El tejido social en la conformación de la Marina de Guerra del Perú: 1821-1900

William Chamorro Serrano
Historiador UNMSM

I. INTRODUCCIÓN

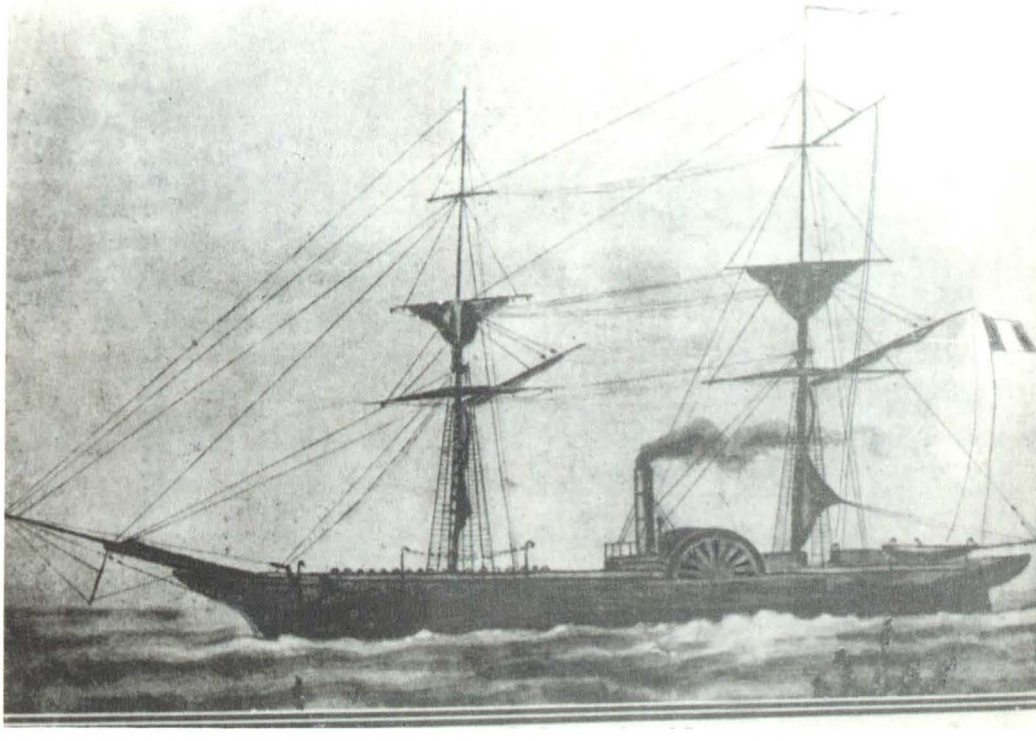
El presente trabajo pretende hacer un análisis de la estructura social de la Marina de Guerra del Perú, es decir, perfilar los estudios acerca del personal que conformaba esta institución. El marco temporal comprende desde los primeros años de la marina peruana, pasando por el periodo de transición del uso de los buques de vela por los buques de vapor, hasta finales del siglo XIX.

A lo largo de este periodo se hace visible una total transformación en la interrelación social a bordo de las diferentes unidades de la Armada nacional. Es en ese momento que cobró vital importancia la capacitación técnica tanto de Oficiales como del personal subalterno.

II. EL FACTOR HUMANO EN LA MARINA DEL SIGLO XIX

La Marina de Guerra del Perú fue una de las primeras instituciones organizadas por el Libertador San Martín en 1821, poco después de declarada la independencia. El poderío de la Marina de Guerra así como de cualquier otra institución recae fundamentalmente en el factor humano y no en el elemento material. El grupo humano que lo conformó fue muy variado en cuanto a su procedencia, estatus e intereses. Esta fue su conformación:

- Los Jefes y Oficiales. Los Jefes representan los grados más altos en la oficialidad como Vicealmirantes, Contralmirantes y Capitanes de Navío. Los Oficiales representan a los Capitanes de Fragata hacia abajo.
- El Personal Subalterno. Es el grupo humano encargado de las labores y maniobras necesarias para hacer navegar un barco.



Vapor *Rímac*, primer buque de guerra a vapor del Perú.

La capacidad y destreza de los marinos, ya sean oficiales o subalternos, se demostró en su desempeño y en la forma de enfrentar los embates de la naturaleza como mares bravos y largas travesías, como aquella de la fragata *Amazonas* que dio la vuelta al mundo. Dicha nave zarpó del Callao el 25 de octubre de 1856 al mando del Capitán de Navío José Boterín, tocando los puertos de Hong Kong, Calcuta, isla Santa Elena, Plymouth, Londres, Río de Janeiro, Talcahuano y Arica, arribando finalmente al Callao el 28 de mayo de 1858. El viaje fue muy accidentado y difícil pero sirvió como un excelente entrenamiento para todo el personal de abordo.

