

LA MARINERÍA DESERTORA CHILENA Y EXTRANJERA EN VALPARAÍSO: SU IMPORTANCIA EN LA CULTURA MARÍTIMA PORTEÑA DEL SIGLO XIX*

Gilberto Harris Bucher
Universidad de Playa Ancha
nothisgo@upa.cl

RESUMEN

Apoyado en información archivística inédita y de prensa, el autor devela importantes cuestiones conectadas con el "azote de la desertión" chilena y extranjera en Valparaíso, ocupándose de estudiar la acción de los expoliadores de tripulaciones, sobre la violencia y el desenfreno de la marinería díscola y pendenciera, rematando todo con el episodio de las consecuencias que tuvo para la marinería de comercio y combate la copiosa fuga de equipajes en el puerto, lo que implicó la fuga de más de 25.000 nombres. El proceso en cuestión imprimió a la cultura porteña un sello muy especial, tópico en el que se entremezclan políticas de las autoridades marítimas, la acción de facinerosos que hacían un gran negocio con las fugas, y la violencia, y finalmente, provocando grandes pérdidas de contingentes de las naves mercantes y de guerra.

ABSTRACT

Based on unpublished archive information and connected with the Chilean and foreign "scourge of desertion" in Valparaiso. This article examines the plunderers of crews, the violence and dissipation of unruly and criminal sailors, finishing up with the consequences that it had for the

* Este trabajo forma parte del Proyecto Fondecyt 1990745 y del Proyecto HUM1 079899 financiado por la Dirección de Investigación de la Universidad de Playa Ancha. (Abreviaturas: A.N. FMM = Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Marina; A.N. FMRREE = Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Relaciones Exteriores; A.N. FIV = Archivo Nacional. Fondo Intendencia de Valparaíso; A.N. FMH = Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Hacienda).

merchant and naval crews the large number of losses of luggage in the port, which involved the desertion of more than 25.000 men. This process imprinted on the port culture an unmistakable character, a topic in which was mixed the policies of the maritime authorities, the actions of criminals who profited from the desertions, violence and, finally, the great losses of contingents from the merchant and naval ships.

PALABRAS CLAVES: Valparaíso, deserción, marinería, cultura

KEY WORDS: Valparaiso, desertion, sailors, culture.

INTRODUCCIÓN

De los estudios más recientes sobre el Valparaíso decimonónico se desprende la existencia de una sociedad cosmopolita, pujante y burguesa, con una mentalidad muy diferente a la apoltronada aristocracia santiaguina¹; sociedad, también, fuertemente marcada por la influencia del mar². Si bien Valparaíso fue por mucho tiempo el entrepuerto comercial más importante del Pacífico sur y base de operaciones para importantes casas comerciales, poco o muy poco, se ha dicho sobre su historia marítima permanentemente jalonada por lo infausto –varamientos, naves que hacían agua por todos lados, hundimientos, etc.³, y afectada por la acción de inescrupulosos que realizaban un activo contrabando, defraudaban a la hacienda pública o robaban impunemente en los almacenes fiscales y en las naves surtas en la bahía, fenómenos todos de larga duración.⁴

¹ Véase últimamente Santiago Lorenzo, Gilberto Harris y Nelson Vásquez, *Vida costumbres y espíritu empresarial de los porteños*. Monografías históricas 11. Instituto de Historia. Universidad Católica de Valparaíso (Valparaíso, 2000), especialmente capítulo V.

² Sobre el tema ver la publicación reciente de Rodolfo Urbina, *Valparaíso: Auge y ocaso del Viejo Pancho, 1830-1930* (Valparaíso, 1999), desperdigadamente.

³ Sobre el tema es fundamental María Teresa Figari, "Una bahía abierta a los vientos, los naufragios y los efectos climáticos que afectaban a Valparaíso, 1850-1930", en *Revista Archivum* 2-3, p. 41-51. Información archivística para el tema en A.N. FMM, vols. 41, 95, 111, 110, 119, 138, 266, 290, 323 y 348, para el período 1823-1878.

⁴ Todavía en 1910, según un importante Memorial evacuado por el antiguo Ministro del Imperio Alemán Barón von und zu Bodman, relatando, entre muchas cosas, que a la firma alemana de B. Timmermann en apenas 4 meses les cometieron 100 robos en sus mercaderías depositadas en la Aduana. Véase Oficio, traducido, remitido al Ministro de Marina. Valparaíso, 28 de junio de 1910, en A.N. FMM, vol. 1447. En Talcahuano, el mismo año, sucedía algo similar puesto que robos y actos de piratería se sucedían día a día en ese puerto. C. Balmaceda al Ministro de Marina

En esta investigación nos ocuparemos de estudiar múltiples facetas de un problema vinculado a la gente de mar del puerto que dice relación con el "azote de la deserción" chilena y extranjera, fenómeno que arranca en tiempos del proceso autonomista-separatista, heredándolo el siglo XX, y que hasta 1910 implicó la defección de más de 25.000 almas.⁵

En verdad, el desertor, sea nacional o foráneo, será un importante actor en la vida cotidiana del puerto. Llegar a plantear que Valparaíso sólo fue sinónimo de alto comercio, la banca, las importaciones o que el protagonismo histórico fue monopolizado por los caballeros, damas elegantes, rentistas, grandes inversionistas o "cabezas rubias" sería delirar. Junto a ellos, y obviamente en número indiscutiblemente mayor, también se encontraban en sus calles y cerros una multitud volante de aguadores, carretoneros, cigarreros, vianderos, fonderos, fruteros, cargadores, dulceros, veleros y una amplia gama de otras denominaciones sobre las cuales quedó poco registro público. Por el contrario, el desertor, tema central de este trabajo, a pesar de que la información es fragmentaria y discontinua, dejó importantes huellas, quizá por su carácter díscolo, altanero y muy propenso a la jerga y al desorden, imprimiéndole a la cultura de Valparaíso también un sello de desenfreno y excesos.

