

## NAVEGANTES FRANCESES EN CHILE 1500-1800<sup>1</sup>

HAMISH I. STEWART\*  
CLAUDIO CABELLO\*

### RESUMEN

Los navegantes franceses en el cono sur de América y especialmente en las costas de Chile ocupan un lugar histórico de menor importancia en comparación con las expediciones de los holandeses e ingleses. Sin embargo, hubo una interesante pero intermitente presencia francesa en el cono sur desde el siglo dieciséis, aunque los viajes de mayor importancia tuvieron lugar durante el siglo dieciocho. El trabajo examina a las expediciones francesas desde el punto de vista de sus objetivos estratégicos y comerciales en comparación con los equivalentes periplos de los holandeses y británicos.

### SUMMARY

#### FRENCH NAVIGATORS IN CHILE 1500-1800

The French navigators in the Southern Cone of America, and specially in the coasts of Chile occupy a historical position of lesser importance in comparison with the English and Dutch. Nevertheless, there was an interesting although intermittent French presence in the Southern Cone from the 16<sup>th</sup> Century onwards, although the most important voyages took place during the 18<sup>th</sup> Century. This article examines the strategic and commercial objectives of the French expeditions in comparison with the equivalent voyages of the British and Dutch.

### INTRODUCCIÓN

Los navegantes franceses jugaron un rol fundamental, aunque secundario, en el proceso de expansión europea entre los siglos quince y diecinueve y especialmente en el descubrimiento de América. Los franceses son secundarios porque llegaron después que los ibéricos, pero fundamentales porque enseñaron el camino a Inglaterra y Holanda, los grandes rivales de España y Portugal

en ultramar. Francia fue el primer rival y competidor serio de España, y desempeñó un importante rol como descubridor tanto en América del Norte como América del Sur. Después de todo, fue el Muy Cristiano Rey de Francia, Francisco I, quien respondió a un grande de España que protestaba por el apoyo de la corona francesa a los viajes de exploración violando así los derechos que el Papa Alejandro VI había otorgado a España y Portugal: *que el sol brillaba para él como para otros, y que le hubiera gustado mucho ver el testamento de Adán para haber conocido como dividió el mundo.*<sup>2</sup>

1 Forma parte del proyecto de investigación HUM1 049920 de la Dirección General de Investigación de la Universidad de Playa Ancha y está basada en una ponencia, "Los Franceses en las Costas de Chile, 1600-1800", presentado en la XIV Jornada de Historia de Chile en Santiago, Octubre de 2001.

\* Universidad de Playa Ancha. [stewart@upa.cl](mailto:stewart@upa.cl)

2 Morison, S.E., *The European Discovery of America: the Northern Voyages* (Nueva York: OUP, 1971) p. 435.

Adonde falla Francia es en la continuidad de los medios aportados. Son, a veces, pioneros, pero rara vez llegan hasta el final. El Estado moderno, perfeccionado en Francia antes que en otros países, prefiere siempre invertir primero en Europa. En América y en otras zonas sólo se apoyan como algo secundario las numerosas iniciativas de los primeros momentos, y, como se demostró con Canadá, siempre se abandonó posiciones prometedoras en ultramar para concentrar sus esfuerzos en la defensa de su posición europea. Igualmente, a diferencia de su gran rival, Inglaterra, cuando tenía que escoger entre apoyar al ejército o a la armada, la fuerza terrestre siempre tuvo preferencia.

Pero a pesar de lo anterior, Francia sí ocupó una posición central en el proceso de expansión, por el papel de sus marinos y de sus barcos. Fue un punto de enlace entre las penínsulas de los límites oceánicos, la italiana y la ibérica, y el noroeste de Europa que empezó a adquirir relevancia al final del primer siglo de los descubrimientos. Aunque escasos, los círculos franceses que participaron en el descubrimiento eran activos e influyentes, pues la importancia cultural y científica de Francia se fue afirmando en Europa y llegó a ser preponderante desde Luis XIV hasta la Revolución. A través de Francia se propagó la dimensión mental del descubrimiento más aún que a través de la participación directa de los marinos, los colonos o el Estado, que no siempre los apoyaba. En las palabras de Philippe Bonnichon: *La paradoja francesa reside, más que en su ausencia, en el carácter inacabado de su obra.*<sup>3</sup>

Al igual que los ingleses y los holandeses, los franceses dedicaron sus esfuerzos más intensos y más continuos en nuestro hemisferio a Norteamérica y el Caribe. El cono sur y especialmente la costa del Mar del Sur del Virreinato del Perú y el Reino de Chile entre Panamá y el estrecho de Magallanes nunca recibieron la misma atención. Sin embargo, siguió siendo de importancia estratégica y comercial para los tres, aunque el interés francés fue mucho más intermitente que aquel de los otros dos.

