doi.org/10.1177/15485129221134530
2. Bundeswehr Doctrine Centre. (2024). *Wargaming handbook*. Bundeswehr Doctrine Centre.
3. Horton, F. (2019). *The lost lesson of Millennium Challenge 2002, the Pentagon's embarrassing post-9/11 war game*. https://n9.cl/rk7sj
4. Jensen, B., Watts, J., Trotti, C., & Massa, M. (2020). *Competitive strategy insights from wargames*. The Atlantic Council. https://n9.cl/on7yn
5. Lin-Greenberg, E., Pauly, R., & Schneider, J. (2022). Wargaming for international relations research. *European Journal of International Relations,* 28(1), 83–109. https://doi.org/10.1177/13540661211064090
6. Ministry of Defence. (2017). *Wargaming handbook*. Development, Concepts and Doctrine Centre.
7. Perla, P. (2011). *The art of wargaming: A guide for professionals and hobbyists*. Naval Institute Press.
8. Perla, P. (2022). Wargaming and the cycle of research and learning. *Scandinavian Journal of Military Studies,* 5(1), 197–208. https://doi.org/10.31374/sjms.124
9. Pournelle, P. (2017). Designing wargames for the analytic purpose. *Phalanx, 50*, 48–53.
10. Rubel, R. C. (2006). The epistemology of war gaming. *Naval War College Review, 59*(2), 108–128.
11. Tenea, L., & Tudorache, P. (2025). The impact of VUCA on military leaders: The particular case of the Russian-Ukrainian conflict. *Land Forces Academy Review, 31*, 196–203. https://doi.org/10.2478/kbo-2025-0025
12. Zoltán, A., & Irimiás, A. (2026). Wargame-based learning in management education: The use of the Diplomacy board game. *The International Journal of Management Education,* 24. https://doi.org/10.1016/j.ijme.2026.101397

Una mirada a la regulación nacional sobre áreas acuáticas, sus alcances, características y administración

Listening to the whispers: The transformative power of wargaming

Capitán de Navío CJ. (r) Katia Cruz Pardo. Estudió Derecho en la Universidad de San Martín de Porres entre 1994 y 1999, ingresando a la Marina de Guerra del Perú como Oficial del Cuerpo Jurídico con el grado de Teniente Primero el 1 de enero de 2004; a lo largo de su carrera siguió diversos cursos de especialización, entre ellos los Diplomados en Derecho Administrativo y en Administración y Saneamiento de los Bienes Muebles, los cursos Básico de Inteligencia, de Contrataciones Públicas, Básico de Estado Mayor (BAEM), Básico y Superior de Derecho Internacional Humanitario y Derecho Internacional de los Derechos Humanos, Especial de Estado Mayor, el Curso Internacional Militar sobre Derecho Internacional Humanitario en San Remo (Italia) y el de Gestión de las Contrataciones del Sector Público; en el ámbito del asesoramiento jurídico se desempeñó como Asesora Legal en la Dirección General del Material de la Marina, Jefe de Margesí de Bienes de la Dirección de Infraestructura Terrestre, Jefe de Contratos de la Dirección General del Material de la Marina, Jefe de la Oficina de Asesoría Legal de la Comandancia General de Operaciones del Pacífico, Oficial Asesor Jurídico de la Inspectoría General de la Marina, y Jefe de la Oficina de Asesoría Legal en la Dirección General de Educación de la Marina, en los Departamentos de Personal Subalterno y Superior de la Marina, en la Dirección General del Personal de la Marina, en la Dirección General de Capitanías y Guardacostas y en el Estado Mayor General de la Marina; finalmente, el 1 de enero de 2024 el Gobierno le confirió el ascenso al grado de Capitán de Navío CJ y fue nombrada Jefe de la Oficina de Asesoría Legal de la Jefatura del Estado Mayor General de la Marina para el periodo 2024-2025, Comando General donde culmina su carrera militar.

Resumen: El presente artículo tiene como objeto describir la normativa que regula la administración de las áreas acuáticas por parte de la Autoridad Marítima Nacional, su otorgamiento en derecho de uso, características y particularidades en el ejercicio de la titularidad; en adición, plantear algunos cuestionamientos relacionados a la naturaleza jurídica que la norma vigente establece para el pago por el uso del área acuática; así como, algunos alcances que considero deben ser evaluados para ser incluidos en la normativa de la materia, en relación al establecimiento de métodos para determinar el valor razonable que debe considerarse como vigencia anual de derecho de uso de área acuática.

Palabras clave: medio acuático, área acuática, derecho de uso, Autoridad Marítima Nacional, vigencia anual de derecho de uso, metodología

Abstract: *The purpose of this article is to describe the regulations that regulate the administration of aquatic areas by the National Maritime Authority, their granting of the right of use, characteristics and particularities in the exercise of ownership; In addition, raise some questions related to the legal nature that the current norm establishes for payment for the use of the aquatic area; as well as, some scopes that I consider should be evaluated to be included in the regulations on the matter, in relation to the establishment of methods to determine the reasonable value that should be considered as annual validity of the right to use an aquatic area.*

Keywords: *Aquatic environment, aquatic area, right of use, National Maritime Authority, annual validity of the right of use, methodology*

Introducción

La definición, regulación, tratamiento, otorgamiento y demás aspectos legales del área acuática se encuentran establecidos en el Decreto Legislativo Nº 1147, norma que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional, ejercida a través de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas. Asimismo, dicho marco normativo se complementa con su Reglamento, aprobado mediante el Decreto Supremo Nº 015-2014-DE, de fecha 26 de noviembre de 2014, y recientemente modificado por el Decreto Supremo Nº 001-2024, publicado el 24 de enero de 2024.

La administración del área acuática ha sido encargada por el Estado peruano a la Marina de Guerra del Perú, a través de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, entidad que ejerce la Autoridad Marítima Nacional. Conforme a lo dispuesto en el artículo 2 del Reglamento del Decreto Legislativo Nº 1147, dicha autoridad es competente en la administración marítima del Estado y cuenta con la autonomía necesaria para el ejercicio de sus funciones dentro del ámbito de aplicación del Reglamento.

Este ejercicio funcional se desarrolla en concordancia con la normativa nacional vigente, los instrumentos internacionales de los que el Perú es parte y demás normas de derecho internacional aplicables al Estado peruano en materia marítima.

Para la elaboración del presente artículo se ha realizado la búsqueda de las fuentes de información existentes sobre áreas acuáticas, ya sea fuentes normativas, doctrina o literatura de la materia; dándonos con la sorpresa que

no existen muchas fuentes, artículos jurídicos o investigaciones respecto a la problemática suscitada a partir del otorgamiento de derechos de uso de área acuática, su implicancia e impacto en la economía del país, la forma en la que debe ser regulada o como debe ser determinada la retribución a favor del Estado por el uso exclusivo de este bien de uso público (medio acuático - área acuática). Por ello, el contenido del presente documento está basado en la normativa existente y la experiencia adquirida durante los años que formé parte del equipo de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

Definición de área acuática

El área acuática es el área otorgada en uso mediante resolución autoritativa de la Autoridad Marítima Nacional - AMN, en favor de una persona natural o jurídica para el desarrollo de una actividad específica, previamente autorizada por el sector competente conforme a la normativa nacional, se encuentra registrada en el Catastro Único de Áreas Acuáticas. Se define además como un área georeferenciada que abarca un espacio del medio acuático y/o de la franja ribereña.

A partir de esta definición desglosaremos los términos usados para describir el área acuática con la finalidad de entender a cabalidad sus alcances; tenemos que, la norma define al área acuática como el área otorgada a una persona natural o jurídica, mediante resolución autoritativa emitida por la Autoridad Marítima; queda claro entonces que, el otorgamiento del área acuática, para que sea válido, requiere que se cumpla la formalidad establecida en la norma, que en este caso consiste en la emisión de un acto administrativo que así lo autorice, siendo potestad del Estado, a través de la AMN, autorizar su uso o denegarlo, a partir del cumplimiento de los requisitos establecidos para tal fin.

De la definición expuesta, puede entenderse que, para que un área acuática sea considerada como tal, debe desarrollarse en ella una actividad específica, la cual debe contar previamente con la autorización del sector competente. En tal sentido, para la emisión del acto administrativo que autorice su uso, corresponde verificar de manera previa que la actividad a desarrollarse se encuentre debidamente autorizada por la autoridad pública competente, conforme a la normativa que resulte aplicable.

El área acuática es registrada en el Catastro Único de Áreas Acuáticas, aspecto que desarrollaremos más adelante.

Finalmente, la norma describe el área acuática como un espacio georreferenciado —esto es, una ubicación concreta definida mediante un

sistema de coordenadas geográficas— que abarca un espacio en el medio acuático y/o en la franja ribereña. En este sentido, resulta necesario precisar el alcance de ambos conceptos.

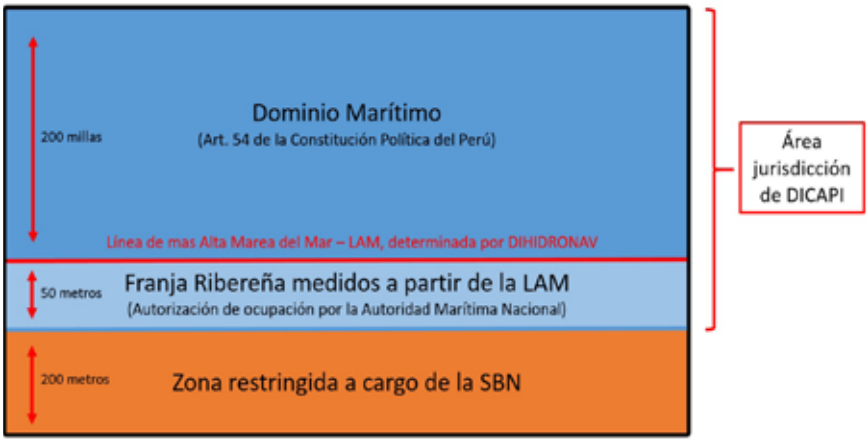
El medio acuático comprende el dominio marítimo, las aguas interiores, los ríos, los lagos navegables y las zonas insulares, incluidas las islas ubicadas en el medio acuático del Perú. Por su parte, la franja ribereña comprende el borde de tierra paralelo a la costa hasta los 50 metros medidos a partir de la Línea de Más Alta Marea (LAM).

El Decreto Legislativo señala que el ámbito de aplicación de la citada norma comprende, entre otros, el medio acuático y los terrenos ribereños hasta los cincuenta metros medidos a partir de la Línea de Más Alta Marea del mar y las riberas hasta la línea de más alta crecida ordinaria en las márgenes de los ríos y lagos navegables.

Para entender mejor los alcances del área acuática y como se encuentra definida, debemos mencionar que ni el medio acuático ni el área acuática como tal (porción del medio acuático otorgado a persona natural o jurídica para el desarrollo de una actividad en particular) son considerados en la legislación nacional como espacios públicos, por lo que no se sujetan a la legislación desarrollada para regularlos.

Delimitación de los espacios que comprenden las áreas acuáticas

Figura 1
Nombre



Fuente. -

La Ley Nº 26856, que declara las playas del litoral como bienes de uso público, inalienables e imprescriptibles y establece la zona de dominio restringido, junto con su Reglamento, aprobado con Decreto Supremo Nº 050-2006-EF, así como, el Decreto Legislativo y su Reglamento, determinan la jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional respecto al medio acuático y franja ribereña, los cuales constituyen los espacios sobre los que pueden otorgarse derechos de uso de área acuática.

Derecho de uso de área acuática

Las áreas acuáticas, a solicitud de parte, pueden ser otorgadas para su uso a una persona natural o jurídica, mediante una resolución administrativa, lo cual le otorga al titular el derecho de ocupar un área acuática registrada en el Catastro Único de Áreas Acuáticas; la norma denomina a dicha figura Derecho de uso de Área Acuática. Dicha autorización de derecho de uso comprende el derecho exclusivo autorizado y registrado en el Catastro Único de Áreas Acuáticas de la Autoridad Marítima Nacional, de uso del área acuática, columna de agua, lecho y subsuelo subyacente a aquel, para el desarrollo de la actividad acuática o proyecto específico presentado en el expediente que haya dado lugar a la autorización.

La autorización no comprende el derecho de explotar los recursos naturales existentes en el área otorgada, ni en la columna de agua, ni en su lecho o subsuelo subyacente; tampoco comprende autorización alguna para el desarrollo de actividades controladas por otras entidades de la administración pública. El derecho de uso que se otorgan a las personas naturales y jurídicas se encuentra sujeto al pago por vigencia anual del derecho de uso de área acuática, la cual se calcula en función a la UIT vigente de cada año fiscal, al área acuática efectiva en metros cuadrados; así como, por la finalidad de las actividades que se realicen en las áreas acuáticas. Dicho pago es un recurso público originario que se realiza en calidad de contraprestación económica por el uso exclusivo de un bien de uso público.

La naturaleza jurídica de la vigencia anual de derecho de uso de área acuática, si bien la norma no señala de manera expresa que tiene carácter tributario, en la práctica, se le da dicho tratamiento; actualmente, es a través de la emisión de la resolución de determinación, documento regulado en el Código Tributario para el pago de deudas tributarias, que se exige al administrado, titular del derecho de uso, el pago correspondiente; asimismo, su cuestionamiento administrativo es a través del procedimiento regulado en el referido cuerpo normativo, siendo la última instancia el Tribunal Fiscal.

Sumado a ello, tenemos que el Tribunal Fiscal, a través de la Resolución Nº 09715-4-2008, estableció como precedente de observancia obligatoria el criterio referente a que el derecho de vigencia anual por el uso de área es un tributo al amparo de lo dispuesto por la Norma II del Título Preliminar del Código tributario, ya que se retribuye por el uso de un bien público (área acuática).

En cuanto a esta última resolución, fue emitida en el año 2008 cuando los derechos de uso de áreas acuáticas eran otorgadas por otra autoridad administrativa, la Autoridad Portuaria Nacional, creada con la Ley Nº 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, a través del mismo procedimiento tributario antes descrito, considerando a dicho pago como tasa; posteriormente, con la dación del Decreto Legislativo y su Reglamento y tras un proceso de conflicto positivo de competencia ante la Presidencia del Consejo de Ministros–PCM, que concluyó con la emisión de la Resolución Ministerial Nº 321-218-PCM de fecha 11 de diciembre del 2018, que resolvió a favor de la Marina de Guerra del Perú, atribuyendo la competencia del cobro de la vigencia anual de derecho de uso de área acuática a la Autoridad Marítima Nacional.

Es relevante hacer mención que, en cuanto al valor de la vigencia anual, esta es determinada por una fórmula matemática dispuesta en la norma, que está compuesta por un factor de cobro en función a la UIT vigente, establecido en el Reglamento según la actividad que se haya autorizado desarrollar en el área acuática, multiplicado por la extensión del área acuática en metros cuadrados.

No obstante, la norma no desarrolla una metodología para determinar el valor del factor a ser aplicado según la actividad a ser desarrollada, las particularidades de esta; así como, las cuantificaciones a considerar para establecer el mismo -factor- de manera objetiva y obteniendo el mejor provecho para el Estado; no existiendo a la fecha una norma que establezca el procedimiento, parámetros, características, cualidades a analizar para tasar un área acuática, de tal manera que se pueda establecer un valor razonable para la vigencia anual por derecho de uso de área acuática; este procedimiento sí se encuentra normada para el caso de terrenos eriazos, bienes muebles, bienes inmuebles, predios, edificaciones y otros, establecido en el Reglamento Nacional de Tasaciones aprobado con Resolución Ministerial Nº 172-2016 de fecha 19 de julio del 2016, el mismo que no ha incluido a las áreas acuáticas.

Medio acuático vs agua

Resulta interesante que en esta parte del artículo se aborde, sólo a manera de comparación, la legislación existente sobre el agua, elemento que forma parte intrínseca del medio acuático, pero que, sin embargo, es definida bajo conceptos diferenciados.

Dentro de nuestra legislación nacional, el agua es considerada un bien de uso público y un recurso natural renovable, constituye patrimonio de la Nación; el dominio sobre ella es inalienable e imprescriptible, su administración solo puede ser otorgada y ejercida en armonía con el bien común, no hay propiedad privada sobre el agua.

El agua es un recurso hídrico, al igual que las aguas contenidas o que discurren en las lagunas, ríos, nevados, glaciares, ensenadas, manantiales; el agua subterránea residual, medicinal, geotermal, atmosférica, la proveniente de la desalación del agua de mar, entre otros. También son los bienes asociados al agua como los cauces de los ríos, las playas, los lechos, las riberas, etc.

El agua es administrada por la Autoridad Nacional del Agua –ANA que es el ente rector y máxima autoridad técnica– normativa del Sistema Nacional de Gestión de los Recursos Hídricos, adscrito al Ministerio de Agricultura y Riego; sus funciones están reguladas en el Decreto Supremo N° 006-2010-AG que aprueba el Reglamento de Organización y Funciones de la Autoridad Nacional del Agua -ANA y en la Ley de Recursos Hídricos, Ley N° 29338 y su Reglamento-.

El agua puede ser otorgada en derecho de uso de agua, figura jurídica que otorga al titular de una actividad productiva o poblacional, la facultad de usar este recurso natural, con un fin y en un lugar determinado, en los términos y condiciones previstos en los dispositivos legales vigentes. Por el uso de dicho recurso natural, todos los usuarios del agua están obligados a contribuir económicamente para lograr el uso sostenible y eficiente del recurso hídrico, mediante el pago de las retribuciones económicas y las tarifas que les correspondan, la retribución económica por el uso del agua es la contraprestación económica que los usuarios deben pagar por el uso consuntivo o no consuntivo del agua, por ser dicho recurso natural patrimonio de la Nación. No constituye tributo.

La Autoridad Nacional del Agua establece la metodología para determinar el valor de las retribuciones económicas por el uso del agua superficial y subterránea. La metodología se aprueba por Resolución Jefatural de la

Autoridad Nacional del Agua y se publica en el portal electrónico de dicha Autoridad; respecto a este último punto, la norma que regula el uso del agua sí contempla el establecimiento de una metodología que determine el valor de las retribuciones económicas por el uso del agua; disposición que en el Decreto Legislativo y su Reglamento no contemplada.

Registro de las áreas acuáticas

El área acuática se encuentra registradas únicamente en el Catastro Único de Áreas Acuáticas otorgadas en derecho de uso, el cual administra la Autoridad Marítima Nacional; este catastro está disponible a través de las Capitanías de Puerto, quienes a su vez cuentan con un registro de los derechos de uso de áreas acuáticas e informan a la referida autoridad el cumplimiento de las disposiciones contenidas en las resoluciones de otorgamiento de derechos de uso de áreas acuáticas.

En este punto, resulta pertinente señalar que existe interés, por parte de algunos administrados titulares de derechos de uso de área acuática, en la creación de un registro de áreas acuáticas en los Registros Públicos, con la finalidad de inscribir la titularidad de las infraestructuras que construyan sobre las áreas acuáticas otorgadas en uso.

