

# El actuar de la marinería durante los disturbios de 1903 en Valparaíso. Revisión crítica y nuevas interrogantes

*The action of the seamanship during the 1903 riots in Valparaíso.  
Critical review and new questions*

Marcelo Sánchez Abarca<sup>1</sup>

Recibido: 02 de septiembre de 2020 · Aceptado: 05 de diciembre de 2020

Received: september 02, 2020 · Approved: december 05, 2020

## Resumen

Este artículo reexamina fuentes periodísticas e institucionales con el objeto de establecer y explicar el comportamiento de la marinería durante los disturbios del 12 de mayo de 1903 en Valparaíso. La hipótesis propone que la marinería incurrió en un acto de insubordinación, conteniendo el ejercicio represivo contra los manifestantes, lo que habría obedecido al estrecho vínculo que los marineros tenían con la clase trabajadora y los sectores populares a los que debían reprimir; el que estaba dado por el origen popular y porteño de estos uniformados, cuya experiencia laboral -y su requerimiento militar-, reforzaba su interacción local.

**Palabras clave:** Marinería, Insubordinación, Represión, Sectores populares, Valparaíso.

## Abstract

This article reexamines journalistic and institutional sources in order to establish and explain the behavior of the seamanship during the riots of May 12, 1903 in Valparaíso. The hypothesis proposes that the seamanship incurred in an act of insubordination, containing the repressive exercise against the demonstrators, which would have been due to the close bond that the seamanship had with the working class and the popular sectors that they had to repress; this bond was given by the popular and harbour origin of these uniformed men, whose work experience - and their military requirement - reinforced their local interaction.

**Keywords:** Seamanship, Insubordination, Repression, Popular sectors, Valparaíso.

---

1 Chileno, Magister en Historia (PUCV), Magister en Filosofía (UV), Doctorando en Literatura (UPLA). Correo electrónico: marcelosanchez.historia@gmail.com

## Introducción

El 13 de junio de 1903 el diario *El Trabajo* publicaba que “desde la revolución del 91 ningún suceso de carácter puramente social [había] producido una conmoción más honda en el país que el movimiento obrero de Valparaíso” (Vitale, 1979, pág. 34). Aquella nota hacía relación a la huelga y motín portuario de Valparaíso de 1903. Una movilización inserta en pleno proceso de lo que algunos autores han llamado fase heroica del movimiento obrero chileno, que tuvo su momento épico con la matanza de la Escuela Santa María de Iquique (1907).

Como ha sido advertido por Santibáñez (2015), la huelga porteña de 1903 debe ser la huelga portuaria chilena más célebre, con un tratamiento historiográfico desproporcionado, de acuerdo con lo mencionado por el autor (pág. 9). Efectivamente las publicaciones en torno a la huelga y motín portuario es abundante, con enfoques económicos, sociales y políticos que van desde: el conflicto entre las Compañías navieras y los gremios portuarios (DeShazo, 1979), (Estrada, 2012) (Iturriaga, 1997) (Vitale, 1979) (Ortiz, 2005) (Barria, 1953) (Sánchez, 2009) (Carvajal & Rivera, 2011); la mediación y el arbitraje como práctica incipiente de solución de conflictos (Grez T. S., 2002); la transición en las formas de lucha (Garcés, 2003) (Grez T. S., 2000); como génesis y presencia del anarquismo en el movimiento obrero nacional (Grez T. S., 2012) (2007) (Covarrubias, 2009); la relación y tratamiento de “El Mercurio” con los huelguistas (Guajardo O. E., 2012) y el asalto a sus dependencias (Guajardo E. , 2013).

A pesar del tratamiento excesivo, no todos sus actores han suscitado la misma atención investigativa y analítica. Un ejemplo de lo anterior es la marinería y su rol durante la jornada del 12 de mayo de 1903. Los estudios se han remitido a la reproducción de la información periodística en torno a una posible desobediencia militar mostrada por la marinería, que de acuerdo con los relatos de la época, observó impávida los desórdenes y saqueos en las zonas aledañas al muelle y el malecón, pero sin profundizar en las razones o interpretaciones que puedan dar respuestas a tales acciones. Esta lectura reproductiva está presente en Garcés (2003, págs. 105 - 106), Ortiz (2005, págs. 134 - 135), Guajardo (2013) (2012) y en Deshazo (2007, pág. 164) (1979, págs. 145 - 168); autores como Vitale (1979, pág. 33) y Brignardello (2006, pág. 72) los hacen parte de la represión junto a los militares; algunos omiten su mención a la hora de relatar o analizar los hechos (Grez T. S., 2007, págs. 81 - 90) y otros presentan un acercamiento exploratorio al rol de la marinería, a través de la controversia periodística de la época (Sánchez, 2009, págs. 160 - 166)

Una publicación del Ministerio de Defensa Nacional (2018) describe que ante las escaramuzas de los huelguistas en distintas zonas cercanas al malecón portuario “ocurrió un hecho histórico: la marinería desobedeció las órdenes de oficiales y se negó a disparar contra los obreros en huelga” (pág. 259). El intendente, ante tal acto de insubordinación, solicitó más tropas a Santiago y ordenó desembarcar a un destacamento de marinería. Pero los marineros se habrían negado a disparar a los huelguistas, que marcharon por la ciudad a su anchas, incendiando el edificio de la compañía Sudamericana de Vapores.

Extrañamente este suceso de “relevancia histórica” ha pasado a ser una mera acción enunciativa, perdida entre otros actos de insurrección o rebeldía de la institución naval. Recor-

demos el rol de la Armada del lado de las fuerzas anti balmacedistas durante la guerra civil de 1891, la sublevación de la escuadra en Coquimbo en 1931 o el papel protagónico como gestor intelectual y material del golpe militar en 1973.

Debemos puntualizar que para comienzos del siglo XX la Armada, al igual que el Ejército, reproducía la jerarquía social decimonónica heredada de la *Royal Navy*, expresada en la sumisión de las clases subalternas (Magasich A, 2008, pág. 131). Con reclutamientos de marineros por “enganche” sin cursos previos (Magasich A, 2008, pág. 132), y una marinería “miserable” que vivía endeudada con un salario de un peso al día. Una expresión de la vida sacrificada de la marinería (Marina de Chile, 1905).

La vida de la oficialidad era diametralmente opuesta, con una autopercepción de elite, ultraconservadores (Magasich A, 2008, pág. 139), aislados del mundo civil, y con el puerto de Valparaíso como un reducto institucional “donde la Armada [ejercía] tal influencia que [conformaba] una suerte de gobierno paralelo” (Magasich A, 2008, pág. 139). Un reflejo de lo anterior fue el vicealmirante Jorge Montt, que tras finalizar su periodo de presidente de la república (1891 – 1896) se auto adjudicó el cargo de director general de la Armada (Magasich A, 2008, pág. 139), cargo que ejerció hasta 1913. Tras su retiro de la institución naval asumió como alcalde de Valparaíso entre 1915 y 1918, lo que permitiría corroborar que la ciudad de Valparaíso era comprendida como un reducto de la Armada y sus autoridades.

En cuanto al rol de la marinería en los sucesos de 1903, la mayoría de los relatos provienen de publicaciones aparecidas en los días posteriores al hecho, destacando *El Mercurio*, *El Chileno* y la *Revista Sucesos*. De sus lecturas y análisis podemos percatarnos que no existen grandes discrepancias en torno a los lugares de los enfrentamientos más icónicos de aquella jornada, tampoco en torno a la responsabilidad que le compete al intendente de Valparaíso Jose A. Bravo. Pero donde no existe claridad, es en torno al comportamiento, razones y responsabilidades de la marinería en la jornada trágica del 12 de mayo.

El objetivo del presente artículo es reexaminar críticamente las fuentes periodísticas e institucionales con el objeto de establecer y explicar el vacío interpretativo del comportamiento de la marinería durante los disturbios de 1903 en Valparaíso. La hipótesis que se propone es que la marinería efectivamente incurrió en un acto de insubordinación, conteniendo el ejercicio represivo contra los manifestantes, lo que habría obedecido al estrecho vínculo que los marineros tenían con la clase trabajadora y los sectores populares a los que debían reprimir; el que estaba dado por el origen popular y porteño de estos uniformados, cuya experiencia laboral -y su requerimiento militar-, reforzaba su interacción en el marco local del escenario porteño

A partir de lo anterior se buscará precisar los sitios en que habrían estado apostadas las fuerzas de marinería; identificar y determinar las acciones, impugnaciones y defensas que sobre estas fuerzas se llevaron a cabo; indagar sobre la figura del oficial a cargo de la marinería ese 12 de mayo y los procesos judiciales abiertos tras las acusaciones; y explorar las relaciones configuradas entre la marinería y los trabajadores portuarios a través del vínculo generado por el cumplimiento del Servicio Militar Obligatorio y su incidencia en el marco local del puerto de Valparaíso.

## I. Definiendo el perímetro de los enfrentamientos

De acuerdo con la prensa de la época (*El Mercurio*, *El Chileno*, *Sucesos*), el motín portuario se extendió espacialmente entre la plaza Victoria y la plaza Echaurren. En ese escenario amplio del puerto de Valparaíso hemos identificado los lugares representativos del motín: plaza Echaurren (primer lugar de enfrentamiento), plaza Sotomayor frente a la Intendencia de Valparaíso (actual Gobernación Marítima y segundo lugar de enfrentamiento), Edificio Cía. Sudamericana de Vapores en calle Blanco con Errazuriz (tercer lugar de enfrentamiento), malecón (cuarto lugar de enfrentamiento) y finalmente como quinto lugar, el edificio de *El Mercurio* ubicado en calle Esmeralda 1002.