Las líneas que siguen se ocupan de develar algunos aspectos desconocidos acerca de los desertores chilenos y extranjeros en el puerto. Se estudiará, con cierto detalle, la funesta acción de los tratantes de mar, corredores marítimos y cantamañanas que realizaban una activísima campaña expoliadora de tripulaciones; nos ocuparemos también de los desórdenes, la violencia y los hechos de sangre verificados por la marinería en el puerto, concluyendo con las consecuencias para las marinas mercante y de guerra del "azote" de la deserción.

transmitiendo telegrama con más de 10 firmas comerciales y compañías marítimas. Talcahuano, 1 de julio de 1910, en A.N. FMM, vol. 1447.

⁵ Esa cifra ha sido calculada tomando como base toda la información documental reproducida por nosotros en "La marinería desertora: un ramal olvidado de la inmigración extranjera en Chile, 1818-1888", en *Cuadernos de Historia* 16 (Santiago, 1996), p. 173-190 y también oficio de J. Montt al Ministro de Marina. Valparaíso, 22 de junio de 1910, en A.N. FMM, vol. 1444.

1. LAS TEMIDAS OFICINAS DE ENGANCHE DE MARINEROS REGENTADAS POR PARTICULARES

Burdeles, tonelerías, casas de juerga, chinganas, picanterías, pulperías, entre otras denominaciones, serán los lugares de las que la marinería chilena y extranjera literalmente será "secuestrada" para defeccionar y, posteriormente, ser colocados por unas pocas onzas de oro en otras naves, lo que constituiría un pingüe negocio.

Las fuentes revelan que aquellos lugares de seducción crearon muchos problemas a la marina mercante y de guerra. Por ejemplo, Hipólito Adler revela que por lo menos ya desde 1836 venían produciéndose los males ocasionados por los agentes desautorizados en el enganche de la marinería, inescrupulosos que fomentaban el vicio y hasta el crimen. Anotaba Adler que durante los años treinta, cuarenta y cincuenta el tiránico e inmoral tráfico de hombres no había dejado de existir un solo día, vendiéndose la libertad de unos pobres hombres que ellos mismos hacen desertar y ocultar en sus casas para hacerlos pagar a precio de oro los vicios de todo género que les proporcionan y fomentan. Ahora bien, hacia 1859, siguiendo a Adler, las casas —que mantenían tiendas de ropa hecha y lavandería, bodegas, hospederías, fonda, licorería y comercio de menudeo— se encontraban preferentemente en las calles Cochrane y Blanco, con la inscripción en la fachada de casas de enganche de marineros con licencia del gobierno, suprema mentira toda vez que recién en 1868 aparecen oficialmente las oficinas de enganche de marineros. La relación de Adler termina sorprendiendo al afirmar que la incapacidad de muchos de esos dueños de las casas para regentarlas permitió que mujeres con la inteligencia necesaria hayan llegado a manejarlas⁶.

Siguiendo el hilo conductor que preside estas líneas, consignemos que en 1841 el Cónsul General de Estados Unidos argumentaba que había que impartir precisas instrucciones a fin de llegar a la "pronta represión de un sistema de soborno en Valparaíso y de asilo y protección concedido por los habitantes de otras partes"⁷. En 1843 el Cónsul galo destacado en Valparaíso, a propósito del desembarco de la nave francesa *Teodora Eugenia* de un tal Conil, señalaba la existencia de personas mal intencionadas ocupadas en corromper y hacer desertar a los marineros de

⁶ Representación de Hipólito Adler al Comandante General de Marina (1859), en A.N. FMM, vol. 158.

⁷ J. Walpole al Ministro de Relaciones Exteriores. Santiago, 12 de abril de 1841, en A.N. FMRREE, vol. 51.