Al llegar a Hong Kong se debía carenar pero no se hizo por encontrarse en guerra la China contra el imperio británico. Por este motivo se siguió hasta Calcuta donde se limpió los fondos y se efectuó algunas reparaciones. En Calcuta estuvieron dos meses y medio. Por dicha época una terrible epidemia asolaba Asia, era el cólera que produjo miles de muertos; víctimas de ella perecieron abordo el cirujano Juan Esquivel, el guardiamarina Neriberto de la Torre Ugarte y 38 hombres. El viaje en total duró 19 meses y tres días y fue de gran provecho para la instrucción marinera de los 17 guardiamarinas (y no solo de ellos sino de la dotación completa) pues navegaron más de 41.277 millas náuticas, soportaron tres

temporales y temperaturas entre 7 a 33 grados. De la dotación completa murieron 20 en navegación y 46 en puerto.[1]

Otra demostración de la valentía así como pericia marinera tanto de oficiales como subalternos de la Armada fue el viaje de los monitores *Manco Cápac* y *Atahualpa* desde el Atlántico hasta el Callao. La travesía duró desde el 12 de enero de 1869 al 1 de mayo de 1870, debiendo soportar un viaje lleno de contratiempos y dificultades. Era la primera vez que monitores de río realizaban una travesía tan larga y accidentada. Además, tenían elementos en contra como la poca capacidad marinera de los buques, la indisciplina de las tripulaciones contratadas en los EE.UU. y que finalmente fueron licenciadas en Río de Janeiro, las complicaciones políticas con España y Cuba y, finalmente, la opinión publica en contra, porque debido a tener una obra muerta muy baja, nadie le auguraba un viaje exitoso.



Personal subalterno en rutina de lavado de uniformes, en el crucero *Coronel Bolognesi* 1907.

Estos monitores fueron comprados en octubre de 1867 a la Casa Alexander Swift, que había puesto a la venta nueve monitores de río construidos durante la Guerra de Secesión pero que nunca entraron en combate. De ellos, el *Oneota* y el *Catawba* fueron comprados y rebautizados como *Manco Cápac* y *Atahualpa*. Al tener solo 30 cm de francobordo, cualquier temporal podía dañarlos. Viajaron remolcados y al llegar al Callao solo pudieron servir como baterías flotantes de puerto. El *Manco Cápac* se hundió el 7 de junio de 1880 en Arica y el *Atahualpa* también se dejó hundir en el Callao en enero de 1881.[2]

Un aspecto que debemos resaltar en esta época es la inadecuada cobertura sanitaria. Muchos marinos perecieron a causa de diversas enfermedades sin cura para la época, tales como males estomacales y la tuberculosis. Cuando no había una total recuperación se les daba de baja por "ser inútiles al servicio naval". Esto podía ser tanto para los subalternos como para los oficiales. Por ejemplo, el Alférez de Fragata Hercilio Santiago sufría de un mal hepático, el que se complicaba por el clima tropical de Iquitos, por lo que

1. Valdizán Gamio, José, *Historia Naval del Perú*, tomo III, Lima, Dirección General de Intereses Marítimos, 1984, pp. 251-253
2. Castañeda Martos, Alicia. *Viaje de los Monitores Manco Cápac y Atahualpa desde el Atlántico al Pacifico, 1868-1870*, Lima, Dirección General de Intereses Marítimos, 1991, pp. 12-13

solicitó licencia para viajar a Londres en donde había un clima frío, que fue el recomendado por médicos brasileños de Pará. El Alférez Hercilio Santiago viajó en el bergantín inglés *Florista* con dirección a Liverpool el 22 de abril de 1864.[3]

2.1 Aspectos sociales y educativos en los jefes y oficiales

La educación siempre ha estado ligada al estatus social en todas partes. En el Perú independiente no podía ser de otra manera, pues tal como sucedió en la Colonia, a la educación formal solo podía acceder una minoría de la élite económica y social. De esta manera, desde los inicios de la historia naval, los oficiales de la Marina pertenecieron al pequeño grupo dirigente nacional por su ancestro, su riqueza, su destacada posición intelectual o su importante peso político.