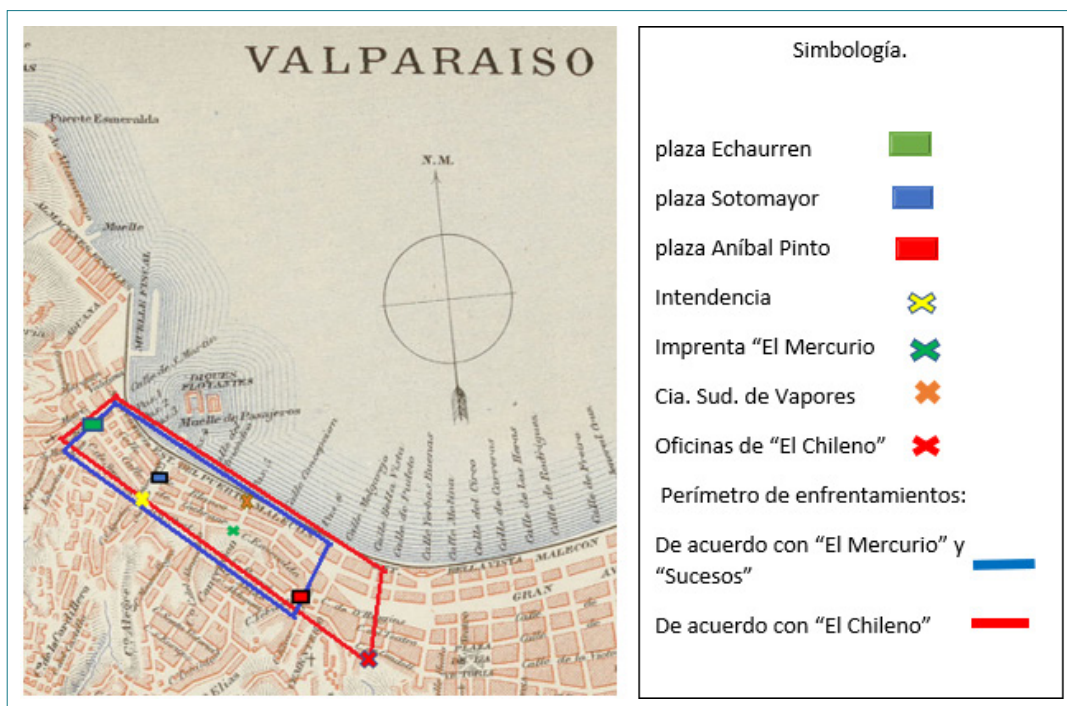
Las tropas de la marinería habrían estado presentes en todos los lugares del conflicto, variando su rol dependiendo del medio de prensa que se referencie. La única diferencia sustantiva en cuanto a lugar y presencia de marineros la identificamos en información contenida en *El Chileno*, que sitúa tropas navales al frente de sus dependencias (calle Condell números 48 y 50).

### *El Mercurio*, la Revista *Sucesos* y la marinería

En líneas generales las acciones comenzaron la mañana del martes 12 de mayo, tras el agotamiento de una huelga que se extendía desde abril. En las cercanías del malecón, alrededor del muelle Prat, algunos huelguistas buscando evitar el desembarco de mercaderías, dificultaban el trabajo de los fleteros, embarcadores, carretoneros y jornaleros de la Aduana, que se encontraban trabajando en el malecón desde la madrugada (Revista *Sucesos*., 16 de Mayo 1903, pág. 4). A las pocas horas, toda la actividad en la bahía había cesado, reuniéndose una multitud de varios miles de personas en la sección portuaria de la ciudad (De Shazo, 1979, pág. 152). La muchedumbre en el malecón aumentó hasta llegar a la plaza Sotomayor, cerca del edificio de la antigua intendencia. Frente a ese movimiento inusitado de gente el intendente dio orden de despejar aquel sitio, provocando que los grupos se desplazaran y retiraran hacia la plaza Echaurren en dirección por calle Serrano (Revista *Sucesos*, 16 mayo 1903, pág. 4) Cerca de las 11: 00 A.M un grupo de huelguistas detiene en la plaza Echaurren un carro urbano, golpeando al cochero y desenganchando los caballos. La policía trató de disolver la “turba” con armas de fuego, recibiendo pedradas de parte de los huelguistas, dando paso a una serie de desplazamientos y enfrentamientos entre la calle Serrano y plaza Echaurren, dejando heridos y un muerto (El *Mercurio*, 14 de Mayo 1903).

Tanto la Revista *Sucesos* como *El Mercurio* no mencionan la presencia de marineros en este primer escenario. El resguardo del orden público estuvo en manos de la policía, foco de los ataques y las críticas de los huelguistas por su accionar en este primer escenario.

Cerca de las 12 a. m., llegó a la Intendencia de Valparaíso el batallón Maipú, proveniente de Viña del Mar, contingente militar al que posteriormente se le sumaron cerca de 100 hombres de la marinería (El *Mercurio*, 14 de Mayo 1903), los que se distribuyeron por diversas boca calles del plan porteño, instalando cureñas y ametralladoras (Revista *Sucesos*., 16 de Mayo 1903, pág. 10). Todo indica que ante la superioridad de la capacidad de fuego



los huelguistas decidieron dispersarse entre el malecón y el muelle Prat, reuniéndose en dirección al edificio de la cía. Sudamericana de Vapores, al que terminan prendiendo fuego cerca de las 15:00 p. m. (Revista Sucesos., 16 de Mayo 1903, pág. 10).

*El Mercurio* dio a conocer que el incendio se produjo frente a las autoridades y las fuerzas de la marinería, que “carecieron de la orden competente para evitarlo” (14 de Mayo 1903). Esta publicación aporta un juicio relevante en torno a un posible ¿por qué?, especificando que estas habrían estado impedidas de actuar “por falta de orden competente” (14 de Mayo 1903). Aquella lectura pone distancia frente a una supuesta rebeldía, y aumenta las responsabilidades de las autoridades superiores de turno. La Revista *Sucesos* hace hincapié en la debilidad de mando, indicando que el incendio, más que a la poblada, se debió a la falta de órdenes de la Comandancia General de Armas: “la numerosa tropa acantonada alrededores no procedió con energía ni repelio a viva fuerza el ataque porque no tenía autorización para obrar” (Revista Sucesos., 16 de Mayo 1903, pág. 10).

Los huelguistas posteriormente se desplazaron al malecón y al edificio de la compañía Inglesa, buscando replicar lo ocurrido en las dependencias de la Sudamericana. Al no poder cumplir con su objetivo se lanzaron al saqueo de las mercaderías en el malecón y al incendio de lo que quedaba. La policía a pesar de efectuar varias cargas, fueron constantemente repelidos entre silbidos y pedradas. Solo las tropas de línea pudieron tomar el control en las zonas del malecón (Revista Sucesos., 16 de Mayo 1903, pág. 10).

El relato de *El Mercurio* menciona un tal capitán Martín, que tras orden de la Intendencia había embarcado en el *O'Higgins*, pero dado la gravedad de los acontecimientos, había sido llamado nuevamente a tierra, desembarcando cerca de las 15 p. m. (14 de Mayo 1903). Existe concordancia que para esa hora el edificio de la Sudamericana ya ardía.

Los manifestantes, posterior al saqueo del malecón, se desplazaron a la imprenta de *El Mercurio* buscando entrar, utilizando piedras y tiros (El Mercurio, 14 de Mayo 1903), apedreando “los vidrios, registrándose además disparos de revólveres y de un fusil desde la enfervorizada multitud” (Iturriaga, 1997). La poblada fue contenida por los disparos de los guardias particulares del periódico, que apostados desde sus ventanas dieron muerte a cerca de 7 manifestantes. Desde ese momento algunos comenzaron a dar el “mote” de “El matasiete” al periódico, en directa alusión al número de muertos que quedaron tendidos a sus puertas (Guajardo E., 2013)

*El Mercurio* en sus ediciones siguientes al asalto, complementó que las fuerzas de marinería presenciaron aquel atentado de la misma forma impávida como habían observado la quema del edificio de la Sudamericana. Actuaron solo ante la presencia, en los alrededores, de tropas que respondían a las órdenes del capitán Martín (14 de Mayo 1903). Iturriaga (1997) mantiene y reproduce parte de esa misma lectura, afirmando que “el piquete de marinería dejó de actuar” (pág. 102).

El relato de *El Mercurio* permite ubicar el incendio cerca de las 15 p. m, identificando dos grupos de tropas de marinería. Un primer grupo que supuestamente actuó de manera displicente, y otro más activo o diligente a cargo del capitán Martín, quien con su presencia habría provocado un cambio de actitud en el grupo de marineros inicial.