naves extranjeras⁸. En 1850 las copiosas deserciones, según un encargado de policía marítima porteña, facilitábanse por la cooperación de dueños de tambos y casas de diversión en las que admitían y abrigaban a los fugados⁹; el mismo año el Cónsul de Francia en Chile espetaba que de 10 veces apenas en una ocasión se lograba el arresto de los galos fugados, indicando que era de notoriedad pública que los que defeccionaban habitaban los barrios más populares de Valparaíso y que “muchos forman a la vista y con el consentimiento de las autoridades locales ciertos establecimientos conocidos con el nombre de bodegones que no son más que (refugios) para los otros desertores y verdaderos lugares de seducción”¹⁰. En 1851 *El Mercurio* dedicaba su página editorial a los abusos que cometía la marinería, burlando sus contratos con perjuicio de los capitanes de los buques¹¹; el mismo año el Ministro de Marina señalaba que la deserción extranjera era “*facilitada por gentes que encontraban en ella su provecho*”¹². En 1854 el desertor Augustos Zwinge, reiteradamente reclamado por el Cónsul de Hamburgo, era conocido públicamente como ocultador de tripulaciones hamburguesas, quien por medio del dinero y del engaño sobornaba, compraba y corrompía a las tripulaciones hasta hacerlas desertar y abandonar los buques a los cuales pertenecían¹³. En 1855 *El Mercurio* se explayaba sobre la existencia de “compañías” que facilitaban la deserción de marineros de los buques que llegaban del extranjero para obligarlos a enganchar nuevos marineros a alto costo, consignando de paso la existencia de “casuchas en el muelle que son la guarida de los prófugos donde los explotan y reducen para que falten a sus compromisos”¹⁴.

Ahora para 1856, de acuerdo con un informe de la comandancia General de Marina, los males que resultaban de dejar libremente a individuos como los que existían en el puerto con el título de enganchadores, gentes de baja extracción y carentes de integridad y delicadeza, hacían de la industria que ejercen un tráfico inmoral y pernicioso; favoreciendo los vicios de los marineros, hospedándolos en sus casas y buscándoles ocupación a bordo de las naves, de allí pues, se consigna en el informe, que inciten a los

⁸ H. Blanchard al Intendente de Valparaíso. Valparaíso, 19 de enero de 1843, en A.N. FIV, vol. 36.

⁹ Parte expositiva de decreto labrado por Angel Castillo. Valparaíso, mayo de 1850, en A.N. FMRREE, vol. 70; pareceres similares encontramos en un remitido a la prensa con el pseudónimo de Shippower. *El Mercurio*. Valparaíso, 15 de noviembre de 1850.

¹⁰ L. Cazzote al Ministro de Relaciones Exteriores. Santiago, 18 de octubre de 1850, en A.N. FMRREE, vol. 66.

¹¹ *El Mercurio*. Valparaíso, 8 de febrero de 1851.

¹² Memoria del Ministro de Marina (1851), p. 769.

¹³ A. Varas al Intendente de Valparaíso. Santiago, 18 de abril de 1854, en A.N. FIV, vol. 82 y Julio Bahr al Intendente de Valparaíso. Valparaíso, 6 de marzo de 1854, en A.N. FMRREE, vol. 70.

¹⁴ *El Mercurio*. Valparaíso, 15 de mayo de 1855.

contingentes a desertar para luego nuevamente colocarlos y ganar el premio del enganche, enrolando muchas veces a individuos achacosos que no podían prestar servicio a bordo para el que fueron contratados, ya fuera por sus enfermedades o falta de aptitudes¹⁵. En 1857 el Titular de Marina se refería plañideramente a los traumáticos efectos de las fugas de marinería, mencionando de paso la existencia de hospedadores y ocultadores de contingentes¹⁶. El mismo año, a raíz de un decreto de SMB sobre entrega de desertores, se reconocía que en Valparaíso existía “una clase de traficantes que derivan grandes provechos de la desertión”¹⁷. En 1858 una autoridad de mar informaba de la existencia de una oficina de enganche con permiso de la autoridad (Morales y Aracala) , pero indicaba que muchas de las oficinas de esa clase no eran de ventaja para el servicio público, aconsejando limitar su número¹⁸. En 1859 el periódico *El Mercurio* asociaba la desertión con un gran tráfico corruptor¹⁹.

Más todavía, con tanta desertión no es de extrañar que hacia 1865 la gratificación por la aprehensión de los fugados llegara, según un medio informativo, a la mitad del sueldo²⁰. En 1866 existían 38 oficinas de enganche y alojamiento autorizadas, pero sus dueños siempre incitaban a la desertión para luego reembarcarlos y obtener sus emolumentos, cobrando mayores derechos a los establecidos por la autoridad²¹.

Sólo con la creación, en 1868, de oficinas oficiales de enganche repartidas por todo el país se logró en parte atajar el mal de las fugas, lamentablemente, miles siguieron defeccionando a instancias de terceros de los buques de comercio y combate. Lo importante de la instalación de las oficinas oficiales (lamentablemente la competencia de los que hacían tráfico corruptor era de nota) fue el hecho de que se verificaban legalmente los enganches, se llevaban los registros respectivos y se cobraban sólo los derechos de rigor. Sin embargo, en 1874 *La Patria* informaba sobre una red de enganchadores que causaba serios problemas a las naves surtas en el

¹⁵ Informe de la Comandancia General de Marina. Valparaíso, 15 de octubre de 1856, en A.N. FMM, vol. 138.

¹⁶ Memoria del Ministro de Marina (1857), p. 245 y s.

¹⁷ Información en Memoria del Ministro de Marina (1857), p. 205.

¹⁸ Pedro Martínez al Intendente de Valparaíso. Valparaíso, 3 de agosto de 1858, en A.N. FIV, vol. 115.

¹⁹ *El Mercurio*. Valparaíso, 21 de julio de 1859.

²⁰ *El Mercurio*. Valparaíso, 15 de febrero de 1865.

