

## FRANCIA Y EL ESTRECHO DE MAGALLANES, 1841-1847. ALGUNOS DATOS QUE FALTABAN

Introducción y Notas

Por Francisco Javier González Errázuriz<sup>a</sup>

Se han cumplido quinientos años desde el descubrimiento del estrecho de Magallanes y ciento setenta y nueve desde que Chile tomó posesión de esa importante vía de navegación, puerta segura de unión interoceánica. La disciplina histórica ha sido prolífica en el estudio de ambos acontecimientos. Sin embargo, a la luz de una serie de documentos hasta ahora inéditos, se puede señalar que en los acontecimientos que se relacionan con el segundo hito señalado, y sobre todo con el interés que Francia tuvo por fundar un establecimiento en las costas del Estrecho en la misma época en que Chile organizaba la exitosa expedición de la goleta *Ancud*, existen nuevos datos que vienen a clarificar las intenciones y planes del país europeo, los cuales no se limitaron simplemente a la expedición exploratoria de 1843 del vapor *Phaëton*, comandado por el teniente de navío Louis Maissin, y que se encuentran en un dossier en los Archivos de Ultramar en Aix en Provence (*Projets d'établissement dans le détroit*

*de Magellan*), como también en los Archivos de la Marina de Francia.

Si bien desde fines del siglo XVII el gobierno de Francia puso atención a la posibilidad de fundar una colonia en el Estrecho<sup>1</sup>, este interés se acrecentó, y se manifestó en hechos concretos, después de la guerra de los siete años (1756-1763), con la expedición de Louis Antoine de Bougainville a las islas Malvinas (1764) y la fundación del fuerte San Luis en la entonces llamada Bahía Francesa (Berkeley Sound). A partir de entonces y, durante los tres años siguientes, diversos navíos franceses realizaron viajes a la zona del Estrecho para buscar madera necesaria para el establecimiento iniciado en la isla. En uno de esos viajes, el día 31 de mayo de 1766, el capitán de tropas de la marina Denis de Saint Simon, afectado a la expedición de Bougainville, firmó una alianza con indígenas que habitaban en la zona de Puerto de Hambre<sup>2</sup> como primer paso para la creación de un establecimiento francés en la zona. Estos avances

<sup>a</sup> Doctor en Historia, Universidad de París I, profesor titular de la Universidad de los Andes, Chile. [<https://orcid.org/0000-0002-5504-951X>] ✉ franciscogonzalez@uandes.cl

<sup>1</sup> Pueden destacarse la expedición de Jean-Baptiste de Gennes, en François Froger, *Relation d'un voyage fait en 1695, 1696 & 1697 aux Cotes d'Afrique, Détroit de Magellan, Bresil, Cayenne et Isles Antilles par une escadre des Vaisseaux du Roi, commandée par M. de Gennes/faite par le Sieur Froger, Ingenieur Volontaire sur le Vaisseau le Faucon Anglois*. Chez les Héritiers d'Antoine Schelte, Amsterdam, 1699 y el proyecto de Jourdan y de Lespine-Danicán para fundar un establecimiento en el Estrecho en *A monsieur de Férolles pour lui dire de favoriser de son mieux les projets des sieurs Jourdan et de Lespine-Danicán qui veulent fonder un établissement au détroit de Magellan, 23 avril 1698*, Archives nationales d'outre-mer, Aix-en Provence, Francia (en adelante FRANOM), Secrétariat d'État à la Marine-Correspondance au départ avec les colonies (première partie) Régime d'administration royale directe, Lettres aux gouverneurs, Férolles (Pierre Eléonor de La Ville, marquis de), COL B 21 f. 91.

<sup>2</sup> En el documento original se habla de "bahía Hambre". Louis Antoine de Bougainville, "Relation de la nouvelle alliance contractée par les français avec une nation de sauvages du Détroit de Magellan", Documents Divers, Compagnie de la Mer Pacifique ou Mer du Sud (1696/1740), FRANOM, COL F2 A 14, f. 106.

se vieron abruptamente frustrados ese mismo año por la decisión de Luis XV de entregarle las islas Malvinas a la corona de España<sup>3</sup>.

Pasarían más de setenta años antes de que el gobierno francés volviese a considerar la posibilidad de establecer una colonia o puesto en las riberas del Estrecho. En efecto y, como consecuencia de la expansión colonial francesa en Oceanía a partir de 1840, surgieron opiniones sobre la necesidad de tener un punto intermedio en el largo viaje entre Europa y las nuevas posesiones, opiniones que coincidían identificando dicho lugar con el área comprendida entre la Patagonia oriental, el estrecho de Magallanes y el archipiélago de la Madre de Dios e isla Guafo. Coincidiendo con la opinión de varios oficiales de la marina francesa destinados a la estación naval del Pacífico, Henri Blanchard, cónsul de Francia en Valparaíso, escribía el 10 de febrero de 1841 al ministro de Relaciones Exteriores François Guizot planteándole “las ventajas que tendría para Francia un establecimiento en algún lugar del extremo sur de América y, particularmente, a la entrada o a la salida del Estrecho, establecimiento que una línea de barcos a vapor creada por Francia transformaría muy pronto en algo posible y provechoso”<sup>4</sup>. Pocos meses después (25 de mayo de 1841), el agente comercial francés en Tahití, Auguste Lucas (había recorrido las costas de la Patagonia y del estrecho de Magallanes en 1840), también recomendaba al ministro de la Marina Guy-Victor Duperré, la fundación de un puesto francés en río Santa Cruz, en la costa de la Patagonia oriental, rechazando, además, la posibilidad de hacerlo en la zona del Estrecho, en particular en Puerto de Hambre, por ser “el lugar más inadecuado de la región para satisfacer las necesidades de la

especie humana”. Para Lucas, la Patagonia resultaba “incomparablemente más ventajosa, mejor situada y más útil para una potencia marítima que toda la Oceanía en su conjunto”. Según su opinión, dicha región podría transformarse en “una nueva Francia en América” y, para la metrópolis, en “lo que Estados Unidos fue para la Gran Bretaña”<sup>5</sup>.

En Francia también surgieron proyectos y planes que buscaban influir en el gobierno para que éste asumiera la empresa de fundar un establecimiento en la región del estrecho de Magallanes o en otras zonas de la Patagonia. Todo parece indicar que, de alguna manera, estos proyectos influyeron en las autoridades galas y motivaron que, en 1843, se ordenara al comandante Louis Maissin, del vapor *Phaëton*, la búsqueda de un lugar en el Estrecho que reuniese las condiciones para fundar un establecimiento francés que permitiese, como tarea principal, la reparación y aprovisionamiento de combustible de los navíos en su paso por los mares australes<sup>6</sup>. Diversos e importantes trabajos históricos más recientes han dado cuenta de la expedición del *Phaëton*, realizada en la misma época en que, por mandato del gobierno de Chile, el comandante John Williams Wilson, de la goleta *Ancud*, tomó posesión oficial del estrecho de Magallanes (Berguño, 2002; Braun, 1968; Martinic, 1971, 1992, 2006; Valdés, 1943, 1950). Varios son los documentos citados en estos trabajos sobre las tentativas francesas. Entre ellos destaca el proyecto de colonización presentado por el hidrógrafo de la marina francesa Vincendon Dumoulin<sup>7</sup> a las autoridades. En los Archivos de Ultramar (Aix-en-Provence, Francia) hemos podido consultar dicho proyecto, el cual está precedido por un informe dirigido por Vincendon Dumoulin al

<sup>3</sup> En los archivos de Ultramar se encuentra una copia de la carta que Luis XV envía a Bougainville anunciándole esta decisión, “Copie de la lettre du Roy écrite à M. de Bougainville de Nerville, commandant aux Iles Malouïnes”, Compiègne, 30 de agosto de 1766, Documents Divers, Compagnie de la Mer Pacifique ou Mer du Sud (1696/1740), FRANOM, COL F2 A 20, fs.110-111.

<sup>4</sup> “Carta del cónsul de Francia en Valparaíso, Henri Blanchard, al ministro de Relaciones Exteriores de Francia, François Guizot”, Valparaíso, 10 de febrero de 1841, Archives Diplomatiques, La Courneuve (en adelante AD-Courneuve), Correspondance consulaire et commerciale/Valparaíso, 352CCC/2, 1839-1845, fs. 149-150.

<sup>5</sup> Carta de Auguste Lucas al ministro de la Marina Guy-Victor Duperré, Sidney, 25 de mayo de 1841 (Projet de colonisation de la Patagonie), Service Historique de la Defense, Archives Centrales de la Marine au Vincennes (en adelante SHDMV), Fonds Privés, Vice-Amiral Abel Aubert Dupetit-Thouars, MV 76 GG2 7, Dossier 22, s.f. Este documento y todos los citados y publicados en este artículo han sido traducidos por el autor.

<sup>6</sup> “Copie des Intructions adressées à M. le capitaine du «Phaëton», par M. le Commandant de l’Uranie, Gouverneur des Iles Marquises. Rade de rio, bord de l’Uranie, le 8 juillet 1843”, SHDMV, Marquises, “Phaëton”, 1843, BB4-620.

<sup>7</sup> Participó en la expedición a las Tierras Australes comandada por Jules Dumont d’Urville entre 1837 y 1840. El proyecto de colonización se encuentra en Archives nationales (France), Pierrefitte-sur-Seine, Fonds Guizot (1560-1878), 42AP/6, Dossier 2, Mers du Sud.

rey Luis Felipe de Orleans que lo resume y que está fechado el 10 de julio de 1843<sup>8</sup>. Este documento no ha sido citado por los autores antes mencionados. Otro importante antecedente que pudo influir en la decisión de efectuar el viaje exploratorio del *Phaëton* y que ha sido mencionado en los estudios señalados anteriormente, corresponde al proyecto de una colonia penal en la región austral presentado al ministro de la Marina por el entonces capitán de navío Claude Rigodit en julio de 1839 (Berguño, 2002, p. 20; Martinic, 2006, II, p. 404). En concreto, en esa memoria sugería como posibles lugares para la fundación de dicha colonia Puerto de Hambre, en el Estrecho, como también otros dos lugares de la costa occidental de la Patagonia. En abril de 1843, y ya siendo contralmirante y comandante de la flota del Mediterráneo, envió un nuevo proyecto (hasta ahora inédito) sobre el asunto al ministro de la Marina en el que insistía que, junto con realizar la fundación en Puerto de Hambre, resultaba indispensable establecer un punto intermedio entre dicho puerto y las posesiones francesas en Oceanía: “la isla de Guafo, de la cual se habla en mi memoria de 1839, me parece aún el lugar preferido a todos los otros, tanto por su facilidad de acceso como por sus temperaturas menos extremas y la fertilidad de su suelo”<sup>9</sup>.