Como en el caso británico, nuestros oficiales eran parientes o tenían amigos pertenecientes al cuerpo diplomático, parlamentarios o funcionarios públicos de elevada categoría. La diferencia con la Marina Británica radicaba en que ella sí estaba conformada en gran porcentaje por la clase media (50%) y hasta por la clase baja (7%), debido a que ellos sí podían acceder a la educación formal.[4]

Los Jefes y Oficiales estaban divididos en dos grupos:

- Los Oficiales del Cuerpo General, llamados "Oficiales de guerra" incluían en sus filas a quienes, ingresando como Guardiamarinas, podían ascender hasta el grado de Contralmirante.
- Los Oficiales del Cuerpo Político eran llamados "Oficiales mayores"; incluían al Cirujano de Primera clase, los Comisarios de marina, Oficiales Primeros, Oficiales Segundos y Oficiales Terceros.

Al crearse la Marina de Guerra del Perú se siguió el modelo educativo español y luego el modelo educativo británico por el motivo siguiente: El sistema educativo español reposaba en una antigua y rica tradición cosmográfica que tuvo su punto más alto en el siglo XVI, cuando se pudo explorar nuevas tierras gracias a los descubrimientos. Pero a partir del siglo XVIII la educación naval decae científicamente, de esta manera, la educación naval era más teórica en la tradición española, mientras que en Gran Bretaña la formación era más práctica.

Debe destacarse además que en el siglo XIX se dio un "estado de vacilación", es decir, que se suscita un ambiente de cambio que se vivía a partir de la aparición de los buques a vapor. La aparición de este tipo de naves no fue solo un reemplazo de unos por otros, sino que fue todo un proceso de cambio tecnológico, mental y de costumbres.

Durante las épocas de la navegación a vela, se le dio gran importancia al as-

3 Archivo Histórico de Marina. Serie: Comandancia General, 1864

4 Romero Pintado, Fernando. Historia Marítima del Perú. La Republica 1850-1870 tomo VIII Vol. 2. Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, Lima, 1984, pp. 124-125

trónomo, al maniobrista o al caudillo del abordaje, pues de ellos dependía llevar una navegación correcta, llegar a puerto seguro, realizar maniobras en las velas, así como la reparación y mantenimiento del casco. El caudillo del abordaje debía dirigir correctamente a sus hombres en un combate. El buque de vela había producido un profesionalismo empírico, el cual se incrementaba con la experiencia hasta convertirlos en "*viejos lobos de mar*". Las maniobras marineras eran muy complicadas y peligrosas, requerían valor y fortaleza física, afinaban el ojo marinero, lo que consolidó un mundo de dureza y brutalidad, abordajes, flagelación y castigo físico así como alcoholismo.

El constante avance tecnológico motivó la aparición de los barcos a vapor, lo que obligó a los oficiales a dedicarse al estudio y la investigación con las consecuencias inevitables: enfrentamientos entre los viejos y los jóvenes marinos, refinamiento en la calidad humana, se reduce la brutalidad y la dureza, se empieza a "quemarse las pestañas" estudiando los libros.

A lo largo del siglo XIX la instrucción naval a los oficiales y guardiamarinas fue muy accidentada y con muchas interrupciones en el funcionamiento de la Escuela Naval hasta después de la Guerra del Pacifico. En todo este tiempo recibió varios nombres como: Escuela Central de Marina, Colegio Central Militar, Colegio Militar, Colegio Naval Militar e Instituto Militar. Un pequeño esbozo de su historia sería el siguiente:

Desde la época colonial hubo interés por formar marinos desde el punto de vista práctico y científico. Por ello se fundó una Academia Náutica en 1657, la misma que fue clausurada en 1709. Sin embargo, el 1 de noviembre de 1793 el virrey Gil de Taboada creaba la Academia Real Náutica de Lima, la que se instaló en dos habitaciones del Palacio del Virrey.[5]

En cuanto al alumnado se tiene que en 1804 había 13 alumnos en la Academia y durante 1805 y 1806 se registran 19 alumnos en tierra y 3 navegando cada año. Ese último año el Virrey Abascal dispuso que se le diesen cuatro ambientes en el Cuartel de Los Desamparados para su mejor funcionamiento.

En 1817 se realiza el traslado de la Academia hacia el viejo local del hospital del Espíritu Santo. Durante 1817 y 1818 el alumnado disminuyó notablemente llegándose a contar solo siete alumnos en la Academia y dos navegando.