²¹ Informe de la oficina de enganche de marineros de Valparaíso (1868), en A.N. FMM, vol. 138.

puerto²², y más tardíamente, 1893, el Ministro de Marina asociaba todavía la deserción y ocultamiento de tripulaciones con las vulgarmente llamadas casas de trato y que en número de 7, legalmente establecidas, funcionaban en el puerto, indicando que muchas se dedicaban al negocio (y vaya que era lucrativo) bajo la fachada de fondas, posadas o cafés las cuales pagaban patente, pero en realidad eran centros de enfermedades y de corrupción de la marinería²³.

Como ya indicamos, los problemas no pararon en 1868, por lo mismo, algunos más tardíamente indicaban medidas para extirpar el problema. Por ejemplo, en 1914 el Cónsul destacado en Port Talbot presentaba un estudio sobre casas de marineros similares a las existentes en Inglaterra, para que los marineros pudieran hospedarse económicamente y encuentren distracciones que los aparten de las tabernas y focos de vicio²⁴. Lo cierto es que recién en 1911, de acuerdo a informes de la Dirección de Territorio Marítimo, se logró extirpar en parte el abuso cometido por sujetos inescrupulosos que sustraían tripulaciones a las naves mercantes extranjeras en Valparaíso, pero, en contrapartida, el problema se trasladó a los puertos de Taltal y Mejillones, haciéndose notar que las medidas tomadas contra los desertores en Antofagasta eran del todo ineficaces puesto que lograban su libertad a las 24 horas de ser puestos en prisión²⁵.

Por otra parte, señalemos que los trágicos sucesos de octubre de 1891, en que se enfrentaron con resultado de muerte marineros chilenos y del *Baltimore*, se relacionaron en todo con sujetos ebrios que salieron de diferentes tabernas y casas de trato para auxiliar a un chileno que fue atacado a pedradas por norteamericanos, produciéndose una batahola trágica precisamente en la calle Márquez, centro de diversión nocturna que albergaba a una gran cantidad de burdeles, cantinas y bares; hechos en que 3 chilenos y 1 danés –regentador de un burdel y con amplio prontuario policial- salieron armados de garrotes y cuchillos para atacar a los *yanquis*²⁶.

No está de más concluir reproduciendo las notas intercambiadas por J. Bagley y el Ministro de Relaciones chileno en 1861, en las que el primero a

²² *La Patria*. Valparaíso, 31 de julio de 1874. En 1871 *El Mercurio* editorializaba que el enganche público se ha permitido hasta en forma de taberna desde a lo menos 20 años atrás. *El Mercurio*. Valparaíso, 12 de mayo de 1871.

²³ Memoria del Ministro de Marina (1893), p. XXXIII y XXXIV.

²⁴ E. Valifl al Ministro de Relaciones Exteriores. Santiago, 11 de agosto de 1914, en A.N. FMM, vol. 1623.

²⁵ J. Montt al Ministro de Marina. Valparaíso, 17 de julio de 1911, en A.N. FMM, vol. 1485.

²⁶ *La Unión*. Valparaíso, 17, 18 y 30 de octubre de 1891.

consecuencia de la copiosa deserción de sus compatriotas propiciada por terceros y la gran cantidad de marinería en el puerto, señalaba que “en proporción al número de marineros ociosos, depravados, irresponsables y generalmente ebrios, sueltos en una comunidad, que satisfacen inclinaciones ociosas y pasiones desenfrenadas, es posible que ocurran disturbios y tumultos que exijan la interposición de las autoridades municipales y su consiguiente riesgo de colisiones y complicaciones internacionales”, cuestión que efectivamente ocurriría 30 años más tarde a propósito del asunto del *Baltimore*²⁷.

2. VIOLENCIA Y DESENFRENO DE LA MARINERÍA EN VALPARAÍSO

Ahora bien, sobre las conductas violentas de la marinería chilena y extranjera huelga señalar que a pesar de que muchos de los papeles del Archivo Judicial de Valparaíso se perdieron irremediablemente, aún así es posible allegar información sobre sus comportamientos discolos y penderciosos. Partamos señalando que en 1827 el inspector del comercio francés en Chile denunciaba que una “verdadera peste se encuentra aún aumentando por el número de desertores que los buques extranjeros dejan sobre estas playas, y que hallándose sin estado, se convierten necesariamente en vagabundos peligrosos²⁸. En 1853 eran frecuentes los desórdenes de chaluperos, lancheros, canoeros y pescadores en el atracadero y muelle de Valparaíso, situación en la que una multitud de vagos –marinería no enganchada- bajo el pretexto de buscar trabajo se entregaba al robo y al desorden²⁹. En 1857 el Cónsul de Gran Bretaña en Valparaíso comunicaba el sentimiento del Comandante en Jefe de las fuerzas navales de SMB al saber de los desórdenes que habían ocasionado en tierra algunos de sus compatriotas enrolados en naves de combate³⁰. En 1851 el patrón del bote que resguardaba a la fragata inglesa *The Duck* escuchó ruido de gente armada que se desplazaba en un bote de esa nave, y al tratar de impedir su paso, su capitán le apuntó al pecho, pero por fortuna no salió el tiro al romperse el fulminante, después le dispararon en otras dos ocasiones y le

²⁷ J. Bagley al Ministro de Relaciones Exteriores. Santiago, 26 de abril de 1861, en A.N. FMMRREE, vol. 108.