Dicho interés se sustenta en que la titularidad de estos derechos, conforme a la normativa vigente, puede otorgarse hasta por un plazo de treinta años renovables, lo que permitiría a sus titulares acceder a créditos u otros mecanismos de financiamiento utilizando dichas infraestructuras como garantía, de manera similar a lo que ocurre en los contratos de derecho de superficie.

Esta posición ha sido expresada mediante propuestas no oficiales formuladas por asociaciones privadas vinculadas a actividades desarrolladas en áreas acuáticas.

No obstante, la conveniencia, alcances, supuestos y condiciones para viabilizar lo antes descrito no han sido evaluados de manera amplia e integral por el Estado, a través de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos y del Ministerio de Defensa, sector al que pertenece la Marina de Guerra del Perú. En consecuencia, hasta la fecha no se ha manifestado un interés público orientado a promover la creación de una normativa específica que permita regular dicha materia.

Conclusiones

La Autoridad Marítima Nacional constituye uno de los órganos más representativos y visibles de la Marina de Guerra del Perú frente a la ciudadanía, extendiendo su presencia incluso a las zonas más alejadas del país a través de las Capitanías de Puerto y Puestos de Capitanía. En ese marco, cumple funciones de especial relevancia para la comunidad marítima, conformada por personas naturales y jurídicas que desarrollan actividades en el medio acuático.

La administración de las áreas acuáticas y su otorgamiento en derecho de uso representan, asimismo, una importante oportunidad para la generación de recursos económicos en favor del Estado, mediante el impulso de inversiones privadas en sectores estratégicos como el turismo, la gastronomía, la recreación y el hospedaje, entre otros. Estas actividades contribuyen a la generación de empleo, la reducción de los niveles de pobreza y la mejora de la calidad de vida de la población, produciendo un efecto positivo en cadena que favorece el crecimiento económico del país. No obstante, muchas de estas actividades no se encuentran contempladas de manera expresa en la normativa vigente como actividades susceptibles de desarrollarse en áreas acuáticas.

En ese sentido, uno de los principales retos que enfrenta actualmente la Marina de Guerra del Perú, a través de la Autoridad Marítima Nacional, en el ejercicio de la administración de las áreas acuáticas, consiste en establecer mecanismos regulatorios adecuados que permitan definir parámetros objetivos para el cálculo de la retribución correspondiente —vigencia anual por derecho de uso de área acuática— que el Estado debe percibir por el uso exclusivo de bienes de uso público destinados al desarrollo de actividades lucrativas.

Del mismo modo, resulta necesario desarrollar una normativa clara y coherente que no solo otorgue predictibilidad a los administrados respecto de los trámites y procedimientos administrativos aplicables, sino que también garantice la transparencia y seguridad jurídica en el ejercicio de la función pública.

Referencias

1. Decreto Legislativo N.º 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas. (2012). Perú.
2. Decreto Supremo N.º 001-2010-AG, que aprueba el Reglamento de la Ley N.º 29338, Ley de Recursos Hídricos. (2010). Perú.
3. Decreto Supremo N.º 015-2014-DE, que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N.º 1147. (2014). Perú.
4. Decreto Supremo N.º 050-2006-EF, que aprueba el Reglamento de la Ley N.º 26856. (2006). Perú.
5. Ley N.º 26856, Ley que declara que las playas del litoral son bienes de uso público, inalienables e imprescriptibles y establece zona de dominio restringido. (1997). Perú.
6. Ley N.º 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional. (2003). Perú.
7. Ley N.º 29338, Ley de Recursos Hídricos. (2009). Perú.
8. Ley N.º 31199, Ley de gestión y protección de los espacios públicos. (2021). Perú.
9. Resolución Ministerial N.º 172-2016-VIVIENDA, que aprueba el Reglamento Nacional de Tasaciones. (2016). Perú.
10. Resolución Ministerial N.º 321-2018-PCM. (2018). Perú.

Una aproximación a la diplomacia naval peruana. - siglos XIX al XXI[1]

An approach to Peruvian naval diplomacy - 19th to 21st centuries

Capitán de Fragata Michel Laguerre Kleimann. Graduado de la Escuela Naval del Perú en diciembre del 2006. Magíster en Historia por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Es autor y editor de diez libros, entre los cuales se encuentran: *El Oncenio y el desarrollo de la Armada Peruana*; *U.S. Naval War College/Escuela Superior de Guerra Naval del Perú*; *Guise.- Un marino británico-peruano para todos los tiempos*; *La Misión Naval Americana en el Perú*; *Miller: Militar, Político y Peruanista*; *La Marina de Guerra del Perú a través de la pintura*; *La Marina de Guerra del Perú a través de la fotografía* y *Monumentos a Miguel Grau Seminario en el mundo*. Es miembro de número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, miembro asociado del Instituto Riva-Agüero, miembro asociado de la Sociedad Peruana de Derecho Internacional, miembro de número del Instituto Peruano de Investigaciones Genealógicas y Académico de la Sociedad Peruana de Historia. Se desempeñó como miembro del Consejo Consultivo de la Comisión de Cultura y Patrimonio Cultural del Congreso de la República (2021-2022). Actualmente, se desempeña como Jefe de la 7ma. Sección del Estado Mayor de la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía, C-8 del Comando Operacional de la Amazonía y como editor general de la Revista de Marina.

Resumen: La Marina de Guerra del Perú ha sido empleada, a lo largo de su existencia, como un instrumento de la Política Exterior de la República. Sus características tácitas como la autonomía de sus buques, la flexibilidad de adopción de nuevas tareas, la capacidad persuasiva propia de un buque de guerra, la proyección internacional de sus plataformas de combate, así como la preparación profesional de sus tripulaciones, en otras palabras, los activos del Poder Naval peruano, han sido positivamente valorados tanto por los llamados a dirigir como ejecutar la Política Exterior del país. Tomando como base lo escrito por Christian Le Mière, se puede extrapolar a la realidad histórica del Perú y afirmar que las actividades diferentes a la guerra en el ámbito internacional llevadas a cabo por la Institución Naval en los dos siglos de existencia republicana se enmarcan dentro de las categorías de diplomacia naval cooperativa y diplomacia naval persuasiva (no he encontrado ejemplo de diplomacia naval coercitiva). Dicho esto, el presente trabajo identificará estas actividades en el contexto temporal en el cual se desarrollaron a fin de

1 Artículo originalmente publicado en la *Revista Peruana de Derecho Internacional*, 75(180), 113–150; 2025. https://doi.org/10.38180/rpdi.v75i180.831

poner en relieve el uso del Poder Naval a través de la diplomacia naval para el cumplimiento de la Política Exterior.

Palabras clave: Diplomacia Naval, Política Exterior, Marina de Guerra del Perú, Poder Naval.

Abstract: *Throughout its existence, the Peruvian Navy has been employed as an instrument of the Republic's Foreign Policy. Its inherent characteristics — such as the autonomy of its vessels, the flexibility to undertake new missions, the persuasive capacity intrinsic to a warship, the international projection of its combat platforms, and the professional preparedness of its crews — in other words, the assets of Peruvian Naval Power, have been positively valued both by those responsible for formulating and those tasked with executing the country's Foreign Policy. Based on the writings of Christian Le Mière, it is possible to extrapolate to the historical reality of Peru and affirm that the activities other than war carried out by the Naval Institution in the international sphere throughout the two centuries of republican existence fall within the categories of cooperative naval diplomacy and persuasive naval diplomacy (no examples of coercive naval diplomacy have been identified). Having established this framework, the present study will identify these activities within the temporal context in which they were developed, in order to highlight the use of Naval Power through naval diplomacy in support of the implementation of Peru's Foreign Policy.*

Keywords: *Naval Diplomacy, Foreign Policy, Peruvian Navy, Naval Power.*

"Para conocer el estado que hoy tiene la Marina, no se necesitan prolijas investigaciones. Basta contemplar nuestra bandera llenando con honra en California deberes que no han llenado otras banderas respetables".

Ramón Castilla, presidente de la República, 1850.

"Ha tocado a los representantes de las Marinas de Chile i del Perú realizar la labor de estrechar los sentimientos de dos pueblos jóvenes (…) no puede ser más honrosa y satisfactoria la misión dignamente cumplida por el personal de la Armada".

Revista de Marina y Aviación, 1930.

Introducción

La Marina de Guerra del Perú realiza seis roles estratégicos: 1) Garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial, 2) participar en la Política Exterior, 3) participar en el Orden Interno, 4) participar en el desarrollo nación, 5) Ejercer la Autoridad Marítima y, finalmente, 6) participar en el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres.

Vale destacar que, desde una perspectiva histórica, la Institución Naval ha realizado estas funciones desde su establecimiento en el nuevo orden político proclamado en 1821, aunque no siempre haya estado regulado, codificado o nombrado en alguna norma. De hecho, las primeras Constituciones republicanas daban como misión a las Fuerzas Armadas la de "defender al Estado contra los enemigos exteriores, asegurar el orden interior y sostener la ejecución de las leyes" (Laguerre, 2023). Otras normas establecían, específicamente para la fuerza naval, que "los objetos esenciales de nuestra marina militar son, en primer lugar, servir a la defensa de la Nación en los casos de guerra marítima, y en segundo proteger a nuestra marina mercante en su libre intercurso y en la preservación de las inmunidades que el derecho concede a los buques de comercio" (Echenique, 1847: 42).

De hecho, la peculiaridad geográfica del Perú ha exigido, a lo largo de los años, que la Marina de Guerra tenga presencia operacional en las áreas acuáticas de sus tres principales zonas geográficas: Amazonía, Sierra y Costa; las mismas que se complementan con el espacio marítimo que se proyecta hacia el océano Pacífico y la Antártida. Esta "*maritimidad*" geográfica ha tendido a que las fuerzas navales de la República interactúen con sus pares no solo de la región, sino, de otras latitudes allende dentro de las características propias de cada época.

Respecto a esto último, el presente trabajo, tomando como eje el rol denominado "participar en la Política Exterior", realizará una aproximación a las diferentes categorías teorizadas referidas a la diplomacia naval. Para ello, primero se definirán algunos conceptos teóricos para luego presentar los ejemplos históricos que validarían la tendencia del uso del Poder Naval para el cumplimiento de la Política Exterior peruana.

Se destacará la sensible labor diplomática llevada a cabo por la Marina de Guerra, en especial porque tuvo que realizarla, en ocasiones, con países vecinos con los que tuvo algún conflicto internacional.

Algunos Conceptos

De acuerdo con la Constitución Política del Perú, es el presidente de la República quien dirige la Política Exterior, mientras que el ministro de Relaciones Exteriores es el encargado de ejecutarla. Asimismo, Luis Solari Tudela, ex profesor de Derecho Internacional Público y ex miembro de la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas, sostuvo que la Política Exterior tiene por finalidad servir a los intereses nacionales, mientras que "la diplomacia trata de hacer realidad, en cada país y en los organismos

internacionales, las acciones de su política exterior a través de los contactos con el gobierno, con los medios de prensa y con las instituciones del país donde el agente diplomático está acreditado" (1982: 198).

Tal como señalan Alonso y Uribe-Cáceres (2022), es necesario que los Estados proyecten sus intereses allende sus fronteras buscando influir en el escenario mundial. Para ello, las marinas de guerra se convierten en reales instrumentos "dentro de la caja de herramientas para el logro de intereses nacionales y su protección: como herramienta prospectiva interestatal, como potenciador del nivel de influencia del Estado en el sistema internacional, como factor importante en la construcción de alianzas y como elemento de atracción, disuasión y coerción, según sea la necesidad (p. 50).

De hecho, se evidencia que el empleo del Poder Naval reúne atributos propios como la flexibilidad, autonomía y capacidad modular, entre otras, para el rápido cambio de su misión, convirtiéndose en valioso implemento de la política exterior.

Es por ello que los atributos del Poder Naval le permite ser un instrumento adecuado para la ejecución de la Política Exterior de su país a través de lo que se denominará diplomacia naval. De hecho, el historiador británico Geoffrey Till (2018) sostuvo que "*navies have shown themselves to be uniquely useful as instruments for the conduct of foreign policy from time immemorial. As such, they express the foreign policy objectives of the state*" (p. 360).

Christian Le Mière (2014), presenta las siguientes categorías de diplomacia naval: Diplomacia Marítima Cooperativa, Diplomacia Marítima Persuasiva y Diplomacia Marítima Coercitiva. En este punto, vale comentar que, si bien Le Mière hace alusión a la expresión diplomacia marítima, el presente texto hará referencia al mismo como diplomacia naval.

Lo anteriormente expresado se basa en el uso de los activos del Poder Naval para fines de diplomacia naval (Le Mière 2014: 8). Sin embargo, no debe obviarse que el activo "*hard powe*r" de las Marinas de Guerra no son elementos autónomos, sino, que se encuentran dotados por seres humanos –sus tripulaciones– quienes cuentan con entrenamiento para el cumplimiento de sus roles. De hecho, vale recordar el editorial de la Revista de Marina cuando arribaron al puerto del Callao los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, en agosto de 1907: "El Poder Naval de un país no depende solamente del hecho de tener buques y cañones, sino, principalmente, de un poder invisible pero real, que es el efectivo poder de los hombres que manejan esos buques y cañones" (Revista de Marina, 1907).

Por otro lado, Sebastián Gutiérrez Sepúlveda (2020) sostiene que la diplomacia naval se restringe al medio marítimo, así como a las plataformas navales que operan en ella, excluyendo del término al intercambio de oficiales en escuelas de formación, agregadurías navales y similares, enmarcando estas dentro del concepto de diplomacia de defensa:

> "Buscar medir la influencia y el aporte a la política exterior de un país por parte de las Armadas, desde cualquier otro instrumento que no sea desde los medios, siendo los buques de guerra los principales, no podría ser considerado como parte de una diplomacia naval, sino más bien desde la diplomacia de defensa como concepción general […] todo redunda en el empleo del mar como medio de proyección del poder nacional a través de los medios navales capaces de comunicar el mensaje".

Para Ignacio Azuara Blanco (2009: 75), citando la definición de la Revisión Estratégica de la Defensa de Reino Unido de Gran Bretaña –país donde nació el concepto–, la diplomacia de defensa existe para: "proporcionar fuerzas para afrontar las distintas actividades llevadas a cabo por el Ministerio de Defensa para disipar la hostilidad, fomentar y mantener la confianza y asistir en el desarrollo de Fuerzas Armadas democráticamente responsables, y así hacer una significativa contribución a la prevención y resolución de conflictos"; y concluye que:

> "El concepto de diplomacia de defensa engloba la idea de que las Fuerzas Armadas y los organismos de defensa tienen el potencial de contribuir a la seguridad internacional no sólo mediante la disuasión o, si fuera necesario, el empleo de los medios de combate, sino también a través de la promoción de un ambiente más cooperativo y seguro. La diplomacia de defensa, por tanto, no es una alternativa a los roles más tradicionales de las Fuerzas Armadas o a otros instrumentos de la política exterior y de seguridad, sino un complemento a todos ellos" (p. 95).[2]

Si se compara lo citado acá por Le Mière (cooperación) con lo anotado por Azuara (fomentar y mantener la confianza y asistir en el desarrollo de Fuerzas Armadas democráticamente responsables), se nota, que, en parte, existen elementos tanto de la diplomacia naval como de la diplomacia de defensa que encajan entre ellos mismos. De hecho, se observa que se presenta a la diplomacia naval como subordinada a la diplomacia de defensa.

---

2 Gutiérrez Sepúlveda (2020) considera que la diplomacia de defensa "tiene relación con la contribución del aparato de defensa en su conjunto a la política exterior, representado, generalmente, por el recurso humano a través de intercambios, representaciones, agregados militares, acuerdos y medidas que generan la confianza mutua. En esta línea, a juicio del autor, el intercambio de oficiales en escuelas de formación, los agregados navales y la cooperación tecnológica entre marinas, por ejemplo, no son parte de la diplomacia naval".

Ahora bien, de acuerdo con lo hasta ahora escrito, la diplomacia naval se caracteriza por el uso de elementos del Poder Naval en el medio marítimo y que bien se puede concretar, por ejemplo, en los ejercicios multinacionales tales como el UNITAS, SIFOREX, RIMPAC, PANAMAX, entre otros. Sin embargo, bien podría proyectarse a las áreas fluviales y lacustres, como por ejemplo con los países ribereños del Amazonas que realizan el ejercicio BRACOLPER, así como al lago Titicaca referido a las marinas de Bolivia y Perú–.

De hecho, Le Mière (2014) sostiene:

> "*Maritime diplomacy is geographically flexible, temporally adaptable, potentially deniable and extremely targeted* […] *maritime diplomacy is therefore the management of international relations through the maritime domain. This does not mean the use of diplomacy to manage maritime tensions, through the codification of international law, for instance, but the use of maritime assets to manage the relations themselves*" (pp. 4 y 7).

Sin embargo, vale destacar que si nos referimos, por ejemplo, a la diplomacia naval cooperativa –la misma que es una herramienta que contribuye al *softpower*– (Alonso Torres & Uribe-Cáceres, 2022) se observa que con cada recalada en puertos internacionales así como durante los ejercicios y entrenamientos combinados, también se llevan a cabo actividades deportivas y protocolares, entre los que se encuentran cocteles de confraternidad, presentación de ofrendas florales ante monumentos de héroes nacionales –puede ser de uno o de ambos países–, visitas a instalaciones navales por parte de las tripulaciones extranjeras, reuniones con altas autoridades del país anfitrión, entre otras. Todas se suman al objetivo ulterior de presentar a la Marina como un elemento de cooperación y confianza para la defensa tanto regional como global.

En esa misma línea, Le Mière sostiene que:

> "*A very broad definition of co- operative maritime diplomacy could in fact involve maritime personnel engaged in such activity. Exchanges of personnel regularly occur between navies and coastguards, while naval colleges* […] *It could also be argued that sailors and maritime personnel, along with their knowledge base and skill sets are part and parcel of a nation's seapower, above and beyond the ships, weapons, rigs, shipyards and ports that are usually seen as encompassing the entirety of seapower* […] *but education programmes, personal visits and collaborative meetings could equally be seen as an influence- and confidence-building form of co-operative maritime diplomacy"* (2014: 11).

Asimismo, J.J. Widen (2011: 717) es de la postura que:

"*In naval warfare, the aim is control of the seas and the target often the destruction or obstruction of enemy forces. In naval diplomacy, the aim is political influence and the target is the minds and perceptions of policy-makers in hostile and friendly Powers. This means that the political and military signals being sent must be skillfully executed, and the process is indirect rather than direct*".

Presentada la base conceptual sobre la cual se ha trabajado, la presente investigación llevará a cabo una aproximación a los ejemplos históricos del uso del Poder Naval para el cumplimiento de la política exterior del Estado peruano a lo largo de los dos siglos de existencia republicana, dejando para otra investigación los ejercicios multinacionales.