¿Cuáles eran las razones para entender este interés en una región tan remota y de tan difícil acceso? Primero, el impacto impresionante que causaron las noticias sobre la llegada de los tesoros aztecas e incaicos, que dieron origen a las leyendas de ciudades secretas y de reyes cubiertos de

oro; leyendas que el descubrimiento de El Potosí en el Alto Perú simplemente confirmó. Al mismo tiempo, los informes que llegaron a Europa acerca de la supuesta gran riqueza de los lavaderos de oro en Chile, y especialmente en Arauco, calaron profundamente en la imaginación europea. Gerardo Mercator describió a Chile como: *la preciosidad inestimable de sus riquezas en minas, metales, piedras, aguas y arenas, donde apenas hay río, apenas monte que no lave, y que no cubra granos y pepitas de oro, calificando a esta región por la más rica de las Indias.*<sup>4</sup> Además, parecían existir las oportunidades para un comercio entre Europa y Sudamérica, donde primero se pensaba en establecer un intercambio provechoso con los pueblos autóctonos del continente, y después en satisfacer con productos europeos las necesidades de la población de descendencia europea, a precios más competitivos y con una variedad mucho más amplia de lo que el sistema mercantilista español podía suministrar.

La primera expedición francesa al cono sur de la que tenemos conocimiento es la de Binot Paulmier de Gonneville a Brasil, que en 1503 partió de Honfleur en Normandía, rumbo a la India, sólo cinco años después del viaje de Vasco de Gama y tres años después del descubrimiento de Brasil por Cabral. Sin embargo, debido a las tormentas en el Atlántico sur, tocó tierra en Brasil donde se entablaron excelentes relaciones con los indígenas y se logró llenar el barco con una valiosa carga de pieles, plumas y raíces para teñir. Brasil ya se aparecía así como un sustituto rentable y relativamente fácil de las Indias Orientales. Desgraciadamente, cuando los franceses se acercaban a las costas de Francia, perdieron toda la carga a manos de un pirata inglés, Eduardo Blunt de Plymouth, y de uno bretón, Mouris Fortin. Aunque la expedición de Gonneville fue un fracaso económico, ya para la década de 1520, marineros franceses se encontraban establecidos a lo largo de la costa de Brasil, trocando con los nativos palo de Brasil en una escala igual o aun mayor que los portugueses. Fue esta amenaza francesa creciente, lo que finalmente llevó al rey de Portugal, en 1534, a empezar la colonización sistemática de Brasil.

En 1551, Enrique II de Francia decidió enviar al piloto y cartógrafo de El Havre, Guillaume Le Testu, a Brasil para realizar un reconocimiento sistemático de las costas y elaborar un mapa. Debido a la información disponible en los manuales y

3 Bonnichon, Philippe, *Los Navegantes franceses y el descubrimiento de América* (Madrid: Editorial Mapfre, 1992) p. 17.

4 Guarda, Gabriel, *Flandes Indiano* (Santiago: Ediciones Universidad Católica de Chile, 1990) p. 13.

cosmografías anteriores al viaje, se puede deducir que los franceses ya poseían conocimientos geográficos de la zona bastante detallados. Richard Hakluyt menciona en especial un mapa de la ruta de Pernambuco a Río de la Plata trazado por un piloto que había realizado el viaje a Brasil dieciocho veces.<sup>5</sup> Hakluyt probablemente lo recibió de manos del franciscano francés Thevet, futuro cosmógrafo de los últimos Valois, que posiblemente acompañó a Le Testu en su viaje a Río de la Plata, y que sabemos suministró mucha información de la cual se aprovechó Francis Drake para su circunnavegación de 1577-80.<sup>6</sup> Entonces, el interés de este viaje es que sirve para reunir y sistematizar todos los datos recogidos y los descubrimientos ya hechos en el medio siglo anterior, con la publicación en 1556 de la *Cosmografía Universal*, de G. Le Testu, piloto mayor de El Havre, y para activar el proyecto francés de fundar una colonia protestante: “La France Antartique” en las costas de Brasil.