²⁸ L. de la Forest al Ministro de Relaciones Exteriores. Santiago, 26 de diciembre de 1827, en A.N. FMRREE, vol. 7.

²⁹ Manuel Blanco Encalada al Ministro de Marina. Valparaíso, 4 de marzo de 1853, en Ignacio Zenteno, *El Boletín de las Leyes reducido a las disposiciones vigentes y de interés general* (Santiago, 1861), p. 895.

³⁰ El Cónsul de Gran Bretaña en Chile al Intendente de Valparaíso. Valparaíso, 16 de octubre de 1857, en A.N. FIV, vol. 115.

rompieron el costado de su chalupa, finalizando todo con ayuda de las tripulaciones de las naves *Constitución* y *Janequeo*, contingentes que fueron recibidos en *The Duck* con una descarga cerrada de fusilería³¹. En 1864 el capitán de la goleta norteamericana *Thomas Woodard* imploraba protección a las autoridades de puerto por su vida y nave luego de que algunos individuos de la tripulación mostraron conductas violentas y sediciosas que le impedían proseguir el viaje³². En 1865 la goleta norteamericana *Viola* se encontraba cazando focas, pero luego de salir a tierra 2 botes con 4 marineros cada uno, 2 oficiales fueron asesinados, mientras la tripulación, incluidos 8 chilenos, se daban a la fuga³³. En 1862 en Valparaíso, en la calle del quince, pidió auxilio una mujer maltratada por un marino inglés, el que fue detenido por Salustiano Larvete, pero al pasar por una fonda situada en las inmediaciones de la Matriz fue atacado por unos 50 marineros ingleses armándose una feroz pelea en la que sacaron a relucir navajas y salvavidas, tropel contenido por la policía, paisanos y marineros, quedando finalmente muchos heridos³⁴. En 1876 eran de diarias ocurrencias, en el resguardo que los contingentes chilenos y foráneos, los atropesos a las autoridades apostadas allí³⁵. En 1891, con ocasión del incidente del *Baltimore* que terminó con saldo de muertos y 30 norteamericanos detenidos y otros 10 nacionales, todos lidiaron con piedras, cuchillos y garrotes en estado de ebriedad, condición que también presentaron cuando fueron a declarar³⁶. En 1893 la Marina nacional expulsó de sus filas a 102 contingentes, 52 por mala conducta, 30 por incorregibles y ebrios y 20 por corrompidos e inmorales³⁷. En 1902 la fiscalía de la Armada tramitó muchos casos por deserción, pero también por insubordinación, indisciplina, hurtos, homicidios, lesiones y heridas³⁸. En 1910 eran frecuentes los robos y actos de piratería de marinería en el puerto, acciones en las que los salteadores incluso disparaban tiros de revólver³⁹. En 1916, por fin, se reducía drásticamente la deserción en la Escuadra, pero en contrapartida los expulsados del servicio por causas muy diversas llegaban a

³¹ Oficio de la Gobernación Marítima al Intendente de Valparaíso. Valparaíso, 23 de junio de 1851, en A.N. FMM, vol. 111.

³² J. Aldunate al Ministro de Marina. Valparaíso, 15 de enero de 1864, en A.N. FMM, vol. 192.

³³ T. Nelson al Ministro de Relaciones Exteriores. Valparaíso, 13 de junio de 1865, en A.N. FMRREE, vol. 128.

³⁴ F. Valdivieso al Intendente de Valparaíso. Valparaíso, 11 de julio de 1862, en A.N. FIV, vol. 159.

³⁵ El comandante del resguardo marítimo al Ministro de Marina. Valparaíso, 2 de mayo de 1876, en A.N. FMM, vol. 323.

³⁶ *La Unión*. Valparaíso 17, 18 y 30 de octubre de 1891.

³⁷ Memoria del Ministro de Marina (1893), p. 78.

³⁸ Memoria del Ministro de Marina (1902), p. 28.

³⁹ Luis Izquierdo al Ministro de Relaciones Exteriores. Valparaíso, 28 de junio de 1910, en A.N. FMM, vol. 1447.

la cifra de 844 contingentes⁴⁰; por último, entre 1911 y 1914, en el llamado barrio chino, eran de diarias ocurrencias los asaltos a cuchillo, asesinatos y las riñas entre marineros, particularmente, en la calle Cochrane y en las afueras del mítico American Bar⁴¹.

Queremos cerrar este apartado con la huelga de estibadores y lancheros verificada en 1903, movimiento al cual se unieron después los tripulantes de las compañías de navegación (exigiendo el pago de sus haberes por los viajes hechos en los vapores) y los jornaleros de descarga y almacenaje y aduana. En un comienzo, algunos piquetes de policía debieron reprimir avances de la turba sobre algunos negocios; en plaza Echaurren fueron asaltados dos carros del ferrocarril urbano, otra turba lanzó una lluvia de piedras sobre un pelotón de policía que resguardaba la Intendencia. Otros ataques se verificaron en la calle Blanco, Almendral, Plaza Sotomayor y la imprenta del diario *El Mercurio*, produciéndose los hechos más importantes en la Compañía Sudamericana de Vapores, la que casi fue destruida en su interior e inclusive se verificaron saqueos de mercaderías a lo largo del malecón en los que la marinería apostada mostró bastante pasividad participando en algunos saqueos⁴². De todas estas noticias, incompletas por cierto, cuánto habrá quedado sin registro público, sin embargo, nos permiten inferir la existencia de una cultura porteña, concretamente la asociada a las tareas de mar bastante marcadas por la violencia y el desorden.