El 24 de abril de 1843, el vapor de la marina francesa *Phaëton*, al mando del teniente de navío Louis Eugène Maissin, zarpó del puerto de Toulon<sup>10</sup>. Conforme a las instrucciones recibidas desde el Ministerio de la Marina, su misión era dirigirse a las islas Marquesas para unirse a la subdivisión naval establecida en la región al mando del capitán de navío Armand Joseph Bruat, gobernador de las señaladas islas. Nada se decía en las instrucciones sobre una posible exploración en la zona del estrecho de Magallanes en vistas a fundar un establecimiento francés. En el derrotero de navegación, sólo se le señalaba que, después de breves escalas en Río de

Janeiro y Montevideo, debía atravesar dicho paso en su ruta a Valparaíso<sup>11</sup>. El *Phaëton* realizó buena parte del viaje hasta Río de Janeiro junto a la fragata *L'Uranie*, que estaba al mando del mencionado Bruat, aunque ésta llegó una semana antes (2 de julio). Según señala Maissin en carta al ministro de la Marina, fechada en Río de Janeiro el 3 de agosto de 1843, fue en una última reunión que sostuvo con Bruat en dicho puerto donde le comunicó a éste las ideas que le habían sido sugeridas “para el estudio preparatorio de los parajes que voy a atravesar al dirigirme a Valparaíso”. Ideas que Bruat encontró interesantes, por lo que en las instrucciones que le dejó al partir de dicho puerto, “lo autorizó a aprovechar el paso por el estrecho [de Magallanes]” para explorar los lugares que podían ofrecer “facilidades para reparar, repostar y aprovisionar en madera y agua a los barcos y averiguar si existen algunos lugares o puertos donde los fondos permitan la varadura y faciliten de este modo la inspección y reparación de los navíos a vapor o a vela que hubiesen sufrido averías como consecuencia de haber tocado fondo o por el mal tiempo”<sup>12</sup>. Por el tenor de la señalada carta al ministro, la idea de explorar lugares que pudiesen ser puntos de apoyo a la navegación no surgió del comandante Bruat, pues éste sólo recogió lo expuesto por el comandante del *Phaëton*, autorizándolo a llevar adelante los planes que éste le había indicado. Ahora bien, tanto en las instrucciones generales, como en las confidenciales entregadas por el ministro de la Marina Roussin a Bruat el 28 de abril de 1843, no hay referencia alguna a una misión relacionada con la exploración de las zonas australes de América del Sur<sup>13</sup>. Sin embargo, lo indicado por el comandante Maissin al ministro de la Marina en la señalada carta, sugiere que este comandante había recibido previamente algún tipo de instrucciones con relación a un plan francés de fundar un establecimiento en el estrecho de Magallanes. Intención también

<sup>8</sup> “Mémoire relatif à un projet d'établissement au détroit de Magellan” et rapport au roi, par Vincendon Dumoulin, ingénieur hydrographe de la Marine (1843), Ministère des Colonies-Série géographique (Amérique, 1635-1905), FRANOM 2400 COL 52, s/f.

<sup>9</sup> Rigodit, Claude, “Projet de colonisation dans le détroit de Magellan et à la côte occidentale de la Patagonie”, avril 1843, Ministère des Colonies-Série géographique (Amérique, 1635-1905), FRANOM 2400 COL 52, s/f.

<sup>10</sup> *Le Globe*, Paris, 26 avril 1843, p. 2, <https://www.retronews.fr/journal/le-globe-1837-1845/26-avril-1843/817/2374717/1>, [Consulta 06-07-2021].

<sup>11</sup> Ministère de la Marine, “Destination du Phaëton”, Paris, 13 de abril de 1843, Station des îles Marquises, Station du Pacifique, Station du Brésil et de Plata, 1843. SHDMV, BB4 620, s/f.

<sup>12</sup> Comandante Maissin al ministro de la Marina, Río de Janeiro, 3 de agosto de 1843 (confidencial), Station des îles Marquises, Station du Pacifique, Station du Brésil et de Plata, 1843. SHDMV, BB4 620, s/f.

<sup>13</sup> “Instructions de l'amiral Roussin, ministre de la marine et des colonies, à M. le capitaine Bruat, nommé gouverneur des îles Marquises”, Paris, 28 avril 1813, e “Instructions confidentielles de l'amiral Roussin, ministre de la marine et des colonies au capitaine Bruat, gouverneur des établissements français dans l'Océanie”, Paris, le 28 avril 1843, en François Guizot, *Mémoires pour servir à l'histoire de mon temps*, tome septième, Paris, Michel Lévy frères, 1865, pp. 479-503.

manifestada en los estudios oficiales entregados a las autoridades galas tanto por el contralmirante Rigodit, como por Vincendon Dumoulin en abril y julio de 1843 respectivamente. En concreto, y luego de señalar la necesidad de “tener en el Estrecho o cerca de él un lugar que pueda ser la cabeza de puente que ayude a unir los dos océanos por medio de los vapores”, Maissin señala que, “el puerto formado por la desembocadura del Río Gallegos [Cabo Buen Tiempo], a 15 leguas al norte del Cabo de las Vírgenes, en la costa de la Patagonia, se presenta de manera natural como el que mejor se adapta para el establecimiento a fundar”<sup>14</sup>. Como se puede apreciar, claramente el comandante francés habla de una intención fundacional de la que, al menos, se tenía conocimiento en las altas esferas del Ministerio de la Marina francesa. Por otra parte, el mismo ministro de Relaciones Exteriores de Francia había enviado instrucciones al cónsul general de Francia en Chile, Henri de Cazotte, el 10 de agosto de 1843, pidiéndole dar “detalles amplios y precisos sobre el proyecto de navegación y de fundación de un establecimiento en el Estrecho de Magallanes del cual parece ocuparse el gobierno chileno. Proyectos como éste son dignos de atención de las potencias marítimas y podríamos encontrar enseñanzas útiles para nosotros mismos”<sup>15</sup>.

Desde hacía un tiempo las autoridades centrales en Francia estaban recabando antecedentes concretos para una posible fundación en las costas de la Patagonia o en el sur de Chile que fuese el necesario “punto intermedio” en el largo viaje de sus barcos desde la metrópolis hasta las nuevas posesiones de Oceanía. En ese contexto se inscriben, por ejemplo, los proyectos de Rigodit y Vincendon Dumoulin, como también el del cónsul de Francia en Valdivia, Auguste Bardel, quien proponía un establecimiento francés en la isla Quiriquina<sup>16</sup>. También habían llegado proyectos o ideas sobre el tema a título privado, pero

que reflejaban intereses de comerciantes y marinos franceses. Como se ha señalado, en 1841 el ministro de Relaciones Exteriores de Francia François Guizot recibió un informe del cónsul de esa nación en Valparaíso, Henri Blanchard, en el que, junto con recomendarse la creación de una línea comercial de vapores que uniese Río de Janeiro y Valparaíso, se señalaban también las grandes ventajas que traería fundar un establecimiento en el Estrecho de Magallanes o cercano al mismo<sup>17</sup>. Ese mismo año, Auguste Lucas, exmarino y comerciante residente en Papeete proponía al ministro una fundación en la costa oriental de la Patagonia<sup>18</sup>.

Los diversos antecedentes antes señalados nos muestran que el tema de la creación de un establecimiento francés en el estrecho de Magallanes o sus alrededores circulaba en las esferas oficiales del gobierno galo. Si a ello se suma la información proporcionada por el comandante Maissin al ministro de la Marina del 3 de agosto de 1843, parece quedar claro la intención francesa de fundar, al menos a mediano plazo, un puesto intermedio en los mencionados parajes. Ahora bien, de ello no se desprende que la misión del *Phaëton* y de su comandante fuera la de crear dicho establecimiento; sólo se trataba de una exploración para buscar un posible lugar. Los hechos posteriores, ya conocidos, dan cuenta de la toma de posesión de la vía interoceánica por parte de Chile y del reconocimiento francés de tal situación. En carta del 14 de noviembre del señalado año, el cónsul general de Francia en Chile manifestaba al ministro de Relaciones Exteriores Guizot lo siguiente: “acabamos de informarnos que el barco a vapor francés *Phaëton*, llegado recientemente [a Valparaíso], encontró una goleta chilena en el estrecho. Ella había fondeado en Puerto de Hambre, donde el capitán ya había hecho construir una especie de fortificación a la que había dado el nombre de Fuerte Bulnes. Así,

<sup>14</sup> Comandante Maissin al ministro de la Marina, Río de Janeiro, 3 de agosto de 1843 (confidencial), Station des îles Marquises, Station du Pacifique, Station du Brésil et de Plata, 1843. SHDMV, BB4 620, s/f.

<sup>15</sup> El ministro de Relaciones Exteriores de Francia al cónsul general en Santiago, 10 de agosto de 1843, AD-Courneve, Chili, Correspondance Politique, 1843-1844, 24CP/9, f. 90.

<sup>16</sup> “Rapport sur la province de Concepción, au Chili, et les ressources qu’elle peut offrir à la France, tant pour ses établissements dans l’Océanie que pour la navigation à la vapeur”, Talcahuano, 20 novembre 1843, Service Général. Correspondance 1843, v.5, Ambassadeurs & Consuls de France, SHDMV, BB3 620, fs. 280-284.

<sup>17</sup> Carta del cónsul de Francia en Valparaíso, Henri Blanchard, al ministro de Relaciones Exteriores François Guizot, Valparaíso, 10 de febrero de 1841, AD-Courneve, Correspondance Commerciale, Valparaíso, 1839-1843, 352 CCC 2, f. 150.

<sup>18</sup> Carta de Auguste Lucas al ministro de la Marina y las Colonias, Sidney, 25 de mayo de 1841, Fonds Privés, Vice-Amiral Abel Aubert Dupetit-Thouars, SHDMV, MV 76 GG2 7, Dossier 22, s/f.

se puede considerar la toma de posesión como algo consumado”. Junto con asegurar un próximo envío con detalles más precisos sobre el asunto, el diplomático señalaba que era “muy dudoso que ese proyecto pueda ser puesto en ejecución antes de mucho tiempo, pues presenta grandes dificultades”<sup>19</sup>.

Tradicionalmente los estudios históricos sobre el tema de los planes franceses respecto a un posible establecimiento en la zona del Estrecho han considerado que en 1843, año de la toma de posesión por parte de Chile y del viaje de exploración del *Phaëton*, el asunto quedó zanjado definitivamente. Sin embargo, como se ha señalado al inicio, una serie de documentos inéditos nos muestra que las intenciones del país europeo parecen haber continuado en los años siguientes. Incluso de una manera más oficial; pues ahora, si bien de manera reservada como lo exigía la materia, estuvieron involucrados el Consejo de Estado, el Ministerio de Relaciones Exteriores y el de la Marina y las Colonias. Los nuevos intentos franceses posteriores tienen su origen en la memoria sobre la colonización chilena del estrecho de Magallanes enviada por el cónsul Cazotte al ministro de Relaciones Exteriores el 10 de julio de 1844. Se trata de un documento inédito de diez planas, con abundante información sobre la geografía de la zona, su clima, habitantes, recursos y los detalles del emplazamiento y perspectivas del puesto chileno recién fundado. Al respecto, y junto con lamentar que fuese Chile el que tomara la iniciativa en esta empresa, manifestaba su opinión sobre la misma:

*[...] continuó manteniendo la opinión que había concebido al respecto, es decir, creo que todo se limitará a un comienzo de ejecución, pues Chile no se encuentra todavía bastante avanzado en desarrollo, ni posee la suficiente población como para ocuparse de una empresa que presentaría numerosas dificultades, incluso para una gran potencia marítima*<sup>20</sup>.