Con la llegada del Libertador San Martín y al crearse también la Marina de Guerra del Perú se mantuvo la preocupación en formar oficiales peruanos. Para ello se consideró que la antigua Academia Real Náutica reiniciase sus labores como Escuela Náutica o Escuela Central de Marina. Para tal fin se encomendó al ex maestro Piloto Eduardo Carrasco para que con el grado de Teniente Primero se hiciera cargo de la Dirección desde el 1 de noviembre de 1821. Uno de los requisitos indispensables era ser hijo legítimo. Esta Escuela inició sus actividades como un Instituto de alumnos externos. El Pro-

5. Ortiz Sotelo Jorge, *Historia de la Educación Naval en el Perú, Primera parte. (1657-1850)*, p. 60

grama de Instrucción contemplaba las siguientes materias: aritmética, geometría, trigonometría, cosmografía, dibujo, cartografía y manejo de instrumentos.

Los alumnos de la Academia, al concluir sus estudios, podían ser llamados al servicio de la Marina de Guerra como Guardiamarinas o prestar sus servicios en el cuerpo de Pilotos tanto a la Marina de Guerra como a la Mercante. Por aquella época se dio la costumbre de embarcar algunos alumnos según recomendación del capitán del buque, los mismos que eran ascendidos a la clase de Guardiamarinas previa solicitud al Ministro del Ramo. De esta manera se graduaban junto con los egresados de la Escuela Central. A la larga esto produjo descontento pues no contaban con la suficiente instrucción.

El 14 de noviembre de 1821 apareció en la *Gaceta del Gobierno* un bando llamando a la juventud peruana al servicio de su Marina. Antes de terminar el mes, más de veintiún nombramientos fueron realizados.[6]

Casi inmediatamente la mayoría de estos jóvenes entró en acción, sobre todo en el primer bloqueo a puertos intermedios. En diciembre de 1821 se recurrió a la casa de Niños Expósitos, con el fin de que destine a 10 o 20 muchachos entre los 12 y 14 años para el aprendizaje de la navegación por medio de la práctica a bordo. Estos muchachos se embarcaron rápidamente en la fragata *Montezuma*.

Al terminar la Primera Expedición a puertos intermedios,[7] la Comandancia General de Marina dispuso que solo permaneciesen a bordo los Guardiamarinas más destacados, debiendo pasar estos a la fragata *Protector*.

José de la Riva Agüero, primer Presidente del Perú (elegido por el Congreso Nacional el 27 de febrero de 1823 y cesado en sus funciones por el mismo Congreso el 23 de junio), creó la Academia Militar por medio de un Decreto fechado el 8 de marzo de 1823. En este centro deberían estudiar tanto los Guardiamarinas como los cadetes militares. Estipulaba que nadie podía servir de Guardiamarina en la escuadra sin haber estudiado el tiempo necesario y presentado los exámenes correspondientes.

Contaba la Academia con teodolito, cronómetros, compases, mapoteca y biblioteca. Las clases eran de enero a noviembre, en que los alumnos debían ser examinados públicamente ante el Comandante General de la Marina, siempre y cuando hubiesen satisfecho previamente al Maestro Carrasco. En Junio de 1823, debido a la ocupación de Lima por las fuerzas realistas, la Academia se trasladó al puerto del Callao. Recién el 24 de enero de 1825 pudo reiniciar sus labores en

6 Ibíd, p. 89

7 Las Expediciones a Puertos Intermedios tuvieron como objeto desembarcar en los puertos intermedios de la costa para hostigar a los realistas. La primera de ellas estuvo a cargo del General Rudecindo Alvarado y terminó en fracaso al ser derrotado en las batallas de Torata y Moquegua. El nuevo Presidente, tras el motín de Balconcillo, fue José de la Riva Agüero, quien organizó la Segunda Campaña. Estaba al mando del General Andrés de Santa Cruz. Se obtuvo una victoria no decisiva en la batalla de Zepita el 25 de agosto de 1823, tras lo cual el ejército emprendió una retirada hacia el mar, tan rápida que la fuerza se disolvió en el camino.

el local de Desamparados. Los alumnos eran 11, de los cuales 3 eran guardiamarinas.[8]

El 5 de agosto de 1826 se clausuró la Escuela debido a problemas personales entre Carrasco y el libertador Bolívar. Al alejarse Bolívar del Perú, el gobierno presidido por Santa Cruz promulgó el 30 de noviembre de 1826 un decreto estableciendo en la capital un colegio militar para formar en él a los oficiales del ejército y marina. Tuvo como local una parte del colegio de San Pablo. Se nombró como Director al Comandante General del Cuerpo de Artillería Coronel Rafael Jiménez. Las clases deberían empezar el 1 de mayo de 1827 y durarían 4 años. Los dos primeros años eran de estudios comunes para los guardiamarinas y los cadetes del ejército; estudiaban los siguientes cursos: aritmética, álgebra, geometría y trigonometría lineal y esférica. Luego continuaban con la aplicación del álgebra a la geometría, principios elementales de cálculo diferencial e integral y la mecánica.