En 1553, el caballero de Malta y vicealmirante de Bretaña, Nicolás Durand de Villegaignon defendió ante el almirante Gaspard de Châtillon-Coligny un proyecto de colonización en Brasil. El almirante, incorruptible ante Portugal y, feroz enemigo tanto de España como de los Guisa, rivales suyos, era el hombre adecuado para llevar adelante este proyecto, lo cual no impidió a Villegaignon tomar algunas precauciones en el bando del cardenal de Lorraine, hermano del duque de Guisa. En principio, la idea de una Francia antártica no incluía la intención de crear un refugio para los hugonotes, ya que antes de 1559 no eran perseguidos en Francia, y Coligny no se comprometió con la Reforma antes de 1557. El mismo Villegaignon, hereje para los jesuitas portugueses, era considerado como un devoto católico por los jesuitas franceses. Se trató más bien de organizar una base colonial con el fin de fortalecer los lazos comerciales ya existentes. Con el apoyo de la corona francesa, Villegaignon reclutó franceses de ambas confesiones, tanto católicos como hugonotes, que inicialmente no fueron muy numerosos. La mayoría de las personas que se unieron a la expedición fueron aventureros y marginados. También hubo que reclutar a gente en las prisiones. En resumen, reunió un grupo variopinto de cerca de 600 perso-

nas, que incluía a los arqueros escoceses de la guardia personal de Villegaignon. La flota de tres buques partió de Le Havre en julio de 1555, y finalmente llegó a la bahía de Guanabara, el 10 de noviembre, adonde establecieron un asentamiento fortificado en un islote en la bahía. En marzo de 1557 llegaron refuerzos, y fue en ese momento que predominaba la idea de crear un refugio para protestantes. El resultado fue una serie de desacuerdos religiosos entre los colonos del que resultó la escisión de varios grupos, y finalmente el desastre, cuando en 1560 el gobernador portugués, Mem de Sá destruyó la colonia. El fracaso de la “France Antartique” consolidó la implantación de los portugueses en Brasil. En los años siguientes, fundaron sobre tierra firme la nueva ciudad de Río de Janeiro. Cuando en 1568 llegaron a la bahía de Guanabara cuatro embarcaciones francesas, bien armadas y equipadas por cuenta de un noble de Francia, ya era demasiado tarde.

El fracaso de la “France Antartique”, y también de la “France Équinoxial” establecido en 1605 en la isla Maraón, en la costa norte de Brasil, que finalmente se rindió a los portugueses a fines de 1615, se debió a la falta de dos factores: el primero, aplicable específicamente al caso brasileño, una implantación que pudo superar la etapa de los intercambios mercantiles y de contacto con los indígenas, incluso la etapa de la instalación de un puesto militar, y conseguir enraizarse mediante la explotación del azúcar y las plantaciones, que fue el modo en que los portugueses y holandeses lograron establecerse. Segundo, y esto es aplicable a todo el proceso colonial francés, la falta de un instrumento naval, basado en la potencia de las armas y en la capacidad de transporte pesado, adaptado a este tipo de relaciones transatlánticas. Las guerras civiles en Francia, simplemente aceleraron la decadencia de una flota que se había recuperado gracias al esfuerzo de Enrique II, pero que nunca representaba un interés nacional profundamente enraizado en el carácter nacional.

Aunque no hay ningún registro de que una expedición francesa haya alcanzado el estrecho de Magallanes durante el siglo XVI, sí hay evidencias de que los franceses obtuvieron información de primera mano sobre las tierras australes y el Estrecho, como resultado de una expedición portuguesa clandestina que probablemente partió rumbo al sur alrededor de 1527. En la Biblioteca Nacional de París se conservan dos obras escritas durante la primera mitad del siglo, cuyo autor fue un capitán llamado Jean Alfonse Sainctongeois que contienen información suficientemente detallada sobre

5 Hakluyt, Richard, *Principal Navigations* (2ª ed., tomo III, 1600) p. 719.

6 Wright; Irene A., ed., *Documents concerning English voyages to the Spanish Main, 1569-1580* (Londres: Hakluyt Society, 1932) pp. 236-245.