A partir de la información entregada por Cazotte, en el gabinete de París se dio inicio a lo que podemos considerar como un nuevo intento de establecer cierta presencia francesa en la zona del estrecho de Magallanes. El 25 de enero de 1845, el ministro Guizot enviaba un memorándum a su colega del Ministerio de la Marina y las Colonias, acompañado de una copia del documento del cónsul general en Chile. “Verá usted -señalaba el ministro de Relaciones Exteriores- que, según la opinión de este agente, esta empresa, todavía en vías de ejecución, presenta pocas posibilidades de éxito”<sup>21</sup>. Con esta información, el director del Departamento de las Colonias de dicho ministerio, Henri Galos, estudió el asunto y propuso (24 de marzo de 1845) a su superior jerárquico una nueva misión exploratoria a la zona en cuestión con el fin de procurarse “informaciones precisas sobre el establecimiento fundado en Puerto de Hambre, sobre su futuro probable, sobre el proyecto de remolcadores y sobre los recursos en hulla que la región puede ofrecer para la formación de depósitos de carbón mineral”. Esta misión le sería encargada a un próximo barco a vapor de la Marina que zarpara desde Francia a Tahití. En nota al final de este documento, el ministro Mackau<sup>22</sup> escribió “aprobado”<sup>23</sup>. Desde ese momento, según se puede constatar en documentos inéditos existentes en los Archivos de Ultramar y en los de Marina de Francia, se inició una planificación que consistió en recabar los recientes informes y memorias sobre la posible fundación de un puerto intermedio francés en el extremo austral de América, como también en la confección de instrucciones para el vapor que realizaría la misión. Este fue la corbeta *Gassendi*, comandada por el capitán de corbeta Jules Janvier, quien, aprovechando un viaje a las islas Marquesas, recibió del ministro de la Marina dos instrucciones concernientes a la misión. En la primera, fechada en París el 2 de septiembre de 1845, le informaba de la opinión del cónsul general de Francia en Chile sobre la precariedad del proyecto de establecimiento

<sup>19</sup> Carta del cónsul general de Francia en Chile, Henri de Cazotte, al ministro de Relaciones Exteriores François Guizot, Santiago, 14 de noviembre de 1843, AD-Courneve, Chili, Correspondance Politique, 1843-1844, 24CP/9, f. 197.

<sup>20</sup> Carta del cónsul general de Francia en Chile al ministro de Relaciones Exteriores de Francia, Santiago, 10 de julio de 1844, Chili, Correspondance Politique, 1843-1844, AD-Courneve, 24CP/9, f. 281.

<sup>21</sup> Ministère des Colonies-Série géographique (Amérique, 1635-1905), Informations sur un établissement chilien au Port-Famine: correspondance (1843-1852). FRANOM 2400, col 52.

<sup>22</sup> En ese entonces era ministro de la Marina y de las Colonias el almirante Ange René Armand de Mackau.

<sup>23</sup> Série géographique (Amérique, 1635-1905), Informations sur un établissement chilien au Port-Famine: correspondance (1843-1852). FRANOM 2400, col 52.

chileno recientemente fundado, por lo que le ordenaba recoger información “sobre su futuro probable, sobre el proyecto de remolcadores y sobre los recursos en hulla que la región puede ofrecer para la formación de depósitos de carbón mineral”<sup>24</sup>. En una segunda instrucción, del 13 de octubre (enviada pocos días antes del zarpe de la *Gassendi*), se precisaba el objeto de la misión y el carácter confidencial de la misma. Al respecto, el ministro indicaba:

*[...] he dado a vuestra misión en esos parajes un fin de interés más directo y que me he reservado transmitírselo en este mensaje especial y absolutamente confidencial. [...] En el curso de los últimos años, con frecuencia se ha puesto la atención en la utilidad que podría tener para la Francia el fundar un establecimiento en el interior o en las costas del Estrecho de Magallanes. Dos documentos, que le remito adjuntos a este mensaje, y que consisten en una nota impresa del contralmirante Rigodit y en una memoria no publicada del señor Vincendon Dumoulin, ingeniero hidrógrafo de la marina, desarrollan diversas proposiciones sobre este asunto. Estos documentos parecen estar de acuerdo con la proposición de crear, en esas regiones, un establecimiento que ofrecería condiciones muy favorables ya sea como complemento comercial y político de los establecimientos franceses de Oceanía, o como lugar de deportación para satisfacer las próximas exigencias de la penitenciaría*<sup>25</sup>.

Para el ministro y el gabinete francés, la información existente hasta entonces era insuficiente y era preciso recabar más antecedentes con el fin de tomar una decisión. Por lo señalado en las instrucciones, no sólo interesaba el estudio acabado de la zona del Estrecho, sino que también los propuestos por el contralmirante Rigodit en la isla Madre de Dios y en la isla Guafo, al sur del archipiélago de Chiloé “y todos los otros que se presenten como oportunos, [...] desde el punto de vista de la navegación, de su posición militar, de la posibilidad

de cultivos y del comercio”. Indudablemente existía el problema de la toma de posesión por parte de Chile. De ahí que el ministro planteara la necesidad de un examen particular sobre “las condiciones de adquisición”, considerando “los derechos que Chile podría pretender reclamar”, como también los de los habitantes indígenas. Es decir, al parecer Francia estaba dispuesta a dar compensaciones económicas o a entablar negociaciones de algún tipo con los involucrados.

Las instrucciones al comandante Janvier eran explícitas respecto a que se necesitaba mucha prudencia en el actuar y que sólo se trataba de una exploración de estudio, por lo que no se incluía “en ningún caso la posibilidad de realizar actos de ocupación ni de adquisición de territorios”. Finalizaba el ministro encareciendo la más absoluta reserva sobre la misión que encomendaba al oficial francés.

*Usted se abstendrá de todo aquello que podría alertar sobre el objetivo de su misión, la cual debe ser mantenida absolutamente en secreto. Y precisamente para satisfacer esta necesidad de secreto total, le recomiendo solo informarme a mí de esta parte de la misión. Me enviará sus informes por las vías más seguras y en doble sobre, señalando en el primero sólo para el ministro [subrayado en el original]*<sup>26</sup>.

Tal como se indicaba en la postdata del texto, el carácter secreto exigía que, al finalizar la tarea, el comandante enviara a Francia los documentos adjuntos que le habían sido confiados, documentos, por lo demás, bastante comprometedores respecto a las intenciones de dicho país europeo. Esa extremada reserva quizá explique la dificultad para encontrar en los archivos algún indicio de lo que fue el informe del comandante Janvier luego de su misión.

Considerando que Chile había tomado posesión del estrecho de Magallanes en 1843, ¿por qué dos años más tarde Francia parecía no renunciar a tener cierto tipo de presencia en la zona? La respuesta parece

<sup>24</sup> Ministère des Colonies-Série géographique (Amérique, 1635-1905), Informations sur un établissement chilien au Port-Famine: correspondance (1843-1852). FRANOM 2400, col 52.

<sup>25</sup> “Del ministro de la Marina al señor Janvier, capitán de corbeta, comandante de la corbeta a vapor *Gassendi*”, París, 13 de octubre de 1845, Ministère des Colonies-Série géographique (Amérique, 1635-1905), Informations sur un établissement chilien au Port-Famine: correspondance (1843-1852). FRANOM 2400, col 52.

<sup>26</sup> “Del ministro de la Marina al señor Janvier, capitán de corbeta, comandante de la corbeta a vapor *Gassendi*”, París, 13 de octubre de 1845, Ministère des Colonies-Série géographique (Amérique, 1635-1905), Informations sur un établissement chilien au Port-Famine: correspondance (1843-1852). FRANOM 2400, col 52

relacionarse más bien con una necesidad práctica que con intereses estratégicos o de dominio. Si bien no hubo de inmediato un reconocimiento oficial por parte de Francia del acto de soberanía realizado por Chile, todo indica que existió una clara aceptación de la nueva realidad que se había generado a partir de la fundación del Fuerte Bulnes. Como se ha señalado, el cónsul Cazotte consideraba “la toma de posesión como algo consumado”; en sus minutas y cartas los ministros Guizot y Mackau hablan del “establecimiento chileno” como una realidad; en 1845, la revista *Annales maritimes et coloniales*, que contaba con el patrocinio del Ministerio de la Marina de Francia, reconocía abiertamente la soberanía chilena en el mencionado paso marítimo<sup>27</sup>. Por lo demás, las mismas instrucciones del ministro Mackau dejan ver la existencia de posibles derechos adquiridos por parte de Chile y de ahí la idea de señalar la posibilidad de estudiar “adquirir” un territorio. Por tanto, pareciera ser que la misión del *Gassendi* se enmarcaba en la doctrina de *les points d'appui* consagrada por el ministro de la Marina Roussin y de Relaciones Exteriores Guizot a comienzos de 1843, por la cual se desechaba la idea de crear grandes establecimientos coloniales y, en cambio, se pretendía “poseer en distintos puntos del globo destinados a transformarse en centros de comercio y navegación, estaciones marítimas seguras que sirvan de apoyo al comercio” y de refugio y reabastecimiento para las embarcaciones<sup>28</sup>. Apenas Francia tomó posesión de las islas Marquesas e inició un proceso de expansión colonial en Oceanía en 1842, el estrecho de Magallanes pasó a ser un posible “punto de apoyo” en la ruta que conectaba los vapores franceses con las nuevas posesiones. La Marina de esa nación utilizaba en estos viajes vapores recientemente contruidos e incorporados a su flota, por lo que el aprovisionamiento de carbón resultaba un asunto de vital importancia. Según los cálculos de la época, la distancia directa entre los puertos franceses y las islas Marquesas era más corta por el cabo de Hornos con relación al viaje por Cabo de Buena Esperanza<sup>29</sup>. Sin

embargo, ello implicaba una navegación por mares agitados y la necesidad de pasar por puertos chilenos para el reabastecimiento. La posibilidad que ofrecían los vapores de atravesar el estrecho de Magallanes con facilidad y las noticias sobre la existencia de carbón en la zona, eran motivos más que suficientes para pensar en un establecimiento que, bien aprovisionado y cerca de yacimientos carboníferos, evitaría el hasta entonces necesario paso por puertos chilenos al cubrir la ruta hacia las nuevas colonias. Según las comunicaciones intercambiadas entre 1844 y 1845 por el gobernador de las islas Marquesas Armand Joseph Bruat y el ministro de la Marina barón de Mackau, el tema del aprovisionamiento del señalado combustible se había transformado en una dificultad y comprometía la movilidad de los navíos asignados al Pacífico sur<sup>30</sup>. Ahora bien, lo informado por el cónsul Cazotte y las memorias sobre el estrecho de Magallanes que acompañaban las instrucciones entregadas al comandante Janvier, precisamente hacían hincapié en la existencia de carbón en áreas del paso austral. Y justamente, uno de los temas que se pedía investigar al comandante del *Gassendi* era “sobre los recursos en hulla que la región puede ofrecer para la formación de depósitos de carbón mineral”.

El mencionado vapor francés zarpó del puerto de Toulon a mediados de octubre de 1845. Luego de una escala en Río de Janeiro, llega a Montevideo el 28 de diciembre de ese año, quedando asignado a la estación naval de La Plata y sólo zarpará hacia Oceanía el 24 de diciembre de 1846. El día 6 de enero de 1847 entraba en el estrecho de Magallanes, donde permaneció hasta el 29 del mismo mes. Entre el 11 y el 14 de enero el *Gassendi* fondeó en Puerto de Hambre, donde sus oficiales y tripulación compartieron con los chilenos que se encontraban en esa posesión austral. A la salida del Estrecho prosiguió ruta por los canales laterales hasta el estrecho Trinidad, al norte de la isla Madre de Dios<sup>31</sup>.

Como se ha señalado anteriormente y en virtud de las especiales instrucciones de reserva (sólo se debía

<sup>27</sup> “Etablissement chilien formé en 1844 au port Famine”, *Annales maritimes et coloniales*, 30<sup>e</sup> année, 3<sup>e</sup> série, Paris, 1845, pp. 339-342 (Hay un claro error en el título del artículo, pues la fundación fue el año 1843).