El 2 de diciembre de 1826 se volvió a reabrir la Escuela clausurada en agosto. El director Carrasco fue repuesto en su cargo el 2 de marzo de 1827 reiniciando sus clases el 23 de abril. El terremoto del 30 de marzo destruyó el local de Desamparados por lo que se utilizó una parte del convento de San Francisco.

El 14 de mayo de 1832 se expidió un Decreto Supremo, en virtud del cual la Escuela Central de Marina quedó incorporada al colegio militar. Los 17 guardiamarinas se incorporaban así a las compañías de cadetes.[9] Los cursos que aprendían eran trigonometría esférica, cosmografía, navegación, aplicación a la astronomía, hidrografía, levantamiento de planos hidrográficos, pilotecnia y maniobra. Habían cursos comunes con la sección militar tales como lógica, ética, geografía e idiomas. Se dispuso también que todo Guardiamarina que no hubiese pasado por la escuela se desembarcase e ingresara al colegio militar hasta el término de sus estudios profesionales en la Sección Marina. De esta manera 10 Guardiamarinas tuvieron que desembarcarse. Esta absorción de la Escuela Central por parte del Colegio militar ocasionó una pérdida de autonomía en quienes dirigían la formación de los guardiamarinas. Dicha fusión respondió a graves restricciones presupuestales que el Gobierno impuso.

En 1833 el Comandante General de la marina, Capitán de Navío García del Postigo, propuso al Ministro de Guerra y Marina la creación de dos escuelas náuticas, que estarían ubicadas en Paita y Arica, para instruir a buenos pilotos para los buques de la Armada, ya que ésta dependía únicamente de pilotos extranjeros. En 1834 se reabrió la Escuela Central de Marina como ente autónomo desligándose del Colegio Militar.

Los movimientos revolucionarios de enero de 1834 y enero de 1835 motivaron el cierre de la escuela, porque los alumnos

8 Oortiz Sotelo Jorge, ibíd., p. 101

9 De La Puente Brunke, José, *Los Hombres del Mar: La Marina de Guerra en la historia del Perú*, Lima, Marina de Guerra del Perú, 1984, p. 52

debieron embarcarse en los buques. Como castigo, Orbegoso, luego Santa Cruz, desactivaron la mayor parte de los buques, pasando al retiro a varios oficiales.

El 8 de enero de 1840 el Presidente Gamarra firmó dos decretos importantes: restablece la Escuela Central de Marina y crea una Escuela Náutica en el puerto de Paita. Como director de ambas escuelas fue nombrado el comandante Eduardo Carrasco. El local destinado fue el que ocupaban en la Biblioteca Nacional antes de su fusión con el Colegio Militar en 1832. Además, se destinó al pailebote *Vigilante* para las prácticas navales.

Los alumnos eran externos, su enseñanza era costeada por el estado, abarcaba dos niveles de estudio. En el primero se enseñaba aritmética, álgebra, geometría especulativa y práctica, y trigonometría lineal y esférica. El segundo nivel contemplaba aplicación de álgebra a la geometría mecánica, maniobra, cosmografía, pilotajes, principios generales de dibujo y su aplicación a la formación de planos.

Los exámenes eran de dos tipos: públicos y privados. A los exámenes públicos solo podían aspirar aquellos que hubieran obtenido calificativos de excelente y sobresaliente en los exámenes privados. Se realizaban los días 24 y 25 de diciembre de cada año y podía asistir el público interesado; previamente había sido anunciado en el periódico oficial.

La disciplina era mantenida de acuerdo a sanciones que iban desde el consejo hasta el castigo físico para las faltas leves. Las faltas graves podían ser sancionadas con el arresto en el calabozo, con o sin comunicación y el cepo de pies o cabeza, sin o con abstinencia. Los alumnos no podían embarcarse sino hasta completar su instrucción en la Éscuela.[10]

La Escuela Náutica de Paita fue creada el 8 de enero de 1840 mediante la expedición del decreto supremo firmado por el Presidente Gamarra. Dependía directamente de la Escuela Central de Marina. Su régimen de educación fue muy parecido al de la Escuela Central de Marina, aunque un poco más flexible tanto en lo académico como en lo disciplinario. La enseñanza era gratuita y los alumnos asistían en condición de externos. El uso del uniforme no era obligatorio. El título final de Tercer Piloto debía ser otorgado, luego de aprobar el examen ante el Director de las Escuela Náutica.