Una primera afirmación nos demostrará que esta peculiaridad se enmarca dentro de las categorías de a) diplomacia naval cooperativa: escalada de puertos, ejercicios combinados, entrenamientos combinados, ayuda humanitaria, entrenamiento, ayuda en caso de desastres, y b) diplomacia naval persuasiva: presencia naval; así no hayan estado escritas en diferentes normas hasta finales del siglo XX, lo que se convierte en una tarea implícita del uso del Poder Naval de la república. Vale mencionar que la diplomacia naval coercitiva (*gunboat diplomacy*) no ha sido parte de la diplomacia naval peruana, al menos no se ha encontrado un ejemplo evidente de ello.

Dicho esto, se puede recordar brevemente dos ejemplos de la diplomacia naval cooperativa de la Marina de Guerra del Perú. El primero ocurrió en octubre de 1896, cuando el crucero *Lima* zarpó desde el Callao con rumbo a Guayaquil. Su misión era llevar ayuda humanitaria a dicha ciudad-puerto que había sufrido un incendio de grandes proporciones y repatriar a 227 personas que solicitaron regresar al Perú (Palacios, 1991, 206-208).

Ciento veinte años después, el envío del B.AP. *Tacna*, del B.A.P. *Callao*, de un Antonov AN-32 de la Marina de Guerra del Perú, de tres helicópteros MI-171 SH-P del Ejército del Perú, así como del Spartan C27-J de la Fuerza Aérea del Perú, entre otras unidades a Ecuador, para brindar ayuda humanitaria luego del terremoto de 7.8 grados que sufrió dicho país, demuestra que el rol estratégico de participar en la Política Exterior se mantiene vigente (Laguerre, 2016).

A esto se podría añadir, de manera complementaria a la diplomacia naval y a la diplomacia de defensa, lo que bien puede denominarse diplomacia cultural naval, cuyo aporte, en el caso peruano, es significativo por su proyección internacional: más de 30 monumentos erigidos a la memoria

del Gran Almirante del Perú Miguel Grau[3] se han instalado en cuatro de los cinco continentes, en plazas públicas, embajadas, academias navales, escuelas superiores de guerra naval, bases navales, museos marítimos, entre otros. Estos son espacios donde, al arribar algún buque de guerra peruano se efectúan, la mayoría de las veces, actos protocolares como la presentación de ofrenda florales, los mismos que se efectúan con la presencia de autoridades locales (Laguerre, 2021) (Salas Ormeño, 2023).

Pero más allá de los actos oficiales ante aquellas esculturas, su presencia en espacios públicos permite una proyección internacional perenne de los valores y principios que ellos representan, así como del mensaje y reconocimiento que tiene como emisor a la Marina de Guerra del Perú. En ese sentido, bien puede decirse que esta acción se enmarca dentro de la diplomacia naval, como un sub-instrumento de la misma. No se requiere, necesariamente, una unidad naval para ello, sino las gestiones de los agregados navales junto a sus respectivas embajadas.

Además del nombre de Grau, existen otros marinos peruanos en plazas públicas en el extranjero que contribuyen con la diplomacia cultural naval, como el caso de Antonio Valle Riestra y Adrián Vargas en el parque República del Perú en San José de Costa Rica.

A este número de esculturas, también puede sumarse la de pinturas entregadas a marinas extranjeras, tal como la del Vicealmirante Martín Jorge Guise –marino británico-peruano y primer Comandante General de la Marina de Guerra del Perú–, obra del artista peruano Orlando Yantas que reprodujo el original hecho por José Gil de Castro, conocido como "el pintor de Libertadores" (Laguerre, 2017).

Este óleo se entregó al director de la escuela naval de Darmouth, Gran Bretaña, el 28 de julio del 2017 –día de la proclamación de la independencia del Perú– a bordo del B.A.P. *Unión*, buque escuela a vela de la Marina de Guerra del Perú que arribó a Londres como parte del viaje de instrucción de los cadetes navales. Desde aquella fecha, la citada obra de arte es conmemorada por las autoridades peruanas en Inglaterra en días de efemérides navales del Perú.

Es por ello, que el factor humano de la diplomacia naval aparece con

---

3 Miguel Grau (Piura 1834-Angamos 1879), es el máximo héroe de la Marina de Guerra del Perú. El Estado peruano lo ha reconocido como Precursor del Derecho Internacional Humanitario aplicable a los Conflictos Armados en el mar (Ley N° 31765 de fecha 2 de junio del 2023). Es conocido como El Caballero de los Mares. Fue el comandante del monitor *Huáscar* durante el combate naval de Angamos del 8 de octubre de 1879.

singular y principal importancia para el correcto cumplimiento de la misión, la misma que tiene proyección internacional a través, pero no siempre, de los activos "duros" del Poder Naval. De hecho, una buena fuente para comprender esto son los discursos dados con ocasión de estas visitas a bordo de buques de guerra, los cuales permiten conocer el mensaje que se desea proyectar. Las notas periodísticas complementan o suplen a aquellas.

Dicho esto, y de acuerdo con los siguientes ejemplos de diplomacia naval peruana, se observa que históricamente estos se caracterizaron por ser talante cooperativo y, en menor medida, persuasivo. La selección de estos casos ha sido subjetiva y basada en el impacto logrado, así como en el recuerdo dentro de la historia o imaginario nacional.

Algunos ejemplos históricos:

El viaje del bergantín de guerra *General Gamarra* a San Francisco, California, 1849.

En la historia de la Marina de Guerra del Perú existen claros ejemplos del uso de los elementos del Poder Naval en asuntos internacionales. Tanto el siglo XIX como el XX y XXI fueron testigos de buques que navegaron hacia distantes costas con la finalidad de proyectar el Poder Naval para realizar acciones diferentes a la guerra.

Nueve años antes de finalizada la vuelta al mundo de la fragata *Amazonas*, la joven escuadra peruana dio "una clara prueba de la calidad moral de sus hombres" durante una operación naval que llevó al bergantín de guerra *General Gamarra* al puerto de San Francisco, Estados Unidos de América.

La fiebre de oro iniciada a comienzos de 1848, atrajo a aventureros, comerciantes y propietarios de varias partes del mundo; entre ellos, peruanos que invirtieron en mercancías y buques mercantes. El resultado de ello fue que embarcaciones peruanas que se hallaban fondeadas en la bahía de San Francisco fueron abandonadas por sus tripulaciones, las cuales desertaron sumandose a la frenética, atolondrada y peligrosa búsqueda de oro.

Como resultado de ello, se solicitó auxilio al gobierno peruano, el mismo que, bajo el liderazgo del general Ramón Castilla, designó al bergantín *General Gamarra*, comandado por el capitán de fragata graduado José María Silva, para que zarpara desde el Callao "[…] con el objeto de proteger los intereses mercantiles del país y de auxiliar en caso necesario a los capitanes de los buques nacionales", asimismo, debía auxiliar a los connacionales en apuros económicos que desearan retornar al país "prefiriendo a los que se

hallen en estado indigente, previo los datos que recibirá del Cónsul que así lo corrobore" (Denegri Luna, 1976: 262). El zarpe se dio el 25 de enero de 1849 y arribó al puerto de San Francisco el 29 de marzo (Del Campo, 2020).

La situación encontrada en la bahía de San Francisco fue devastadora. El nuevo Cónsul del Perú Carlos Varea, así como el comandante del *Gamarra*, informaron de las duras situaciones de todos los que arribaron al puerto. En el caso del objetivo del viaje, la cantidad de barcos abandonados llamó sobremanera la atención. A pesar de ello, se logró evitar que la tripulación del *Gamarra* desertara, y, al contrario, se dotase hasta tres embarcaciones nacionales para que regresen al Perú. La misión fue un éxito y, en el informe que el capitán de fragata Silva remitió el 30 de abril de 1849, el cual ha sido transcrito completamente por el embajador Juan Del Campo, indicó:

> "[…] Ahora habiendo salvado tres de nuestros buques nacionales, contra todo el torrente de las circunstancias, y no teniendo ya en lo sucesivo ni un solo marinero que poder dar a otro cualquiera que se presente, por haberme quedado con los muy necesarios para tripular con seguridad el buque que mando, ya mi estadía es aquí tan inútil como sumamente expuesta y antes de sufrir un grande fracaso con la deserción de mi gente, que hasta ahora he podido evitar milagrosamente a fuerza de desvelos y vigilancia, quiero poner en salvo al 'Gamarra'. Para ello pienso salir de aquí infaliblemente tan pronto como llene mi aguada […]" (Del Campo, 2020).

Esta proyección del Poder Naval con fines de realizar acciones diferentes a la guerra, tuvo como resultado exitoso el retorno al Perú de tres embarcaciones –una barca y dos bergantines– dotadas por marinos peruanos del *Gamarra*. Asimismo, y de acuerdo con el historador Félix Denegri Luna "la presencia del bergantín de guerra nacional en las aguas de San Francisco influyó decisivamente en el buen rumbo de las transacciones comerciales de nuestros compatriotas" (Denegri Luna, 1976: 262). El historiador Jorge Basadre anotó que también "atendió a varios barcos neutrales en peligro de perderse" (Basadre, 1963 t. III: 140). El *General Gamarra* retornó al Callao con toda su tripulación el 30 de agosto de 1849.

Un gesto propio del ceremonial naval en aguas extranjeras se dio entre el bergantín *General Gamarra* y el vapor *Californa* de la marina americana. En un reporte del teniente Robert A. Budd, fechado en San Francisco el 1 de mayo de 1849, se resaltó que cuando el buque se hallaba navegando por la bahía, "al pasar frente al bergantín peruano de guerra 'Gamarra', aquel desplegó la insignia americana y disparó una salva de saludo en nuestro honor. Un muy adecuado y feliz halago" (Del Campo, 2020).

El viaje del *Gamarra* encaja, de cierta manera, dentro de la definición

de diplomacia naval persuasiva, a pesar que no estuvo enfocada a nivel interestatal, sino comercial nacional en el extranjero. De acuerdo con Le Mière:

> "*Persuasive diplomacy is distinguished from its co- operative cousin by the lack of collaboration in the diplomatic effects reached through the activity. Similarly, it is differentiated from coercive diplomacy by the fact that it aims neither to deter nor compel. Rather,* ***the goals of persuasive maritime diplomacy are to increase recognition of one's maritime or national power and build prestige for the nation on the international stage****. It is neither directed towards a particular recipient nor intended to strike fear into potential opponents. Rather,* ***it aims to persuade others that one's own navy (or general military) is present and effective***" (Le Mière, 2014).

De hecho, el presidente del Perú, Ramón Castilla, durante su mensaje a la Nación dado en el Congreso de la República, sostuvo que "*para conocer el estado que hoy tiene la Marina, no se necesitan prolijas investigaciones.* ***Basta contemplar nuestra bandera llenando con honra en California deberes que no han llenado otras banderas respetables***".[4] Del mismo modo, el ministro de Guerra y Marina sostuvo en su memoria de 1849, que "según avisos oficiales la expedición del Gamarra sobre aquella costa ha sido generalmente aplaudida por toda la heterogénea población acumulada en ese suelo" (Denegri Luna, 1976: 269).

De estas dos expresiones dadas se desprende que el viaje del bergantín *General Gamarra* a San Francisco, y su logrado éxito, tuvo una influencia positiva en la imagen internacional del Perú, país que en casi tres décadas de vida independiente –y gracias a los ingresos fiscales que producía el guano; así como a la visión de estadista de Ramón Castilla– tuvo la capacidad de enviar a uno de los buques de su Escuadra a más de tres mil millas náuticas de su puerto base y regresar luego de cumplir con el objetivo de su misión. Esta operación naval se enmarca dentro del concepto de la diplomacia naval persuasiva, gracias al prestigio y la presencia internacional alcanzada.

La vuelta al mundo de la fragata *Amazonas, 1856-1858*

Si bien originada para fines de mantenimiento y sin intenciones de circunnavegar el planeta, el viaje de la fragata *Amazonas* a mediados del siglo XIX, específicamente entre 1856 y 1858 fue una hazaña naval cuyo recuerdo se mantiene vigente al presente.

---

4 El sombreado es añadido.

Fue la primera vez que un buque de guerra sudamericano con propulsión a vapor circunnavegó el globo con tripulantes y guardiamarinas nacionales. En aquella ocasión, el pabellón de la república del Perú se presentó en ocho puertos durante un recorrido rumbo oeste-este. Los puertos de recalada fueron los de Hong Kong, Calcuta, Jamestown (isla Santa Elena), Londres, isla de Tenerife, Río de Janeiro, Talcahuano, Arica y Callao (Ortiz Sotelo, 1988).

Si bien las motivaciones de su viaje fueron las de entrar a dique en Cantón, específicamente la isla Whampoa–el Callao no tenía dique flotante hasta finales de la década de 1860–, de acuerdo con el historiador Jorge Ortiz, "la circunstancia de un viaje prolongado fue considerada una magnífica oportunidad para que los guardiamarinas de entonces llevaran a cabo prácticas marineras apropiadas a su formación" (Ortiz Sotelo, 1988: 4).

La carena no pudo realizarse en Hong Kong, así que la fragata enrumbó a Calcuta, donde sí pudieron realizarse algunos trabajos en el dique Middle Homah. Al término de estos recibió la orden de dirigirse a la isla Santa Elena y Londres. En Inglaterra completó su reparación de casco y maquinaria. En ese país se produjo, por motivos políticos, el relevo del comandante, capitán de navío José Boterín por su Segundo Comandante.

La fragata arribó al Callao a las 1830 horas del sábado 29 de mayo de 1858 bajo el mando del capitán de corbeta Francisco Sanz y enarbolando la insignia del capitán de navío Ignacio Mariátegui, comandante general de la Escuadra, luego de 308 días y 42,000 millas náuticas navegadas (Ortiz Sotelo, 1988: 10 y 172).

Esta navegación cumplió con dos claros objetivos –escritos en las instrucciones dadas al capitán de navío Boterín–, que fueron el efectuar la reparación del buque, así como realizar la instrucción de los oficiales y guardiamarinas "tanto en la parte científica como militar y marinera". Asimismo, se consideró llevar a cabo, de manera específica, una tarea humanitaria enmarcada en la diplomacia: "Como en las costas del Asia pudieran existir peruanos que por falta de recursos se hallen en la miseria y deseen el regreso a su patria, el comandante Boterín los admitirá o no a su bordo, con colocación o sin ella, si a su parecer los juzga exentos de la política e incapaces de dañar la moral de su buque" (Ortiz Sotelo, 1988: 97). Por otro lado, la tarea no escrita, pero implícita y llevada a cabo, fue la de presentar el pabellón de la república del Perú en siete puertos internacionales.

De este modo, si nos basamos en las instrucciones dadas por el gobierno del Perú al comandante de la fragata *Amazonas*, no se detalla ni se da a entender que la navegación serviría para proyectar la presencia, imagen o

poder del país en el extranjero; en otras palabras, no se utilizó este viaje con conciencia manifiesta dentro de lo que se podría enmarcar en el concepto de cooperación o persuasión. Está claro, en el papel, que el objetivo era práctico y tangible: reparación y entrenamiento. Sin embargo, la presencia de marinos peruanos en los países visitados, el pabellón rojo y blanco observado por extranjeros que dificilmente lo habrían visto con anterioridad, así como las obligadas comunicaciones con autoridades locales, son muestras de elementos constituivos de la diplomacia naval, la cual bien puede enmarcarse dentro de la persuasión, específicamente en lo referido al prestigio que significa tener las capacidades –logísticas, náuticas, profesionales, entrenamiento– que permitan a un buque de guerra realizar tremenda navegación.

No en vano el representante diplomático del Perú en Inglaterra, Francisco de Rivero, escribió, el 16 de enero de 1858, al capitán de corbeta Francisco Sanz que "[…] no concluiré esta nota antes de reiterar mis recomendaciones anteriores, deseando a V.S. un viaje feliz hasta saludar en el Callao la bandera nacional, a bordo del primero de nuestros buques de guerra que habrá dado la vuelta alrededor del globo" (Ortiz Sotelo, 1988: 162).

Retorno de los restos del Contralmirante Miguel Grau desde Chile a bordo del crucero *Lima*, 1890.

Otro ejemplo del uso del Poder Naval en la política exterior de la República del Perú, y que encaja dentro de la definición de diplomacia naval cooperativa se dio cuando se envió, en 1890, al crucero *Lima* al puerto de Valparaíso, Chile, con la finalidad de repatriar los restos de los fallecidos durante la denominada guerra del Pacífico (1879-1883), entre ellos el del entonces contralmirante Miguel Grau, quien había muerto a bordo de su buque el vapor de torreón *Huáscar* el 8 de octubre de 1879, durante el combate naval de Angamos.

Habían pasado 17 años desde el término de la guerra. El gobierno del Perú presidido por el general Andrés A. Cáceres –quien en su momento simbolizó la resistencia durante la guerra– dispuso que el capitán de navío Melitón Carvajal presidiera la comisión, la misma que estuvo integrada por otros dos sobrevivientes de la guerra: coronel Manuel C. La Torre y el capitán de fragata Pedro Gárezon.[5] Tanto Carvajal como Gárezon fueron parte de la dotación del *Huáscar* y lucharon junto a Grau el 8 de octubre; siendo Gárezon quien reconoció los restos del comandante del monitor.

5 El transporte peruano *Santa Rosa* cumplió la misma misión, pero en territorio peruano, por lo que no se describirá en este artículo.

El crucero *Lima* –comandado por el capitán de navío Ruperto Alzamora– tuvo que recalar en otrora puertos peruanos tales como Arica e Iquique, lugares que tuvieron gran importancia estratégica durante la campaña naval de 1879 así como de la defensa terrestre-marítima. Una vez arribado en Valparaíso, la comisión peruana se dirigió a Santiago de Chile, donde se inició la exhumación del resto del contralmirante Miguel Grau que reposaba en el mausoleo de la familia del general Benjamín Viel. De acuerdo con el relato del historiador Raúl Palacios Rodríguez: "se procedió a la exhumación de los restos de Grau ante una impresionante manifestación cívico-militar, en la que estuvo presente el Presidente José Manuel Balmaceda y sus ministros […] los discursos de una y otra parte, tanto en Santiago como en Valparaíso, se caracterizaron por la emotividad del tono y por el reconocimiento unánime de las virtudes de nuestro héroe" (Palacios Rodríguez, 1991: 382).

Por ejemplo, el ministro de Guerra y Marina de Chile sostuvo:

> "Hoy, al entregar respetuosamente las cenizas del Almirante Grau a los representantes de su patria, podemos decir que la gloria y el heroísmo no reconocen continente. El nombre del Almirante Grau resonó en el orbe civilizado. Los gobiernos y los pueblos del suelo americano tenían sus ojos fijos en la estela que marcaba en el océano la nave peruana. La dirigía un ilustre marino que honrando su bandera y sirviendo los intereses de su país, ganó nombre y gloria imperecedera. ¡Almirante Grau!, Volvéis al hogar y al corazón del Perú. La memoria de vuestro nombre será conservada por todos los chilenos y, especialmente, por nuestros marinos y soldados […]" (Palacios Rodríguez, 1991: 382-384).