3. EL AZOTE DE LA DESERCIÓN CHILENA Y EXTRANJERA EN VALPARAÍSO: SUS CONSECUENCIAS

Los inescrupulosos tratantes de mar, corredores marítimos, agentes de mar y cantamañanas invisibles, muy activos en las mansiones o agencias de enganche de marineros, cumplieron con el objetivo de fomentar la desertión de miles de equipajes chilenos y extranjeros. Y aunque nuestras autoridades adaptaron severas medidas para desterrar los males supervigilando casas de trato, lugares de diversión, tabernas y otros lugares, en los que la marinería frecuentaba y pernóctaba perdieron la partida⁴³,

⁴⁰ Memoria del Ministro de Marina (1916), p. 7.

⁴¹ *La Unión*. Valparaíso (1911-1914), particularmente 21 de octubre de 1911 a 30 de enero de 1914.

⁴² Relación de José Alberto Bravo al Ministro de Interior. Valparaíso, 24 de mayo de 1903, en Archivo del Museo Naval y Marítimo de Chile, vol. sin catalogar.

⁴³ Véase Gilberto Harris, *Emigración y políticas gubernamentales en Chile durante el siglo XIX* (Valparaíso, 1996), especialmente p. 75 y ss.

quedando, y no es una exageración, naves de comercio y de la Escuadra con la mitad o menos de sus tripulaciones⁴⁴.

Como marco general, apuntemos que, las deserciones en ambas marinas no dejaron de alarmar al Titular de la Cartera, haciendo especial mención de la cuestión en 1852, 1853, 1854, 1857⁴⁵; asimismo, el término "azote de la deserción" fue profusamente utilizado en los años 1852, 1853, 1854, 1856 y 1868⁴⁶, cuestión que a la larga implicó la necesidad de enganchar contingentes en La Serena, Talcahuano, Constitución y especialmente Chiloé, lugar este último, en donde se colectaban las más de las veces muchachos entre 12 y 18 años con expresas instrucciones de no entregarles inmediatamente los respectivos *prest* de enganche temiendo que defeccionaran⁴⁷.

Las naves de bandera mercante chilena perdieron tripulaciones en una brecha bastante larga, ello se infiere de la política estatal de permitir que hasta dos tercios de los equipajes fuesen foráneos, medida que por lo menos estuvo vigente hasta 1874⁴⁸. De hecho, en 1870 una autoridad marítima reconocía que la marina mercante no alcanzaba a llenar sus tripulaciones con marineros chilenos⁴⁹. Las cifras son de cuidado: consignemos que sólo en el comercio de cabotaje verificado por Valparaíso en fechas tardías como 1899, los extranjeros eran 7.387 contra 8.999 chilenos⁵⁰; más todavía, en 1896 la oficina general de enganche de marineros enroló a 3.420 foráneos contra 2.561 mapochinos⁵¹.

La Escuadra Nacional perdió permanentemente hombres y la causa principal fue la deserción; por lo mismo, las tripulaciones casi siempre se hallaban incompletas. Los partes de los capitanes de las naves de combate *Constitución, Abtao, Ancud, Araucano, Cazador, Nuble, Toltén, Infatigable, Antonio Varas, Valdivia, Janequeo, Esmeralda, Covadonga, O'Higgins, Cochrane, Blanco Encalada y Pontón Chile* permiten constatar la defección

⁴⁴ Para el periodo 1852-1910 valiosa información al respecto en A.N. FMM, vols. 104, 132, 98, 254, 289, 117, 245, 238, 107, 109, 133, 162, 210, 239, 263, 371, 337 y 1444.

⁴⁵ Memoria del Ministro de Guerra y Marina (1851) y Memorias del Ministro de Marina (1852), (1853), (1854) y (1857), desperdigadamente.

⁴⁶ Memorias del Ministro de Marina (1852), (1853), (1854), (1856), (1867) y (1868), desperdigadamente.

⁴⁷ Gilberto Harris, *Emigración y políticas...*, p. 77, nota 277.

⁴⁸ Gilberto Harris, *Emigrantes e inmigrantes en Chile, 1810-1915*. Nuevos aportes y notas revisionistas (en prensa), capítulo VII.

⁴⁹ Informe en A.N. FMM, vol. 289.

⁵⁰ Memoria del Ministro de Marina (1899), p. 300.

⁵¹ Memoria del Ministro de Marina (1897), p. 183.

de poco más de 1.200 hombres entre 1852 y 1879⁵², cifra diminuta en relación a las verificadas en 1896 (617 fugas), 1907 (947 fugas) o 1909 (848 fugas), la mayor parte realizada en Valparaíso⁵³. En fin, la Dirección General de la Armada informaba en 1910 que en los registros de la Dirección del Personal figuraba la nómina de trece mil fugados, de los cuales unos siete mil habían desertado en los últimos 10 años⁵⁴.