Se encomienda la función de maestro y subdirector de la Escuela de Paita al Teniente Segundo Francisco Carrasco, enviado personalmente por el Director el capitán de Navío Eduardo Carrasco, Director de las Escuelas Náuticas de la República.

Los cursos que se dictaron fueron entre otros, Tratado de aritmética, geometría especulativa, trigonometría rectilínea, geometría práctica, trigonometría esférica y cosmografía. Sin embargo, la escuela tuvo que cerrar en 1842 porque Francisco Carrasco tuvo que embarcarse. En 1843 el vapor *Rímac* realizó un viaje de instrucción a China, otro hecho muy importante para la instrucción de la tripulación.

10 Ortiz Sotelo, Jorge, ibíd, p. 173

Por Decreto Supremo del 15 de Octubre de 1849, el presidente Castilla restableció la Escuela Central de Marina como centro de instrucción de los futuros oficiales, totalmente separado de la Escuela Militar. A partir del siguiente año los guardiamarinas ya pudieron embarcarse en buques ingleses, franceses, norteamericanos, así como en la Pacific Steam Navigation Company.[11]

Entre los años 1857 y 1867 la Escuela Central se unió nuevamente con el Colegio Militar. Por Decreto del 26 de octubre de 1870, expedido por el Presidente José Balta, se procedió a la instalación de la Escuela Naval a bordo del vapor transporte *Marañón.*[12] Debía tener la Escuela 40 alumnos, todos hijos legítimos entre 14 a 17 años[13]. El primer director que tuvo el plantel fue el Capitán de Navío Camilo Carrillo, comandante de aquel buque. Por otro lado, según una Resolución Suprema del 14 de julio de 1870 se disponía que todos los Alfereces de fragata recién ascendidos y los Guardiamarinas debían presentar los certificados con los que demostrasen haber concluido sus estudios profesionales. De no hacerlo, pasarían a completar sus estudios en la Escuela Naval[14].

Otros requisitos que se exigían para el ingreso a la Escuela Naval era ser hijos de padres notoriamente honrados y haber completado la instrucción media. El Plan de estudios duraba cuatro años, los gastos eran compartidos entre el Estado y los padres, además se comprometía a los graduados a servir en la Armada y en caso de culminar los estudios, debía reintegrar las pensiones que el Estado hubiese pagado por él.[15]

2.2 Aspectos sociales y educativos en el personal subalterno

El personal subalterno de nuestra Marina de Guerra estuvo conformado por:

- Los Oficiales de mar
- Los marineros y grumetes
- Los extranjeros

2.2.1 Los Oficiales de mar

Eran los encargados de las refacciones y compostura en los buques como son: Contramaestres, Guardianes (que a órdenes del Contramaestre cuidaban de las armas y la bodega), carpinteros, calafates,

11 Denegri Luna, Félix, *Historia Marítima del Perú. La Republica 1826-1851* tomo VI, vol. 2, Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1976, p. 241

12 El vapor *Marañón* (ex *Habana*) fue construido en 1864 y comprado a los EE.UU. en 1867 para el remolque del monitor *Manco Cápac*. Al culminar su viaje desde New Orleans hacia el Callao, mostró averías irreparables en su casco y en su máquina por lo que fue destinado a servir como Escuela Naval flotante.

13 Basadre, Jorge, *Historia de la republica del Perú 1822-1933*, Lima, Editorial Universitaria, 1969, tomo 6, p. 257

14 Carvajal Pareja, Melitón, *Historia Marítima del Perú. La Republica 1870-1876,* tomo IX, vol. 2. Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1992, p. 159

15 Carvajal Pareja, Melitón, ibidem, pp. 159-161

herreros, veleros, cocineros y otros. Su denominación provenía de los tiempos coloniales y algunos oficios desaparecieron en el tiempo como: armero, maestre de víveres, sangrador, cocinero de equipaje y de cámara, maestro de velas y farolero. Aunque, por otro lado, también se crearon nuevos oficios como: Maestro de armas (Oficial de mar encargado de la disciplina), patrón de lancha, mayordomo, timoneles y artilleros.[16]

2.2.2 Los marineros y grumetes

En todas la marinas del mundo, incluyendo a la británica, los marineros y grumetes provenían de distintas nacionalidades desde tiempos antiguos. En el caso peruano los tripulantes convivían con gente de mal vivir, presos y mercenarios, ya que hubo escasez de voluntarios para completar las dotaciones de los buques. Debemos resaltar que la población costeña era escasa y la población andina no se acostumbraba a la vida marina. Por otro lado, los chinos y sus descendientes trabajaban en las haciendas costeñas o se dedicaban a pequeños negocios en el sector servicios.