### ¡Yo acuso! El Intendente Bravo y la marinería

El 16 de mayo *El Mercurio* publicó una carta del intendente Bravo dirigida al director de la Armada, con fecha 12 de mayo. En aquella misiva, el intendente Bravo levantó una queja formal frente al comportamiento de la marinería el día del motín, enfatizando que pidió se pusiera a sus órdenes fuerzas de marinería, armadas y amunicionadas para la custodia de la ciudad (16 de Mayo 1903). La respuesta derivó en él envió de cerca de 88 marineros a cargo del jefe de tropa capitán de fragata Javier Martín. La marinería y oficiales respectivos se ubicaron frente a la Intendencia a la orden del subprefecto de policía Alberto Acuña, en espera que un jefe del ejército tomara el mando de las tropas. (Bravo A., 16 de Mayo 1903). De acuerdo con las palabras del intendente, este solicitó al capitán Martín prudencia y energía si lo ameritaba.

Las tropas se desplazaron en los alrededores del muelle, malecón y plaza Sotomayor. Después se solicitaron más marinos, enviando piquetes de estos a resguardar bancos, compañías de vapores e imprenta que se denunciaban como amagados (Bravo A., 16 de Mayo 1903) en un número cercano a los 400 hombres.

En relación con los incidentes que se desarrollaron en la plaza Sotomayor, el intendente planteó que cerca de las 12 p. m., vio como la poblada se lanzó contra la policía (16 de Mayo

1903). El relato del intendente prosigue, precisando que, en uno de los costados de la plaza, frente al hotel Inglés, se encontraban en formación con sus armas 30 a 40 hombres de la marinería, que presenciaron de manera impasible el ataque con piedras a 12 policías, situados muy cerca de ellos (16 de Mayo 1903).

Sorprende que el intendente, a pesar del comportamiento de la marinería, pidiera más tropas de la Armada para resguardar el orden. Considerando que es el propio intendente Bravo, durante el transcurso de la jornada, quien manifestó su extrañeza al director general de la Armada por la actitud de la marinería. Este respondió que esas fuerzas estaban bajo sus órdenes (la del intendente), respondiéndole el intendente, que esperaba que el jefe de ellas (no se menciona a quien se refiere) debería hacer comprender a sus oficiales y tropas lo que implicaba el cumplimiento del deber (Bravo A. , 16 de Mayo 1903).

El relato del intendente prosigue, dando cuenta como él observó el ataque al edificio de la Sudamericana de Vapores, mencionando que en la mañana había sido defendido eficiente por la policía, pero esta se habría retirado ante el relevo de las tropas de la marinería. Estas al momento del ataque, de acuerdo al intendente, no se encontraban presente en el lugar, dividiendo a lo lejos como marinos y asaltantes entraban y salían del edificio, sin poder precisar que acción cumplían (16 de Mayo 1903).

Al llegar al frente del edificio, por el lado del mar, el intendente dice haber encontrado al comandante de lanceros, teniente Coronel Nicolas Yavar, designado como jefe de todas las tropas en reemplazo del prefecto Silva, él que montado en su caballo hacia esfuerzos en solitario por expulsar a los incendiarios. A poca distancia, profundiza la autoridad, un piquete de marinería, al mando del piloto Santelices, contemplaba las acciones sin reacción alguna. La razón dada por el piloto para no actuar es no haber recibido órdenes para aquello (Bravo A. , 16 de Mayo 1903).

De acuerdo con el Intendente, los marineros también apostados en el malecón no solo toleraron, sino que compartieron, con los amotinados, cerveza y otros objetos saqueados, mientras presenciaban el ataque a la imprenta del Mercurio. (Bravo A. , 16 de Mayo 1903).

El intendente concluye que el comportamiento de la marinería fue de carácter gravísimo, exigiendo la más severa sanción. La nota inédita termina solicitando el esclarecimiento y un severo castigo, y que se instruyera el sumario correspondiente (16 de Mayo 1903).

### **“El Chileno” y la marinería. De la férrea defensa a la responsabilidad atenuada.**

Como hemos podido dar cuenta, es el intendente Bravo y el eco que hace de sus palabras *El Mercurio*, quienes lideraron las imputaciones al rol de la marinería en los sucesos de mayo. Quien asumió la defensa pública de la marinería, fue el periódico *El Chileno*, en una extensión más del antagonismo que ambos periódicos sostuvieron desde el inicio de la huelga portuaria, tanto por la posición del contralmirante Arturo Fernández Vial y su rol de mediador en el conflicto, los petitorios de los huelguistas y finalmente en relación con el comportamiento de la marinería durante el motín portuario del 12 de mayo de 1903.

*El Chileno* atacó la nota de *El Mercurio* y al intendente José A. Bravo, planteando que estos, anticipándose a cualquier fallo, culparon a la marinería y a los oficiales que la comandaban, extendiendo su acusación a la Armada completa como institución (19 de Junio 1903). El periódico desmiente que la marinería haya mantenido una actitud pasiva ante el asalto del edificio de la cía. Sudamericana, cita a varios jefes y oficiales de la misma institución naval: el capitán de navío Pedro Nolasco Martínez, el capitán de fragata Melitón Gajardo, los que desde las ventanas del Circulo Naval, habrían visto el asalto al edificio sin observar presencia de policía, marinería o ejército, afirmando que la policía se retiró antes de dejar alguna fuerza de reemplazo (19 de Junio 1903). Además, de puntualizar que no habría existido ni un solo marinero al momento del incendio. (21 de Junio 1903).

En relación con el relato referido al comandante Yavar, el diario reflexiona que quizás el comandante no vio al piquete de marineros, este no había llegado o simplemente el piquete no existió. El periódico levantó la hipótesis plausible, pero difícil de creer que, en una posición tan compleja, el comandante, no hubiese solicitado la entrada en acción de aquellas fuerzas, o que estas se hubiesen atrevido a desobedecer la orden de un superior. De ser así el comandante Yavar, prosigue el periódico, se habría hecho cómplice de un delito, debiendo haber dejado constancia del hecho en el segundo parte entregado al comandante general de armas (19 de Junio 1903). *El Chileno* terminó por manifestar que las fuerzas, mencionadas por el Intendente, serían una fantasía, una excusa para encubrir su propia responsabilidad, con acusaciones con las que buscaba “destruir las huellas desgraciadas que ha dejado su administración” (20 de Junio 1903).

*El Chileno* confrontando la versión de *El Mercurio*, desmiente que: la marinería haya hecho fuego contra las fuerzas de línea del ejército, puntualizando que las fuerzas navales “secundo [secundaron] con actividad y celo el propósito de contener a los exaltados” (20 de Junio 1903); y que se hubiese atacado a la policía en la plaza Sotomayor, especificando que hubo una carga a la bayoneta, pero que la marinería no hizo fuego ante el temor de herir a la policía, fuego que si hicieron estos últimos hiriendo a un sargento de mar (21 de Junio 1903).

De una manera poca ortodoxa, el periódico, defiende al piloto Santelices, mencionado como uno de los oficiales que decidió no actuar mientras se incendiaba el edificio de la Sud Americana, por no tener orden para hacerlo. *El Chileno* lo libera de responsabilidad, y lo ubica en un lugar completamente distinto, situándolo en el frontis de sus propias oficinas, en calle Condell números 48 y 50, a una distancia de 5 cuadras aprox. (véase Lamina 1) de donde es mencionado por el Intendente Bravo. Según *El Chileno* el piloto Santelices habría estado conteniendo a la muchedumbre amontonada frente a su edificio, función que fue ejecutada “gastando un celo, una actividad y una energía que llegamos a censurarle” (El Chileno, 20 de Junio 1903).

El periódico ubica al piloto en un lugar distinto y haciendo uso de fuerza excesiva. Pero se hace incomprensible la presencia de una multitud amenazante lejos del foco principal del conflicto, más considerando que no existía un riesgo potencial para las dependencias de la imprenta de *El Chileno*, debido a la popularidad que había adquirido dentro del movimiento huelguístico. Una aceptación lograda por la defensa pública realizada de los gremios en huelga, sus demandas, y la figura de Arturo Fernández Vial.



En cuanto a las acusaciones de saqueo realizadas a parte de la marinería, el periódico puntualiza que en el malecón “había entre otras cosas cajones de cerveza y otros con carabinas y tiros a bala” (El Chileno, 21 de Junio 1903). Lo que para *El Mercurio* es una comunión vandálica entre saqueadores y marinería, para *El Chileno* no habría sido más que el lanzamiento al mar de cajas, de carabina y balas, buscando evitar el peligro que estas cayeran en manos de la poblada.

Con respecto a los acontecimientos en el frontis de la imprenta de *El Mercurio*, el periódico es enfático en afirmar que “la marinería protegió eticamente los intereses privados y la vida de los habitantes llevando el orden y la tranquilidad en donde reinaba el temor, el desconcierto y la muerte” (El Chileno, 21 de Junio 1903)

Para la publicación del 21 de junio, la posición del periódico parece moderarse en torno a la defensa del rol de la marinería, esbozando que cumplió su deber “en cuanto le fue posible dentro de los límites de la prudencia y de las facultades que se otorgares” (El Chileno, 21 de Junio 1903). Su argumento pone atención y crítica en el alto mando de la Marina, “la indisciplina de los altos jefes de la Armada, su ineptitud, su probada incapacidad” (El Chileno, 21 de Junio 1903). Planteando hipotéticamente

“que la indisciplina de arriba este también abajo (...) A nadie puede caber duda sobre el particular; responsables son los altos jefes (...) “¿Dónde esta una medida si quiera tomada por los altos jefes de la Armada para mantener la disciplina ¿en esa institución? Nada, absolutamente nada de eso hai” (El Chileno, 21 de Junio 1903).”