el Estrecho, para ser el resultado de observaciones hechas en persona por el autor. Según investigadores franceses, Jean Alfonse era el nombre afrancesado de Joao Affonso, piloto experto natural del Algarve en Portugal, quien después de una larga carrera al servicio de su país, pasó al de Francia hacia 1530, nacionalizándose alrededor de 1541. Al parecer Affonso, cuando llegó a Francia, traía consigo importante información, consistente en una gran cantidad de cartas náuticas. Inicialmente se radicó en Dieppe, el más importante centro náutico de la región normando-bretona, adonde tuvo una importante influencia sobre la naciente cartografía francesa, que se vió expresada en los planos correspondientes a la Región Magallánica que forman parte de los atlas franceses de Jean Rotz (1542), Guillaume Le Testu (1555) y Pastoret (1587), además del atlas anónimo de Lyon (circa 1540-45).<sup>7</sup>

Las primeras noticias fidedignas de la presencia de franceses en la Región Magallánica ocurre hacia fines del siglo XVII cuando la piratería arrasaba con las costas occidentales de la América española, en particular las del virreinato del Perú, incluyendo Chile. Esta ola de piratería empezó en 1679, cuando una combinación de bucaneros ingleses y franceses decidieron cruzar el istmo de Darién, apoderarse de barcos, y saquear ciudades. Empleaban como refugio las islas Galápagos y la isla de Juan Fernández. Como escribió uno de los bucaneros participantes: *Aquello que muchas veces empuja a los hombres a llevar a cabo las aventuras más difíciles es la sed sagrada del oro [...] el oro fue el cebo que tentó a una banda de chicos gozosos como nosotros, cerca de 300, todos soldados de fortuna*, y añadió con una característica, aunque fantástica, de apego a la legalidad, que él y sus camaradas se habían enrolados en el servicio de uno de los monarcas más ricos de las Indias Occidentales, el Emperador [indígena] de Darién.<sup>8</sup> El resultado de esto fue la aparición por primera vez en las aguas del Mar del Sur de una importante presencia marítima francesa que aumentaba con el paso de los años, que llegaba no sólo por el istmo sino también por el estrecho de Magallanes y el cabo de Hornos.

Los franceses participaron junto con sus aliados ingleses en la toma de Guayaquil, el 21 de abril de 1687. Los filibusteros se apropiaron de 70.000 patacones -134.000 pesos, según los pobladores-, perlas, joyas, plata labrada y mucha mercancía valiosa, así como catorce navíos recién construidos en sus astilleros. Según el relato:

*Los franceses hicieron celebrar un tedéum en la iglesia mayor, luego encerraron allí a las mujeres y niños que tomaron por rehenes, mientras los varones eran conducidos a Santo Domingo: 700 en total. Escogieron a los 25 prisioneros más distinguidos. Fueron colocados en semicírculo con un pirata con un puñal levantado junto a cada uno. El alguacil mayor Lorenzo de Sotomayor -posiblemente el vecino más rico- fue humillado por un mulato de su servidumbre, que se había unido a los piratas.<sup>9</sup>*

Los filibusteros pidieron un tributo de quema de 100.000 pesos y 400 cargas de harina, que los vecinos regatearon hasta 40.000 y con la advertencia de que tenían que pedirlos a Quito. Se dio un plazo para ello, quedando las mujeres y los niños como rehenes. Incluso se decapitó a cuatro prisioneros por la tardanza. Finalmente los vecinos decidieron darles 22.000 pesos con tal de que se fueran de una vez.

Los filibusteros abandonaron la ciudad el 26 de mayo. Fueron perseguidos por la armada de la Mar del Sur, reforzada con una flota corsaria organizada por los comerciantes limeños y conocida como la armada de Nuestra Señora de la Guía. Algunos regresaron al Caribe por el istmo, mientras que otros volvieron al Atlántico por el cabo de Hornos y el estrecho de Magallanes. Los restantes fueron capturados por la armada de la Mar del Sur en 1688. A pesar de esto, filibusteros franceses siguieron penetrando al Pacífico durante estos años.

Sin embargo, el grupo que a la larga tuvo más influencia sobre las acciones francesas en el cono sur fue el de Massertie y de la Marre quienes, en diciembre de 1693, decidieron regresar a Europa por la ruta del Estrecho, que habían empleado para llegar entre marzo y abril de 1687. Lograron navegarlo en diecisiete días. No hay constancia fehaciente que hayan fondeado en el Estrecho, pero las recomendaciones que hicieron más tarde al señor de Gennes y al rey de Francia, acerca de fondeaderos indica que si no lo habían hecho durante

7 Martinic B. Mateo, "Noticia histórica sobre una misteriosa navegación en aguas magallánicas durante la tercera década del siglo XVI" *Anales Instituto Patagonia*, Serie Cs. Hs. (Chile) 1999, 27:5-11.