Por su parte el Canciller de Chile, Juan Mackenna, expresó que "el Almirante Grau ha pasado ya a la historia, y su nombre vive en una esfera a la cual llegan la gratitud de su propio país y la admiración de los restantes […] sean sus cenizas una prenda de la confraternidad que siempre ha de ligar a la tierra extraña que le ha servido de pasajero descanso y a aquella a la cual debió y por la cual perdió su existencia el Almirante Grau […] Chile os entrega y se despide con dolor de estos gloriosos restos que ha sabido custodiar con cariño y con respeto" (Fernández Larraín, 1979).

Un dato interesante de esta comisión que empleó elementos del Poder Naval para cumplir su misión en aguas exteriores, específicamente en el dominio marítimo de un país con que estuvo en guerra hacía menos de dos décadas y mantenía en posesión territorios peruanos, de acuerdo con el Tratado de Ancón de 1883 (Leciñana Falconí, 2004), fue que a su regreso al Callao fue escoltado por el crucero chileno *Esmeralda*, buque comandado por el capitán de fragata Policarpo Toro y que llevaba a bordo a la comitiva oficial chilena presidida por el obispo de La Serena Florencio Fontecilla y

compuesta por el capitán de navío D. Constantino Bannen, auditor de marina D. Manuel Díaz, presbítero D. Javier Valdez Carrera, coronel D. Ricardo Castro y cirujano D. Florencio Middleton, nombrada para estar presente en las honras fúnebres de Lima (Del Campo Rodríguez, 2020).

Vale considerar que, durante aquella jornada, el Comandante General de Armas y Marina de Chile era el Contralmirante Juan Williams Rebolledo, otrora adversario de la escuadra peruana durante la primera fase de la campaña naval de 1879, igual que el comandante de la *Esmeralda*, Policarpo Toro.

En esa misma línea, la carta enviada por un sobrino político de la viuda del contralmirante Grau, aprovechando el viaje de retorno del crucero *Lima*, es un testimonio de las consecuencias inmediatas de aquella acción de la diplomacia naval cooperativa. En la misiva, Guillermo Pinto Agüero, casado con una hija del comandante Óscar Viel y Toro, escribió que: "Le aseguro que no exagero si le digo que las ceremonias con que se ha rodeado la traslación de los restos del Almirante han sido tan solemnes como sólo se han visto en este país en dos o tres ocasiones […] la actitud respetuosa del pueblo en esta ocasión prueba que el Almirante era una gran figura histórica que se impone en todas partes […] Como chileno […] me felicito grandemente de que se haya presentado esta ocasión que puede hacer olvidar odios que a nada bueno ni a nada noble pueden conducir" (Laguerre, 2023).

El crucero *Almirante Grau* en Guayaquil, 1917.

Pasado el siglo XIX, la Marina de Guerra del Perú continuó con el esfuerzo de resurgir materialmente después de la infausta guerra del Pacífico. De hecho, en la memoria del ministro de Guerra y Marina de 1900, contralmirante Melitón Carvajal, se sostuvo que:

> "Propiamente hablando la República no pose naves de guerra. Los cuatro buques de que dispone, tres de fierro y uno de madera-el crucero Lima y los transportes Constitución, Santa Rosa y Chalaco- construidos respectivamente en 1880, 1886, 1883 y 1884, que cuentan por consiguiente, el que menos 14 años de servicios, no fueron hechos para formar parte de una marina de guerra; no tienen por consiguiente las condiciones de esta clase de buques, y, a mayor abundamiento, se encuentran por la acción del tiempo y de los servicios prestados en más o menos malas condiciones" (Carvajal Ambulodegui, 1900).

En el mismo documento, Carvajal recomendaba a los legisladores la adquisición de un crucero "de rápido andar y armado con la artillería perfeccionada en los últimos años" para la defensa y custodia del extenso litoral de la república. De este modo, y luego de varias peripecias, en agosto

de 1907 arribó al puerto del Callao los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, buques construidos en Inglaterra para la escuadra peruana.

A los diez años, el crucero *Almirante Grau* zarpó rumbo a Tumbes, específicamente a Puerto Pizarro con la finalidad de rendir honores al presidente del Ecuador Alfredo Baquerizo Moreno, quien visitaría la zona. El 24 de julio "se avistó a los barcos ecuatorianos *Patria* y *Cotopaxi*, el *Grau* izó su empavesado y procedió a rendir honores de cañón […] Apenas fondeado, el comandante del *Grau* se trasladó al buque ecuatoriano con el objeto de saludar al señor Baquerizo Moreno en nombre del presidente del Perú, José Pardo, y poner a sus órdenes al crucero peruano" (Cayo Córdova, 2009: 883).

Previamente, la cancillería ecuatoriana había enviado a su par peruana una invitación para que el *Almirante Grau* acompañara al presidente hasta Guayaquil, recibiendo respuesta favorable. De este modo, el 25 de julio los buques zarparon rumbo a Guayaquil, donde los marinos peruanos fueron agazajados, oficialmente, con un banquete en la Casa de Gobierno también conocido como edificio de la Gobernación. Al día siguiente el *Almirante Grau* recibió gran número de visitas de locales, incluido connacionales residentes.

La visita del buque insignia de la Escuadra Peruana coincidió con las fiestas fundacionales de Guayaquil, por lo que "los buques y los fuertes ecuatorianos detonaron salvas en la mañana, al medio día y en la tarde, habiendo contestado en la misma forma el crucero peruano. Los oficiales fueron muy agasajados. El comandante Salaverry [comandante del *Grau*] visitó la universidad y luego los profesores se constituyeron a bordo del *Grau*" (Cayo Córdova, 2009: 884).

Como corolario de aquel viaje, el canciller peruano Francisco Tudela y Varela envió un telegrama a su par ecuatoriano manifestándole "el sentimiento de profunda gratitud que han producido en el pueblo del Perú y en su Gobierno, las delicadas atenciones de que han sido objeto en Guayaquil la oficialidad y tripulantes del crucero *Almirante Grau*". La respuesta del Ministro de Relaciones Exteriores Tobar Borgoño fue la siguiente: "Fue en extremo placentero para el pueblo y Gobierno del Ecuador recibir y honrar a los oficiales y tripulantes del crucero *Almirante Grau* que trajeron el saludo fraternal y galante del pueblo hermano al Primer Magistrado ecuatoriano" (Cayo Córdova, 2009: 884).

Estas comunicaciones oficiales intercambiadas al más alto nivel de la diplomacia binacional demuestran la utilidad manifiesta que los elementos del Poder Naval tienen para el cumplimiento de las relaciones internacionales;

más aun, si se recuerda que las repúblicas de Ecuador y Perú estuvieron en tensión bélica a inicios del siglo XX. La presencia del buque insignia de la Escuadra del Perú se enmarcó dentro de la diplomacia naval cooperativa como persuasiva, considerando las características materiales respecto a la escuadra anfitriona y que "*so much of international politics is about perception, of how you strong and resolute you seem in the eyes of others*" (Till, 2018: 638).

Visita de la Escuadra Peruana a Valparaíso, 1930

Luego del Tratado de Ancón de 1884, las provincias peruanas de Tacna y Arica se mantuvieron bajo dominio del gobierno de Chile durante casi medio siglo, luego de lo cual, el 3 de junio de 1929 se firmó el Tratado de Lima, que concluyó con el pendiente diplomático iniciado luego de la guerra del Guano y el Salitre. Producto de ello, Tacna se reincorporaba al territorio peruano y Arica permanecía en el de Chile.

Durante aquella década del gobierno de Augusto B. Leguía (1919-1930), la Marina de Guerra jugó un importante rol en los momentos previos como durante y después de la firma del instrumento internacional. Tal como se ha manifestado, no cabe duda "de que fue la Marina de Guerra del Perú el instrumento más sensible utilizado por el gobierno para lograr el objetivo político de sellar las fronteras luego de más de cien años de proclamada la independencia" (Laguerre, 2018-2022).

Fue en aquel contexto que el 15 de noviembre, el buque escuela de Chile *General Baquedano* arribó al Callao cumpliendo su vigesimosexto viaje de instrucción (Rada y Gamio, 1929: p. 687). Esta fue la primera vez que un buque escuela de Chile fondeaba en aguas peruanas. La representatividad de la presencia del buque escuela, unidad naval dedicada a la formación náutica de la futura oficialidad de dicho país, tuvo un mensaje de búsqueda del reinicio de las relaciones dentro de un marco de gran sensibilidad.

Así lo reconoció la *Revista de Marina*, cuya redacción anotó que "a raíz del tratado de paz celebrado entre el Perú i Chile, el viaje de la corbeta escuela General Baquedano ha sido la mejor designación que ha podido hacer el gobierno del Mapocho, encomendando a su Marina, la plausible acción del mejor acercamiento positivo, el cual ha sido realizado con creces […] [y] cuya visita ha constituido un verdadero triunfo diplomático" (Revista de Marina, 1929).

La respuesta peruana se dio en el contexto del crucero de verano de 1930, cuando la escuadra peruana compuesta por los cruceros B.A.P. *Almirante Grau*, B.A.P. *Coronel Bolognesi* y los cuatro submarinos *R*, zarpó del Callao

rumbo a Valparaíso, siendo la primera vez que esta operación se realizaba desde los tiempos del conflicto con España de 1866.

El editorial de la *Revista de Marina* dio cuenta de ello y, calificó ambas visitas, la del *General Baquedano* y de la Escuadra peruana, como acciones que definen los "principios de paz i confraternidad, no como símbolo, sino como la más preciosa de las realidades", añadiendo que "ha tocado a los representantes de las Marinas de Chile i del Perú realizar la labor de estrechar los sentimientos de dos pueblos jóvenes […] no puede ser más honrosa y satisfactoria la misión dignamente cumplida por el personal de la Armada" (Revista de Marina, 1930).

Asimismo, la revista de la oficialidad naval peruana transcribió algunos textos periodísticos del diario *El Mercurio*, haciendo eco de las impresiones y palpitaciones que se dieron en Chile. Vale considerar que la *Revista de Marina* era leída por el cuerpo de oficiales de la Marina, un auditorio peculiarmente sensible y expectante, en aquel momento, a la participación efectiva de su Institución como elemento de la diplomacia nacional. En el artículo transcrito, el autor recorre los principales momentos históricos que unieron a Perú y Chile contra amenazas foráneas o divergentes a sus intereses mutuos (El Mercurio, 1930).

Termina este emotivo texto diciendo que "la visita de la división naval peruana del comodoro Goicochea, tiene en Chile el aspecto de un acontecimiento mui [sic] alto. Las banderas que se batieron juntas en ocasiones memorables, vuelven a reunirse en las aguas de esta República, como una manifestación decisiva de la amistad ahora inquebrantable entre peruanos y chilenos […] Noble embajada del país hermano, llega esta que constituyen los marinos del Perú, a una tierra verdaderamente amiga i cuyos habitantes los guardan con los brazos abiertos para que quede sellada una vez más la unión indisoluble de su país i de Chile" (El Mercurio, 1930).

Por otro lado, y de acuerdo con la sección Crónica Nacional de la *Revista de Marina*, el primer acto de los marinos peruanos en el puerto de Valparaíso fue colocar una ofrenda floral ante el monumento de Arturo Prat. En dicha ceremonia, el capitán de navío Julio Goicochea, comandante general de la Escuadra, sostuvo "Los marinos del Perú, al llegar a estas playas, se detienen reverentes ante el monumento que perpetúa la gloria del Capitán Prat, uno de los más grandes i esforzados héroes de la Marina chilena, para ofrecer en nombre de la Escuadra peruana este modesto homenaje […] (Crónica Nacional, 1930).

A decir del jefe de la Escuadra peruana, la ceremonia se realizó frente a una "enorme muchedumbre", dándose término con un desfile frente al monumento que fue vivamente ovacionado.

El 11 de marzo, el director de la Escuela Naval de Chile recibió a la delegación naval peruana, la cual recorrió las instalaciones de dicho plantel y de su museo. Luego de esta inspección, el jefe de los marinos peruanos obsequió a la escuela naval un trofeo, retribuyendo el presente que los del *Baquedano* entregaron a la Escuela Naval de La Punta, el año anterior.

En adición, durante las 35 horas que los marinos peruanos estuvieron en la capital Santiago de Chile, fueron declarados huéspedes ilustres de la ciudad por su alcalde. Visitaron al presidente Ibáñez en el palacio de la Moneda, asistieron al almuerzo ofrecido por el ministro de marina en el club de la Unión, se atendió la recepción en el casino militar, al banquete ofrecido por el presidente de la república en el palacio de gobierno, se visitaron los cerros San Cristóbal y Santa Lucía, así como al club hípico y a una recepción en la escuela militar.

El 15 de marzo se llevó a cabo un almuerzo en honor al presidente Ibáñez a bordo del B.A.P. *Almirante Grau*. Momentos antes, el presidente condecoró a los jefes navales peruanos con la Orden al Mérito de Chile en los grados de Comendador y Oficiales. Por su parte, el gobierno peruano, a través del jefe de la Escuadra, condecoró con la Orden del Sol en grado de Gran Oficial al contralmirante Chappuzeau y al general Urcullu, quienes habían estado en Lima meses atrás en el contexto de la toma de mando del presidente Leguía.

Como retribución por las atenciones recibidas, la escuadra nacional organizó una fiesta a bordo de los cruceros peruanos donde más de mil asistentes dieron realce, a decir de los medios locales, a la "majestuosa" fiesta, donde las vivas al Perú, a Leguía y a la Marina peruana no dejaron de sonar (Goicochea Álvarez, 1930: p. 7).

Un aspecto que reunió mucha carga emotiva y simbólica fue la visita que el estado mayor de la escuadra peruana realizó a la viuda de Prat, donde se le obsequió un *bouquet* de rosas rojas y blancas.

Cuando los marinos peruanos regresaron al Callao, el Centro Naval ofreció, el 5 de abril, una *champañada* a los jefes y oficiales que habían participado de este viaje (Crónica Nacional, 1930). Esta aprobación tácita a la labor diplomática de la Escuadra dada por la totalidad de los socios del centro naval, el cual incluía a varios veteranos de la guerra, así como a

hijos de aquella generación, fue un reconocimiento meridiano a la política internacional del régimen, así como del uso diplomático por parte de la Marina de Guerra del Perú.[6]

La Marina de Guerra fue el instrumento del Estado en el cumplimiento del afianzamiento y cumplimiento de su política exterior, específicamente en un asunto tan delicado y sensible como lo fueron las consecuencias del Tratado de Ancón, a través de la diplomacia naval cooperativa.

Viaje del buque insignia B.A.P. *Almirante Grau* a Cuba en 1944.

El gobierno de Cuba invitó al del Perú para que esté presente durante tres importantes actos: botadura del primer buque de guerra construido en dicho país, develación del busto del ex presidente Mariano Ignacio Prado y transmisión de mando presidencial entre el general Fulgencio Batista y el doctor Ramón Grau San Martín (Pinillos Cabada, 1996) (Ministerio de Estado, 1944).

La placa con busto en alto relieve del prócer de la independencia cubana, marino y militar peruano e hijo del coronel Mariano Ignacio Prado, se entregó el 30 de setiembre de 1944 en el contexto de la botadura del cazasubmarino *Leoncio Prado* CG-101en La Habana, para que sea parte de dicha unidad naval de combate. En ella se podía leer: "La Armada del Perú a la unidad de la Marina de Guerra de Cuba Leoncio Prado, héroe cuyas glorias comparten con orgullo ambos países".

Durante el acto de bautizo, que contó con la presencia del presidente de Cuba Fulgencio Batista y el embajador extraordinario del Perú y jefe de la misión especial Mariano I. Prado Ugarteche, el comandante general de la Escuadra del Perú capitán de navío Mariano H. Melgar expresó:

> "Honra insigne constituye para la Marina Militar y el pueblo del Perú que el esclarecido gobierno de Cuba haya colocado bajo la advocación de Leoncio Prado, marino audaz y heroico guerrero, la nueva y gallarda unidad de guerra […] en nuestra visita a este país, nada nos ha seducido más que el cordial entendimiento entre los oficiales y tripulantes de nuestro barco y los de la Marina Cubana: Seguro estoy que estamos escribiendo uno de los capítulos más hermosos de la amistad tradicional de Cuba y el Perú […]".[7]

---

6 Una posible consecuencia de aquella navegación, puede ser el hecho que los submarinos R fueron, durante la década de 1930, a carenarse a puertos de Chile.

7 El Comandante General de la Escuadra tuvo como secretario al capitán de corbeta Teodosio Cabada Gonzales Prada, oficial de intereses humanistas representados en el derecho, la historia, la literatura y la diplomacia. Fue leal edecán del presidente Augusto B. Leguía.

Estas expresiones representan un claro ejemplo de los alcances de la diplomacia naval, puesto que actos comos este permiten llevar la voz oficial de un Gobierno dando palabras de acercamiento, confianza, reconocimiento y cooperación.

De hecho, para este acto –que se complementó con la develación del busto del general Mariano I. Prado en la avenida de las Américas, Reparto de Miramar– arribó a Cuba el B.A.P. *Almirante Grau*, buque insignia de la Escuadra peruana, comandado por el capitán de fragata Francisco Tudela, el cual se encontraba dotado por cadetes de la Escuela Naval del Perú, de la Escuela Militar, Escuela de Aviación, Escuela de Policía y del colegio militar Leoncio Prado. Las visitas, desfiles y recepciones que se organizaron dieron un aire fraterno que se perennizó en el recuerdo de los protagonistas, entre el ellos el entonces alférez de fragata Javier Pinillos, quien llegaría ser vicealmirante de la Marina de Guerra del Perú (Pinillos Cabada, 1996).

El 2 de octubre, el presidente Batista junto a altas autoridades políticas de Cuba almorzó a bordo del B.A.P. *Almirante Grau*. Esta presencia naval en un país extranjero para ser parte de una ceremonia institucional de otra Marina, complementando con la presencia durante el relevo presidencial, es un ejemplo evidente del uso de la diplomacia naval cooperativa para acercar relaciones navales y diplomáticas entre distintos países. A los diez días, el nuevo presidente de Cuba, Dr. Grau alrmozó a bordo del buque insigna de la Escuadra Peruana (Pinillos Cabada, 1996). En aquel contexto, dos presidentes cubanos visitaron y almorzaron en el mismo buque peruano en el lapso de diez días, a lo que se suma que un ex presidente del Perú, José Pardo y Barreda (1904-1908; 1915-1919), se sumó a la recepción que el *Grau* realizó en Panamá, el 21 de octubre, cuando se encontraba de retorno al Callao.

Una de los indicadores del éxito de esta comisión naval que se encuentra dentro de la definición de diplomacia naval cooperativa y persuasiva, se dio con la orden general de la Armada felicitando a los hombres de mar, así como por la carta del Senado peruano reconociendo lo mismo. En ambas comunicaciones, se destacó que la participación de la Marina contribuyó con la honra y prestigio nacional.