<sup>28</sup> *Procès-verbaux de la chambre des députés. Session 1843, tome 4, du 16 mars au 3 avril 1843*, “Séance du Vendredi 31 Mars 1843”, Imprimerie de A. Henry, Paris, 1843, p. 240.

<sup>29</sup> Eugène Cortambert, *Traité élémentaire de géographie physique et politique*, Librairie de L. Hacette, Paris, 1853, p. 201

<sup>30</sup> Pierre Romain, “L'arsenal de Fare Ute de 1843 à 1910”, *Bulletin de la société des études océaniques* N°307-308 Août / Octobre 2006, pp. 97-106.

<sup>31</sup> Joseph-Honoré Bouffier, *Relation médico-chirurgicale de la campagne de la corvette à vapeur Le Gassendi pendant les années 1845, 1846, 1847, 1848, 1849, 1850*, Boehm, Imprimeur de l'Académie, Montpellier, 1857, pp. 32-35.

informar directamente al ministro de la Marina, sin utilizar los canales de comunicación oficiales), no hay registros disponibles sobre la opinión del comandante Janvier respecto a la tarea encomendada. La única referencia se encuentra en una carta del contralmirante Ferdinand-Alphonse Hamelin, comandante de la estación naval de las costas occidentales de América, enviada al ministro de la Marina (Mackau) desde Valparaíso el 24 de febrero de 1847. En ella, luego de señalar la mala situación en que se encontraba el establecimiento de Fuerte Bulnes, el jefe naval informaba sobre la intención del gobierno chileno de trasladar dicho establecimiento 20 leguas más al norte, donde las condiciones parecían más favorables para el cultivo. Sin embargo, agregaba que el comandante del *Gassendi* (había llegado a Valparaíso el 17 de febrero) pensaba que jamás el nuevo lugar elegido podía “transformarse en algo próspero”, pues faltaba madera y la bahía era muy pequeña<sup>32</sup>. Un año después, el 11 de marzo de 1848, el sucesor de Hamelin, contralmirante Nicolas le Goarant de Tromelin, respondiendo a una nueva solicitud de información sobre el establecimiento chileno en Magallanes enviada por el entonces ministro de la Marina Napoléon Lannes de Montebello, del 12 de octubre de 1847, continuaba pensando que el proyecto chileno no tenía muchas posibilidades<sup>33</sup>. Con esta carta se cierra, desde el punto de vista cronológico, el dossier sobre “Proyectos de establecimiento en el Estrecho de Magallanes” existentes en los Archivos de Ultramar franceses.

Los documentos que se publican a continuación clarifican las intenciones de Francia con relación a una posible fundación de un establecimiento en el estrecho de Magallanes. Además, permiten comprender que dichas intenciones no se agotaron con la misión del *Phaëton* de 1843 y que, más que un interés estratégico o de dominio en un área sensible del tráfico marítimo, pareciera ser que lo que se buscaba era tener un lugar de aprovisionamiento y apoyo para los vapores de la Marina que conectaban la metrópoli con las nuevas posesiones de Oceanía.

## DOCUMENTOS

Nº1:

*Carta del cónsul general de Francia en Santiago Henri-Nicolas-Scévole de Cazotte al ministro de Relaciones Exteriores de Francia, François Guizot*<sup>34</sup>.

Consulado General de Francia en Chile  
Santiago, 10 de julio de 1844

Señor ministro de Relaciones Exteriores:

En los diferentes informes que tuve el honor de dirigir a Vuestra Excelencia el año pasado, escribí algunas palabras relacionadas con la colonia que el gobierno de este país se propone fundar en el Estrecho de Magallanes.

Esta idea fue sugerida al general Bulnes por el ex-Director O'Higgins. Durante su estadía en Lima, éste se había preocupado constantemente del bienestar de su patria, a pesar de la prolongada duración del ostracismo que ella lo hacía sufrir. Sobre todo, pensaba en las ventajas que podrían surgir de la ejecución efectiva del artículo de la Constitución en el cual el mismo había trabajado cuando se encontraba a la cabeza del gobierno, artículo que fijaba los límites meridionales de la República en el Cabo de Hornos. Durante la larga enfermedad que padeció, y de la cual moriría, afectado por el recuerdo de la miseria y el triste estado de los patagones y, sobre todo, del de los habitantes de Tierra del Fuego que él consideraba como los más desgraciados del orbe, pensó, con razón, que sería glorioso para Chile trabajar y lograr la civilización de estas degradadas y embrutecidas razas. La lectura del viaje alrededor del mundo del contralmirante du Petit-Thouars<sup>35</sup>, obra en la cual este distinguido oficial demuestra la posibilidad, para una potencia marítima de primer orden, de colonizar el archipiélago de la Tierra del Fuego y las costas de la Patagonia en el caso de que Chile tardara en adoptar esta medida, produjo en el general O'Higgins una gran inquietud. Él creyó percibir que la intención del gobierno francés era ocupar uno de estos lugares y que, en el caso en

<sup>32</sup> Carta del contralmirante Hamelin al ministro de la Marina, a bordo de la fragata *Virginia*, Valparaíso, 24 de febrero de 1847, FRANOM 2400, col 52.

<sup>33</sup> Carta el contralmirante Nicolas le Goarant de Tromelin al ministro de la Marina, Valparaíso, 11 de marzo de 1848, FRANOM 2400, col 52.

<sup>34</sup> Copia de la carta en Archives nationales d'outre mer. Ministère des Colonies - Série géographique (Amérique, 1635-1905), Informations sur un établissement chilien au Port-Famine: correspondance (1843-1852). FRANOM 2400, col 52. El original en Ministère de l'Europe et des Affaires Étrangères. Archives Diplomatiques (La Courneuve), Chili, Correspondance Politique, 1843-1844, 24CP/9, fs. 279-284. Partes sustantivas de este documento fueron publicadas en *Annales maritimes et coloniales*, 30e année, 3e série, Paris, 1845, “Établissement chilien formé en 1844 au port Famine (Déroit de Magellan)”.

<sup>35</sup> Abel Aubert Du Petit-Thouars, *Voyage autour du monde sur la frégate la Vénus, pendant les années 1836-1839*, Gide Éditeur, Paris, 1840.

el que el gobierno chileno protestase por esta toma de posesión, los franceses habrían tenido el derecho de responder que la culpa era de aquel que no había apreciado las advertencias dadas por el contralmirante du Petit-Thouars. Dominado por esta convicción, el ex-Director O'Higgins, aunque enfermo, no quiso perder un momento para dirigir al gobierno de Chile una nota en la cual demostraba cuán urgente era tomar posesión definitiva de la parte occidental de la Patagonia.

La sabiduría de este consejo, que parecía justificado por la importancia comercial que las potencias marítimas comienzan a darle no sólo a las nuevas repúblicas, sino que también a las islas repartidas por el Océano Pacífico, abrió los ojos a la administración del general Bulnes. Éste creyó de gran interés para Chile adelantarse a Europa, tanto para conservar su comercio marítimo, como para garantizar la integridad de su territorio. Por otra parte, encontró otro estímulo para actuar en la certeza, hoy día conocida, de la posibilidad de la canalización del Istmo de Panamá, trabajo que, evidentemente, quitaría a Valparaíso toda su preponderancia comercial si es que no se hacen, al mismo tiempo, importantes esfuerzos para facilitar la navegación por los mares del Cabo de Hornos.

La idea del general O'Higgins consistía en establecer en distintos puntos del estrecho barcos a vapor con una potencia de sólo cien caballos y destinados a remolcar a los barcos a vela para hacerlos entrar y salir del Estrecho de Magallanes. Después de haberse aconsejado por marinos que habían permanecido en esos parajes, señalaba los diversos lugares para crear estaciones como, por ejemplo, las bahías Posesión, Gregorio, del Hambre, Fortescue, Playa Parda y el puerto de Misericordia. En su diseño, esta empresa debía ser por acciones, y no dudaba que las compañías aseguradoras de Francia, Inglaterra y de los Estados Unidos se apresurarían a ver rápidamente las ventajas que tendría para ellas un nuevo sistema de navegación que permitía evitar el paso por el Cabo de Hornos, tan fecundo en averías para los barcos que se ven obligados a doblarlo. En el mensaje que el presidente de la República pronunció en la inauguración de las sesiones de la cámara, anunció que el proyecto de su gobierno era establecer barcos remolcadores, pero que mientras tanto se había fundado de manera definitiva una colonia en Puerto de Hambre.

Ya se han adquirido dos barcos ligeros que han sido transformados en navíos de guerra, y que están destinados a realizar la navegación desde Valparaíso hasta el Estrecho. El intendente de la provincia de Chiloé está encargado especialmente del aprovisionamiento de la nueva colonia. En definitiva y, en contra de lo que es su costumbre, el gobierno chileno ha puesto gran dinamismo en el empleo de los medios que juzga necesarios para asegurar el éxito del proyecto. Sin embargo, continuó manteniendo la opinión que había concebido al respecto, es decir, creo que todo se limitará a un comienzo de ejecución, pues Chile no se encuentra todavía bastante avanzado en desarrollo, ni posee la suficiente población como para ocuparse de una empresa que presentaría numerosas dificultades, incluso para una gran potencia marítima. En efecto, ¿cómo imaginar que una nación que deja sin cultivar una inmensa extensión de territorios, incluso cercanos a su capital, por falta de mano de obra, pueda supuestamente soñar con expandirse? Y resulta aún más lamentable que sea Chile el que haya tomado la iniciativa en esta empresa que, en sí misma, no tiene nada de singular.

En los parajes a los que nos referimos, el invierno no es muy riguroso y durante casi seis meses del año se goza de un tiempo bastante agradable. Los vientos del S.S.O y E. que surgen durante el verano comienzan entre las 9 y las 10 de la mañana y cesan, como en Valparaíso, al ponerse el sol. La región es abundante en madera y casi todas las bahías están coronadas por cerros llenos de bosques vírgenes y donde abundan las aves. Estas son, como en las provincias del sur de la República, perdices, pitorras, becadas, tordos, loros, carpinteros, ruiseñores, diversas variedades de patos y gansos salvajes. En las bahías hay abundante pesca y las costas proveen de una gran cantidad de mariscos que en Francia se les llama lapas. En cuanto a los habitantes de la Patagonia, ellos se muestran con un carácter amable y tranquilo. Si bien varios navegantes los han descrito como gigantes, la verdad es que son generalmente más grandes que el común de los europeos: su altura media es de 5,7 pies franceses [alrededor de 1,76 centímetros]. Sus piernas no son de ninguna manera delgadas en relación con el resto de su cuerpo; sin embargo, se ha observado que poseen más grasa que músculos. Con sus botas, cuchillos, boleadoras y lanzas se asemejan a los gauchos de la banda

oriental de la República Argentina. Son nómades como los tártaros o árabes y se podría pensar que no forman más que un solo y mismo pueblo, gozando de un poco más o un poco menos de bienestar, según se encuentren más o menos alejados de los establecimientos de los americanos-españoles, quienes han fundado en las costas de la Patagonia una colonia agrícola, industrial y militar solamente para la defensa<sup>36</sup>. Pronto los patagones serán iguales que los otros [se refiere a los indios de la Pampa a quienes llama gauchos] e incluso los sobrepasarán. Como son ante todo jinetes y parecen no tener ninguna atracción por la navegación, puede ser que fácilmente dejen colonizar sus costas a cambio de un tributo en especies fijado por su rey [jefe] y que no sería muy costoso. Un capitán de uno de nuestros navíos mercantes, que había fondeado en la bahía de Laredo, me decía que, para uno de los patagones que había subido a bordo de su barco, una cacerola de cobre se había transformado en un presente magnífico y que le había hecho saber que, en la región, que cuenta con alrededor de 300.000 almas<sup>37</sup> que viven en una inmensa extensión de terreno, sólo el rey y él eran dueños de un tan precioso utensilio. En este número de 300.000 almas no se cuentan los niños. Una observación hecha por muchos viajeros que han tenido contacto con los patagones probaría su gran inteligencia: todas las pacotillas o adornos que se les han dado, una vez en tierra pasan rápidamente a manos de sus hijos; ellos guardan para sí solo lo que les es útil, entre lo que se incluye el tabaco. Si no se coacciona a estos hombres, dejándolos vivir de la caza y de la crianza de sus rebaños, mientras nosotros no encargamos de la pesca, la agricultura y la industria, luego de las oportunas inversiones, lograríamos establecer una colonia importante y, de paso, haríamos más llevadera la suerte de los patagones, quienes se encontrarían protegidos de los ataques de sus enemigos fueguinos. Éstos, según se asegura, habitando en la otra ribera del Estrecho, con frecuencia vienen en sus canoas a saquear y arrasar sus territorios.