8 Mitchell, David, *Pirates* (Londres: Thames & Hudson, 1976) p. 48.

9 Salmoral, Manuel Lucena, *Piratas, Bucaneros, Filibusteros y Corsarios en América* (Madrid: Editorial Mapfre, 1992) p. 217.

este viaje, si lo habían hecho durante su anterior paso por el Estrecho.<sup>10</sup>

Entre los compañeros de Massertie estaba Johan de la Guilbaudière, su antiguo contramaestre, del que se había separado en Juan Fernández, quien a principios de 1694, también decidió regresar a Francia por el Estrecho. Guilbaudière se equivocó de ruta una vez adentro del Estrecho y encalló en la costa noroccidental del gran canal, en Puerto Gallant, y tuvo que permanecer allí por once meses, mientras construyeron una barca de 14 toneladas, aprovechando los restos del navío encallado, de 200 toneladas, con el que finalmente lograron llegar a Francia. La navegación antes del desastre, como la obligada estaba en el Estrecho, permitieron a los franceses adquirir detallados conocimientos hidrográficos, etnográficos, mercantiles y políticos, especialmente en lo que se refiere al completo abandono en que se encontraba el Estrecho, y lo fácil que sería ocuparlo. Esta descripción etnográfica somera pero completa fue la primera conocida sobre la parcialidad kawéskar que habitaba el distrito del estrecho de Magallanes y sus canales adyacentes. Tanto Massertie, como Guilbaudière presentaron informes al llegar a casa, adonde consignaron las posibilidades que veían en el Estrecho, poniendo énfasis en la abundancia y variedad de recursos naturales de que disponía y señalando las ventajas que podrían derivarse de un establecimiento francés en ese lugar, como base para la conquista de territorios australes o para el desarrollo del comercio con los reinos de Chile y Perú.

El momento era propicio para los planes de Massertie y Guilbaudière, ya que había en ese instante un creciente interés en Francia por la expansión marítima y mercantil, en particular en el Nuevo Mundo. Esto se debía en gran parte al hábil ministro de Luis XIV, Jean Baptiste Colbert. En efecto, éste había hecho evidente su interés años antes, cuando se otorgó a la Compañía de las Indias Orientales, fundada en 1664, el privilegio real para ejercer el comercio, entre otros lugares, desde el Estrecho de Magallanes y Le Maire en todos los mares del Sur.<sup>11</sup> Además, dado que en ese momento Francia estaba comprometida en la Guerra de la Liga de Augsburgo en contra de la alianza de

España, Inglaterra, Holanda y Austria era fácil interesar a oficiales de la marina real, además de comerciantes y armadores, en una expedición a través del Estrecho para caer sobre las costas del Pacífico.

Así, una expedición de seis barcos de la marina real, bajo el mando de Jean Baptiste de Gennes, zarpó de La Rochela, el 3 de junio de 1695. Sólo tres de los barcos lograron llegar a la boca oriental del Estrecho, adonde penetraron el 11 de febrero de 1696, para arribar a puerto Gallant unos días más tarde. Desde allí de Gennes intentó repetidamente pasar al Pacífico, pero como muchos navegantes antes de él, no pudo lograrlo debido a las inclemencias del clima. Al fin, después de dos meses de intentos en vano, y corto de provisiones, decidió regresar al Atlántico y volver a Francia. A pesar de que la expedición fue un fracaso económicamente, sí abrió la ruta austral a otros buques franceses, iniciando un ciclo de viajes que duraría por tres décadas.