Viaje del B.A.P. *Teniente Gálvez* a Sevilla-España por el VII centenario de la Marina de Castilla, 1948.

El 4 de setiembre de 1948, el B.A.P. *Teniente Gálvez*, comandado por el capitán de fragata Federico Salmón de la Jara, y llevando a bordo al comandante de la División de Fragatas capitán de fragata Luis Edgardo Llosa González-Pavón,

zarpó del Callao rumbo a España para formar parte de las celebraciones por el VII centenario de la Marina de Castilla, las mismas que se desarrollaron entre el 4 y 12 de octubre en Huelva-Sevilla. Antes de zarpar, el presidente de la República José Luis Bustamante y Rivero se despidió de la comitiva naval indicando que "el viaje que iban a emprender tenía un altísimo significado espiritual y militar […] "Decid a España que el Perú ve en ella a la madre y rectora de su gloria y que la Marina de Guerra Peruana se siente orgullosa de ser hija de la Marina Española" (Crónica Nacional, 1948).

A este acto asistieron buques de las armadas de Argentina, Brasil, Colombia, República Dominicana y Portugal. La presencia de los cadetes navales con el pabellón nacional desfilando por las calles de Sevilla, así como la activa participación del capitán de corbeta (r) e historiador Teodosio Cabada junto al embajador peruano Raúl Porras, contribuyeron a enriquecer los hitos de la diplomacia naval peruana.

A su arribo previo a Santa Cruz de Tenerife, el 26, 27 y 28 de setiembre, el B.A.P. *Teniente Gálvez* recibió las visitas del Cónsul del Perú, oficiales del minador español *Blasco Núñez de Balboa*, del Capitán General de las islas Canarias, del presidente de la mancomunidad Interinsular, Gobernador Militar del Archipiélago, Gobernador Civil del Archipiélago, Capitán General del Archipiélago Canario, así como del Comandante de Marina y delegados de la casa de Moneda y Prensa.

El 2 de octubre el buque peruano amarró en el muelle de la Torre de Oro. Al igual que en Tenerife, la unidad naval recibió visitas protocolares de las autoridades locales, tales como el cónsul del Perú, el contralmirante Felipe José Abárzuza y Oliva director general de los actos del VII aniversario de la creación de la armada de Castilla (llegaría ser Almirante y Ministro de Marina de España). Al día siguiente, ingresó a las 0125 horas el Ministro de Marina de Perú contralmirante Mariano H. Melgar y a las 1050 horas de la mañana el alcalde de Sevilla, oficiales de otros buques y la prensa española. El 7 de octubre, el contralmirante Melgar condecoró a un grupo de capitanes generales de Tierra, Mar y Aire de la zona con la Orden Militar de Ayacucho. Al día siguiente, y como caballeresco gesto de los anfitriones, se izó el pabellón peruano en la Torre de Oro en conmemoración al día de la Marina de Guerra del Perú. Durante ese día, el contralmirante Melgar condecoró a su par de España.

El 12 de octubre, los buques presentes en los actos celebratorios fondearon en el río Odiel en Huelva, fueron revistados –revista naval– por el generalísimo Francisco Franco quien vestía uniforme de oficial de Marina.

El B.A.P. *Teniente Gálvez* arribó al muelle antedique el 8 de noviembre, presentándose la plana mayor en Palacio de Gobierno el mismo día –el 3 de octubre el general Manuel A. Odría dio un golpe de Estado que derrocó a Bustamante–.

***Viaje del B.A.P. Independencia a la isla del Gallo,* 1965.**

Otro interesante ejemplo del uso de los activos del Poder Naval por parte de la Política Exterior –la cual es dirigida por el Presidente de la República (Maurtua, 1995) –, enmarcada dentro de la diplomacia naval cooperativa y de la diplomacia cultural, se dio el 17 marzo de 1965, cuando los cadetes navales a bordo del antiguo buque escuela B.A.P. *Independencia*, comandado por el capitán de navío Óscar Iturrino Falco, arribaron a la isla del Gallo, en Colombia, en el contexto del crucero de instrucción de dicho año (del 2 de enero al 20 de marzo), que los había llevado a Europa, África del Norte y Sudamérica.[8]

El motivo de su arribo se debió a la decisión del presidente de la República del Perú, arquitecto Fernando Belaunde Terry, de rendir homenaje a España. Para ello, una delegación peruana compuesta por el embajador Carlos Vásquez Ayllón, el académico Aurelio Miró Quesada, presidente de la Academia Nacional de la Historia y el historiador Héctor López Martínez, director de organismos internacionales del Ministerio de Educación, viajó en avión hacia Panamá para embarcarse en el otrora buque escuela, el 15 de marzo, junto al embajador de España en el Perú, Ángel Sanz y Briz.

Al desembarcar en la isla, fueron recibidos por las autoridades políticas de Colombia, la matriarca de la isla, así como por el presidente de la Academia Colombiana de Historia. Los enviados colocaron una placa en homenaje a España, siendo, hasta la fecha, la única vez que se ha realizado dicho acto en tan simbólico espacio geográfico para la historia de Hispanoamérica.[9]

La nota publicada en la *Revista de Marina* –cuyo título va acorde con el reconocimiento de la participación de la Marina de Guerra en el rol estratégico de la política exterior del Estado– anotó que:

---

8 Dicho crucero de verano arribó a Balboa, Colón (Panamá), Aruba (Antillas Holandesas), Lisboa (Portugal), Cartagena (España), Toulon (Francia), Nápoles (Italia), Haifa (Israel), Casablanca (Marruecos), Willensted (Curazao), Colón, Balboa (Panamá), isla del Gallo (Colombia) y Callao (Ortiz Sotelo, 1981).

9 Agradezco al distinguido historiador peruano Héctor López Martínez por la amabilidad en brindarme la información respecto a este acto. De hecho, el doctor López Martínez, testigo de los hechos, recuerda que la decisión de rendir homenaje a España fue tomada gracias a la amistad personal que tuvo el presidente Belaunde con el embajador de España en Perú Ángel Sanz y Briz (1964-1967).

> "[…] Junto a los pabellones de los dos países formaron los cadetes, así como los oficiales peruanos y colombianos, cada grupo en el número simbólico de trece […] Luego, en nombre del Perú usó de la palabra el Presidente de la Academia Peruana de la Historia […] A continuación, el Presidente de la Academia Colombiana de la Historia, General Julio Londoño, resaltó lo significativo de este homenaje, en que se unían tres países. Y, finalmente, el Embajador de España en el Perú, Ángel Sanz Briz, agradeció el homenaje en nombre de su patria y exaltó las virtudes heroicas de Pizarro y la gallardía de caligrafía de su espada en las arenas de la isla del Gallo.
>
> Se rompió entonces el silencio, comenzaron las músicas y estallaron los aplausos […] los pocos habitantes del lugar, encabezados por una anciana mulata de 90 años, agasajaron a los visitantes con agua de coco" (Crónica Nacional, 1965).

Asimismo, el texto de la placa resaltaba la participación de la Marina de Guerra en el homenaje, en jurisdicción internacional, del Perú a España:

HOMENAJE DEL PERÚ
EL PERU EN ESTE
LUGAR DECISIVO
DE SU HISTORIA EVOCA
POR INTERMEDIO DE
SU MARINA DE GUERRA
EL GESTO HEROICO
DE FRANCISCO PIZARRO
Y SUS COMPAÑEROS
Y RINDE EN ELLOS
HOMENAJE A LA OBRA DE
ESPAÑA.- LO HACE
EXTENSIVO A LA
HERMANA REPÚBLICA
DE COLOMBIA A CUYO
TERRITORIO PERTENECE
ESTE LEGENDARIO PEDAZO
DE TIERRA AMERICANA
ISLA DEL GALLO 17 DE MARZO DE 1965
VISITA DEL
B.A.P. "INDEPENDENCIA"

Circunnavegación del B.A.P. *Unión*, (2023-2024)

Desde inicios del siglo XX, la Marina de Guerra del Perú tuvo en mente contar con un buque escuela a vela que sirviera para formar a los cadetes navales. Producto de aquel largo anhelo institucional, el 22 de diciembre del año 2014 se llevó a cabo la ceremonia de bautizo y lanzamiento del buque escuela a vela B.A.P. *Unión*, la cual estuvo presidida por el presidente de la República (El Monitor, 2014).

A lo largo de su existencia, el buque escuela a vela ha demostrado su carácter "diplomático" *per se*, entre otras razones por llevar los colores binacionales, la cultura y buenos deseos del Perú a cada puerto extranjero donde arribara. En ese sentido, el 22 de marzo del 2021, se suscribió un convenio específico de cooperación entre el Ministerio de Defensa-Marina de Guerra del Perú y el Ministerio de Relaciones Exteriores, mediante el cual se designó, oficial y formalmente, al B.A.P. *Unión* como Embajada itinerante del Perú (Wagner Tizón, 2021). De hecho, en la placa instalada en la cubierta alcázar del buque se lee "Buque Escuela a Vela B.A.P. Unión, Embajada Itinerante del Perú. LEPRU UNIÓN", la misma que fue develada por el ministro de Relaciones Exteriores y la ministra de Defensa. Asimismo, se entregó un estandarte del Servicio Diplomático de la República (El Monitor, 2021).

Casi diez años luego de su botadura, el 28 de abril del 2024, arribó al puerto del Callao luego de realizar su primera circunnavegación que le permitió navegar más de 36,451 millas náuticas durante 316 días de despliegue, logrando arribar a 21 puertos (Tahití, Guam, Tokio, Busan, Shanghái, Singapur, Mumbai, Suez, Taranto, Civitavecchia, La Spezia, El Pireo, Niza, Málaga, Cádiz, Tánger, Miami, Baltimore, Kingston, Curazao y Balboa) de 15 países; lo que significó navegar por tres océanos, 21 mares, cuatro golfos, cinco estrechos, dos canales y seis puentes (Erce Lizárraga, 2024).

Durante esta circunnavegación, la embajada itinerante del Perú recibió a más de 104,844 visitantes, sin contar las visitas de carácter oficial que su tripulación realizó no sólo a las autoridades navales de cada puerto, sino, también, a alcaldes, gobernadores e incluso al Papa Francisco y al rey de España (Erce Lizárraga, 2024). En cada puerto, los visitantes pudieron conocer el ambiente llamado Casa Perú, el cual está acondicionado para exhibir productos comerciales oriundos del país tales como telas, café, alimentos, pisco, entre otras, contribuyendo con la promoción comercial internacional, la misma que es parte de la política exterior del Perú.

En este último reino, el 7 de febrero del 2024, el consejero de la Presidencia

de la Junta de Andalucía, a nombre del presidente Juan Manuel Moreno Bonilla, envió una comunicación formal de agradecimiento por la visita del B.A.P. *Unión* a los puertos de Málaga y Cádiz al cónsul general del Perú en Sevilla, ministra SDR María del Rosario Botton Girón, donde anotó que:

> "Es conocido que el buque donde se forman los futuros oficiales de la Armada peruana es además una embajada flotante e itinerante, mostrando en cada puerto lo mejor del arte, la historia, la gastronomía y, en general, de la cultura del Perú, país hermano y amigo. Este barco cuenta, además, con una relación muy especial con España, por la cooperación y asistencia técnica que nuestro país ofreció a la Armada peruana durante su construcción. Son muchos los lazos históricos y culturales que nos unen y con la visita del Buque Escuela "Unión", deseamos que esa relación se afiance aún más y sirva como impulso de un desarrollo común basado en la colaboración, el respeto mutuo y la prosperidad".

Casi al término de su travesía, el 3 de abril del 2024, la embajadora peruana Marisol Agüero –quien en el año 2014 tuvo una destacada labor como agente del Perú ante la Corte Internacional de Justicia de La Haya– sostuvo, a bordo del *Unión*, en el puerto de Willemstad-Curazao que "este buque constituye una Embajada itinerante, debido a que contribuye a la política exterior peruana, difundiendo nuestra cultura milenaria, pero también fortaleciendo lazos de amistad con los gobiernos, las armadas y los pobladores de diversos países. Asimismo, a través de la Casa Perú, que es una plataforma multifuncional de exhibición, el buque Unión muestra lo mejor de nuestra oferta exportadora, de nuestra gastronomía y de nuestros destinos turísticos".[10]

Previamente, el 15 de marzo del 2024, durante su estadía en Miami, el B.A.P. *Unión* recibió al canciller de la República del Perú, quien, abordo, sostuvo que "la vuelta al mundo del B.A.P. Unión constituye un hito en nuestra historia naval, un momento de orgullo nacional y una ocasión de justo reconocimiento a una hermosa singladura que llega a puerto en Miami en virtud de la feliz iniciativa de la Marina Peruana reforzando nuestras relaciones con la comunidad local" (González-Olaechea 2024).

Esta expresión de la máxima autoridad de la diplomacia peruana y encargado de la ejecución de la Política Exterior, confirma el reconocimiento de la utilidad del Poder Naval dentro de su rol estratégico en la participación de la Política Exterior del país, específicamente enmarcado tanto en la diplomacia naval cooperativa como persuasiva.

---

10 Agradezco al capitán de corbeta Hernán Ponce Gálvez-Durand, dotación del B.A.P. *Unión* durante esta circunnavegación, por esta información.

A modo de conclusiones

Se observa que la Marina de Guerra del Perú ha ejercido su rol estratégico de participación en la política exterior del Estado desde años antes de que se denomine aquella actividad; en otras palabras, ha sido una tarea implícita dentro de sus históricos roles institucionales. Asimismo, se aprecia que la principal característica del uso del Poder Naval como herramienta de la diplomacia peruana ha sido el enfocado en la denominada diplomacia naval cooperativa y a la diplomacia naval persuasiva.

De hecho, y si bien no se ha desarrollado en el presente artículo la magnitud y alcance de las tradicionales operaciones navales realizadas en los ejercicios multinacionales tales como UNITAS, RIMPAC, SIFOREX, PANAMAX, ni las decenas de cruceros de verano/viajes de instrucción que los cadetes navales han llevado a cabo a lo largo del siglo XX y XXI, ni la participación en algunas misiones de paz, tampoco las gestiones enmarcadas dentro de la diplomacia cultural naval por parte de los agregados navales o, desde el Callao, a través de la Dirección de Intereses Marítimos; sí se permite tener un claro esbozo de la antigua y prolongada práctica inherente de la Fuerza Naval peruana en materia diplomática.

Para un país marítimo como el Perú, donde el mar juega un vital rol en su desarrollo histórico, la utilización del Poder Naval como herramienta de la Política Exterior ha sido una constante que ha dado frutos tanto al prestigio como reputación del Perú en sus relaciones internacionales.

Varios de los ejemplos históricos recordados en este trabajo muestran que la Marina de Guerra fue empleada para acercar e incrementar, a través de gestos y visitas, las relaciones de confianza con sus países vecinos, los mismos con los que había tenido más de un conflicto internacional.

Referencias

1. Alonso Torres, D., & Uribe-Cáceres, S. (2022). La diplomacia naval como herramienta de la política exterior y de la defensa nacional. En S. Rivera-Paez, & J. Espinel Bermúdez (Edits.), *Asuntos Marítimos y Relaciones Internacionales* (págs. 47-74). Bogotá D.C.: Sello Editorial ESDEG.
2. Azuara Blanco, I. (2009). Diplomacia de Defensa. *Boletín de Información*(308), 75-116.
3. Basadre, J. (1963). *Historia de la República del Perú, 1822-1933* (Vol. III). Lima: Editorial Universitaria.
4. Carvajal Ambulodegui, M. M. (1900). *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta a la Legislatura ordinaria de 1900*. Lima: Imprenta del Estado.
5. Cayo Córdova, P. (2009). *Historia Marítima del Perú.- "La República 1906 a 1919"*. Tomo XIII. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.
6. Crónica Nacional. (marzo-abril de 1930). Champañada en el Centro Naval. *Revista de Marina*(2), 218.
7. Crónica Nacional. (marzo-abril de 1930). La visita a la Escuela Naval. *Revista de Marina*(2), 216.
8. Crónica Nacional. (marzo-abril de 1930). Los marinos peruanos colocaron una corona al monumento del Almirante chileno Arturo Prat. *Revista de Marina*(2), 215-216.
9. Crónica Nacional. (setiembre-octubre de 1948). Viaje de la Fragata Teniente Gálvez. *Revista de Marina*(5), 522.
10. Crónica Nacional. (marzo-abril de 1965). Homenaje del Perú por intermedio de su Marina de Guerra a Francisco Pizarro y sus compañeros en la isla del Gallo. *Revista de Marina*(2), 248-250.
11. Del Campo Rodríguez, J. (2020). *Relatos de Guerra y Paz*. Lima: Asociación de Funcionarios del Servicio Diplomático del Perú.
12. Denegri Luna, F. (1976). *Historia Marítima del Perú. La República-1826 a 1851* Tomo VI. Vol. 2. Lima: Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú.
13. Echenique, J. R. (1847). *Memoria de Guerra y Marina*. Lima: Imprenta de José Masías.
14. El Mercurio. (marzo-abril de 1930). Flamea en nuestra aguas la bandera del Perú. *Revista de Marina*(2), 214-215.
15. El Monitor. (2014). Histórico: Buque Escuela Unión en su primer encuentro con el mar. *El Monitor*, págs. 10-11.
16. El Monitor. (2021). Designan al B.A.P. Unión Embajada itinerante del Perú. *El monitor*(403), pág. 6.
17. Erce Lizárraga, A. (2024). Visita del buque escuela a vela B.A.P. Unión (BEV-161) del Perú a Cadiz. *Revista de Ma*rina(1), 118-125.
18. Fernández Larraín, S. (1979). Chile y Grau en el recuerdo y en la historia. *Revista de la Universidad Católica*(6), 27-49.
19. Goicochea Álvarez, J. V. (1930). *Oficio del Comandante General de la Escuadra al Ministro de Marina y Aviación*. Reservado, Callao.
20. González-Olaechea, J. (14 de marzo de 2024). *Portal del Estado Peruano*. Recuperado el 11 de 5 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
21. Gutiérrez Sepúlveda, S. (Noviembre-Diciembre de 2021). Las Armadas y la Política Exterior: La Diplomacia Naval. *Revista de Marina, 138*(985), 59-66. Obtenido de https://revistamarina.cl/es/articulo/las-armadas-y-la-politica-