En estas tribus, el mando se hereda de padre a hijo y predomina la poligamia. Apenas una niña es núbil, sus padres dan una fiesta y anuncian que tienen una hija casadera. Los jóvenes piden su

mano ofreciendo regalos y, mediante una especie de mensajero, dan a conocer el lugar donde residen y su nombre. El matrimonio es acordado con aquel de los pretendientes cuyos regalos han sido aceptados y se realiza entre ocho o diez días más tarde. Si estas regiones llegan a ser habitadas por los americanos-españoles o por los europeos, su unión con las jóvenes nativas, que sería un atractivo para estos pueblos, serviría para el perfeccionamiento físico de nuestra propia raza, como también para el perfeccionamiento moral e intelectual de la otra. Por otra parte, ellos poseen una virtud que, hasta cierto punto, se ajusta a la moralidad: se trata de la fraternidad, que, entre ellos, transforma en sagrado cualquier compromiso que han adoptado con aquel que consideran un amigo. Nosotros los europeos hablamos mucho de ella, pero casi nunca la ponemos en práctica.

El objeto de su adoración es el sol. Atribuyen a sus sacerdotes un don de profecía sobrenatural y los creen capaces, por ejemplo, de conocer con tres días de antelación la llegada de un navío. También creen que ellos pueden lograr la restitución de un objeto robado haciendo que la ruca del ladrón y todo lo que la rodea se ennegrezca o, en el caso que no devuelvan lo robado, haciéndolos fallecer arrancándoles algunos cabellos. Sin lugar a duda, estos sacerdotes tienen informantes y vigilantes bien entrenados.

Puerto de Hambre, que es el lugar que Chile ha elegido para fundar su primer establecimiento, tiene un fondeadero que da hacia el sur, protegido de todos los vientos. Además, está provisto de abundante madera y de agua dulce. En resumen, no merece para nada su nombre, el cual, sin duda, no es más que una antonomasia. Aquí, como en diferentes lugares de la Patagonia occidental, existen minas de oro y plata. El carbón mineral, que se ve incluso en la superficie del suelo, manifiesta que Puerto de Hambre, hoy Bulnes, es muy conveniente para la creación de una colonia. Sólo resulta lamentable que sean los chilenos los que están llamados a establecerse allí.

Con mis respetos a su excelencia el señor ministro, su humilde y obediente servidor,

<sup>36</sup> Es probable que se refiera al Fuerte del Carmen, en Río Negro (Argentina).

<sup>37</sup> Claramente se trata de una cifra bastante exagerada.

## CAZOTTE

N°2:

*Memorandum del ministro de Relaciones Exteriores, François Guizot, al ministro de la Marina*<sup>38</sup>.

París, 25 de enero de 1845

Señor ministro y querido colega.

El cónsul general de Francia en Santiago me acaba de transmitir informaciones sobre el proyecto de colonización del gobierno chileno en el estrecho de Magallanes.

Tengo el honor de transmitirle una copia del mensaje que el señor Cazotte me escribió sobre este asunto. Verá usted que, según la opinión de este agente, esta empresa, todavía en vías de ejecución, presenta pocas posibilidades de éxito.

Reciba señor almirante y querido colega, la seguridad de mi alta consideración.

Por el ministro y por autorización,

Firmado. El Director [Dirección Comercial],  
Édouard Drouyn de Lhuys

N°3:

*Nota del Maître des Requêtes*<sup>39</sup> y Director de las Colonias, Henri Galos, al ministro de la Marina<sup>40</sup> sobre colonia chilena en el Estrecho de Magallanes<sup>41</sup>.

Ministerio de la Marina y las Colonias

París, 24 de marzo de 1845

Nota para el ministro

La memoria recientemente transmitida al departamento de la Marina por el de Relaciones Exteriores, memoria escrita por el señor Cazotte, cónsul general de Francia en Chile, señala que el gobierno de ese país acaba de fundar un establecimiento en Puerto de Hambre, en el Estrecho de Magallanes. Al mismo tiempo, dicho gobierno ha adquirido dos embarcaciones ligeras equipadas con armamento,

para efectuar la navegación entre Valparaíso y el Estrecho. Por otra parte, parece tener la intención de establecer en diferentes puntos del Estrecho de Magallanes, barcos a vapor destinados a remolcar a los navíos a vela para hacerlos entrar o salir, de manera de evitarles las dificultades y peligros del paso por el Cabo de Hornos. En contra de lo que le es habitual, el gobierno chileno está mostrando especial diligencia para poner los medios que juzga necesarios con el fin de lograr el éxito de este proyecto. Sin embargo, el señor Cazotte cree que sus esfuerzos [del gobierno chileno] se limitarán a un comienzo de ejecución y que Chile no se encuentra lo suficientemente desarrollado, ni posee la necesaria población que permita llevar a buen término una empresa tan considerable.

En cualquier caso, la tentativa del gobierno chileno interesa mucho a la navegación de los países europeos y afecta de manera considerable nuestras relaciones marítimas con Oceanía, por lo que resulta útil procurarse informaciones precisas sobre el establecimiento fundado en Puerto de Hambre, sobre su futuro probable, sobre el proyecto de remolcadores y sobre los recursos en hulla que la región puede ofrecer para la formación de depósitos de carbón mineral.

Me parece que se puede confiar esta misión de recoger información a los comandantes superiores de los barcos a vapor que deban partir próximamente desde Francia para Tahití, y a los cuales será más que oportuno hacerlos atravesar el Estrecho de Magallanes si consideramos que se encontrarán en esos parajes durante la estación más rigurosa.

Si el ministro adopta esta opinión, le ruego autorizarme a preparar las instrucciones en el sentido que acabo de indicar, para entregarla al oficial que estará a cargo de la misión.

Firmado: Henri Galos

[Nota al final del documento] Aprobado.

<sup>38</sup> Archives nationales d'outre mer. Ministère des Colonies-Série géographique (Amérique, 1635-1905), Informations sur un établissement chilien au Port-Famine: correspondance (1843-1852). FRANOM 2400, col 52.

<sup>39</sup> No existe una traducción precisa para este cargo, cuya función era recibir y analizar las peticiones dirigidas al rey o al Consejo de Estado.

<sup>40</sup> En ese entonces era ministro de la Marina y de las Colonias el almirante Ange René Armand de Mackau.

<sup>41</sup> Série géographique (Amérique, 1635-1905), Informations sur un établissement chilien au Port-Famine: correspondance (1843-1852). FRANOM 2400, col 52.

N°4:

*Nota del ministro de la Marina*<sup>42</sup>.

2 de septiembre de 1845

Reunir todas las informaciones que poseemos en la 1ª y la 3ª Dirección sobre la exploración del Estrecho de Magallanes.

Pedir al Depósito de Cartas y Planos todo lo que tenga sobre el tema.

(Urgente). Con el fin de preparar las instrucciones para el "Gassendi", que parte el 1º de octubre.

N°5:

*Carta del señor ministro de la Marina al capitán de corbeta Janvier*<sup>43</sup>, comandante del barco a vapor "Gassendi"<sup>44</sup>.

París, 2 de septiembre de 1845

Señor comandante:

Como informa una memoria del señor Cazotte, cónsul general de Francia en Chile, transmitida a mi departamento por el de Relaciones Exteriores y de la cual usted encontrará aquí algunos extractos, el gobierno chileno ha fundado recientemente un establecimiento en Puerto de Hambre, en el Estrecho de Magallanes. Además, dicho gobierno ha adquirido dos barcos de guerra ligeros para efectuar la navegación de Valparaíso al Estrecho. Por otra parte, parece ser que tiene la intención de establecer posteriormente en diversos puntos del Estrecho de Magallanes barcos a vapor destinados a remolcar los navíos a vela en su salida y entrada, evitando, así, la peligrosa navegación por el Cabo de Hornos.

El señor Cazotte no cree que el gobierno chileno se encuentre en condiciones de realizar con éxito esta empresa tan considerable. En cualquier caso, la tentativa de dicho gobierno interesa mucho a la navegación de los países europeos y afecta de manera considerable nuestras relaciones marítimas con Oceanía, por lo que resulta útil procurarse

informaciones precisas sobre el establecimiento fundado en Puerto de Hambre, sobre su futuro probable, sobre el proyecto de remolcadores y sobre los recursos en hulla que la región puede ofrecer para la formación de depósitos de carbón mineral.

Deseo que usted mismo ponga los medios para recoger estas informaciones. Para este efecto, en lugar de seguir vuestra ruta por el Cabo de Hornos para dirigirse a Tahití, usted atravesará el estrecho de Magallanes con el vapor cuyo mando le ha sido confiado. Sin embargo, sólo deberá permanecer en dicho lugar el tiempo estrictamente necesario para obtener la información que espero de usted y renovar los aprovisionamientos de los que tenga necesidad.

Escribo al contralmirante Hamelin<sup>45</sup>, comandante de la flota.

Firma: ministro

N°6:

*El consejero de Estado, Director de las Colonias, Henri Galos, a la Dirección del Personal y de las Operaciones Marítimas*<sup>46</sup>.

París, 9 de septiembre de 1845

Nota para la Dirección del Personal y de las Operaciones Marítimas

Conforme a la nota del ministro del 2 de este mes al señor Director del Personal, que remito adjunta, he hecho reunir los documentos existentes en la Dirección de las Colonias sobre el Estrecho de Magallanes. Los únicos documentos de esta naturaleza que dicha dirección posee son:

1º. Una nota del señor contralmirante Rigodit del mes de abril de 1843, acompañada de un impreso publicado por él en 1839, donde se analizan las ventajas que presentarían los parajes del Estrecho de Magallanes para la fundación de una colonia penal.

2º. Una memoria del señor Vincendon-Dumoulin<sup>47</sup>, en la cual este ingeniero e hidrógrafo trata de una manera detallada todas las cuestiones

<sup>42</sup> Archives nationales d'outre mer. Ministère des Colonies-Série géographique (Amérique, 1635-1905), Informations sur un établissement chilien au Port-Famine: correspondance (1843-1852). FRANOM 2400, col 52.