Cuando de Gennes regresó a Francia en abril de 1697, se encontró con que el interés por las remotas costas chilenas, en vez de desvanecerse, había aumentado; pero que las circunstancias internacionales habían cambiado. Ahora, después del tratado de Ryswick de 1698, que puso fin a la guerra de la liga de Augsburgo, los reinos de Francia y España se encontraban en paz, y de hecho estaban acercándose políticamente, dada la posibilidad que un príncipe francés pudiera acceder al trono español después de la muerte del rey de España, Carlos II. En este contexto surgió la *Real Compañía del Mar del Sur*, fundada por Jean Jourdan, comerciante de París, y por Noel Danycan, armador de Saint Malo, con la participación de Guilbaudière. Jourdan otorgó mucha importancia a la bahía Gallant, adonde Guilbaudière había establecido su pequeño astillero, en su presentación al rey:

*De los dos establecimientos que estamos obligados a hacer, uno será en Puerto Galand en el Estrecho de Magallanes, lugar muy apropiado para refrescar nuestras tripulaciones. Es un muy buen puerto; construiremos un almacén; los indios son muy dóciles; levantaremos un pequeño fuerte, con dos baterías, para defender la entrada, que al mismo tiempo cierre enteramente el pasaje del Estrecho, porque es necesario que los navíos que pasen a tiro de fusil, donde no pueden igualmente recalar, en ese lugar, con 50 ó 60 hombres estaremos en seguridad ofensiva y defensiva. Haremos todavía otro sobre la costa de Chile... que se fortificará igualmente, donde yo creo que podremos dejar un*

10 Martinic, Mateo, "Bahía Cordes-Fortescue (Estrecho de Magallanes), su ocupación por holandeses en 1599 y por franceses en 1694-1699", *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, N° 108-109: 313, Santiago, 2000.

11 Martinic, Mateo, *Historia de la Región Magallánica* (Punta Arenas: U. De Magallanes, 1992) vol. 1, p. 273.

centenar de hombres. Y con nuestros cuatro navíos juntos iremos a realizar nuestro comercio y los descubrimientos que nos convengan; los cuatro navíos sin separarse llevarán nuestras cargas a nuestro establecimiento de Port Galand, en el Estrecho de Magallanes, donde los navíos que enviaremos desde acá en cinco o seis meses irán a recoger los efectos que puedan haberse reunido. A ese establecimiento se puede ir y venir en toda estación.<sup>12</sup>

Luis XIV otorgó a la Compañía el derecho de establecer colonias en los lugares deshabitados si lo estiman conveniente y de construir fuertes para la seguridad de sus navíos y factorías, para facilitar el comercio importante que pretendían realizar al visitar todas las costas de Chile y del Perú.<sup>13</sup> Para encubrir sus propósitos comerciales, recibieron una comisión del rey de Francia, que les ordenó capturar a los piratas y filibusteros en el Pacífico, asunto sobre el que los embajadores españoles habían formulado tantas quejas. Esto no era un ardid novedoso: los reyes de Inglaterra también habían encubierto sus expediciones a Chile y Perú que tenían objetivos comerciales similares, con comisiones para eliminar a la piratería.<sup>14</sup>

La Compañía se formó con veinte accionistas a cuya cabeza quedó Luis de Phélypeaux, conde de Pontchartrain, ministro de Marina y colonias, hijo de Colbert, y un importante comerciante. Esto demuestra el fuerte respaldo con que empezó sus operaciones la Compañía y explica el interés público que suscitó. Los planes originales eran de gran envergadura. La expedición iba a consistir en siete navíos, con una tripulación de 689 hombres, más soldados, artesanos y colonos para habitar las factorías que se pensaba establecer. El mando se ofreció a de Gennes, secundado por Jacques de Beauchesne-Gouin y un oficial naval, el señor de Terville. La plana mayor de la expedición incluía a dos ingenieros, los señores Duplesis y Delabat, además de los antiguos piratas de la Mare y Guilbaudière, que iban como guías, dada su experiencia magallánica.

Sin embargo, sólo se pudo preparar cuatro naves, pues los recursos reunidos en el tiempo no permitieron más, y como de Gennes renunció al mando, la responsabilidad cayó en Beauchesne-Gouin. Como resultado, los objetivos de la expedi-

ción se redujeron a la exploración de partes de la costa, con el objetivo de identificar lugares adonde se podía establecer factorías, y al conocimiento de los recursos del país. Finalmente, zarparon, el 17 de diciembre de 1698, cuatro naves. Solamente dos buques, el *Phélypeaux*, nave capitana, y el *Conde de Maurepas*, llegaron al Estrecho el 24 de junio de 1699 después de siete meses de navegación, en el peor momento del año para intentar pasarlo.