exterior-la-diplomacia-naval
22. Laguerre Kleimann, M. (10 de mayo de 2016). Sismo en Ecuador y las FF.AA. del Perú. *Correo*.
23. Laguerre Kleimann, M. (2017). *Guise.- Un marino británico peruano para todos los tiempos*. Lima: Asociación Cultural Peruano Británica.
24. Laguerre Kleimann, M. (2018-2022). La Marina de Guerra del Perú como instrumento de paz en el contexto del tratado de Lima de 1929. Un ejemplo de diplomacia naval. *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*(38-42), 139-167.
25. Laguerre Kleimann, M. (2021). *Monumentos a Miguel Grau Seminario en el mundo*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos.
26. Laguerre Kleimann, M. (2023). Constituciones Políticas y Fuerzas Armadas en el Perú del siglo XIX. Una aproximación. *Revista de Marina*(4), 116-133.
27. Laguerre Kleimann, M. (2023). Guillermo Pinto Agüero y una carta inédita a Dolores Cabero viuda de Grau, 1890. *Revista de Marina*(1), 110-117.
28. Le Mière, C. (2014). *Maritime Diplomacy in the 21st Century. Drivers and Challenges*. New York.: Routledge.
29. Leciñana Falconí, C. (2004). *La Guerra del Pacífico 120 años después. Diplomacia y Negociación*. Lima: s/e.
30. Maurtua de Romaña, O. (1995). Constitución y política exterior. *Agenda Internacional, 1*(3), 15-27.
31. Ministerio de Estado. (1944). *Homenaje del Gobierno de Cuba al General Mariano I. Prado y al Coronel Leoncio Prado.-*. La Habana: Publicaciones del Ministerio de Estado.
32. Ortiz Sotelo, J. (1981). *Escuela Naval del Perú (Historia Ilustrada)*. Callao: Escuela Naval del Perú.
33. Ortiz Sotelo, J. (Ed.). (1988). *La fragata Amazonas y su viaje alrededor del mundo, 1856-1858*. Lima: Dirección General de Intereses Marítimos.
34. Palacios Rodríguez, R. (1991). *Historia Marítima del Perú. "La República - 1884 a 1906"*. Tomo XII. Vol. 2. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.
35. Pinillos Cabada, J. (1996). La comisión del buque insignia B.A.P. Almirante Grau a la Habana en 1944. *Revista de Marina, 4*, 19-39.
36. Rada y Gamio, P. J. (1929). *Memoria que presenta al Congreso Ordinario de 1929 el Dr. Pedro José Rada y Gamio, Ministro de Relaciones Exteriores*. Lima: Torres Aguirre.
37. Revista de Marina. (1907). "La llegada de nuestros Cruceros". *Revista de Marina*(5), 138-139.
38. Revista de Marina. (noviembre-diciembre de 1929). Almuerzo en el Centro Naval. *Revista de Marina*(6), 632-634.
39. Revista de Marina. (1929). El banquete en la Embajada de Chile. *Revista de Marina*(6), 635-637.
40. Revista de Marina. (noviembre-diciembre de 1929). Homenaje al Almirante Miguel Grau, tributado ppor los marinos chilenos. *Revista de Marina*(6), 269-631.
41. Revista de Marina. (noviembre-diciembre de 1929). Visita del Buque Escuela Chileno General Baquedano. *Revista de Marina*(6), 628-629.
42. Revista de Marina. (marzo-abril de 1930). Nuestra Portada. *Revista de marina*(2), 97.
43. Salas Ormeño, C. A. (2023). Difusión de la imagen institucional, alianza estratégica en la República Federal de Alemania. *Revista de Marina*(4), 60-67.
44. Santos Chocano, J. (marzo-abril de 1930). Pax. *Revista de Marina*(2), 160-162.
45. Solari Tudela, L. (1987). *Derecho*

Internacional Público (tercera ed.). Lima: Studium Ediciones.
46. Till, G. (2018). *Seapower. A guide for the Twenty-first century* (Cuarta ed.). London and New York: Routledge.
47. Wagner Tizón, A. (2021). *Memoria de Gestión Institucional.* Lima: Ministerio de Relaciones Exteriores.
48. Widen, J. (2011). Naval Diplomacy- A Theoretical Approach. *Diplomacy & Statecraft,* 22, 715-733.

Integración y Liderazgo Femenino en la Marina de Guerra del Perú: Desafíos y Oportunidades

Female Integration and Leadership in the Peruvian Navy: Challenges and Opportunities

Teniente Segundo Ingeniera Anacelly Marcela Hernández Calderón. Egresó de la Escuela Naval en el año 2023, incorporándose como Oficial de Servicios, procedente de la Universidad Privada del Norte – Trujillo, donde obtuvo el grado de Ingeniera Industrial. Posee más de siete años de experiencia en el sector privado, principalmente en el ámbito agroindustrial, desempeñándose en gestión de la calidad, optimización de procesos, producción, logística y recursos humanos, y cuenta con una maestría en Docencia e Investigación Universitaria por la Universidad Católica de Trujillo. Ejerció el cargo de Jefa de Proyectos de Inversión de la Dirección de los Arsenales Navales de la Marina. Actualmente, se desempeña como gestora responsable de la implementación de la Gestión por Procesos en los Servicios Industriales de la Marina – SIMA S.A., dentro de la Gerencia de Planeamiento y Gobernanza, donde lidera la definición, estandarización y ordenamiento de los procesos institucionales, contribuyendo al fortalecimiento de la eficiencia organizacional y sentando las bases para la futura implementación de soluciones integradas de gestión.

Resumen: El presente artículo analiza la integración y el liderazgo femenino en la Marina de Guerra del Perú a partir de su evolución histórica, las condiciones actuales de participación y los desafíos institucionales que aún persisten. Se examina la incorporación progresiva de la mujer en especialidades operativas, técnicas y de mando dentro de una estructura tradicionalmente masculina, así como las barreras visibles e invisibles que inciden en su desarrollo profesional. Asimismo, se aborda el ejercicio del liderazgo femenino y su contribución a la eficiencia, adaptabilidad y modernización militar, en un proceso de transformación institucional y fortalecimiento de la cultura organizacional. En este contexto, se reconoce la importancia de la igualdad de oportunidades y la inclusión como elementos clave en la evolución institucional. Finalmente, se proponen lineamientos orientados a fortalecer la integración, la formación en liderazgo y la visibilidad del personal femenino, resaltando su importancia como componente estratégico para el desarrollo futuro de la institución.

Palabras clave: Integración femenina, igualdad de oportunidades, cultura organizacional, transformación institucional, liderazgo femenino, inclusión, modernización militar.

Abstract: *This article analyzes female integration and leadership within the Peruvian Navy, based on its historical evolution, current conditions of participation, and the institutional challenges that still persist. It examines the progressive incorporation of women into operational, technical, and command specialties within a traditionally male-dominated structure, as well as the visible and invisible barriers that affect their professional development. Likewise, it addresses the exercise of female leadership and its contribution to efficiency, adaptability, and military modernization, within a process of institutional transformation and strengthening of organizational culture. In this context, the importance of equal opportunities and inclusion is recognized as key elements in institutional evolution. Finally, the article proposes guidelines aimed at strengthening integration, leadership training, and the visibility of female personnel, highlighting their importance as a strategic component for the future development of the institution.*

Keywords: *Female integration, equal opportunities, organizational culture, institutional transformation, female leadership, inclusion, military modernization.*

1. Introducción

La participación de la mujer en las instituciones militares ya no es un hecho aislado, sino una realidad consolidada que impulsa su crecimiento y evolución. En la Marina de Guerra del Perú, este proceso ha adquirido especial relevancia en los últimos años, conforme más mujeres asumen funciones que antes se consideraban inalcanzables en el ámbito naval. Su incorporación a especialidades altamente demandantes, como las Fuerzas de Aviación naval, Submarinos e Infantería, marca un punto de inflexión que refleja la capacidad de adaptación y modernización de la institución, así como el potencial transformador del liderazgo femenino.

A pesar de estos avances, la integración plena aún enfrenta desafíos. Las estructuras militares, por su propia naturaleza, se sustentan en tradiciones, jerarquías y dinámicas históricamente marcadas por una presencia masculina predominante. Esto genera barreras que no siempre son visibles, pero que influyen en el acceso equitativo a oportunidades, la percepción del liderazgo femenino y el reconocimiento de competencias dentro del entorno naval. La verdadera integración, y no solo la participación, exige superar estas brechas para garantizar que todas las mujeres militares puedan desarrollarse en igualdad de condiciones.

En medio de este proceso de transformación institucional, diversos estudios sobre liderazgo inclusivo, como los desarrollados por ONU Mujeres

y el U.S. Department of Defense, coinciden en que la eliminación de barreras estructurales y culturales permite que emerjan capacidades que antes permanecían invisibilizadas. Esta idea resulta especialmente pertinente para entender el camino que recorren las Fuerzas Armadas y, dentro de ellas, la Marina de Guerra del Perú, en materia de integración femenina. A medida que la institución amplía los espacios de participación y reconoce las competencias de su personal femenino, se hace visible un potencial de liderazgo que durante años estuvo condicionado por limitaciones históricas y culturales. La apertura progresiva de roles operativos, técnicos y de mando tradicionalmente reservados a hombres, no solo representa un avance en igualdad de oportunidades, sino que también fortalece la eficiencia, la adaptabilidad y la proyección futura de la institución.

El presente artículo examina este proceso en la Marina de Guerra del Perú, analizando los avances institucionales, los desafíos que aún persisten y las oportunidades que surgen con la participación y el liderazgo femenino. Se sostiene que la integración de la mujer en la institución no se define únicamente por su presencia, sino por su capacidad de ejercer un liderazgo efectivo dentro de estructuras tradicionalmente masculinas, contribuyendo así a la modernización, eficiencia y adaptación de la fuerza naval frente a las demandas del siglo XXI.

2. La integración femenina en estructuras tradicionalmente masculinas

La incorporación de la mujer a las Fuerzas Armadas ha sido un proceso progresivo que implicó enfrentar estructuras históricamente diseñadas bajo una lógica masculina. Durante décadas, esta configuración institucional determinó la manera en que se entendía el rol femenino dentro del ámbito militar. Por ello, la integración plena ha demandado ajustes culturales, cambios en las dinámicas de trabajo y una nueva comprensión del liderazgo. Este proceso no solo transformó prácticas establecidas, sino que también permitió reconocer el aporte profesional de las mujeres en un entorno que, por muchos años, no contempló su participación activa.

En este contexto general de transformación institucional, un dato relevante a considerar en el análisis de la integración de las mujeres en las Fuerzas Armadas del Perú es que su participación, si bien ha aumentado progresivamente en las últimas décadas, aún se mantiene en niveles minoritarios. Actualmente, las mujeres representan aproximadamente entre el 10% y 12% del personal total de las Fuerzas Armadas peruanas, lo que equivale a cerca de 9,000 a 10,000 mujeres en servicio activo, según estimaciones del Ministerio de Defensa. Aunque el marco normativo

garantiza el acceso en condiciones de igualdad desde finales de la década de 1990, su presencia continúa concentrándose en determinados ámbitos operativos, técnicos y administrativos, mientras que su representación en los niveles superiores de decisión sigue siendo reducida. Este indicador evidencia un avance en términos de inclusión formal, pero también refleja los desafíos persistentes para alcanzar una integración plena y una participación equitativa en todos los niveles jerárquicos.

2.1 Evolución histórica de la integración femenina

Figura 1
Línea de Tiempo Ámbito Internacional



Fuente. Elaboración propia basada en información de la ONU, OTAN y literatura histórica especializada sobre la participación femenina en instituciones militares.

Figura 2
Línea de Tiempo Ámbito Nacional



Fuente. elaboración propia basada en información del Ministerio de Defensa del Perú.

Estas líneas de tiempo evidencian un proceso de avance sostenido que marcó un antes y un después en la historia. Desde los primeros ingresos a escuelas y programas de formación hasta la ocupación de cargos de mayor responsabilidad, cada hito reflejó un cambio estructural en la manera de entender el rol de la mujer en la defensa. Estos hechos no solo ampliaron oportunidades, sino que consolidaron su presencia como parte permanente y necesaria de las Fuerzas Armadas.

2.2 Barreras visibles e invisibles

Las barreras que actualmente inciden en la integración femenina en estructuras tradicionalmente masculinas pueden clasificarse en visibles e invisibles, entendidas respectivamente como limitaciones materiales y organizacionales, y como condicionamientos culturales implícitos que operan en la práctica institucional.

En el caso de las barreras visibles, persisten brechas asociadas principalmente a la adecuación logística y a las condiciones materiales de servicio. Si bien existe un marco normativo que promueve la igualdad de oportunidades, aún se evidencian diferencias en la disponibilidad de infraestructura adaptada, equipamiento adecuado y condiciones operativas que respondan plenamente a la incorporación femenina en distintas unidades y especialidades.

Por otro lado, las barreras invisibles constituyen factores más complejos de identificar, ya que no están formalmente establecidos, pero influyen directamente en la dinámica institucional. Entre ellas destacan los sesgos culturales, entendidos como percepciones o creencias implícitas que pueden condicionar la forma en que se valora el desempeño y el liderazgo femenino dentro de entornos militares. En este contexto, se mantiene vigente el denominado “techo de cristal”, concepto que hace referencia a un conjunto de barreras no escritas, como estereotipos, prácticas informales o limitaciones culturales, que dificultan que las mujeres accedan a los niveles más altos de responsabilidad y toma de decisiones, a pesar de contar con formación y méritos equivalentes.

En conjunto, estas barreras evidencian que la desigualdad no se presenta únicamente en el plano normativo, sino principalmente en la implementación práctica de la igualdad dentro de la cultura institucional.

3. Condiciones actuales de la integración femenina en la Marina de Guerra del Perú

La integración de la mujer en la Marina de Guerra del Perú ha seguido un proceso progresivo de apertura institucional que se inicia con su incorporación formal a las escuelas de formación y se extiende hasta su participación en unidades operativas de alta exigencia. Este desarrollo ha sido gradual y acumulativo, marcado por la ampliación progresiva de especialidades y niveles de responsabilidad dentro de la estructura naval.

Un primer conjunto de hitos relevantes en la integración femenina en la Marina de Guerra del Perú se remonta a la incorporación del personal subalterno femenino, cuando en 1985 se integraron las primeras grumetes al servicio activo en el Centro de Instrucción Técnica y Entrenamiento Naval (CITEN), en modalidad no acuartelada, marcando el inicio de la presencia femenina en la estructura naval técnica. Posteriormente, en diciembre de 1997, se produjo la graduación de la primera promoción de personal subalterno femenino, consolidando su participación en el ámbito técnico y administrativo de la institución.

De manera paralela, en 1997 se incorporó la primera promoción de mujeres oficiales de procedencia universitaria, quienes ingresaron con formación profesional previa para desempeñarse en áreas especializadas dentro de la Marina de Guerra del Perú. Un año después, en 1998, se produjo otro hito significativo con el ingreso de las primeras mujeres a la Escuela Naval del Perú, iniciando así su formación como oficiales de comando general, bajo el mismo régimen académico y militar que el personal masculino, con acceso a la línea de mando naval.

En conjunto, estos procesos marcaron la ampliación progresiva de la participación femenina en distintos niveles de la estructura naval, evidenciando una transformación institucional gradual hacia una mayor apertura en la carrera militar femenina.

Asimismo, con el transcurso del tiempo, la integración se extendió hacia ámbitos operativos y técnicos de mayor complejidad, evidenciándose inicialmente la incorporación de mujeres en espacios de liderazgo operativo, donde se registran casos de oficiales femeninas que han asumido funciones de mando en Unidades Navales dentro de la Fuerza de Superficie y Guardacostas, lo que refleja su progresiva inserción en estructuras de responsabilidad dentro de la institución.

Posteriormente, este proceso de apertura institucional se consolidó con la incorporación de personal femenino en la Fuerza de Aviación Naval, donde han desempeñado funciones como pilotos de aeronaves militares, marcando un avance significativo en el acceso a especialidades de alta exigencia técnica y operativa.

De manera complementaria, se produjo también la incorporación de mujeres a la Fuerza de Submarinos, considerado uno de los entornos más especializados de la institución debido a sus condiciones operativas altamente exigentes y a los requerimientos físicos y psicológicos asociados a su desempeño.

Finalmente, uno de los hitos más recientes ha sido la incorporación de la primera mujer en la Fuerza de Infantería, una especialidad que requiere altos estándares de preparación física, capacidades tácticas y fortaleza mental, lo que representa un avance sustantivo en la ampliación de oportunidades dentro de áreas tradicionalmente vinculadas al personal masculino.

En la actualidad, las oficiales femeninas de las primeras promociones alcanzaron el grado de Capitán de Navío, el nivel más alto logrado hasta la fecha por personal femenino dentro de la jerarquía naval. Ese mismo grupo pionero ha pasado recientemente a la situación de retiro, luego de una trayectoria profesional que contribuyó de manera decisiva a la apertura de espacios y oportunidades para las generaciones que las suceden. En este escenario, un desafío institucional aún pendiente es el acceso femenino a los grados de mayor jerarquía. La eventual promoción de una mujer al grado de Contralmirante constituiría un hito histórico para la Marina de Guerra del Perú, al representar la llegada de personal femenino a los niveles de conducción estratégica de la institución.

En conjunto, estos elementos evidencian que, si bien la integración femenina ha avanzado de manera significativa en términos de acceso a especialidades operativas, técnicas y de mando, la progresión hacia los niveles más altos de la jerarquía naval continúa desarrollándose dentro de un proceso institucional gradual. En este proceso, no solo se han producido cambios estructurales y funcionales, sino también ajustes en la dinámica sociocultural interna de la institución, evidenciados en la adaptación de normas de convivencia, el fortalecimiento de un trato profesional entre géneros y la modificación progresiva de códigos de comunicación y lenguaje militar, lo que refleja una transformación integral de la cultura organizacional.

4. Liderazgo femenino en la Marina de Guerra del Perú

El liderazgo ejercido por el personal femenino se evidencia en su desempeño operativo, técnico y de gestión dentro de las distintas reparticiones de la institución. Perfiles como pilotos navales, submarinistas, comandantes de unidades y líderes tácticos reflejan la aplicación de estilos de mando actuales, que integran competencias técnicas, criterio táctico y una adecuada gestión del personal. Estas experiencias permiten identificar patrones de liderazgo consolidados y coherentes con las exigencias del entorno naval.

4.1 Ejercicio del Liderazgo

a. Liderazgo situacional en entornos operativos
El personal femenino ha demostrado capacidad para ajustar su conducción a escenarios operativos diversos: desde la navegación y gobierno seguro de unidades, hasta la ejecución de acciones tácticas en el dominio marítimo y la conducción de operaciones fluviales en espacios restringidos. Este tipo de liderazgo requiere una lectura rápida del entorno, priorización bajo presión y toma de decisiones oportunas que garanticen la seguridad de la unidad y el cumplimiento de la misión.

b. Liderazgo técnico especializado
El personal femenino ejerce liderazgo a partir de su competencia profesional y del dominio técnico adquirido tanto en su formación académica como en la especialización militar. Este tipo de autoridad no se sustenta únicamente en el grado o en el cargo, sino en la capacidad demostrada para operar, gestionar y resolver situaciones en áreas críticas como aeronáutica naval, operaciones submarinas, comunicaciones, ingeniería, logística, sanidad naval y planeamiento estratégico. En estos campos, tanto suboficiales como oficiales han alcanzado posiciones de referencia debido a su alto nivel de conocimiento y solvencia técnica, convirtiéndose en puntos de consulta dentro de sus unidades. Su liderazgo se manifiesta en la toma de decisiones informadas, la continuidad operativa y el aporte experto.

c. Liderazgo basado en disciplina, comunicación y cohesión
En la dinámica diaria, el personal femenino demuestra un liderazgo que combina disciplina, claridad en las órdenes y una conducción orientada a mantener la cohesión del equipo. Este tipo de liderazgo se refleja en la forma de organizar tareas, supervisar procesos y asegurar que cada integrante conozca su rol y responda en el momento que corresponde. No es un mando distante, sino uno que acompaña, corrige cuando es

necesario y sostiene un ambiente de trabajo donde la dotación confía en la conducción. La comunicación fluida y la consistencia en la forma de dirigir son las claves que permiten que las unidades funcionen con orden y eficiencia, incluso bajo presión.

d. Liderazgo transformacional

La presencia femenina también ha generado un cambio importante dentro de la institución. No se trata solo de ocupar nuevos espacios, sino de demostrar con resultados que el desempeño y la capacidad profesional son los que definen el liderazgo. Esto ha ido modificando percepciones y ampliando la visión sobre lo que las nuevas generaciones pueden alcanzar. Cada avance, ya sea en una especialidad técnica o en un cargo de mando, se convierte en un referente para otras mujeres que vienen detrás. Es un liderazgo que transforma porque abre camino, porque muestra que es posible y porque contribuye a una cultura más orientada al mérito y al desarrollo profesional sin distinciones.