Pareciera que con estas últimas publicaciones dan espacio y asumen la posibilidad de un acto de indisciplina, con la diferencia que apuntan a la responsabilidad del alto mando. Las críticas también se centran en la peligrosa cercanía que poseía la dirección de la Armada con las gerencias de las compañías de vapores:

“lo que leen las decisiones de la Direccion de la Armada ha prevalecido sistemáticamente, ha sido el consejo, la opinión, de los elementos estraños a ella. Ejemplo: las compañías de Vapores (...) Así se esplicarian, en tesis general, todos los males que cayeron sobre la Armada” (El Chileno, 21 de Junio 1903)

Debemos hacer notar que, durante la huelga, una fuente de polémica fue el rol del contralmirante Arturo Fernández Vial, director de Territorio Marítimo. Solicitado por los gremios como mediador ante las gerencias de la cías. Inglesa y Sudamericana de Vapores, por su cercanía con los sectores populares reflejada en las presidencias honoríficas de una serie de sociedades obreras. El rol del contralmirante fue constantemente atacado por las gerencias navieras y *El Mercurio*, lo que motivó su destitución del cargo de director de Territorio Marítimo, siendo derivado al puesto de jefe de la Escuadrilla de Evoluciones, cargo que fue rechazado por Fernández Vial, junto con iniciar su proceso de retiro de la Armada de Chile (Sánchez, 2009, pág. 144).

Algunas publicaciones, como *El Chileno* vincularon esta destitución con la existencia de ciertos intereses económicos del almirante y jefe de la Armada Jorge Montt, con la Compañía

Sudamericana de Vapores del que era accionista (Sánchez, 2009, págs. 144 - 145). Una destitución, que, a decir del periódico, se sumaba a la de otros meritorios servidores de la Armada, como Campbell Medina y Silva Palma (El Chileno, 29 de Abril 1903):

“se sacrifica a hombres que han pasado ya a la historia nacional, envueltos en el esplendor de sus hazañas, (...) se hiere y se ofende a jefes que son idolos de los jóvenes marinos y admiración de sus conciudadanos” (El Chileno, 29 de Abril 1903)

En una entrevista realizada a Fernández Vial en los salones del Circulo Naval, este respondía que en Chile se había alzado un quinto poder del Estado:

“es ese el poder de los comerciantes extranjeros que piden y obtienen lo que quieren (...) ¿como se puede servir en la Armada, si, como marchan las cosas, no se sabe si mañana aparece un nuevo poder que llegue hasta ordenar que la espada que Chile ha puesto en nuestras manos para defenderse se levanta contra el mismo pueblo o sus instituciones?” (El Chileno, 29 de Abril 1903)

*El Chileno* también asumió la defensa del oficial Martin acusado de falta de disciplina e insubordinación junto con su tropa. El periódico puntualizó que era el intendente quien cumplía el rol de comandante general de armas, debiendo estar al tanto, que un capitán de fragata al mando de tropa no podía ni debía ponerse a las órdenes de un prefecto de policía. *El Chileno* prosigue que el sr. Bravo reconoció que “ordeno al capitán Martin que se pusiera a las órdenes del señor Acuña” (25 de Junio 1903). El diario se pregunta quién era, para el comandante Martin, el ciudadano Juan Alberto Acuña, que carácter militar poseía para dar órdenes a jefes, oficiales y tropa de la marina de guerra: “¿Estaban todos ellos obligados a conocer individualmente al señor Acuña para obedecerlo y no tomarlo por un intruso cualquiera?” (25 de Junio 1903).

A pesar de dicha contradicción, el capitán Martin, dice la publicación, llevando la subordinación al extremo, acata aquella orden, pese a que el subprefecto Acuña carecía de formación militar. Aún más, el capitán Martin en una nota oficial, resalta que la mayor recomendación dada por el Sr Bravo fue la prudencia (El Chileno, 25 de Junio 1903).

*Para El Chileno* es gracias a la marinería que se evitaron más saqueos y ataques a diversas propiedades privadas. Por lo que, si algo fueron esas tropas, dice la publicación, fue la salvaguarda de todo Valparaíso (El Chileno, 25 de Junio 1903).

## II. Un sumario entre la neblina porteña.

El motín portuario dejó múltiples asaltos a locales, intervinieron seis regimientos llegados desde la capital, dejando un saldo de 8 oficiales y 20 soldados con heridas leves; 30 huelguistas muertos y más de 200 heridos. El presidente Riesco destituyó al intendente de la provincia de Valparaíso y designó al coronel Roberto Silva Renard para que instruyera un sumario a la marinería que se negó a disparar contra los portuarios. (Ministerio de Defensa Nacional, 2018, pág. 259)

La nota anterior refleja el impacto nacional de los sucesos porteños, permitiendo clarificar que el tema del rol de la marinería no fue solo una diferencia epistolar entre autoridades y periódicos.

En carta enviada por el intendente al ministro del Interior, rotulada N° 1622 con fecha 24 de mayo, este vuelve a relatar los hechos, dando a conocer que se comunicó por teléfono con el director general pidiendo 80 hombres para después solicitar la totalidad de la tropa disponible en tierra y a bordo (Bravo J. , 16 de Junio). En respuesta el director general ordenó desembarcar a hombres del blindado *O'Higgins* y a disponer de las fuerzas del depósito general de marineros, quedando la jefatura de las fuerzas de marinería en manos del capitán de fragata Javier Martin, quien se puso a las órdenes del intendente con sus 83 hombres cerca de las 9: 30 am (Bravo J. , 16 de Junio). Por observación propia y datos de vecinos, el ex Intendente, profundizaba que las fuerzas de marinería no cumplieron con su deber, que “manifestaban simpatía con los amotinados y que con tal tropa no se podía dar defensa eficaz” (Bravo J. , 16 de Junio), lo que habría sido comunicado al subsecretario Víctor Manuel Prieto (Bravo J. , 16 de Junio)

Los ataques a la marinería realizados por el intendente, y difundidos ampliamente por *El Mercurio* tuvieron efecto. El almirante Castillo, director general interino, mandó instruir un sumario para establecer responsabilidades, manifestando que como institución respondieron a todos los requerimientos solicitados por la intendencia. Pero hace un alcance con respecto a quien le correspondía tomar las decisiones e impedir los desmanes, resaltando que ese era deber del comandante Yavar, designado por la Intendencia como jefe de fuerzas.

El almirante Castillo plantea, que de existir responsabilidades estas debiesen tener como principal foco la figura del comandante Yavar y no el capitán Martin, aceptando tácitamente la falta de voluntariedad de la marinería en el resguardo del orden, pero desligando de responsabilidad al capitán Martin en detrimento del comandante Yavar. La respuesta de Yavar se remitió a aclarar que el edificio ya estaba en llamas cuando él se hizo presente y que buscó que la marinería cumpliera con su deber, ya que a su juicio esta “no obraba con la energía que el caso requería” (El Mercurio, 20 de Mayo 1903)

El intercambio epistolar, difundido públicamente, permite suponer que en la jornada del 12 de mayo hubo ausencia de unidad ejecutiva y de comunicación entre los departamentos que debían cooperar para el mantenimiento del orden, entrando en contradicción sobre a quién correspondió tomar las decisiones y dar orden para actuar, lo que se vio reflejado en el comportamiento laxo de la marinería durante la jornada del 12 de mayo. En esa misiva se vuelve a establecer que el jefe de las fuerzas de marinería era el capitán de fragata Javier Martin, desembarcado del *O'Higgins* a las 9: 30 a. m. Aquel relato lo ubica no solo después de las 15 horas, sino también a cargo de tropas de la marinería durante el transcurso de la mañana.

Un suceso que no era parte del primer relato aparece en esta nota, se comunica que una turba habría invadido el monumento a Prat, parapetándose detrás de las rejas para evitar la persecución de la policía y desde ahí atacarla. El piquete de marinería ubicado a un costado de la plaza y fuerzas cercanas al muelle habrían observado aquello sin intervenir (Bravo J. , 16 de Junio).

La declaración del sr. Bravo continua sin gran diferencia, en cuanto a las responsabilidades de la marinería en el asalto a la cía. Sudamérica de Vapores, ataque a *El Mercurio* y acciones en el malecón, pero a su vez reconoce que el orden se restableció con ayuda de la propia marinería, cerca de las 21 p. m (16 de Junio).

El exintendente (para junio ya había sido destituido de su cargo) en este informe, con carácter de acusación, adjunta las partes del: teniente coronel don Nicolas Yavar, comandante del regimiento Lanceros; el sargento mayor don Benjamín Bravo, jefe del regimiento de artillería y del sargento mayor Guillermo Chaparro, comandante del batallón Maipú (Bravo J. , 16 de Junio). Estos son mencionados dentro del N° 12 rol de la marinería en el incendio de la Sudamericana de Vapores, el de Chaparro con N° 14 saqueo y pillaje en el malecón, con participación de la tropa de marinería (Bravo J. , 16 de Junio)

El viernes 19 de junio una publicación de *El Mercurio* dio a conocer una nota del ministerio de Marina al director general de la Armada, que circuló en distintas notas de prensa de periódicos de Valparaíso y Santiago (El Mercurio, 19 de junio 1903). En ella se solicitaba aclarar los cargos formulados por el ex intendente de Valparaíso. Por ello la Armada instruyo un sumario destinado a investigar las faltas que ese día cometió la marinería y determinar las responsabilidades, de existir, de los culpables.