<sup>43</sup> Jules Janvier.

<sup>44</sup> Archives nationales d'outre mer. Ministère des Colonies-Série géographique (Amérique, 1635-1905), Informations sur un établissement chilien au Port-Famine: correspondance (1843-1852). FRANOM 2400, col 52.

<sup>45</sup> Contralmirante Ferdinand-Alfonse Hamelin, comandante de la estación naval de las costas occidentales de América.

<sup>46</sup> Archives nationales d'outre mer. Ministère des Colonies-Série géographique (Amérique, 1635-1905), Informations sur un établissement chilien au Port-Famine: correspondance (1843-1852). FRANOM 2400, col 52.

<sup>47</sup> Clément Adrien Vincendon-Dumoulin.

importantes que se relacionan con el proyecto de ocupación del estrecho de Magallanes por parte de Francia. Esta memoria está seguida por otra dirigida al Rey en el mes de julio de 1843, conteniendo el resumen de las consideraciones que el señor Vincendon-Dumoulin hace valer en favor de un proyecto de establecimiento que él se ofrece a fundar.

3°. Un extracto del *Colonial Gazette* del 15 de julio de 1843 señalando, de acuerdo con el testimonio de un oficial de la marina inglesa, la utilidad de la posición ofrecida por el Estrecho de Magallanes.

4°. Un extracto de un informe del señor Bruat<sup>48</sup> del 10 de septiembre siguiente, donde se destaca la importancia militar de la referida posición.

Tengo el honor de ofrecer estos documentos y de comunicarlos al señor Fleuriau<sup>49</sup>, si él juzga útil tomar conocimiento de ellos.

Además, la Revista Colonial del mes de abril último publica un informe del cónsul general de Francia en Chile sobre la empresa ya comenzada por el gobierno de ese país para apropiarse del señalado paso. Este informe comprende, además, una descripción de la Patagonia.

Mediante un mensaje del 19 de agosto último, el señor contralmirante Hamelin fue invitado a proporcionar al ministro todas las informaciones que pueda reunir sobre los resultados y sobre las probables consecuencias del intento del gobierno chileno, en cuyo futuro el señor Cazotte no parece creer. El capitán de corbeta Janvier, comandante del barco a vapor "Gassendi", ha sido igualmente encargado de recoger estas informaciones; para este fin ha recibido, con fecha 2 de este mes, la orden de atravesar el Estrecho al dirigirse a Tahití.

En lo que concierne a los proyectos del gobierno de Chile, agregaré que el trabajo publicado en 1844 por Vincendon-Dumoulin bajo el título *Iles Taïti*, contiene (páginas XV y siguientes) reflexiones sobre la ocupación del estrecho de Magallanes por parte de esta república y sobre las consecuencias de ella para los establecimientos franceses de Oceanía.

Firmado: El Consejero de Estado, Director de las Colonias

Nº7:

*Del ministro de la Marina al señor Janvier, capitán de corbeta, comandante de la corbeta a vapor "Gassendi"*<sup>50</sup>.

París, 13 de octubre de 1845

Señor comandante,

Al darle la orden de dirigirse a Tahití por el Estrecho de Magallanes y colocando a su disposición todos los documentos que le permitan facilitar la exploración de ese lugar tan importante y relativamente poco conocido, no me he propuesto solamente obtener para la ciencia hidrográfica datos correctos y hacer que un oficial experimentado constate la situación del establecimiento que el gobierno chileno ha fundado en Puerto de Hambre. En vista de estos dos objetivos usted ha recibido de mi Departamento las instrucciones extendidas bajo el timbre de la Dirección del Personal y de las Operaciones Marítimas y bajo el timbre de la Dirección de las Colonias. Sin embargo, además, yo he dado a vuestra misión en esos parajes un fin de interés más directo y que me he reservado transmitírselo en este mensaje especial y absolutamente confidencial.

En el curso de los últimos años, con frecuencia se ha puesto la atención en la utilidad que podría tener para Francia el fundar un establecimiento en el interior o en las costas cercanas del Estrecho de Magallanes. Dos documentos, que le remito adjuntos a este mensaje, y que consisten en una nota impresa del contralmirante Rigodit y en una memoria no publicada del señor Vincendon-Dumoulin, ingeniero hidrógrafo de la marina, desarrollan diversas proposiciones sobre este asunto. Estos documentos parecen estar de acuerdo con la proposición de crear en esas regiones un establecimiento que ofrecería condiciones muy favorables ya sea como complemento comercial y político de los establecimientos franceses de Oceanía, o como lugar de deportación para satisfacer las próximas exigencias de la penitenciaría. Inútil sería discutir aquí el mérito de un tal establecimiento según lo señalado en cada uno de estos informes. Las informaciones que se le han comunicado dan a usted todos los elementos de apreciación de los

<sup>48</sup> Capitán de navío Armand Joseph Bruat, comandante de la subdivisión naval de las islas Marquesas y gobernador de las mismas.

<sup>49</sup> Aimé-Benjamin de Fleuriau, Director del Personal de la marina francesa.

<sup>50</sup> Archives nationales d'outre mer. Ministère des Colonies-Série géographique (Amérique, 1635-1905), Informations sur un établissement chilien au Port-Famine: correspondance (1843-1852). FRANOM 2400, col 52.

que actualmente se dispone sobre este asunto. Estos elementos son, sin duda, insuficientes y, para formarse una opinión definitiva, el gobierno tiene necesidad de que los lugares sean explorados nuevamente y con mayor atención. Es preciso que se entregue una cuenta exacta sobre las ventajas y los inconvenientes que ofrece un proyecto de esta naturaleza, de los antecedentes que podrían ayudar a concretarlo, o de los obstáculos que deberían superar y los gastos que conllevaría. Desde este punto de vista, una exploración exige tanto prudencia como un actuar inteligente; es usted, señor comandante, a quien la confío.

Visitando sucesivamente, y con toda la exactitud que permite la navegación a vapor, primero la costa septentrional del Estrecho de Magallanes y, más allá del Estrecho, la costa occidental de la Patagonia hasta el archipiélago de Chiloé, usted fijará particularmente su atención en la bahía de Laredo, anteriormente estudiada por el señor Vincendon-Dumoulin y señalada por este ingeniero como un lugar eminentemente propicio. Remontando hacia Chile, deberá examinar las localidades indicadas por el contralmirante Rigodit, más exactamente Puerto Henry, en la costa septentrional de la Isla Madre de Dios y la Isla Guafo, al sur del archipiélago de Chiloé. Deberá estudiar estos lugares, y todos los otros que se presenten como oportunos en sus investigaciones, desde el punto de vista de la navegación, de su posición militar, de la posibilidad de cultivos y del comercio. Las condiciones de adquisición deberán ser objeto de un examen particular, ya sea en lo que concierne a los derechos que Chile podría pretender reclamar, o con relación a los habitantes indígenas, con quienes siempre sería deseable granjearse la amistad.

Me limito a estas indicaciones generales, confiando en su buena inventiva para aplicarlas y extenderlas según las circunstancias.

Usted no perderá de vista nunca que su misión, absolutamente de estudio, no incluirá en ningún caso la posibilidad de realizar actos de ocupación ni de adquisición de territorios. Todo acto en este sentido sería contrario a las intenciones del gobierno y le son formalmente prohibidos.

Usted se abstendrá de todo aquello que podría alertar sobre el objetivo de su misión, la cual debe ser

mantenida absolutamente en secreto. Y precisamente para satisfacer esta necesidad de secreto total, le recomiendo sólo informarme a mí de esta parte de la misión. Me enviará sus informes por las vías más seguras y en doble sobre, señalando en el primero sólo para el ministro [subrayado en el original].

Le ruego acusar recepción del presente mensaje.

Firmado: el ministro, Barón de Mackau.

P.S. Cuando finalice su tarea, usted entregará al señor Maissin, comandante del "Phaëton", que debe volver a Francia a través del Estrecho de Magallanes, los documentos hidrográficos relativos a este paso que le han sido confiados. Igualmente, usted le entregará, a título de información confidencial, los dos documentos adjuntos al presente mensaje.

## DOCUMENTOS ANEXOS AL PROYECTO

Nº8:

*Vincendon-Dumoulin. Informe al Rey sobre un proyecto de establecimiento sobre las tierras de la Patagonia en el Estrecho de Magallanes*<sup>51</sup>.

París, 10 de julio de 1843

Durante el largo viaje ejecutado según las órdenes de S.M. por las corbetas "Astrolabe" y "Zelee", bajo el mando del contralmirante Dumont d'Urville, fueron visitados en todas las regiones, desde los hielos polares hasta las tórridas zonas cercanas al ecuador, una gran cantidad de lugares aún poco explorados. Inclinado por profesión al estudio de la configuración de la tierra, por largo tiempo y en profundidad he reflexionado sobre las ventajas que cada una de aquellas regiones que se me ha permitido visitar en esta campaña podrían representar para Francia, en el caso en que quisiera crear en ellas un establecimiento. Además, he adquirido una profunda convicción que me permite el atrevimiento de confiar a S.M. un proyecto de fundación en el estrecho de Magallanes, situado en las tierras de la Patagonia.

Un diligente estudio me ha dado la certeza que una tentativa de este género en esos parajes resulta casi indispensable para los intereses de Francia y que, por su posición y los recursos de la región, una factoría reuniría todas las condiciones para una

<sup>51</sup> Ministère des Colonies-Série géographique (Amérique, 1635-1905), Informations sur un établissement chilien au Port-Famine: correspondance (1843-1852). FRANOM 2400, col 52.

gran prosperidad futura, sobre todo desde el punto de vista estratégico, agrícola, comercial e industrial.

En la actualidad existen dos rutas de navegación para los navíos que, desde el Océano Atlántico, quieren dirigirse a los mares del sur, a los de la India, de la China y de Oceanía. La ruta del Cabo de Buena Esperanza en la punta meridional de las tierras de África, y la ruta del Cabo de Hornos, ubicado en las extremidades del continente americano. La primera de estas rutas pertenece a Inglaterra, dueña del Cabo de Buena Esperanza, de la India, de Tasmania y Nueva Zelanda. La segunda pertenecerá a la potencia que clave su pabellón en el Cabo de Hornos.

Gracias a los miles de canales que cortan las tierras más meridionales de América, un establecimiento en el Estrecho de Magallanes comunicaría todos los mares que bañan el Cabo de Hornos y, en caso de guerra, ningún navío podría escapar a los cruceros que una colonia francesa podría acantonar allí.

Fundada entre los dos más vastos mares del mundo, una estación militar en el Estrecho de Magallanes contrabalancearía la influencia del Cabo de Buena Esperanza en el Atlántico, aseguraría nuestro poder en el archipiélago de Tahití y de las Marquesas al transformarse en un punto de unión entre Francia y esas nuevas colonias y extendería nuestra influencia sobre todos los mares del sur.

Algunas baterías estratégicamente emplazadas en los estrechos canales que atraviesan estas regiones harían inexpugnable el paso por ellos. Este puede ser el lugar del globo que mayores ventajas posee para perseguir y destruir los navíos enemigos en tiempos de guerra.

Inglaterra ya se ha establecido en las Malvinas o Falkland; dicha nación comprende muy bien que, bajo todo punto de vista, esas islas son menos favorables para un establecimiento importante que el Estrecho de Magallanes. Pero desde ellas lo ambiciona y lo vigila, tal como no hace mucho desde Nueva Holanda vigilaba Nueva Zelanda. Si esta potencia llegara a clavar su bandera en las tierras de la Patagonia, el Océano Pacífico quedará cerrado para Francia y sus colonias en éste quedarán aisladas y sus navíos no podrán franquear los límites del Océano Pacífico sin encontrarse por todas partes con fuerzas superiores.