En suma, el azote de la deserción derivó en la desnacionalización de la marina mercante y en serios problemas para la Escuadra Nacional, siempre necesitada de tripulaciones. Consignemos de paso que hacia 1911 el Senador R. Eyzaguirre reconocía ante sus pares que era imposible a corto plazo formar una marina con personal nacional⁵⁵.

Ahora bien, sobre la deserción de naves comerciales y de guerra extranjeras las cifras también son alarmantes. En otro trabajo hemos calculado unos 6.000 hasta 1888, cifras que deben ser más amplias, constituyéndose los ingleses y los norteamericanos en las nacionalidades que más practicaban la fuga, sin desechar por cierto a franceses, alemanes, italianos y españoles⁵⁶. Una mirada, no completa por cierto, permite consignar la siguiente nómina de naves de las que se fugaron contingentes de otras nacionalidades: *Diana, Marie Fefton, Falmouth, María Isabel, Le Gretry, La Mause, Le Ferdinand, Le Nazwal, Corintia, Astrolabe, Carrera de las Indias, Alcance, San Carlos, Aramus, Belanay, Le France, Le Reunion, Fracat, Baltazara, Isabel I, Macedonia, Cotopaiti, Valentín, Lanrobaya, Scotchish Maid, Florende Danvers, Ganges, Le Roe, Le Harriette, Le Rochen, La Elisa, L'Poursimont, Preble, Pórtland, Viñeta, Moltre* y muchas otras⁵⁷. Asimismo, la copiosa deserción extranjera tendrá funestos efectos para los nautas chilenos puestos que los capitanes de otras banderas deberán indefectiblemente hacer recambio de tripulaciones enrolando a los nuestros no por el viaje en redondo —con lo que se evitaban hacer los gastos de repatriación— y muchas veces sin papeles en regla, cuestión que trocará en el

⁵² Información en A.N. FMM, vols. 117, 245, 247, 238, 107, 109, 133, 162, 210, 239, 263, 371 y 337.

⁵³ Memoria del Ministro de Marina (1893), p. 77, (1896), p. 188, (1907), p. 46 y (1909), p. 16.

⁵⁴ J. Montt al Ministro de Marina. Valparaíso, 22 de junio de 1910, en A.N. FMM, vol. 1444.

⁵⁵ *Cámara de Senadores. Sesión Extraordinaria* del 28 de agosto de 1911.

⁵⁶ Véase mi estudio "La marinería desertora: un ramal olvidado de la inmigración extranjera en Chile, 1818-1888", en *Cuadernos de Historia* 16 (Santiago, 1996), pp. 173-190, particularmente p. 175 y notas.

⁵⁷ *Ibíd.*

abandono y destitución completa de centenares de los nuestros en Europa y otras latitudes, especialmente entre 1840 y 1914⁵⁸.

Finalmente, hay que señalar que el diminuto cuerpo de celadores de bahía⁵⁹ o la Guardia Municipal, jamás pudo colocar dique al problema de las fugas, cuestión que molestó permanentemente a los cónsules acreditados o a las autoridades marítimas chilenas. Sobre lo mismo consignemos que los primeros muchas veces se sorprendían al constatar que en el muelle de Valparaíso los fugados se paseaban sin ser molestados por quienes resguardaban el orden⁶⁰.

Con respecto a los cuerpos subalternos hay que decir que su comportamiento llegaba al escándalo considerando que fueron incoados centenares de sumarios a la Guardia municipal en el período 1820-1850; al despuntar los años cincuenta era de diaria ocurrencia el encauzamiento de aquellos por primera, segunda o tercera deserción, robo, violación, asesinato, rapto o complicidad en la fuga de reos⁶¹. Por lo mismo, no debe de extrañarnos que cuando comenzó "la estampida" de porteños atraídos por la fiebre del oro californiano, fuese corriente la fuga de deudores con orden de arraigo, quienes salían al encuentro de las naves que habían zarpado, en embarcaciones menores. Más todavía, la infradotación y lenidad de los cuerpos que resguardaban el orden explica el fracaso de medidas como la de admitir a los autorizados sólo por las autoridades marítimas o presentarse en las casas antes de las 10 de la noche so pena de ser detenidos por la policía⁶². En fin, ante este problemático cuadro resulta difícil creer que tuviesen éxito las medidas para que los oficiales del resguardo visitaran regularmente las embarcaciones comerciales a objeto de evitar robos y desórdenes de parte de jornaleros y lancheros⁶³.

⁵⁸ Gilberto Harris, *La marinería chilena enganchada en naves de bandera extranjera durante el siglo XIX, en Cinco estudios revisionistas sobre emigración de chilenos e inmigración extranjera en Chile durante el siglo XIX* (Valparaíso, 2000), especialmente p. 30-37.

⁵⁹ En 1858, y también después, las autoridades marítimas reclamaban con urgencia el aumento de contingentes. Información en A.N. FMM, vol. 142.

⁶⁰ Manuel Blanco Encalada al Ministro de Relaciones Exteriores, transmitiendo nota del Encargado de Negocios de Francia en Chile. Valparaíso, 28 de noviembre de 1850, en A.N. FMRREE, vol. 70.