En cuanto a los resultados del sumario no existe conocimiento oficial. Por las notas de prensa, se presume que no habrían sido del agrado del ministro de Marina el que ordenó ampliar la investigación llamando a declarar no solo a miembros de la Armada, sino a todos los que pudieran aportar conocimiento de dichos sucesos (El Mercurio, 19 de junio 1903), poniendo atención especial al incendio de la cía. Sudamericana (El Chileno, 18 de Junio 1903). Veliz (1961) indica que para dicha investigación fue nombrado en calidad de fiscal *ad hoc* el coronel Roberto Silva Renard, miembro de la comisión calificadora de servicios. La función de Silva Renard era determinar la conducta observada por la marinería en los desórdenes del 12 de Mayo. Ortiz (2005) también hace mención del rol de Silva Renard, como comisionado para la instrucción del sumario a la marinería (pág. 135). Pero tanto Ortiz como Veliz solo dan cuenta del nombre del persecutor, no de los resultados de su investigación.

En otras publicaciones se indica que Silva Renard estuvo a cargo de la investigación sobre las muertes y lesiones de los trabajadores aquel día. Pero se pone realce en que el objeto de sus indagaciones eran los soldados del ejército, y no la marinería. El resultado habría arrojado la inocencia de los efectivos del ejército, llegando a la conclusión que estos habrían sido las víctimas ente los disparos y ataques de la muchedumbre (La Chispa, 2012). Mas allá de las menciones en la prensa, o las investigaciones existentes en torno a la huelga que reproducen las notas de la época, no se da luces del proceso como tal. Debemos hacer hincapié en que no fue el único procedimiento judicial abierto producto del motín portuario.

Allard señala que la cía. Sudamérica de Vapores protestó ante el Gobierno de Chile, mediante un reclamo judicial por la suma de \$200.000 (Estrada, 2012, pág. 97). Los expedientes de aquella demanda se perdieron en el terremoto de 1906, reconstruidos desde las copias de los litigantes, pero finalmente habría sido un proceso infructuoso (Garrido, 2006, pág. 113)

Se sabe también de la existencia de un sumario fiscal, abierto tras las declaraciones de José Alberto Bravo y una nota rotulada N°1622 del 24 de mayo de 1903, enviada al ministro del Interior Rafael Sotomayor (El Mercurio, 16 de Junio 1903). Aquel sumario fiscal habría sido complementado por el señor Bezanilla y remitidos al juez Silva Domínguez con fecha 23 de julio de 1903 (El Mercurio, 19 de junio 1903). El informe del señor Bezanilla da cuenta que estuvo 58 días abocado a la investigación, con más de 1800 fojas y más de mil declaraciones (Bezanilla Silva, 1903, pág. 82 y 85). Pero solo se sabe de una condena en la persona de Enrique Cepeda Morales a 2 años y 141 días por los delitos de incendio y daños a casas de particulares y desórdenes públicos (Biblioteca Nacional, 2 de mayo de 1903, pág. 86).

En relación con la investigación sumaria administrativa (ISA) llevada a cabo por el fiscal general de Marina, capitán de navío Pedro Martínez, se desconoce su contenido, ya que la institución Naval, de acuerdo al libro de registro II.SS. AA, cuenta con información solo desde el año 1921 en adelante (Armada de Chile, 2020). Se establece así una nebulosa con relación al resultado del sumario llevado a cabo en 1903 por la institución naval, y las responsabilidades que pudieron recaer o no a la oficialidad y la marinería presente esa jornada.

### III. En búsqueda del capitán Martín

A pesar de la nebulosa de los procesos sumarios de la institución naval, desde los relatos podemos identificar algunos nombres indicados como responsables durante la jornada. Los medios de prensa concuerdan que la marinería estaba a cargo del capitán Javier Martín, sumando a un tal piloto Santelices

Es menester poder establecer la existencia de estos funcionarios navales, más allá del relato periodístico. En relación con el capitán Martín hemos podido trazar su carrera naval desde su ingreso como guardiamarina hasta el grado de Vicealmirante, permitiéndonos tener la certeza de su figura. En cambio, el piloto Santelices se vuelve difuso debido al origen diverso del cargo mismo. La denominación de piloto era dada, a comienzos del siglo XX, a plazas de tripulación distinguida, permitiéndoles ascender al grado de piloto (Aguirre, 2006, pág. 180). En las Memorias de la Armada de 1903 no aparece presente ningún piloto 2 Santelices, se genera la duda plausible que este fue inventado o fue dado falsamente como identificación ante la consulta del Intendente.

Con respecto al capitán Javier Martín, el terreno es más fructífero. Habría iniciado su vida naval en 1882, graduándose como guardiamarina de segunda el 3 de enero de 1888, pasando a retiro en 1924, con el grado de vicealmirante

En 1903 Javier Martín ostentaba el cargo de capitán de fragata, era parte de la dotación del blindado *O'Higgins bajo el mando* del capitán de navío Miguel Aguirre. El 12 de mayo, a solicitud de la Intendencia, baja con marineros del blindado *O'Higgins*, fondeado en el puerto, para mantener el orden frente al desborde y violencia presente entre el barrio puerto y el almendral.

El capitán Martin estuvo a cargo de las tropas de marinería que desembarcaron del *O'Higgins* desde las 9: 30 p.m. con cerca de 83 hombres, ubicados en la Intendencia, puestos a la orden inicial del subprefecto Alberto Acuña y posteriormente del comandante Yavar, desplazándose durante el resto del día en distintas zonas cercanas al malecón, a la imprenta El Mercurio, cía. Sudamérica y alrededores.

Las acusaciones de falta de disciplina y subordinación no dan lugar a dudas que hacen referencia al capitán Martin. Pero Jose A Bravo omite, siguiendo la publicación de *El Chileno*, que quien cumplía el rol de comandante general de armas, era el propio intendente y que en una situación gravísima como la que experimentó el puerto, era por lo menos contraproducente poner un capitán de fragata y sus tropas a las órdenes de un prefecto de policía (El Chileno, 25 de Junio 1903).

El capitán Martin rechazó toda las acusaciones de insubordinación que se presentaron en su contra y a las fuerzas a su mando. En una nota publicada por *El Mercurio de Santiago el 18 de Mayo*, da cuenta de sus órdenes y acciones aquel día, desestimando la posibilidad de no haber dado estricto cumplimiento a su deber. En su declaración manifestó que “con raras excepciones, el comportamiento en general de los oficiales y de la marinería fue bueno” (El Mercurio de Santiago, 18 de mayo 1903). En relación con la supuesta insubordinación de la marinería, el capitán vinculó el rumor a una mera confusión dado “el gran número de marineros que se encontraban francos de paseo en tierra” (El Mercurio de Santiago, 18 de mayo 1903), dando origen a que se creyera que “eran de la jente de desembarco que habían abandonado sus puestos para departir con los huelguistas” (El Mercurio de Santiago, 18 de mayo 1903).

A pesar de sus palabras, el capitán Martin no refuta que marineros hayan compartido y participado con los huelguistas en los desórdenes de aquel día, dando de esa manera veracidad a las acusaciones. Solo hace el alcance que estos no se encontraban en servicio activo en aquel momento. Para el oficial la condición de “franco” de los marineros los exculparía de cualquier insubordinación. Llama la atención que para que operase dicha confusión ambos grupos de marineros debieron estar en los mismos espacios de enfrentamiento y con idénticas vestimentas, de no ser así era imposible que pudiese operar tal confusión. Una confusión muy funcional para la Armada y el capitán Martin, ya que todo acto de desobediencia de la marinería aquel día podía ser reducido a los marineros que se encontraban de franco. Argumento que se validaba ante la imposibilidad de poder discernir a posteriori entre unos y otros, sumado a otras raras excepciones que el propio capitán había dejado entrever.

Las declaraciones realizadas por el capitán Martin buscaron desestimar las acusaciones, presentándolas como un error de percepción, una confusión entre marineros en servicio y otros de franco, buscando eufemísticamente reducir la insubordinación solo a un simple hecho anecdótico. Una posición más recurrente y menos embarazosa, quizás para la Armada, que sostener pública y jurídicamente la desobediencia de las tropas

En torno a las conclusiones sumarias todo apunta que el capitán Martin fue liberado de culpa. La responsabilidad recayó en la figura de Jose Alberto Bravo. El capitán de fragata Javier Martin siguió ascendiendo en el escalafón naval, lo que sería impensado si el resultado hubiese sido adverso.

En las “Memorias del Ministerio de Marina presentada al Congreso Nacional” entre 1904 y 1924 (Armada de Chile, 1904 -1924) podemos trazar el itinerario de Javier Martín: para 1904, un año después del sumario, aparece como comandante del transbordador “Meteoro”; en 1905 comandante de Arsenales; 1906 comandante del *Zenteno*; 1907 gobernador de Magallanes. Para 1913 ostentaba el grado de capitán de navío, y se encontraba a cargo del *O’Higgins*. Volvemos a encontrar su nombre para 1917, desempeñándose como director de la Escuela Naval (Pugh, 1981, pág. 548), hasta el año 1919 (Valenzuela, 2011, pág. 542). Ese mismo año es ascendido a Contralmirante con fecha 15 de octubre (1919, pág. 1119).