Desde el punto de vista marítimo, el estrecho de Magallanes presenta un gran porvenir. Actualmente todos los marinos saben cuán exagerados son los

relatos de tempestades que, siguiendo los testimonios de antiguos navegantes, asedian a los navíos que lo atraviesan. Si bien los vientos son violentos, las aguas siempre son tranquilas. Por todas partes la costa presenta amplias bahías y excelentes puertos donde los navegantes encuentran abrigo seguro. Actualmente, más de sesenta navíos lo recorren anualmente y resulta fácil de prever su llegada masiva cuando este lugar deje de estar deshabitado.

El Estrecho de Magallanes es atravesado por corrientes irregulares producidas por las mareas; en cuanto el estudio permita conocerlas mejor, estas corrientes, lejos de ser un obstáculo para la navegación, la potenciarán independientemente de cuál sea el sentido de los vientos. Así, los navíos abandonarán la ruta por el Cabo de Hornos para elegir la del Estrecho, pues con los pilotos que habrá en éste encontrarán seguridad y ahorrarán tiempo en su travesía.

He aquí el resultado al cual he arribado por los cálculos basados en la fuerza o la dirección de las corrientes, y sobre la travesía media de Buenos Aires a Valparaíso. Solamente con la ayuda de los pilotos, todo navío que tome la ruta del Estrecho de Magallanes en vez de la del Cabo de Hornos, obtendrá en su travesía un ahorro de diez a quince días. Con la ayuda de remolcadores a vapor ahorrará de veinte a veinticinco días por lo menos.

Es necesario agregar que, al evitar a las embarcaciones los mares tempestuosos del Cabo de Hornos, el Estrecho de Magallanes se transformará en la ruta obligada de los navíos que van a los mares del sur. Aunque los barcos no encontraran en esta nueva ruta un gran ahorro de tiempo, el menor riesgo a averías y la ventaja de hacer una recalada única en nuestro establecimiento en vez de las dos que forzosamente se debe hacer ahora en Santa Catarina y en Chile, harían que las mismas compañías aseguradoras les impusieran la obligación de tomar la ruta del Estrecho.

La población que rápidamente se establecería en las tierras de la Patagonia estaría compuesta casi enteramente por marinos curtidos en los fuertes mares de esos parajes, y Francia ganaría un estupendo semillero de marinos que, de ser necesario, alimentaría el personal de sus flotas.

Desde el punto de vista agrícola, el Estrecho de Magallanes está igualmente ricamente provisto. Existen vastas llanuras regadas por hermosos ríos

y cubiertas en parte por ricos pastizales y en parte por bosques centenarios donde se encuentra muy buena madera para la construcción. Sin centrarme ahora en detalles numéricos sobre las temperaturas de esta región, diré que su temperatura media, que es de 8°, equivale más o menos a la del norte de Alemania; las temperaturas extremas no se alejan mucho de dicha media y en estos parajes no hay que temer grandes fríos, como tampoco grandes calores.

Las verificaciones realizadas por el capitán inglés King prueban que el suelo y el clima de la Patagonia serían adecuados para los cultivos europeos. Las frutas y las legumbres de Europa han prosperado y era lógico prever este resultado considerando el progreso que ha tenido la agricultura en las Islas Malvinas, que se encuentran mucho más mal situadas y cuya vegetación no pasaba de escasos y estériles matorrales al momento de su ocupación. Un establecimiento francés en el estrecho de Magallanes podría transformarse en el granero de toda Oceanía y, puede ser, en el de una parte de América.

Las comunicaciones que ayudan fuertemente a la circulación y venta de los productos de la tierra se verían facilitadas por la misma naturaleza de un territorio surcado en todos los sentidos por canales navegables.

Desde el momento en que se iniciara el cultivo agrícola del suelo se conseguirían de inmediato alimentos que ninguna otra región podría ofrecer. Ya he señalado que una parte del suelo estaba cubierta de ricos y abundantes pastos. Miles de vicuñas y guanacos, cuya lana es muy apreciada en el comercio, deambulan en estado salvaje y encuentran allí su alimento; sólo sería necesario encerrarla para reunir las más bellas manadas del mundo. Los caballos son abundantes en la región y la experiencia de las Islas Falkland indica que en poco tiempo se podrían tener numerosas manadas de bestias para montar.

Los pocos habitantes de la región viven únicamente de la caza menor. Estos hombres grandes y vigorosos tienen necesidades reales bajo un clima frío, y con su carácter amable y sumiso rápidamente podrían ser movidos a trabajar para lograr disfrutar de los productos de nuestra industria. Serían buenos pastores y enseguida buenos agricultores. Al mismo

tiempo, Francia tendría una hermosa tarea filantrópica en sus manos. Dos razas de hombres diferentes pueblan este extremo de América del Sur; los patagones que subsisten de la caza y los que lo hacen de la pesca. Estos últimos, menos industrioses que sus vecinos, son más miserables y para deshacerse de sus hijos los venden en calidad de esclavos a los primeros. ¿No podría Francia, sin grandes gastos, salvaguardar la libertad a estos desgraciados y hacer un servicio a la humanidad creando colonias de pastores y agricultores donde recibirían educación?

Desde el punto de vista industrial y comercial, el Estrecho de Magallanes es una región con grandes recursos para explotar: el aprovisionamiento de los navíos durante su paso, las pieles de puma o león de América, el zorrillo o zorro magallánico, las nutrias, la caza del avestruz, la caza de la foca, de la ballena, la pesca del bacalao, del arenque, de la sardina, la crianza de bestias, los productos de su lana, pieles y carnes, las plumas de los pájaros marinos que, literalmente, cubren ciertas islas, la soda que se puede obtener de la incineración de las algas que abundan en las riberas, la explotación de barcos a vapor, el pilotaje de navíos, son los principales aspectos donde la industria podría, desde los comienzos, obtener grandes riquezas.

La madera para la construcción es abundante. Todo hace presumir que se encontrarán importantes depósitos de carbón mineral; hemos encontrado numerosas muestras esparcidas en el suelo y que han sido evaluadas como de muy buena calidad. Con frecuencia los nativos llevan entre sus manos pedazos de minerales de diferentes especies, lo que parece indicar que también se encontrarán metales y, sobre todo, hierro. Sin embargo, no podría adelantar si esas minas fuesen lo bastante ricas para ser explotadas.

Por su misma ubicación, el Estrecho de Magallanes posee una importancia comercial que no podría ser cuestionada. Gracias a los largos canales que fragmentan la costa occidental de América desde el cabo Tamar<sup>52</sup> hasta el golfo de Penas, los barcos de poco tonelaje podrán navegar siempre por aguas tranquilas para llegar hasta nuestro establecimiento. Emplazado en el punto de unión entre el Océano Pacífico y el Atlántico, evidentemente éste se convertirá en gran depósito comercial de los dos mares y en el de las mercancías que Francia lleva

<sup>52</sup> Boca occidental del estrecho de Magallanes.

a Chile y Perú. Sobre todo, considerando que dará la posibilidad de hacer un comercio de cabotaje que reemplazará la navegación de gran calado y disminuirá bastante los numerosos gastos que la acompañan.

Nuestras nuevas colonias en Oceanía inevitablemente tendrán necesidad de productos de regiones templadas, los que intercambiarán por otros tropicales. Un establecimiento en el Estrecho de Magallanes que proporcione harina, fiambres, carbón, etc., a nuestras colonias de Tahití y de las Marquesas, ayudaría decididamente a la prosperidad de ellas y en menos tiempo produciría grandes ventajas.

Por otra parte, los barcos a vapor trasatlánticos, incluyendo una línea que debe unir las Antillas con Río de Janeiro, ofrecerán un medio seguro y simple de comunicación a través del Estrecho de Magallanes, lo cual, en su momento, podría permitir la correspondencia con los vapores establecidos entre Valparaíso y Lima, y la línea que, desde este último punto, necesariamente conducirá a Sídney, si no está ya en funcionamiento. Entonces, el problema de la navegación a vapor en un viaje alrededor del mundo quedará casi resuelto.

Terminaré con una última consideración. Por su clima, recursos y suelo, el aislamiento de toda sociedad civilizada y la naturaleza de los trabajos de todo género que el gobierno podría emprender, el Estrecho de Magallanes es muy apropiado para la creación de un establecimiento penitenciario. El transporte de los condenados sería poco costoso, pues la distancia no es grande y, por último, hoy en día es el único lugar en toda la superficie del globo no ocupado que sea apto para un establecimiento de este género.

Las grandes llanuras de la Patagonia sólo son recorridas de tanto en tanto por bandas de inofensivos patagones. Desde hace mucho tiempo los cazadores de focas tienen la costumbre de dejar en estas regiones pequeños destacamentos de sus tripulaciones para hacer la caza y nunca su estadía ha sido perturbada por estas acogedoras tribus. Incluso, en varias ocasiones ellas han recogido en sus grupos a naufragos y los han asociado con generosidad a su vida errante. De este modo, un establecimiento nada debería temer de los nativos

y una empresa de este género podrá intentarse con escasos medios si lo deseamos.

Sería fundamental crear un establecimiento central del cual dependerían dos puestos de pilotos ubicados en los dos extremos del Estrecho y no dudaría en comenzar sólo con cincuenta hombres, comprendida la guarnición y los obreros militares necesarios para formar el primer núcleo. Además, sería necesario que el departamento de la Marina pueda afectar a este servicio una barcaza y dos embarcaciones a vapor de poco tonelaje. Igualmente, sería deseable que el gobernador<sup>53</sup> pueda disponer de un navío perteneciente a una de las estaciones de La Plata o de los mares del Sur para enviar a buscar en las regiones vecinas los objetos necesarios para un primer establecimiento.

Será fácil formar dos estaciones de pilotos en las dos entradas del Estrecho destacando de estos navíos veinticinco marineros elegidos entre los más inteligentes, los cuales recibirían su instrucción bajo la dirección especial del oficial encargado de este servicio.

Intentar esta empresa con recursos mínimos no costaría grandes sacrificios. El conocimiento que poseo de los lugares y de los habitantes me dan la seguridad que ella procuraría ventajas reales a Francia, la cual sólo debería cargar, y por un tiempo limitado, una suma insignificante a su presupuesto. La región por ocupar es extensa y mientras más esfuerzos ponga Francia, más rápido será el crecimiento de estos establecimientos. Sin embargo, independiente de los medios que se destinen para iniciar esta empresa, la fundación que se establecería allí no podría dejar de prosperar rápidamente y de alcanzar en poco tiempo un gran desarrollo.

El sitio principal del establecimiento debería estar cerca de la bahía de Laredo<sup>54</sup>, situada muy ventajosamente para asistir a los navíos y para comunicar con la gran extensión de agua de Otway-Water<sup>55</sup>, sobre cuyas orillas se encuentran los sitios más convenientes para la industria y la agricultura, y que puede comunicar casi directamente con todos los lugares de la Patagonia.

Si los medios puestos a mi disposición para crear un establecimiento como el señalado fuesen más considerables, podría disponer de un mayor

<sup>53</sup> Seguramente se refiere a Armand Joseph Bruat, gobernador de los establecimientos de Oceanía.