⁶¹ Información en Archivo Nacional. Fondo Intendencia de Valparaíso, vol. 1.

⁶² Decreto de la Intendencia de Valparaíso. Valparaíso, 8 de mayo de 1850, en A.N. FMRREE, vol. 70.

⁶³ L. Guzmán al Intendente de Valparaíso. Valparaíso, 20 de enero de 1855, en A.N. FMH, vol. 316. Anotemos que en 1856 el gremio de los jornaleros y lancheros había introducido la práctica de "bandurriar" cargamentos, es decir, apropiarse de cuanto pudieran durante el transporte de los productos. "Cosas de Valparaíso. Los lancheros", en *El Mercurio*. Valparaíso, 5 de enero de 1856.

EPÍLOGO

Otra cara más del Valparaíso infausto: millares de desertores frecuentadores de casas de remolienda y tabernas, violentos y predisuestos al desorden. Claro está que aquello bien podría ser una reacción natural tras meses de navegación de los marineros marcados, en ocasiones, por el escorbuto, la disentería o la sífilis contraída en otras latitudes. Cantamañanas invisibles agujijoneando la imaginación del bajo pueblo con promesas de jornales crecidos, tráfico corruptor que afectara seriamente a las naves de comercio y combate. En fin, muchos de los nuestros abandonados en tierras extrañas puesto que no eran contratados con papeles oficiales y autorizaciones de la autoridad marítima, cuestiones que a los traficantes de hombres jamás les importó.

Culturalmente hablando, es de interés señalar que fueron miles las tripulaciones foráneas que se afincaron en el puerto desarrollando tareas de mar conectadas con el transporte local de pasajeros y mercaderías, o incursionando como dueños de bodegones y pulperías; los informales censos de comercio e industria corroboran en todo ese aserto⁶⁴. Otros idiomas, otras costumbres, pero lo cierto es que en gran volumen van a conformar las tripulaciones de mercantes nacionales dedicadas al comercio de cabotaje, detalle importante para los efectos de inferir que se radicaron en gran número aquí, y su aclimatación en Valparaíso es otro rasgo a destacar. Pero, ¿y los ocultos que intentaban quedar fuera del brazo de la ley invocada por los cónsules? En verdad, de acuerdo al derecho internacional de la época, los *attaché* sólo disponían, después de verificar la denuncia sobre fuga, de 60 días para ponerlos en cuarentena; después de ese lapso no podían ser aprehendidos y remitidos a cárcel o buque surto de otra bandera en la bahía. Es del caso reproducir aquí el pensamiento de Manuel Blanco Encalada, toda una autoridad en temas marítimos; aquel, ante las acusaciones fundadas de las autoridades diplomáticas francesas respecto de que nada o poco se hacía para poner en cuarentena a los que desertaban, respondía que resultaba difícilísimo distinguir en el puerto quién es desertor y quién no lo es, y que resultaba fácil ordenar la detención de los fugados, pero muchos de ellos, transcurridos cuatro, seis y hasta diez años desempeñaban luego actividades lícitas, encontrándose casados y con familia⁶⁵.

⁶⁴ Matrícula de las casas de comercio y establecimientos que pagan patente. Valparaíso, agosto de 1860, en A.N. FMH, vol. 412.

⁶⁵ Manuel Blanco Encalada al Ministro de Relaciones Exteriores. Valparaíso, 28 de noviembre de 1850, en A.N. FMRREE, vol. 70.

En otro estudio manifestábamos nuestras dudas acerca de si los fugados se integraron realmente a la sociedad chilena o engrosaron la hez de extranjeros marginados, menesterosos y criminales que pulularon en Chile. Ahora bien, después de revisar muchos folios, hemos llegado a la conclusión de que se integraron a la sociedad chilena, especialmente, en las bajas capas sociales del puerto, ya que fueron tolerados por sus habitantes lo que, por cierto, favoreció que en forma abierta tuvieran lazos afectivos con porteñas; en rigor, es una caricatura histórica, alimentada por una corriente historiográfica que no exhuma información en archivo, afirmar que todos los extranjeros que se afincaron desarrollaron una conducta endogámica. Claro está que al llegar completamente solos, muchos buscaron el amor violento y saciaron sus deseos en los burdeles que pululaban por todas partes. Todo indica que culturalmente no fueron rechazados por la sociedad receptora, fundiéndose con la misma. La xenofobia en Chile se conecta directamente con la inmigración contratada, en especial después de 1882, y en particular frente a los envíos masivos de 1889 y 1890, fenómeno en el que las organizaciones obreras jugaron un papel de primer nivel tras observar que un proletariado extranjero sumiso les arrebatava sus trabajos al concertarse por salarios de muy poca monta. Claro está que ese constituye un tema que todavía está por historiarse.

En fin, me parece importante señalar que el cosmopolitismo porteño, tema sobre el cual la historiografía reciente ha hecho bastante caudal, se conecta fuertemente con los hombres de mar extranjeros. Ellos, que superaron numéricamente con largueza incluso hasta quienes se dedicaban al comercio (desde pacotilla hasta las grandes casas de importación y exportación), le imprimieron un sello especial y característico a la cultura de Valparaíso. Sería una irreverencia histórica mayúscula negar el caudal de sangre, la simiente y el tronco que aportaron.