En conjunto, el ejercicio del liderazgo femenino se caracteriza por la combinación de competencia técnica, disciplina militar e influencia positiva en las dinámicas de equipo, elementos plenamente alineados con la cultura naval.

4.2 Reconocimiento institucional

El reconocimiento institucional hacia la mujer en la Marina de Guerra del Perú ha evolucionado desde una presencia inicial limitada hacia una etapa de mayor visibilidad, legitimación del mérito y participación en espacios estratégicos de representación nacional e internacional. Este proceso no se desarrolla de manera aislada, sino que responde también a una tendencia global de fortalecimiento del liderazgo femenino en organizaciones militares, impulsada por políticas de igualdad de género y enfoques contemporáneos de empoderamiento.

En este contexto, el reconocimiento ya no se limita únicamente a ascensos dentro de la jerarquía naval, sino que se expresa también en la asignación de responsabilidades de alto impacto, en la ocupación de primeros puestos dentro de sus especialidades y en el acceso a procesos de selección por mérito que incluyen oportunidades de formación avanzada dentro y fuera del país. Estas oportunidades permiten que el personal femenino participe en cursos internacionales, capacitaciones especializadas y representaciones institucionales en distintos países, fortaleciendo así la proyección profesional de la institución en el ámbito global.

Asimismo, un aspecto relevante del reconocimiento institucional se evidencia en la participación de oficiales femeninas en espacios académicos y estratégicos de alto nivel, como el Simposio Internacional de Oficiales de la Nueva Generación de las Marinas de las Américas (SIONGA), evento que se realiza cada cuatro años y que reúne a futuros líderes navales de distintas marinas del continente. La última edición se realizó en el año 2025 en la Escuela Naval del Perú, consolidándose como un espacio de integración, cooperación internacional y fortalecimiento de capacidades profesionales entre oficiales jóvenes. Dentro de su programa, el simposio incluyó el Foro Internacional "La Mujer en las Fuerzas Armadas", concebido como un espacio específico de análisis y reflexión sobre el rol de la mujer en el ámbito de la defensa, su liderazgo y su contribución a las instituciones militares.

En este foro participaron delegaciones femeninas de oficiales navales provenientes de 13 países de América y Europa, así como especialistas internacionales, entre ellas la Capitán de Fragata Lorena Márquez Ismodes como moderadora, la Doctora Saira Yamin del U.S. Naval War College, la Capitán de Navío María Concepción Rodrigo Bayo de la Armada Española y la astronauta Capitán de Navío USN (r) Sunita L. Williams, quienes compartieron experiencias vinculadas al liderazgo femenino, la gestión en defensa y los desafíos globales en materia de igualdad.

En el caso de la Marina de Guerra del Perú, la participación de sus oficiales femeninas en este tipo de espacios refuerza su posicionamiento institucional y evidencia su progresiva inserción en escenarios de cooperación internacional, donde el liderazgo y la preparación profesional se consolidan como ejes de representación. De esta manera, el reconocimiento institucional hacia la mujer en la Marina de Guerra del Perú trasciende los mecanismos formales internos y se proyecta también en espacios académicos y multilaterales de alto nivel, consolidándose como un proceso en construcción que fortalece su rol dentro de la estructura naval contemporánea, lo cual evidencia la relevancia de continuar promoviendo y reconociendo su participación como un componente esencial en la modernización, legitimidad y proyección de las Fuerzas Armadas.

4.3 Testimonio Profesional como Insumo Cualitativo

Con el propósito de complementar el presente artículo, se incorpora un testimonio cualitativo obtenido a partir de la experiencia profesional de una oficial femenina en actividad. Este aporte permite identificar

percepciones, dinámicas internas y prácticas culturales que no siempre quedan reflejadas en documentos, pero que son decisivas para comprender el proceso de integración de la mujer en la Marina de Guerra del Perú.

Percepción sobre la integración inicial

Según la oficial consultada, su ingreso estuvo marcado por expectativas orientadas al desarrollo profesional y al cumplimiento de funciones propias del ámbito naval. No obstante, este proceso de adaptación se vio marcado por la presencia de valoraciones iniciales centradas más en aspectos externos, como la apariencia o presunciones sobre las capacidades femeninas, que en su desempeño real. Esta situación reveló que, aunque el entorno institucional opera sobre principios de mérito y disciplina, aún conviven en sus primeras etapas ciertos sesgos heredados de una tradición predominantemente masculina.

Persistencia de sesgos y estereotipos

La entrevistada señaló que estas percepciones iniciales no fueron generalizadas ni determinantes, pero sí evidenciaron la coexistencia de barreras simbólicas que podían influir en la confianza y legitimación profesional. Estas experiencias reflejan dinámicas propias de organizaciones inmersas en procesos de cambio cultural, donde la apertura formal a la participación femenina aún debe consolidarse en prácticas cotidianas.

Desarrollo profesional y liderazgo

Con el tiempo, la oficial experimentó que la principal vía para consolidar su posición y credibilidad fue la demostración sostenida de competencia técnica, criterio profesional e inteligencia emocional. La asignación gradual de responsabilidades de jefatura reforzó la idea de que el liderazgo femenino se legitima, sobre todo, a través del desempeño consistente, la capacidad de decisión y la gestión efectiva de equipos, incluso en contextos exigentes o de discrepancia.

Diferencias generacionales

Un elemento destacado fue la coexistencia de percepciones distintas entre grupos etarios dentro de la institución. Mientras parte del personal de mayor antigüedad mantenía visiones tradicionales respecto al rol de la mujer, las generaciones más jóvenes mostraban una mayor naturalidad hacia la integración femenina. Este contraste evidencia que el proceso

de cambio cultural avanza de manera gradual, pero con señales claras de modernización institucional.

Conciliación familiar y desempeño

Asimismo, la entrevistada observó que numerosas mujeres en servicio activo, particularmente aquellas que son madres, demuestran una sólida capacidad para conciliar responsabilidades familiares y obligaciones profesionales. Esta realidad refuerza que la maternidad no constituye una limitación operativa ni un impedimento para asumir funciones de liderazgo.

5. Desafíos y oportunidades para la Marina de Guerra del Perú

De acuerdo con lo desarrollado en los puntos anteriores, se puede evidenciar que la integración de la mujer en la Marina de Guerra del Perú continúa avanzando hacia un escenario de mayor consolidación, en el que su participación no solo se amplía en términos de acceso, sino también en su capacidad de ejercer funciones de mayor responsabilidad dentro de la estructura naval.

Entre los principales desafíos se encuentra la necesidad de continuar eliminando los prejuicios y estereotipos aún presentes en determinados espacios institucionales, los cuales, aunque en proceso de disminución, siguen influyendo en la percepción del rol femenino dentro del ámbito militar. En este sentido, resulta fundamental fortalecer una cultura organizacional basada exclusivamente en el mérito, donde el desempeño profesional sea el único criterio de valoración, sin condicionamientos asociados al género.

Otro desafío relevante es la ampliación sostenida del acceso de las mujeres a todas las especialidades navales, garantizando que puedan integrarse en igualdad de condiciones a cualquier área operativa, técnica o de mando, siempre que cuenten con las capacidades y competencias requeridas. Este proceso debe consolidarse no solo en términos de ingreso, sino también en la progresión hacia posiciones de mayor responsabilidad, incluyendo el comando de unidades navales de gran envergadura y la dirección de dependencias institucionales, roles en los que ya se han registrado antecedentes femeninos y que deben seguir fortaleciéndose en el tiempo.

Asimismo, constituye un reto institucional la proyección de la mujer militar en el ámbito internacional, promoviendo su participación en funciones de representación como agregadas navales y en espacios de cooperación con otras marinas del mundo, lo cual contribuye al fortalecimiento de su liderazgo y visibilidad a nivel global.

En cuanto a las oportunidades, la creciente incorporación y reconocimiento del talento femenino posiciona a la Marina de Guerra del Perú como una institución que se alinea con estándares internacionales de inclusión y modernización. Esta apertura proyecta una imagen institucional positiva ante otras fuerzas armadas, al evidenciar un compromiso progresivo con la igualdad de oportunidades y el aprovechamiento del potencial profesional de la mujer en el ámbito de la defensa.

En conjunto, estos elementos evidencian que la participación femenina no solo representa un proceso de integración, sino también un factor estratégico que contribuye al fortalecimiento, solidez institucional y proyección internacional de la Marina de Guerra del Perú.

6. Propuestas para fortalecer la integración y el liderazgo femenino

En esta línea, el fortalecimiento de la integración y el liderazgo femenino dentro de la Marina de Guerra del Perú requiere el desarrollo de acciones concretas orientadas a consolidar una cultura institucional más consciente, inclusiva y coherente con los procesos de modernización que ya se vienen evidenciando.

Formación en liderazgo inclusivo

Fortalecer la formación en liderazgo inclusivo dentro de los espacios de capacitación y actualización profesional de la Marina. Esto contribuirá directamente a mejorar la integración y el liderazgo femenino, al preparar al personal para trabajar con equipos mixtos, reconocer capacidades sin sesgos y generar entornos donde las mujeres puedan asumir funciones operativas, técnicas o de conducción con plena confianza y respaldo institucional.

Acceso equitativo a oportunidades profesionales

Asegurar una distribución amplia y equilibrada de oportunidades en cursos de especialización, comisiones, misiones y capacitaciones, tanto en el país como en el extranjero, de manera que las mujeres puedan acceder a experiencias profesionales de alto impacto y continuar construyendo trayectorias sólidas dentro de la institución.

Mayor visibilidad del aporte femenino

Incrementar la visibilidad del personal femenino en los distintos espacios institucionales, resaltando su participación en áreas operativas, técnicas, administrativas y de mando intermedio. Esta difusión puede fortalecerse

mediante una presencia más activa en redes oficiales, entrevistas, notas informativas y material institucional que muestre su desempeño, retos y logros. Ampliar estas acciones contribuye a generar referentes positivos, proyectar una imagen más moderna de la institución y reconocer de manera pública el aporte cotidiano de la mujer en la Marina de Guerra del Perú.

Mecanismos de retroalimentación institucional

Fortalecer espacios formales de comunicación interna donde el personal femenino pueda expresar experiencias, dificultades y propuestas de manera segura y directa. Contar con estos canales permite detectar con mayor precisión qué aspectos requieren mejoras y facilita ajustar las dinámicas institucionales de forma continua y efectiva.

Fortalecimiento de la convivencia profesional

Consolidar una cultura de convivencia profesional que refuerce el respeto, la cooperación y la cohesión dentro de las unidades y dependencias navales. Este enfoque ayuda a mantener entornos de trabajo donde las diferencias individuales, incluyendo particularidades propias del personal femenino, sean tratadas con consideración y sin afectar el desempeño colectivo.

7. Conclusiones

La integración de la mujer en la Marina de Guerra del Perú evidencia un proceso de transformación institucional sostenido, en el que se ha ampliado progresivamente su participación en especialidades operativas, técnicas y de mando dentro de una estructura históricamente masculina. Este avance no solo se refleja en el acceso a nuevas funciones, sino también en la consolidación de capacidades profesionales y en la asunción de responsabilidades de mayor complejidad dentro de la organización.

A lo largo del desarrollo institucional se identifican cambios relevantes en la dinámica interna de la Marina, expresados en la evolución del liderazgo femenino, el reconocimiento progresivo de su desempeño y la ampliación de espacios de participación en distintos niveles jerárquicos. Sin embargo, este proceso aún convive con barreras visibles e invisibles que influyen en la consolidación plena de la igualdad de oportunidades, lo que evidencia que la integración no se agota en el ingreso, sino que se extiende a la continuidad y desarrollo de la carrera profesional.

Asimismo, la evolución de la cultura organizacional ha permitido fortalecer elementos como la convivencia profesional, el respeto y la cohesión dentro

de las unidades y dependencias, configurando un entorno institucional en transición hacia modelos más inclusivos y funcionales. Estos cambios no son aislados, sino parte de una transformación progresiva que impacta tanto en la estructura como en la forma de interacción interna.

En conjunto, la integración y el liderazgo femenino se consolidan como un componente estratégico para la modernización, eficiencia y proyección futura de la Marina de Guerra del Perú. Su fortalecimiento dependerá de la continuidad de estos procesos de apertura institucional, del afianzamiento de una cultura organizacional más inclusiva y del aprovechamiento integral del talento humano en todos los niveles de la estructura naval.

Referencias

1. ACCESOPERU. (s. f.). *Pioneras en la Marina: una submarinista y una piloto que rompen estereotipos*. https://www.accesoperu.com
2. Centro de Estudios Estratégicos del Ejército del Perú (CEEEP). (2022, 25 de agosto). *El valioso aporte de la mujer al Ejército del Perú*. https://ceeep.mil.pe/2022/08/25/el-valioso-aporte-de-la-mujer-al-ejercito-del-peru/
3. Defensoría del Pueblo del Perú. (s. f.). *Informes sobre igualdad de género y acceso a la carrera militar en las Fuerzas Armadas*. https://www.defensoria.gob.pe
4. Infobae. (s. f.). *Greta Ruiz Laos, su historia de logros en la Marina de Guerra del Perú*. https://www.infobae.com
5. La República. (2024, 19 de marzo). *La primera mujer que fue elegida entre más de 90 hombres para liderar el Batallón de Comunicaciones del Ejército*. https://larepublica.pe/datos-lr/respuestas/2024/03/19/la-primera-mujer-que-fue-elegida-entre-mas-de-90-hombres-para-liderar-el-batallon-de-comunicaciones-del-ejercito-evat-1012985
6. Ministerio de Defensa del Perú. (2023). *Institucionaliza el 9 de marzo como Día de la Mujer Militar*. https://www.gob.pe/institucion/mindef/noticias/722077-ministerio-de-defensa-institucionaliza-el-9-de-marzo-como-dia-de-la-mujer-militar
7. Marina de Guerra del Perú. (2023). *Reconocen a personal naval femenino durante la conmemoración del Día de la Mujer Militar*. https://www.gob.pe/institucion/marina/noticias/723747-reconocen-a-personal-naval-femenino-durante-la-conmemoracion-del-primer-dia-de-la-mujer-militar
8. Naciones Unidas. (2000). *Resolución 1325 del Consejo de Seguridad sobre mujeres, paz y seguridad*. https://www.un.org
9. Tienda Militar Online. (s. f.). *La evolución del rol de la mujer en el ámbito militar: rompiendo barreras y construyendo igualdad*. https://tiendamilitaronline.com/la-evolucion-del-rol-de-la-mujer-en-el-ambito-militar-rompiendo-barreras-y-construyendo-igualdad/
10. Universidad de Navarra – Global Affairs. (s. f.). *Mujeres en combate: víctimas, alborotadoras o salvadoras*. https://www.unav.edu/web/global-affairs/mujeres-en-combate-victimas-alborotadoras-o-salvadoras
11. Veteranos Perú. (s. f.). *Mujeres en la guerra: conflictos bélicos modernos*. https://www.veteranosperu.org/mujeres-en-la-guerra-conflictos-belicis-modernos/

Relación de los capitanes de puerto de Mollendo y de los comandantes de la cañonera fluvial *América*

List of the harbor masters of Mollendo and of the commanders of the river gunboat *América*

Elia Chávez Mejía. Estudió los cursos Básico e Intermedio de Archivos en el Archivo General de la Nación, en el año 1990 hasta 1993. Posteriormente, llevó el Curso de Paleografía en el Instituto Riva Agüero de la Universidad Católica del Perú en 1993. Actualmente trabaja como Técnico en Archivo en el Archivo Histórico de la Marina de Guerra del Perú, prestando servicios en esta Dirección 37 años.

Micaela Astete Córdova. Estudió el Curso Básico de Archivos en la Escuela Nacional de Archiveros el año 2016. Posteriormente, llevó el Curso de Paleografía en el Instituto Riva Agüero de la Universidad Católica del Perú en 2018. Actualmente trabaja como Técnico en Archivo en el Archivo Histórico de la Marina de Guerra del Perú.

Resumen: Es frecuente que el Archivo Histórico de Marina reciba solicitudes referidas a conocer la relación de comandantes, capitanes de puerto o diversas autoridades que hayan ejercido un cargo a lo largo del tiempo dentro de la Marina de Guerra del Perú. Con la finalidad de contribuir y dar a conocer algunos avances al respecto, se publica la relación de los capitanes de puerto de Mollendo y de los comandantes de la cañonera fluvial *América*.

Palabras claves: Mollendo, Capitanía, cañonera América, Clavero, Aduana de Mollendo, Marina Mercante.

Abstract: *The Naval Historical Archive frequently receives requests seeking to know the list of commanders, harbor masters, or various authorities who have held a position over time within the Peruvian Navy. In order to contribute and share some progress in this regard, the list of the harbor masters of Mollendo and of the commanders of the river gunboat América is published.*

Keywords: *Mollendo, Harbor Master's Office, América gunboat, Clavero, Mollendo Customs, Merchant Marine.*

Introducción

Hacia la segunda mitad del siglo XIX el Perú experimentó un auge económico impulsado por la venta del guano, lo que generó que el gobierno de turno invirtiera en una serie de obras públicas que permitiera mejorar los medios de transporte en nuestro del país. Es así como en 1868 se firma un contrato con el ingeniero Enrique Meiggs para la construcción del ferrocarril que uniría las ciudades de Puno y Arequipa, el cual se celebró el 4 de mayo de 1868.

Meiggs inició los trabajos de construcción inmediatamente, habilitando para ello a Mollendo. De este modo, a medida que avanzaba la obra del ferrocarril, Mollendo iba adquiriendo mayor actividad que Islay. Como toda actividad comercial en el ámbito marítimo, se requirió de la presencia de una autoridad marítima que velase por la seguridad de la misma. De este modo, el 15 de diciembre de 1869 aparece el Capitán de Puerto de la caleta de Mollendo.