Para poder incrementar la cantidad cada vez más necesaria de marineros en los buques se echó mano de los matriculados en los Tercios Navales y los enganches de gran cantidad de extranjeros. También se usó dos instrumentos muy eficaces creados por la marina Británica a fines del S. XVIII: la leva y la conscripción. La leva o reclutamiento se daba contra la voluntad de la persona, es por ello que fue declarado ilegal en la constitución de 1860. El servicio militar fue origen de muchos abusos por lo que existió constantes huidas de la gente del campo y también de la ciudad para evitar las levas. Este malestar generado por las levas obligatorias, sumado a las malas condiciones de vida abordo, a la falta de pago puntual, motivó la generación de gran cantidad de motines y rebeliones a bordo de los buques.x

2.2.3 Los extranjeros

Los barcos y galeones españoles que surcaron aguas peruanas desde la época colonial, tenían como dotación a una gran cantidad de extranjeros. Al iniciarse la época republicana esta cantidad se redujo para dar paso a los marinos peruanos. Sin embargo, al iniciarse la época de la propulsión de buques por máquinas de vapor, así como del impulso de la actividad metalmecánica en la Fundición Naval de Bellavista, fue necesario traer del extranjero a personal calificado en estas actividades.

En su mayoría fueron británicos y norteamericanos conocedores de las máquinas de vapor y de talle-

16 Romero Pintado, Fernando, ibidem, p. 184

res mecánicos. En algunos casos se hallaban en un nivel superior a los Oficiales de mar en cuanto a los sueldos y al rango que se les concedía. Los primeros contratos con norteamericanos fueron hechos para el vapor *Rímac*. Otros llegaban como dotación de los buques de guerra comprados, otros fueron enganchados en el Perú por ser desertores de los barcos mercantes de su país. Sin embargo, tenían que ser devueltos a su país de origen, por lo que no había una garantía en cuanto al tiempo que servirían a bordo.

Otro grupo humano muy presente en las dotaciones de los buques fue el chileno, sobre todo desde que se presentó el conflicto con España. Otros fueron contratados para emplazar los cañones de grueso calibre y otros para servir como artilleros de Preferencia, condestables y maquinistas en los buques de guerra. La mayoría de los extranjeros no abandonaron los buques en tiempo de guerra, ya sea con España (1866) o con Chile (1879) al punto de que el monitor *Huáscar*, al ser capturado, tenía entre su tripulación a muchos extranjeros.

2.2.4 La Instrucción Naval

Como se explicó anteriormente, eran continuos los motines y rebeliones en los diferentes buques. Generalmente eran como protesta al mal trato, a la falta de alimentación y vestuario. Las largas travesías en condiciones antihigiénicas originaron epidemias de tuberculosis y otras enfermedades. Por entonces no existía un tratamiento contra dicha enfermedad, por lo que el Ministerio de Guerra y Marina daba licencia a dichos enfermos para que viajaran a otros lugares con mejor clima y así "curar sus males". Todo esto motivó un clima de tensión y conflicto a bordo de las unidades.

El interés por estructurar de un modo ordenado la preparación e instrucción del personal subalterno de la Armada surgió recién poco antes de la guerra del Pacífico. Antes de ello, solo hubo pequeños intentos, uno de ellos fue en diciembre de 1821, cuando las autoridades decidieron acudir a la Casa de Niños Expósitos para que seleccionaran a 10 o 20 de los jóvenes allí albergados, que tuvieran entre 12 a 14 años, para que pudieran aprender las técnicas de navegación a través de las prácticas en las embarcaciones. Otra iniciativa fue en la década de 1840 con el fin de organizar eficientemente las Milicias Navales que estaban conformadas por toda la gente de mar que estuviese inscrita en las matrículas correspondientes. Es decir, todos aquellos cuya actividad estuviera relacionada con el mar y la marina mercante debían inscribirse en los diferentes puertos para poder contar con una fuerza de reserva útil en el futuro.