Luego de una travesía que no resultó fácil por las tormentas, fondearon en la bahía de San Juan, adonde iniciaron el reconocimiento hidro y biogeográfico a cargo de los ingenieros Duplesis y Delabat y que incluyó la siembra de algunas especies vegetales comestibles, para constatar su posibilidad de aclimatación. Sobre la base de la información recolectada, Beauchesne-Gouin concluyó que la zona podría ser poblada con éxito. Después, navegaron hacia el oeste, se encontraron con Puerto Gallant, el antiguo refugio de Massertie, de la Mare y Guilbaudière. Más adelante hallaron una isla en medio del Estrecho, que llamaron *de Luis el Grande* (actual Carlos III), que decidieron sería el lugar apropiado para la factoría de la Compañía Real del Mar del Sur. El 7 de septiembre tomaron posesión del lugar y del Estrecho en nombre de Luis XIV, y levantaron una cruz de madera, ornada con flores de lis y una placa testimonial, como recuerdo del suceso.

Solamente el 21 de enero de 1700, lograron salir del Estrecho. Aprovecharon los cuatro meses adicionales que tuvieron que pasar allí, llevando a cabo una detallada exploración de ambos lados del Estrecho, y haciendo contacto con los indígenas kawéskar, que habitaban ese sector. Los franceses lograron, a diferencia de otros navegantes, establecer y mantener una relación amistosa con los nativos, que les permitió reunir una gran cantidad de información sobre ellos, que habría sido de gran utilidad si los planes iniciales de la compañía se hubiesen llevado a cabo.

La tradición o teoría, de que los franceses, entre todas las naciones europeas, sabían mejor como tratar a los pueblos indígenas de las Américas, estuvo ciertamente respaldada por las relaciones que tanto Villegaignon y los otros navegantes franceses en Brasil y Beauchesne-Gouin en el Estrecho, lograron establecer con los pueblos autóctonos. Hans Staden, un naufrago alemán, que caminó por casi todo el largo de Brasil, contó que siempre hablaba francés o algo que pareciera francés con los indígenas, para evitar ser comido, parecía ser entendido. Recordó que un cacique dijo:

12 Martinic, "Bahía Cordes-Fortescue...", 315-16.

13 Martinic, *Historia de la...*, 274.

14 Stewart Stokes, Hamish, *Del Mar del Norte al Mar del Sur: Navegantes Británicos y Holandeses en el Pacífico Suroriental 1570-1807* (Valparaíso: Editorial Puntángeles, 2000) pp. 80-1.

*Maldiciones, siempre cuando selecciono a un europeo particularmente gordo y jugoso para mi cena, alega que es francés y tengo que quedarme hambriento!*<sup>15</sup>

Navegaron por las costas de Chile, sin encontrar dificultades náuticas, aunque con algunos incidentes de carácter político en el puerto de Valdivia, adonde un miembro de la tripulación fue hecho prisionero. Lograron comerciar exitosamente en la costa de Perú, con ganancias de 400.000 libras, que fue suficiente después de cubrir los elevados costos del viaje de dejar beneficios. Con ello se estableció en definitiva que Chile y Perú eran mercados prometedores para las manufactureras francesas, además de ser este último el centro de la legendaria riqueza mineral americana. Así, vender mercaderías de origen nacional a altos precios y traer de vuelta metales preciosos, era cumplir con creces las ideas de los economistas mercantilistas de la época, alentando de ese modo nuevas expediciones hacia el sudoccidente americano.

Aunque la Compañía Real del Mar del Sur nunca llevó a cabo sus planes originales de establecerse en el estrecho de Magallanes, la expedición de Beauchesne-Gouin sí dejó como secuela un proyecto de misión y colonización en las costas del Estrecho que estuvo muy cerca de concretarse. El proyecto era producto de la mente del abate Noël Jouin, un personaje inteligente y con influencias ante el corte real. Participó en la expedición de Beauchesne-Gouin, y durante la prolongada estadía en el Estrecho, logró enterarse de las condiciones de vida y especialmente llegó a conocer a los pueblos autóctonos. Profundizó estos conocimientos durante los otros viajes que realizó posteriormente al Mar del Sur, llegando a convencerse de la factibilidad de establecer una colonia en la región, como base para una misión religiosa entre los pueblos autóctonos.