Luego de más de cien años, mediante la R/CGM N° 0155-2006-CGMG del 10 febrero 2006 se reconoció la creación de la Capitanía de Puerto de Mollendo considerando aquella fecha.

Por otro lado, el 11 de mayo de 1905 arribó al puerto fluvial de Iquitos la cañonera a vapor *América*. Construida en Inglaterra, encargándosele esta labor a la casa Tranmere Bay Development y Co., sucesora de la casa John Jones y Sons, con quienes se celebró el contrato de construcción por la suma de 10,400 libras esterlinas.

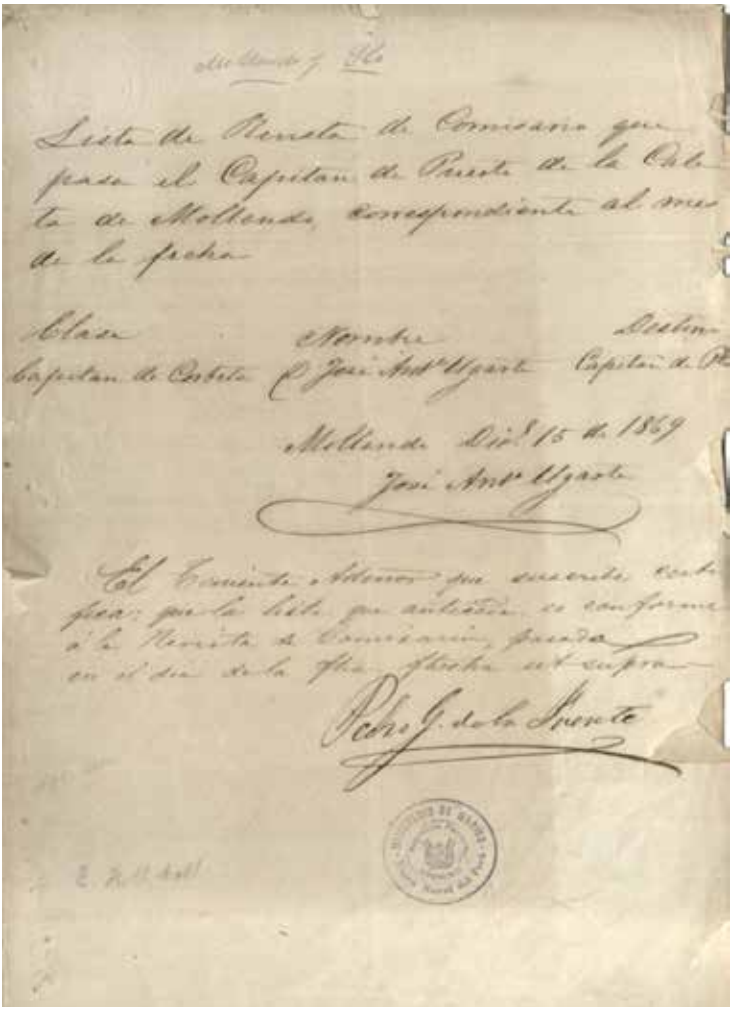
Después de verificar las pruebas respectivas, la *América* zarpó desde Liverpool para San Vicente (isla de Cabo Verde) el 29 de noviembre de 1904, donde llegó el 13 de enero del año siguiente; permaneció en ese puerto hasta el 5 de marzo, por habérsele roto las bombas automáticas para alimentar las calderas. Una vez reparado retomó su viaje zarpando rumbo a Iquitos, a donde llegó el 11 de mayo de 1905 en pésimas condiciones. Según la Memoria del prefecto Fuentes, dicha cañonera necesitaba reparaciones para su funcionamiento:

> "Después de las dificultades que hube de superar para recibirla y nacidas todas de las malas condiciones en que llegó, está actualmente recibiendo algunas mejoras que son indispensables para que preste sus servicios en esta región, para cuyo clima hay que decir que no vino preparada". (Palacios, 1990, p. 727)

Esta situación, obligó a dicha autoridad a presentar una reclamación ante el cónsul de S.M. Británica suscitándose una enredadísima cuestión en la que asumieron la reparación de la cañonera. Ya arreglada, hizo su primer viaje el 15 de febrero de 1906 a Puerto Meléndez y Manseriche, conduciendo al prefecto Fuentes y su familia.

El 10 de julio de 1911, la *América* al mando del Teniente Primero Manuel Clavero, tuvo una destacada participación en el conflicto de La Pedrera con Colombia. En 1984 fue designado como museo, actualmente sigue en funcionamiento.

Figura 1
Lista de Revista de la Caleta de Mollendo correspondiente al mes de diciembre de 1869.



Fuente. A.H. de M. Capitanía de Puerto de Mollendo 1869, fol.1

Relación de los capitanes de puerto de Mollendo

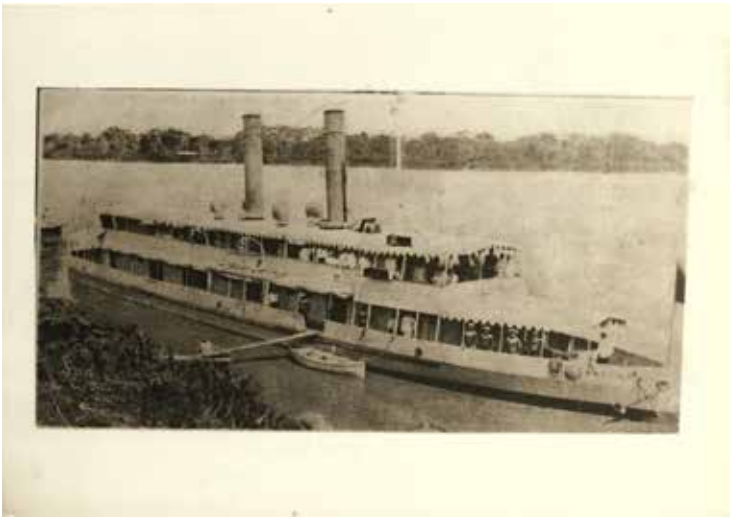
Con la finalidad de conocer más sobre la historia de la Capitanía de Puerto de Mollendo se ha elaborado la siguiente relación de los capitanes de puerto de este lugar. Para ello se realizó la búsqueda de información en diferentes secciones documentales del Archivo Histórico de Marina.

Cabe mencionar que existe algunos vacíos documentales debido a la Guerra del Pacífico. Asimismo, no se logró encontrar el dispositivo de nombramiento del comandante Pablo T. Salmón, solo se sabe que dejó el cargo el 17 de agosto de 1908.

INICIO	TÉRMINO	GRADO	NOMBRE
14/11/1869	01/07/1870	C. de C.	José Antonio Gaspar Ugarte de la Barrera
01/07/1870	14/11/1870	C. de C.	Alejandro Diamond Newell Noel
14/11/1870		Sargento Mayor	José María Paredes
18/02/1871	11/05/1871	Tte. 1°	Alejandro Faura Barbería
11/05/1871	18/05/1874	C. de C.	Francisco Charún Rosales
18/05/1874	Febrero 1875	C. de F.	Francisco Tristán Molina
Feb. 1875	03/11/1875	C. de C.	Germán Paz y Graci
03/11/1875	17/07/1876	C. de C.	Salomé Porras Díaz
17/07/1876	Oct. 1876	Tte. 1°	Lino Mercedes Cueto Echaveguren
22/12/1876	09/01/1880	C. de F.	Pantaleón Fernandini Manco
09/01/1880	30/01/1880	C. de F.	Antonio Cesáreo de la Guerra Gorostidi
30/01/1880	Enero 1881	C. de F.	Enrique Napoleón Alayza Mendoza
30/04/1884	18/06/1884	C. de C.	Salomé Porras Díaz
Oct. 1884	Enero 1885	Tte. Coronel	Enrique La Torre
Ene. 1885	Febrero 1885	Administrador de la Aduana de Mollendo	Fernando Ramos Pacheco
Feb. 1885	Abril 1885	Administrador de la Aduana de Mollendo	Eusebio Portugal
Jun. 1885		C. de C.	Salomé Porras Díaz
Nov. 1885	Diciembre 1885	C. de F.	Froylán P. Morales
Ene. 1886	31/01/1887	C. de N.	Federico Lara Pedraza
31/01/1887	31/03/1895	C. de N.	José María García Seminario
19/04/1895	10/02/1896	C. de N.	Enrique Napoleón Alayza Mendoza
10/02/1896	13/06/1899	C. de C.	Juan Francisco Balta
23/09/1899	06/04/1901	C. de C.	José Ernesto de Mora Romero
Mayo 1901	07/01/1902	C. de C.	Luis Benjamín Arce y Folch
07/01/1902	17/02/1904	C. de F.	Nataniel Donayre Pacheco

17/02/1904	10/01/1905	C. de N.	Arístides Gonzales Vigil
10/01/1905	19/09/1905	C. de F.	Manuel Alejandro Sauri Landeta
19/09/1905	01/05/1907	C. de F.	Eulogio Santiago Saldías Peña
	17/08/1908	Comandante Ejército	Pablo T. Salmón
17/08/1908	Mayo 1909	Capitán Marina Mercante	Julián Robles
31/10/1909	18/01/1910	C. de C.	Carlos Emilio García Rossell Aparicio
Feb. 1910	Dic. 1911	C. de F.	Lizardo Reyes Munier
Ene. 1912	Abl. 1912	A. de F	Enrique Darcuart
16/07/1912	11/10/1913	C. de N.	Ramón Sánchez Carrión
11/10/1913	26/01/1915	Tte. 1°	Manuel D. Faura Bedoya
26/01/1915	13/08/1917	C. de N.	Teodosio Cabada Revoredo
13/08/1917	14/05/1918	C. de C.	Víctor V. Valdivieso Castro
14/05/1918	06/08/1918	C. de C.	Gustavo O. Frías Escobar
06/08/1918	18/08/1919	C. de F.	Juan Salaverry Salaverry
18/08/1919	28/06/1920	C. de C.	José G. Carrillo Balcázar
28/06/1920	18/09/1922	C. de F.	Guillermo Spiers Gill
18/09/1922	09/04/1923	C. de C.	Carlos Rotalde Gonzales del Valle
09/04/1923	03/12/1923	C. de C.	Carlos Pfeiffer Ortega
03/12/1923	13/04/1925	C. de C.	Fidel A. Escuza Villalobos
13/04/1925	14/10/1925	C. de F.	Nicolás Zavala Zavala
14/10/1925	17/05/1926	C. de C.	Raúl Delgado Meza
17/05/1926	16/07/1928	C. de C.	Ernesto Besnard Negrete
16/07/1928	Mayo 1930	C. de F.	Moisés R. Palza Valdez
Jun. 1930	02/09/1930	Tte. 1°	Carlos P. Argumedo Morote (Interino)
02/09/1930	11/11/1930	C. de C.	Juan Emilio Benites Pareja
11/11/1930	27/04/1931	C. de N.	Moisés Pinto Bazurco Gutiérrez
27/04/1931	12/04/1932	C. de F.	Manuel Gonzales Zúñiga Paredes
12/04/1932	22/03/1934	C. de F.	Raúl Delgado Meza
22/03/1934	16/12/1935	C. de C.	Francisco Corrales Ayulo
16/12/1935	01/12/1937	C. de C.	Carlos P. Argumedo Morote
01/12/1937	15/02/1943	C. de F.	Víctor Ward Cáceres
15/02/1943	26/06/1943	C. de F.	Aureliano Navarrete Carmelino
26/06/1943	29/10/1943	C. de F.	Eduardo Figueroa San Miguel
06/11/1943	13/11/1945	C. de F.	Ricardo Cheesman Aguirre
13/11/1945	07/05/1946	C. de F.	Roberto Velasco Velásquez
07/05/1946	20/11/1946	C. de N.	Luis A. Colmenares Alday
10/01/1947	06/03/1948	C. de F.	Roberto Velazco Velásquez
15/07/1948	10/01/1949	C. de C.	Fernando Jiménez Reyes
10/01/1949	21/09/1949	C. de F.	Víctor Manuel Ontaneda Menacho

Figura 2
Llegada de la cañonera América a Iquitos después de su adquisición 1905



Fuente. Colección Fotográfica del Archivo Histórico de Marina

Figura 3
Buque-museo B.A.P. América 2025



Fuente. C. de C. Franco Piazzini Santillana

Relación de los comandantes de la cañonera fluvial *América*

Con la finalidad de conocer más sobre la historia de la cañonera *América* se ha elaborado una relación de los comandantes de dicha unidad; para ello se realizó la búsqueda de información en diferentes secciones documentales del Archivo Histórico de Marina: Elementos Operacionales (Sección: Buques - Cañonera América 1905-1914), Ordenes Generales 1919-1969, Expedientes Personales, Relaciones Historiadas de Personal Superior y Correspondencia recibida por el Comandante General de Marina de Dependencias de Marina (B.A.P. *América*).

Cabe mencionar que existen vacíos documentales, por lo que la relación no se encuentra concluida.

INICIO	TÉRMINO	GRADO	NOMBRE
Ago. 1905	10/05/1906	C. de C.	Carlos Gustavo Donayre Pacheco
10/05/1906	19/06/1907	Tte. 2°	Nicolás Zavala y Zavala
20/06/1907	07/09/1909	C. de C.	Lizardo Reyes Munier
07/09/1909	Ago. 1911	Tte. 1°	Manuel Clavero Muga
Ago. 1911	Nov. 1911	Ingeniero	Juan Manuel Rúnciman Rivasplata (Comandante Interino, por enfermedad del 1er. Comandante y ausencia del 2do.)
Nov. 1911	Dic. 1911	Tte. 1°	Manuel D. Faura Bedoya
Dic. 1911	Jun. 1914	Tte. 2°	Justo Constante Hoyle Castro
15/11/1915	13/08/1918	Tte. 2°	Germán Narváez Larriva
14/03/1921	07/11/1921	Tte. 1°	Alejandro Graner Armas
07/04/1924	28/04/1924	C. de C.	Manuel Gonzales Zúñiga Paredes
28/04/1924	25/08/1924	C. de C.	Joaquín Sevilla Olano
25/08/1924	31/05/1926	Tte. 1°	Enrique López Mindreau
31/05/1926	09/04/1928	C. de C.	Germán Narváez Larriva
09/04/1928	19/05/1930	C. de C.	Manuel F. Jiménez Saldías
19/05/1930	12/04/1932	C. de F.	Moisés R. Palza Valdez
12/04/1932	17/09/1932	C. de C.	Hernando Tudela Lavalle
17/09/1932	18/07/1933	C. de C.	Guillermo Lastres Quiñonez
24/01/1934	04/04/1934	C. de C.	Federico Del Águila Medina
04/04/1934	17/05/1935	C. de C.	Aureliano Navarrete Carmelino
01/01/1937	31/07/1937	Tte. 1°	Alejandro Martínez Claure (Comandante Interino)
07/03/1938	09/01/1939	Tte. 1°	Ricardo Velezmoro Matheus
23/06/1939	11/04/1940	Tte. 1°	Julio Gianotti Landa
20/11/1940	10/02/1942	C. de C.	Oscar Hubner Quiroz
10/02/1942	27/12/1943	C. de C.	Guillermo Prentice Conti

29/01/1944	08/02/1945	Tte. 1°	Rómulo Daneri Castagnetto
14/02/1945	26/03/1946	Tte. 1°	Oscar Vásquez del Aguila
01/07/1947	31/12/1947	C. de C.	Jorge Villarroel Del Castillo
Abril 1948	Feb. 1950	Tte. 1°	Raúl Sala Orozco
20/02/1957	07/02/1958	C. de C.	Alejandro Pérez Ruiz
07/02/1958	18/12/1958	Tte. 1°	Jaime Pareja Lecaros
24/03/1959	18/01/1960	A. de F.	Alfredo Arnaiz Ambrosiani
18/01/1960	01/06/1961	Tte. 2°	Lucio Velarde Ascuña
01/06/1961	01/12/1961	A. de F.	Oscar G. Rizo Patrón Belgrano
01/06/1962	01/12/1962	A. de F.	Oscar Bardales Vásquez de Velasco
01/06/1963	01/12/1963	Tte. 2°	Guillermo Bazán González
01/12/1963	01/06/1964	Tte. 2°	César Suito Lapeyre
01/06/1965	01/12/1965	Tte. 2°	Luis Rivero Valdeavellano
Marzo 1966		Tte. 2°	Pedro Saco Costa
01/06/1967	01/06/1968	Tte. 2°	Carlos Orbán Barrera
01/06/1968	01/12/1968	Tte. 2°	Jorge Petrozzi Molfino
01/12/1968	01/06/1969	Tte. 2°	Carlos Teixeira Olórtegui

Conclusiones

El origen de la Capitanía de Puerto de Mollendo se remonta al año 1868, fecha en la que el Supremo Gobierno firmó un contrato con Enrique Meiggs para la construcción de un ferrocarril. Posteriormente ante la importancia económica que iba ganando Mollendo en comparación a Islay se estableció la Caleta de Mollendo. Actualmente este puerto tiene la categoría de Capitanía y tiene 156 años de servicio a la comunidad.

La cañonera *América* llegó a la ciudad de Iquitos en mayo de 1905, durante los años que se encontró en actividad participó en las labores de patrullaje y defensa del territorio nacional, siendo una de sus participaciones más importantes en el combate de La Pedrera el 10-12 de julio de 1911. Tras pasar al retiro en 1984, fue convertido en buque-museo y actualmente sus puertas se encuentran abiertas al público en general. Debido a su antigüedad es considerado la cañonera fluvial más antigua del mundo.

Referencias

1. A.H. de M., Sección Capitanías, Capitanía de Puerto de Mollendo 1869-1949.
2. A.H. de M., Sección Personal, Subsección Expedientes Personales.
3. A.H. de M., Sección Personal, Relaciones Historiadas de Personal Superior.
4. A.H. de M., Sección Comandancia General de Marina, Subsección Ordenanzas Navales, 1870-1880.
5. A.H. de M., Correspondencia recibida por el Comandante General de Marina de Dependencias de Marina, Capitanía de Puerto de Mollendo, 1957-1969.
6. A.H. de M., Sección Elementos Operacionales, Subsección Buques, América, cañonera 1905-1914.
7. A.H. de M., Sección Personal, Subsección Expedientes Personales.
8. A.H. de M., Sección Personal, Relaciones Historiadas de Personal Superior.
9. A.H. de M., Correspondencia recibida por el Comandante General de Marina de Dependencias de Marina, B.A.P. América 1957-1969.
10. A.H. de M., Orden General de la Marina de Guerra 1919-1969
11. Flórez Nohesell, Miguel (1986). *Historia Marítima del Perú: Serie Monografías*. Tomo I. Los Puertos del Perú. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.
12. Ortiz Sotelo, Jorge (2005). *La cañonera América, cien años en la Amazonía*, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.
13. Palacios Rodríguez, Raúl (1990). *Historia Marítima del Perú: La República: 1884 a 1906*. t. XII, v.1. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.



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