Los Tercios Navales correspondían a los departamentos de Piura, La Libertad, Lima, Arequipa y Moquegua, cada uno tenia como sede a los puertos de Paita, Huanchaco, Callao, Islay y Arica. De los Tercios navales se reclutó a las tripulaciones de los buques, pero es con la llegada de los buques a vapor cuando se empieza a tecnificar a las dotaciones.[17]

La tripulación a lo largo de estos años pasó por un proceso de transformación en lo tecnológico. Pues al igual que en el caso de los Oficiales, la constante tecnificación obligó a la incorporación de elementos cada vez más profesionales dentro de la institución, especialmente con la llegada de los primeros buques a vapor ya que las máquinas eran mucho más complejas, los cañones eran menos numerosos pero de mayor avance tecnológico, por lo que necesitaron personal más especializado que los manipulara.

La primera iniciativa surgió en 1850 y se consolidó con el Decreto Supremo de 1852, mediante el cual se creó la Escuela de Aprendices de Bellavista para el personal de Maestranza de la Factoría de Bellavista. También se notó la necesidad de crear una Escuela de artillería naval[18].

En 1877 se continuó con la instrucción profesional del personal subalterno, cuando se dispuso la creación de una Escuela de Maquinistas para capacitarlos en el manejo de las máquinas de los buques de guerra y también para realizar las adecuadas reparaciones de las mismas. Para entonces, los responsables de las máquinas de los buques de la Armada eran casi todos extranjeros, esto además producía cierto ahorro para el Estado, ya que a los maquinistas peruanos se les podría pagar sueldos menores que los que habitualmente eran percibidos por los extranjeros.

Al año siguiente, el temor frente a un posible conflicto bélico llevó a la creación de una Escuela de Condestables. Tenía como fin solucionar el grave problema padecido por nuestra Armada que era la falta de artilleros diestros. Por la misma época también se dispuso la creación de una Escuela de Grumetes, la cual debía funcionar a bordo de la fragata *Apurímac*. Si esta Escuela hubiera funcionado un poco antes, tal vez habríamos llegado a la guerra con Chile con una mejor preparación en las tripulaciones. Terminada la guerra, en 1886, se dispuso su reapertura en los castillos del Real Felipe del Callao, debido a la carencia de buques apropiados. En 1888 se ordenó que la Escuela de Grumetes junto con la Escuela Naval se esta-

17 De La Puente Brunke, José, *Los Hombres del Mar: La Marina de guerra en la historia del Perú*, Lima Marina de Guerra del Perú, 1984, pp. 114-115

18 Romero Pintado, Fernando, ibídem, pp. 188-189.

blecieran a bordo del vapor *Perú*. En ese mismo año se restableció la Escuela Náutica de Paita, lo cual fue muy importante para la preparación del personal subalterno de la Armada. De esta manera, apreciamos cómo los esfuerzos por proveer a los buques del personal apropiado se logró recién a partir del fin de la Guerra con Chile.

BIBLIOGRAFÍA

1. Basadre, Jorge, *Historia de la republica del Perú 1822-193,* Lima, Editorial Universitaria, 1969, tomo 6.
2. Bourdieu, Pierre, *La Distinción. Criterio y bases sociales del Gusto*, Madrid, Taurus, 2000.
3. Castañeda Martos, Alicia, *Viaje de los Monitores Manco Cápac y Atahualpa desde el Atlántico al Pacifico: 1868-1870*, Lima, Dirección General de Intereses Marítimos, 1991.
4. De La Puente Brunke, José, *Los Hombres del Mar: La Marina de guerra en la historia del Perú*, Lima, Marina de Guerra del Perú, 1984.
5. Denegri Luna, Félix, *Historia Marítima del Perú. La Republica 1826-1851,* tomo VI, vol. 2, Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1976.
6. Galin, Pedro, Julio Carrión, Óscar Carrillo. *Asalariados y clases populares en Lima.* Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1986.
7. Jonson, Jhon, *Militares y sociedad en América Latina.* Buenos Aires, Ediciones Solar, 1966.
8. Masterson, Daniel, *Fuerza Armada y Sociedad en el Perú moderno: Un estudio sobre relaciones civiles militares: 1930-2000*, Lima, Instituto de Estudios Políticos y Estratégicos, 2001.
9. Ortiz Sotelo, Jorge, *Historia de la Educación Naval en el Perú. Primera parte (1657-1850).*
10. Sánchez, Luis Alberto, *El Perú: Nuevo retrato de un país adolescente.* Lima, Mosca azul Editores, 1988.
11. Valdizán Gamio, José, *Historia Naval del Perú*, tomo III, Lima, Dirección General de Intereses Marítimos, 1984.