La carrera naval de Javier Martín Martínez culminó en 1924, cuando pasó a retiro con el grado de Vicealmirante, siendo uno de los dos graduados de su generación que alcanzó tan alto grado. Por otro lado, el intendente Jose Alberto Bravo Vizcaya, diputado por Santiago (1895 a 1897) e intendente por Valparaíso (1901 a 1903), tras ser destituido no vuelve a ejercer cargos políticos de elección popular o de confianza. Su máximo reconocimiento público tras su destitución fue en 1940 cuando recibió, de parte del Congreso Nacional, el “Broche de oro” por cumplir 70 años en el cuerpo de bomberos (de Ramon, 1999, pág. 197).

### Ecós del puerto

En relación con la marinería Escobar Carvallo (2005) menciona que en las jornadas del 12 de mayo, tras el asalto a la imprenta de *El Mercurio*, se impuso el orden con la sola presencia de las tropas de marinería “pues la masa trabajadora no tenía en contra de ella motivos de encono” (pág. 380). Las informaciones recabadas nos permiten asumir que la población porteña no construyó enemistad con las tropas de marinería, a diferencia de lo que sí ocurrió con la policía (Estrada, 2012, pág. 96).

En los días posteriores los relatos dieron cuenta que las patrullas del ejército y marinería continuaron recorriendo la ciudad, (El Mercurio, 14 de Mayo 1903). El día 15 un piquete de caballería vigiló un cortejo fúnebre con dos cadáveres de huelguistas, y algunas tropas de marinería, pertenecientes al *O’Higgins*, todavía se encontraban en tierra resguardando determinados edificios (El Mercurio, 16 de Mayo 1903).

La relación entre la poblada, huelguistas y la marina, en las semanas siguientes pareció no modificarse ni entrar en entredicho, lo demuestran la participación de parte de la dotación del *O’Higgins* y el *Prat* en la recepción de la nave brasileña *Barroso* anclada en el puerto de Valparaíso (Revista Sucesos, 5 de junio de 1903, págs. 3 - 4); y la participación, de la marinería, como escolta junto a otras fuerzas militares en la procesión religiosa que “salio de la Matriz, [recorriendo] las calle serrano y [regresando] al templo por la de Cochrane a las 14: 30” (Revista Sucesos, 20 de junio de 1903, pág. 2)

La pregunta que surge es si dicha percepción estuvo dada por la relación cercana entre quienes tenían el puerto y el mar como escenario y lenguaje común, o como retribución a la posición asumida por la marinería aquel 12 de mayo.

El periódico *La Unión* puntualizaba que la marinería actuó de manera negligente, dada la identificación laboral del contingente naval con los manifestantes (Estrada, 2012, pág. 96). Aquella lectura adquiere sentido al recordar que la designación genérica de los huelguistas era “jente de mar”.

La identificación laboral no debe comprenderse solo desde una similitud nominal. La vida portuaria estaba mediada por una serie de reglamentos, permisos y leyes. El Servicio Militar Obligatorio (SMO), era uno de ellos. Su cumplimiento, generó un marco amplio de relaciones espacio – temporales entre los conscriptos, la “jente de mar” y la Armada, junto con ser la condición que autorizaba el trabajo en el puerto.

El Servicio Militar Obligatorio (SMO) (Congreso Nacional), promulgado el 5 de septiembre de 1900, fue concebido como un instrumento de defensa y como una forma de continuación de la escuela pública. Al respecto Maldonado (2001) plantea que desde sus inicios se observó un carácter paternalista en dicha formación, entendiendo el cuartel como la escuela del pueblo (2001) moralizando, disciplinando y alfabetizando al pueblo chileno. El SMO se convirtió en la base de las FF. AA, siendo aproximadamente el 50% del personal militar, una cifra promedio extendida para casi todo el siglo XX (Maldonado, 2001)

Entre los argumentos levantados para la aprobación del SMO, la clase dirigente postulaba que el cuartel eliminaba las diferencias sociales, primando la idea del ciudadano en igualdad de derechos y obligaciones. La elite tendía a entender y proyectar el servicio militar como un espacio de formación democrática, presentándolo como un medio redentor de los grupos subalternos y un espacio de protección del alma proletaria, ante la contaminación de las ideas foráneas que promovían un cambio social (Quiroga & Maldonado, 1988, pág. 98) y amenazaban su concepción de unidad nacional.

Dentro de sus artículos, el SMO establecía que todos los chilenos entre 20 a 45 años, en estado de cargar armas, estaban obligados a servir en el Ejército de la República. Lo que equivalía estar un año en servicio activo, desde los 20 a los 21 años, sirviendo en el cuerpo a lo menos nueve meses.

En el artículo 24 se indicaba que “se destinará a los institutos navales la parte del contingente anual que éstos requieran, la cual quedará afecta a los servicios de la Armada”. (Congreso Nacional, 5 de Septiembre de 1900). La inscripción del contingente naval se realizaba en la subdelegación marítima respectiva, quedando aquel registro a cargo de la autoridad marítima. A su vez:

“[toda] la jente de mar, marinos, lancheros, fleteros, estivadores, fogoneros, calafates, veleros, carpinteros de ribera, pescadores, mecánicos e ingenieros de máquinas, marinos a flote, electricistas al servicio de buques, caldereros i jente empleada en el servicio de maestranza de las bahías, mozos, mayordomos, cocineros de buques, contadores i sobrecargos [estaban obligados a inscribirse en el registro]”. (Congreso Nacional, 5 de Septiembre de 1900)



El reglamento indicaba que la matrícula obligaba a la “jente de mar” a ser parte de la reserva de la Armada, y estar inscrito en sus registros navales. El registro concedía el permiso para el trabajo en la bahía (El Chileno, sábado 2 de Mayo 1903). La información permite dar cuenta que el puerto no era solo un escenario casual de encuentro. Por ley, los trabajadores del puerto, para ser parte de las faenas portuarias, debían cumplir su SMO en dependencias de la Armada. El propio *O’Higgins* cumplió, al igual que otras embarcaciones y dependencias navales de la época, como espacio para aquella instrucción.

No debe sorprender que la marinería y la “jente de mar” se conociesen o compartieran, sea por: cumplimiento del SMO; por el tránsito y encuentro en espacios comunes laborales (Aduana, puerto, malecón), de entretención y esparcimiento (plaza Echaurren, plazuela San Francisco y la Matriz); por filiación familiar y origen social. Lo confirma la propia declaración del capitán Martín, cuando mencionaba el gran número de marineros de franco que se encontraban de paseo en las cercanías del puerto, y que habrían socializado con los huelguistas.

A pesar de las graves acusaciones que pesaron sobre la marinería, recordemos que un número importante de la dotación provenía del *O’Higgins*, no fue impedimento para que ese mismo año (1903) el blindado fuese utilizado como instrumento represivo contra una serie de movimientos obreros de índole portuario, extendidos a lo largo del territorio nacional.

El *O’Higgins* habría realizado cerca de 11 viajes al norte, recorriendo Quintero, Coquimbo, Taltal, Chañaral y Antofagasta. Sergio Grez (2000) ubica a las tropas de marinería del *O’Higgins* en Chañaral, con el fin de desarticular una huelga, organizada por la “Sociedad Mancomunal de Obreros”, mediante la represión y apresamiento de los líderes sindicales”. Para octubre del mismo año el *O’Higgins* estaba en el puerto de Taltal (Concha, 1903). El gobernador de Taltal Enrique Viles con fecha 31 de octubre, confirma la participación del *O’Higgins* en medidas disuasivas en la zona (Cámara de Diputados, 1903, pág. 289). Otros relatos los hacen parte de confusas acciones destinadas a sofocar la huelga y custodiando un tren en el que transportaban a obreros detenidos (Sesión 22 extraordinaria en 25 de Noviembre de 1903 Presidencia de los señores Bello i Covarrubias., 1903, págs. 430 - 431). El carácter represivo de la tripulación del *O’Higgins*, tan cuestionado por su ausencia durante el motín del 12 de mayo, no fue objeto de crítica alguna, en cuanto a su accionar en otros puertos del país, lo que establece que el conflicto en torno a sus funciones disuasivas como representación legítima de la fuerza, entro en contradicción solo en el puerto de Valparaíso, pero no fue impedimento para reprimir otros movimientos obreros en el país.

## Conclusiones

A pesar de la gravedad del motín portuario este no fue de gran preocupación para el Congreso Nacional. Solo es mencionado esporádicamente en actas legislativas y en relación con otros conflictos de índole obrero, debido a lo que algunos ya preveían como “cuestión social. (Sesión 1 ordinaria en 2 de Junio de 1903 Presidencia del señor Concha Don Francisco J., 1903, pág. 3). Algunas de estas menciones las encontramos en la 11 sesión ordinaria del 15 de junio, pero en ella no existen referencias al comportamiento de la marinería (1903, págs. 218,219 y 220)

Como se ha podido exponer en los capítulos anteriores, el rol de la marinería no fue del todo voluntarioso y enérgico, no respondiendo a las expectativas de las autoridades. Tanto *El Mercurio* y *Revista Sucesos* concordaron en la veracidad de las acusaciones presentadas por Jose Alberto Bravo. Se nos presenta difícil de comprender que, en un reducto sujeto a la influencia de la Armada, se levantara una acusación gratuita en contra de la institución naval, lo que daría de entrada cierto asidero a las denuncias presentadas por Jose Alberto Bravo.