<sup>54</sup> Ubicada a unos 23 kilómetros al norte de la ciudad de Punta Arenas.

<sup>55</sup> Seno de Otway.

número de hombres y, en ese caso, podría establecer tres puestos. El principal siempre estaría ubicado en la bahía Laredo, donde comienzan los bosques y se terminan los pastizales. Pero un segundo puesto, poco numeroso, se crearía en Puerto de Hambre<sup>56</sup>, lugar que ocupa una posición más ventajosa para la navegación, pero también menos favorable para la crianza de animales y el desarrollo de la agricultura. El tercer puesto<sup>57</sup>, situado en los canales que desembocan hacia el Cabo de Hornos, sería de vigilancia, asegurando para siempre a Francia la posesión de la Tierra del Fuego y el dominio del Cabo de Hornos. Con toda probabilidad, por su desarrollo, en poco tiempo rivalizaría con el establecimiento principal.

En resumen, un establecimiento francés en el Estrecho de Magallanes me parece más importante que aquellos ya fundados en Oceanía y con los cuales deberíamos haber terminado antes que comenzado. Si el pabellón francés tiene que flamear alguna vez en las riberas de la Patagonia, se debería hacer luego. Por otra parte, si Francia quiere llegar primero, es necesario el secreto más absoluto. El estado de nuestras finanzas no debería ser una objeción seria a este proyecto, pues no dudaría en responder de su éxito por modestos que fuesen los medios puestos a mi disposición.

Con confianza me animo a poner ante los ojos de S.M. este resumen muy sucinto de las ventajas de un establecimiento en el Estrecho de Magallanes. Anhelo con todas mis fuerzas el momento en que Francia será dueña de una de las posiciones militares más importantes, que actualmente le es indispensable y que, desde los puntos de vista agrícola y comercial, aseguran una prosperidad indiscutible. Establecimiento que, creado con pocos recursos, no significará grandes gastos al Tesoro.

La ejecución de este proyecto será la más bella recompensa que yo podría ambicionar. Con mis profundos respetos.

Firmado: Vincendon-Dumoulin

N°9:

*Proyecto de colonización del Estrecho de Magallanes y de la costa occidental de la Patagonia*

*dirigido por el contralmirante Rigodit al ministro de la Marina*<sup>58</sup>.

París, abril de 1843

Cuando a comienzos de 1839 propuse al ministro de la Marina la colonización de la isla meridional de Nueva Zelanda, donde en ese momento no existía ningún establecimiento europeo, para fundar una colonia penitenciaria agrícola con deportados reincidentes, mi principal objetivo era dotar a Francia de un centro neurálgico de poder en esos lejanos mares que le permitiera dominar en todos los mares de la Polinesia y hasta China. Esta proposición, acogida con frialdad inicialmente, sólo fue adoptada a fines de ese mismo año, cuando inteligentemente Inglaterra ya había dado la orden de conquistar las dos islas que forman la Nueva Zelanda. Esta fue una desgracia aún mayor si se considera que, partiendo de ese centro de influencia, sucesivos nuevos establecimientos [ingleses], apoyados el uno del otro, avanzarían hacia Oceanía. De haber actuado oportunamente, puede ser que en la actualidad Francia hubiese contrapesado la influencia marítima de Inglaterra en esos mares y hubiese tenido un medio de circulación para los productos de nuestras manufacturas.

Lo que no se ejecutó respecto a Nueva Zelanda como punto para avanzar hacia el Oriente, en mi opinión, debe ser realizado sin retardo en la costa meridional de América, de manera de avanzar por el oeste hacia los grupos de la Oceanía, a fin de enlazar los diversos establecimientos fundados y asegurarles los medios de dominio y aprovisionamiento con los que no cuentan las localidades ya ocupadas.

La costa oriental de la Patagonia, explorada solamente desde el punto de vista de los recursos que ella puede ofrecer a los pescadores de ballenas y focas, ha permitido conocer varios puertos que no han sido ocupados hasta ahora debido a que esta costa ha sido señalada como desprovista de madera y agua potable. Sin embargo, nadie, que yo sepa, ha avanzado más allá de dos leguas hacia el interior y, en consecuencia, se ignora si la realidad descrita no cambia penetrando más adentro.

Admitiendo como cierta la imposibilidad de fundar un establecimiento sobre esta costa, será a partir del lugar donde se encuentren reunidos los recursos de agua y madera donde se buscará formar este establecimiento que servirá de punto de partida.

<sup>56</sup> Ubicado a 53 kilómetros al sur de Punta Arenas.

<sup>57</sup> En una Carta de los Mares del Sur, elaborada por Vincendon-Dumoulin (publicada en 1843) y que acompaña su proyecto del Estrecho de Magallanes, el tercer puesto está señalado en Cabo Valentín, en el extremo norte de la isla Dawson.

<sup>58</sup> Claude Caprais Rigodit, "Projet de colonisation dans le détroit de Magellan et à la côte occidentale de Patagonie", Informations sur un établissement chilien au Port-Famine: correspondance (1843-1852), FRANOM 2400, col 52.

Ahora bien, considerando la necesidad de seguridad de un fondeadero adecuado, ningún lugar puede ser preferido a ciudad Rey don Felipe, también conocido como Puerto de Hambre.

Esta localidad, cuya apreciación seguramente sería negativa si sólo se formase a partir de los relatos de los primeros exploradores, ha sido visitada en estos últimos años por los capitanes King y Wedell, luego por la expedición de circunnavegación dirigida por D'Urville. Todos ellos son unánimes en elogiar su riqueza, tanto desde el punto de vista marítimo como por la naturaleza del suelo y la abundancia de una frondosa vegetación. D'Urville y los oficiales que proporcionaron notas para la historia de su viaje están también de acuerdo en señalar las ventajas de una posible ocupación del lugar, ocupación que no puede tardar en producirse por una de las potencias marítimas con intereses en el Océano Pacífico. La mayoría de las veces es sólo avanzando hasta los 60° de latitud sur y exponiéndose a violentos golpes de viento que soplan de S.O. al N.O. que se logra doblar el Cabo de Hornos y pasar al mar del sur. Por el contrario, si se fundase un establecimiento en Puerto de Hambre, con la posibilidad de pasar de un mar otro, seguros de encontrar todo tipo de recursos, como también prácticos del Estrecho y, puede ser que pronto con remolcadores a vapor, sin lugar a duda las embarcaciones preferirían la navegación del Estrecho al paso del Cabo. Con ello se daría cada día una nueva importancia y una mayor actividad al establecimiento allí fundado.

En cuanto a su utilidad en caso de guerra, ello está fuera de discusión. La potencia beligerante que domine la zona impedirá a su enemigo el paso de un mar a otro por medio de corsos que salgan del archipiélago de Tierra del Fuego por los miles de canales existentes, o por navíos de guerra a vapor que escudriñarían el paso de sus enemigos.

Fue el sueño de los españoles en 1581 y que es necesario realizar ahora.

De la misma manera en que los ingleses lo hicieron respecto a Nueva Zelanda y en las Malvinas, una declaración de toma de posesión debería excluir de todo el archipiélago de este extremo de América una ocupación extranjera que pudiese rivalizar con nuestro establecimiento.

Como estación intermedia entre Puerto de Hambre y nuestras posesiones de Oceanía, igualmente me parece indispensable ocupar un lugar en la costa

occidental de la Patagonia; la Isla de Guafo, de la que he hablado en mi memoria de 1839, aún me parece la localidad preferible a todas las otras, tanto por la facilidad de acceso, como por sus temperaturas moderadas y la fertilidad de su suelo.

Firmado: Contralmirante Rigodit

## BIBLIOGRAFIA

- Berguño, F. (2002). Proyectos franceses de colonización de las islas malvinas, el Estrecho de Magallanes y la Patagonia (1821-1843), *Anales Instituto Patagonia*, 30, 17-26.
- Braun Menéndez, A. (1968). *Fuerte Bulnes*, Editorial Francisco de Aguirre.
- Derek Wood, R. (1996) The voyage of Captain Lucas and the daguerreotype to Sydney, *Journal de la Société des océanistes*, 102, 1.
- Martinic, M. (1971). *Presencia chilena en la Patagonia Austral (1843-1879)*, Editorial Andrés Bello.
- Martinic, M. (1992) *Historia de la Región Magallánica*, Universidad de Magallanes, v. 1.
- Romain, P. (2006). L'arsenal de Fare Ute de 1843 à 1910, *Bulletin de la société des études océaniques*, 307-308, 97-152.
- Valdés Alfonso, B. (1943) ¿Pretendió el Gobierno francés tomar posesión del Estrecho de Magallanes?, *Revista Chilena de Historia y Geografía*, 103, 6-16.
- Valdés Alfonso, B. (1950). La ocupación del Estrecho de Magallanes a la luz de los documentos franceses, *Revista Chilena de Historia y Geografía*, 116, 142-174.

## FUENTES DE CONSULTA

### *Documentos inéditos*

- Archives nationales d'outre-mer, Aix-en Provence, Francia*  
Bougainville, L.A. (1696/1740). Relation de la nouvelle alliance contractée par les français avec une nation de sauvages du Détroit de Magellan. Documents Divers, Compagnie de la Mer Pacifique ou Mer du Sud, COL F2 A 14, f. 106.
- Férolles, P.E. Correspondance au départ avec les colonies (première partie). Régime d'administration royale directe, Lettres aux gouverneurs. COL B 21, f. 91.
- Ministère des Colonies-Série géographique (Amérique, 1635-1905), 2400 COL 52, s/f.
- Archives Diplomatiques, La Courneuve*  
Correspondance consulaire et commerciale/Valparaíso, 352 CCC/2, 1839-1845.
- Chili, Correspondance Politique, 1843-1844, 24CP/9.
- Service historique de la Défense, Vincennes, Paris. Fonds Marine*

- Dupetit-Thouars, A. (1843). Fonds Privés, MV 76 GG2 7, Dossier 22.
- Service Général. Correspondance 1843, v.5, Ambassadeurs & Consuls de France, BB3 620.
- Station des îles Marquises, Station du Pacifique, Station du Brésil et de Plata, 1843, "Phaëton", 1843, BB4-620.
- Dupetit-Thouars, A. (1840). *Voyage autour du monde sur la frégate la Vénus, pendant les années 1836-1839*, Gide Éditeur.
- Etablissement chilien formé en 1844 au port Famine (1845). *Annales maritimes et coloniales*, 30e année, 3e série.
- Froger, F. (1699). *Relation d'un voyage fait en 1695, 1696 & 1697 aux Cotes d'Afrique, Détroit de Magellan, Bresil, Cayenne et Isles Antilles par une escadre des Vaisseaux du Roi, commandée par M. de Gennes / faite par le Sieur Froger, Ingenieur Volontaire sur le Vaisseau le Faucon Anglois*. Chez les Héritiers d'Antoine Schelte.

### Fuentes impresas

- Bouffier, J.H. (1857). *Relation médico-chirurgicale de la campagne de la corvette à vapeur Le Gassendi pendant les années 1845, 1846, 1847, 1848, 1849, 1850*, Boehm, Imprimeur de l'Académie.
- Cortambert, E. (1853) *Traité élémentaire de géographie physique et politique*, Librairie de L. Hacette.
- Guizot, F. (1865). *Mémoires pour servir à l'histoire de mon temps*, tome septième, Paris, Michel Lévy frères.
- Séance du Vendredi 31 Mars 1843, *Procès-verbaux de la chambre des députés. Session 1843*, t. 4, Imprimerie de A. Henry.