En cuanto a las publicaciones de *El Chileno*, se revelaron ciertas contradicciones. Inicialmente menciona en sus páginas que la marinería actuó con energía e incluso con exceso de fuerza para contener a los manifestantes; luego levantó la tesis de la responsabilidad de mando para explicar la falta de diligencia de los piquetes de marinería apostados en ciertos puntos de Valparaíso; para finalmente *plantear que* estas tropas no hicieron uso de la fuerza porque no habrían recibido la orden puntual y clara para hacerlo, aunque estuviesen frente a un delito flagrante. De acuerdo con la lectura de *El Chileno* el carácter en extremo disciplinado y obediente de su formación habría actuado como contención en espera de la autorización para actuar, la que llegó de manera tardía y deficiente.

Mario Garcés (2003) en referencia a las publicaciones periodísticas de la época, menciona que se observan ciertas diferencias en la prensa, pero a pesar de ellas, la versión predominante sería que el incendio y el saqueo fueron prácticamente un solo acto y que los marinos más que detener a los “incendiarios”, se habrían unidos a ellos (2003, pág. 105). En lo que, si existe concordancia entre los medios de prensa de la época, es que las autoridades respectivas no estuvieron a la altura de los sucesos, en particular el Intendente de Valparaíso Alberto Bravo.

En referencia a la figura del contralmirante Arturo Fernández Vial este gozaba de gran influencia y aprecio dentro de la oficialidad y marinería. Fue parte de la dotación de la corbeta *Esmeralda* y partícipe del Combate Naval de Iquique (1879). La importancia de aquel suceso y la imagen heroica de la gesta permiten proyectar el impacto de su figura dentro de la institución, y, de forma inversamente proporcional, el impacto de su destitución. Un efecto que pudo extenderse a los trabajadores y habitantes del puerto, debido al rol cercano del contralmirante con las clases trabajadoras. No sería extraño que las tropas de la marinería apostadas para la defensa de las oficinas de las cías. navieras y las dependencias de *El Mercurio* no se hayan sentido del todo cómodas con las posiciones asignadas aquel día, lo que pudo traducirse en una actuación débil y exigua de los intereses asimilados como razón de la salida del “héroe” Arturo Fernández Vial.

Sumando a lo anterior, debemos recordar que Valparaíso se comprendía como un feudo naval (Magasich, 2008), pero para los sucesos del 12 de mayo la oficialidad fue puesta a la orden de un prefecto y posteriormente de un comandante militar del ejército. No se debe simplificar el efecto que esa decisión pudo tener en un cuerpo que se auto reconocía como la autoridad de la ciudad puerto, más cuando los problemas eran atingentes al mar e involucraban a “jente de mar”.

A la luz de las fuentes, podemos establecer que un sector de la marinería tuvo un comportamiento insubordinado y poco diligente a la hora de buscar detener los desmanes y resguardar el orden durante el motín portuario del 12 de mayo. Prueba de ello es el levantamiento de suma-

rios para investigar y determinar responsabilidades. A pesar de que dichos sumarios se encuentran en la neblina, se puede dilucidar que estos no tuvieron mayor efecto (como se expresa en la carrera ascendente del capitán Martín), quizás por su dificultad probatoria o por la incomodidad que la propia investigación pudo haber generado al interior de la misma institución naval.

Las acusaciones levantadas contra la marinería tampoco operaron como un factor inhabilitante para que siguieran siendo utilizadas en la mantención del orden de la ciudad puerto. Las fuerzas navales continuaron siendo parte de actos públicos y festividades en los días posteriores al motín. Tampoco el comportamiento de la marinería fue obstáculo para que el blindado *O'Higgins* fuese enviado como agente represivo a otras zonas del país. Recalcando que en dichas destinaciones no existieron registros o acusaciones de insubordinación o desobediencia, como las adjudicadas en el puerto de Valparaíso. Por el contrario, los relatos dan a entender que fueron bastante diligentes en las acciones represivas solicitadas, lo que no hace más que reafirmar que las acciones del 12 de mayo deben comprenderse a partir de los elementos propios del puerto de Valparaíso, en especial desde el origen popular y porteño de los uniformados navales y trabajadores marítimos, cuya experiencia laboral y su instrucción militar (SMO)-, se reforzaban en su interacción local.

Si uno de los elementos fundamentales de la represión es la distancia y disociación del agente represivo con el sujeto-objeto de la acción de fuerza. Debemos asumir que la disposición para dar cumplimiento a las órdenes de la autoridad provincial generase resquemor o complicación en su cumplimiento por parte de la marinería. Un elemento (el de cercanía) que habría estado ausente en las incursiones posteriores del *O'Higgins*, lo que podría explicar su rol represivo, obediente y sin cuestionamiento, en los puertos del norte a fines de 1903,

A manera de conclusión, compartiendo el análisis de Quiroga y Maldonado (1988), se hace imperioso comprender a las FF. AA más allá de simple verdugos de la oligarquía, rol detentado en innumerables momentos de nuestra historia. Asumirlos como meros ejecutores invisibiliza la dicotomía y tensión existente entre la cultura dominante y su propia sub cultura y sus relaciones, que se cruzan, influyen y son influenciadas por las transformaciones sociales, económicas y políticas, configurándose antagonismos en concordancia con la estabilidad o crisis del sistema dominante, que puede llevar a las fuerzas militares a ser agentes de cambio o actores regresivos dentro del contexto nacional (pág. 173).

## Bibliografía

- Aguirre, V. C. (2006). Algunos datos históricos sobre los escalafones de oficiales de la Armada en el primer tercio del siglo XX. *Revista de Marina*, 174 - 184. Obtenido de <https://revistamarina.cl/revistas/2006/2/aguirre.pdf>
- Allard, P, J. (s/f). *100 años de la Cía. Sudamericana de Vapores 1872 - 1972*. Santiago: Universitaria.

- Armada de Chile. (1904 -1924). *Memorias del Ministerio de Marina presentada al Congreso Nacional*. Armada de Chile. Santiago: Universitaria. Recuperado el 2020 de Agosto de 2020, de <https://museomaritimo.cl/>
- Armada de Chile. (1919). Ascensos y retiros desde el 15 de octubre de 1919. *Revista de Marina*, 1115 - 1120. Obtenido de <https://revistamarina.cl/revistas/1919/6/cronica3.pdf>
- Armada de Chile. (2020). *Acta de busqueda de documentacion*. Armada de Chile, Auditoría de la Dirección General del Personal de la Armada. Viña del Mar: Armada de Chile. Recuperado el 16 de Junio de 2020
- Barria, J. (1953). *Los movimientos sociales de principio del siglo XX (1900- 1910)*. Santiago: Universidad de Chile.
- Bezanilla Silva, A. (1903). *Los sucesos del 12 ante la justicia criminal*. Recuperado el 12 de septiembre de 2020, de <http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/645/w3-article-350555.html>
- Biblioteca Nacional. (2 de Mayo de 2 de mayo de 1903). *2 de mayo de 1903*. Biblioteca Nacional, Sección Chilena. Recuperado el 12 de 09 de 2020, de <http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/645/w3-article-350555.html>
- Bravo, A. (16 de Mayo 1903). El Intendente al Director de la Armada. *El Mercurio*.
- Bravo, J. (16 de Junio). Ante el fracaso de las negociaciones. *El Mercurio*.
- Brignardello, V. A. (2006). *Valparaiso Anarquista*. Valparaíso: Gobierno de Chile FONDART.
- Camara de Diputados. (1903). *Sesión 1 ordinaria en 2 de Junio de 1903 Presidencia del señor Concha Don Francisco J*. Santiago: Imprenta Nacional.
- Camara de Diputados. (1903). *Sesion 11 ordinaria en 15 de junio 1903 Presidencia del señor Concha don Francisco I*. Santiago: Imprenta Nacional. Recuperado el 10 de septiembre de 2020, de [https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=recursoslegales/10221.3/15558/1/C19030615\\_11.pdf](https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=recursoslegales/10221.3/15558/1/C19030615_11.pdf)
- Camara de Diputados. (1903). *Sesion 11 ordinaria en 15 de Junio 1903 Presidencia del Señor Concha. don Francisco I*. Santaigo.
- Camara de Diputados. (1903). *Sesion 22 extraordinaria en 25 de Noviembre de 1903 Presidencia de los señores Bello i Covarrubias*. Santiago: Imprenta Nacional.
- Camara de Diputados. (1903). *Sesion 24 extraordinaria en 27 de Noviembre de 1903 Presidencia de los señores Bello i Covarrubias*. Santiago: Imprenta Nacional.

- Carvajal, S. C., & Rivera, Z. E. (2011). *Visión histórica y sanitaria de la huelga portuaria de Valparaíso 1903. Análisis de los petitorios de los trabajadores de la Pacific Steam Navigation Company y Compañía Sudamericana de Vapores*. Viña del Mar: UVM.
- Concha, M. (1903). *Boletín de las Sesiones Extraordinarias en 1903*. Cámara de Diputados. Santiago: Imprenta Nacional. Recuperado el 22 de agosto de 2020
- Congreso Nacional. (5 de Septiembre de 1900). *Lei De reclutas y reemplazos del Ejército i Armada*. Santiago. Recuperado el 22 de agosto de 2020, de <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=212586>
- Covarrubias, B. R. (2009). *Destruir para construir Violencia y acción directa, en la corriente anarquista chilena (1890 - 1914)*. Viña del Mar: UV.
- de Ramon, A. (1999). *Biografías de Chilenos. Miembros de los poderes Ejecutivo, Legislativo y Judicial 1876 - 1973*. (Vol. 1 Letras A). Santiago: Universidad Católica de Chile.
- DeShazo, P. (mayo de 1979). The Valparaíso Maritime Strike of 1903 and the Development of a Revolutionary Labor Movement in Chile. (G. Britain, Ed.) *Revista de Estudios latinoamericanos*, 11(1), 145 - 168. Obtenido de <https://www.jstor.org/stable/156411>
- DeShazo, P. (2007). *Trabajadores urbanos y sindicatos en Chile: 1902 - 1927*. Santiago: Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos.
- El Chileno de Santiago. (18 de Junio 1903). Nota del ministro de marina.
- El Chileno. (19 de Junio 1903). El Mercurio y el ex intendente.
- El Chileno. (20 de Junio 1903). El intendente y el piloto Santelices.
- El Chileno. (20 de Junio 1903). La marinería y el ejército, importante aclaración.
- El Chileno. (20 de Junio 1903). Marinería en la huelga.
- El Chileno. (21 de Junio 1903). El Mercurio y la armada. Un artículo a la luna. El remedio del mal.
- El Chileno. (21 de Junio 1903). La conducta de la marinería. Refutación de los cargos.
- El Chileno. (25 de Junio 1903). El ex - Intendente Bravo y la marinería de la escuadra.
- El Chileno. (29 de Abril 1903). Con el contra almirante Sr. Fernandez Vial. Los fundamentos de su renuncia. Recuperado el 16 de Septiembre de 2020

- El Chileno. (29 de Abril 1903). El contraalmirante Fernandez Vial. Otra victoria del almirante Montt. El Moloc de la Marina Chilena. Recuperado el 16 de Septiembre de 2020
- El Chileno. (2 de Mayo de sabado 2 de Mayo 1903). Solicitud al Director Jeneral de la Armada. Recuperado el 16 de Septiembre de 2020
- El Diario Ilustrado. (14 de Mayo de 14 de Mayo 1903).
- El Mercurio . (23 de julio de jueves 23 de Julio 1903).
- El Mercurio. (14 de Mayo 1903). La Huelga de la jente de mar.
- El Mercurio. (16 de Junio 1903). Ecos de los sucesos Obreros en Valparaiso. Una nota inédita del intendente Señor Bravo.
- El Mercurio. (16 de Mayo 1903). La huelga. Los obreros no salen a trabajar.
- El Mercurio. (19 de junio 1903). Ministerio de marina. A la direccion de la Armada.
- El Mercurio. (20 de Mayo 1903). Documentos Oficiales.
- El Mercurio de Santiago. (lunes 18 de Mayo de 18 de mayo 1903).
- El Mercurio. (16 de Mayo de Sábado 16 de Mayo). El Estado de la Huelga.
- Escobar, C. A. (2005). Memorias. *Mapocho, Segundo Semestre*(58), 351 - 417.
- Estrada, T. B. (2012). *Desarrollo empresarial urbano e inmigración europea: Españoles en Valparaíso 1880 - 1940. Memoria para optar al grado de Doctor*. Madrid: Universidad Complutense. Facultad de Geografía e Historia.
- Garces, D. M. (2003). *Crisis Social y motines populares en el 1900*. Santiago: LOM Ediciones.
- Garcés, D. M. (2003). *Crisis social y motines populares en el 1900*. Santiago: LOM Ediciones.
- Garrido, A. E. (2006). Nuestra Marina Mercante entre 1890 y 1914. En A. E. Garrido, S. E. Ribera, G. P. Castagneto, & H. V. Mesina, *Historia de la Marina Mercante 1541 - 2006* (págs. 113 - 128). Valparaíso: El Mercurio de Valparaíso.
- Grez, T. S. (2000). Transición en las formas de lucha: motines peonales y huelgas obreras en Chile (1891 - 1907). *Historia*(33), 141 - 225. Obtenido de <https://dx.doi.org/10.4067/S0717-71942000003300004>

- Grez, T. S. (2000). Transición en las formas de lucha: Motines peonales y huelhas obreras en Chile (1891 - 1907). *Historia*(33), 141 - 225. Recuperado el 23 de Agosto de 20020, de <https://dx.doi.org/10.4067/S0717-71942000003300004>
- Grez, T. S. (2002). ¿Autonomía o Escudo Protector?: El movimiento obrero y popular y los mecanismos de conciliación y arbitraje (Chile, 1900 - 1924). *Historia*(35), 91 - 150. Recuperado el 23 de Agosto de 2020, de <https://dx.doi.org/10.4067/S0717-71942002003500006>
- Grez, T. S. (2007). *Los anarquistas y el movimiento obrero. La alborada de la "la idea" en Chile, 1893 - 1915*. Santiago: LOM Ediciones.
- Grez, T. S. (2012). *Magno Espinoza. La pasión por el Comunismo Libertario*. Santiago: USACH.
- Guajardo, E. (2013). Los fantasmas de El Mercurio. La huelga portuaria de 1903 y El Mata-siete. En G. E, *Valparaíso, la memoria dispersa: Crónicas históricas*. Valparaíso: Ril Editores.
- Guajardo, O. E. (2012). La huelga de 1903 en Valparaíso. La "cuestión social" y la prensa porteña: políticas y estrategias. En E. B, *Valparaíso. Progresos y conflictos de una ciudad puerto (1830 - 1950)* (págs. 59 - 85). Santiago: RIL Editores.
- Iturriaga, E. J. (1997). *La huelga de trabajadores portuarios y marítimos. Valparaíso 1903, y el surgimiento de la clase obrera organizada en Chile. Tesis para optar al grado de Licenciado en Historia*. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Santiago.
- La Chispa. (2012). *Cronica: Los estallidos sociales del Chile del siglo XX*. Obtenido de [www.lachispa.cl](http://www.lachispa.cl)
- Magasich A, J. (2008). *Historia del movimiento de los marinos antigolpistas de 1973*. Santiago: LOM.
- Magasich A, J. (2008). *Los que dijeron No. Historia de los marinos antigolpistas de 1973*. Santiago: LOM.
- Maldonado, C. (2001). Origen de la conscripción militar en Chile. En D. Cajías, M. Cajías, C. Johnson, & I. (. Villegas, *Visiones de fin de siglo*. (págs. 209 - 221). Lima: Institut francais d'études andines, Plural editores. doi:10.4000/books.ifea.7221
- Marina de Chile. (1905). *Memoria del Ministerio de Marina presentada al Congreso Nacional en 1905*. Santiago: Universitaria.
- Merlet, S. E. (2013). *La Escuela Naval de Chile Historia, Tradición y Promociones*. Valparaíso: Escuela Naval "Arturo Prat". Obtenido de [http://www.historianaval.cl/publico/publicacion\\_archivo/publicaciones/74\\_1.pdf](http://www.historianaval.cl/publico/publicacion_archivo/publicaciones/74_1.pdf)

- Ministerio de Defensa Nacional. (2018). *Historia del Ministerio de Defensa Nacional 1810 - 1910*. Santiago: Departamento de Comunicaciones y Prensa Ministerio de Defensa Nacional.
- Ortiz, L. F. (2005). *El movimiento obrero en Chile (1891 - 1919)*. Santiago: LOM Ediciones.
- Pugh, G. K. (1981). Academia de Guerra Naval. Setenta Años. *Revista de Marina*, 547 - 552. Obtenido de <https://revistamarina.cl/revistas/1981/5/pugh.pdf>
- Quiroga, P., & Maldonado, C. (1988). *El prusianismo en las fuerzas armadas chilenas*. Documentas.
- Revista Sucesos. (20 de Junio de 20 de junio de 1903). *Revista Sucesos. Semanario Ilustrado de Actualidades*. (43).
- Revista Sucesos. (5 de Junio de 5 de junio de 1903). *Sucesos. Semanario Ilustrado de Actualidades*(41), págs. 3-4.
- Revista Sucesos. (16 de Mayo de 16 de Mayo 1903). *Sucesos. Semanario Ilustrado de Actualidades*, I(38). Recuperado el 21 de agosto de 2020, de <http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/visor/BND:124231>
- Sánchez, A. M. (2009). *Carencia y reformismo: huelga y motín portuario en el Valparaíso de 1903. (Aproximación a la cuestión social en un contexto local)*. Viña del Mar: PUCV.
- Santibañez, R. C. (2015). El movimiento obrero en los muelles salitrero chilenos: apuntes en trono a un informe de huelgas (Iquique 1916). *Páginas. Revista digital de la Escuela de Historia* , 7(14), 7 - 19. Recuperado el 15 de agosto de 2020, de <http://revistapaginas.unr.edu.ar/index.php/RevPaginas/index>
- Valenzuela, U. R. (2011). La academia de Guerra Naval, creadora del pensamiento marítimo. *Revista de Marina*, 540 - 549. Obtenido de <https://revistamarina.cl/revistas/2011/6/valenzuela.pdf>
- Véliz, , c. (1961). *Historia de la Marina Mercante de Chile*. Santiago.
- Vitale, G. L. (1979). *Genesis y revolución del movimiento obrero chileno hasta el Frente Popular*. (U. Central, Ed.) Caracas, Venezuela.