Pensó en un proyecto de cuya preparación se ocupó durante los siguientes cinco años. Por ser maestro del oratorio del duque de Orleans, el sobrino de Luis XIV, y futuro regente de Luis XV, pudo establecer una sociedad con dos hombres llamados Martinet y Gory, que sólo le causaron dificultades. Jouin gastó toda su fortuna en equipar cinco barcos, y estaba a punto de zarpar en noviembre de 1714, cuando fue arrestado debido a las intrigas de su socio Martinet. Aunque Jouin logró liberarse de las acusaciones debido a sus exce-

lentes conexiones, tuvo que vender sus barcos y quedó en la ruina. Amargado, decidió exilarse voluntariamente en España. Una vez allí, y todavía obsesionado con su proyecto, dirigió un extenso memorial al rey Felipe V, presentándole sus ideas y planes, poniéndose a su servicio *para partir como sea del Real agrado de V. M. Para llevar la palabra de Dios o el Evangelio hasta la extremidad de la tierra y cumplir la promesa, que parece haber hecho Dios sólo para V. M.*<sup>16</sup>

En su argumentación Jouin le recordaba al monarca que:

*Si bien en el reinado de Felipe II se juzgó por muy necesario establecer colonias y apoderarse de este Estrecho, cuanto más hoy lo debe ser en estos tiempos en que este Estrecho es más conocido y más frecuentado como paso para el Mar del Sur, y que puede cebar la codicia de las naciones extranjeras, que no dejarían de sembrar la herejía en lugar de la verdadera religión.*

Para Jouin lo fundamental era:

*... quitar a los extranjeros se establezcan en este Estrecho debajo del pretexto del primer ocupante; lo que todas las potencias están ideando y tienen ya concedido a sus varias compañías. Los ingleses, artículo X de su Compañía de Indias orientales, está empleando la concesión de Magellan y todas las demás tierras no ocupadas por una potencia de Europa; Holanda lo mismo; Francia en el año 1699 tomó posesión de este Estrecho en el nombre de su Compañía del Mar del Sur, y así estas compañías no les quedan más que pasar allí a planificar allá, pues tienen la concesión.*

Enfatizó el peligro que representaba un establecimiento en el Estrecho para la seguridad de Chile y Perú: *Si estas naciones se pasaran allá, ya sé que los herejes establecerán su secta i que los indios los recibirán a brazos abiertos, así por el odio inveterado que tienen contra los españoles...* Para Jouin no sólo Perú estaba amenazado, sino también las Filipinas: *¿A qué riesgo entonces está expuesto la nación de Filipinas? Sería sola infinita si quisiera hacer la enumeración de todos los males*

15 Morison, Stanley Eliot, *The European Discovery of America: The Southern Voyages 1492-1616* (Nueva York, OUP, 1974) p. 594.

16 *Observaciones sobre la necesidad de poblar el Estrecho de Magallanes. Memorial del presbítero don Manuel Jouin (natural de San Malo) al rey de España, etc., etc., 1699-1714* (Biblioteca Nacional de Madrid. Copia en Archivo Vidal Gormaz, Vol. 7, Pieza 3ª, Archivo Nacional de Chile).

que se requerían sin poder remediar, aunque se gastasen muchos millones, i hoy se pueden prevenir sin gasto alguno, antes con grande utilidad para el Reino.

Uno de los puntos más interesantes del memorial de Jouin es la similitud entre la obra que el abate presentó al rey de España, y el *Discourse of the Commoditie of the taking of the Strait of Magellan* que el reverendo Richard Hakluyt presentó a la Reina Isabel I de Inglaterra en 1580. Ambos religiosos se concentran en los mismos argumentos, aunque desde puntos de vista diametralmente opuestos. Según Hakluyt:

*El Estrecho de Magallanes es la puerta y entrada en el tesoro de las Indias Orientales y Occidentales. Quien quiera que se enseñoree en este Estrecho puede considerarse Señor también de las Indias Occidentales. La armada más grande del mundo puede encontrar refugio en el Estrecho en todas los tiempos y en todas las temporadas del año. Todo el área de las Américas que bordea el Mar del Sur está sin fortificaciones y armamentos, y de buques de guerra, de la cual viene lo anterior.*<sup>17</sup>

Jouin ciento veinte años más tarde dirá:

*En tiempo de guerra podrán apresar toda embarcación que tiene el mar del sur, así porque están indefensos, como por que no hai un solo puerto en todo el mar del sur, en donde se puedan refugiar i poner en seguro, solo Valparaiso i Valdivia en Chile, i ambos en mal estado.*<sup>18</sup>

Pero ni el monarca o sus ministros parecieron interesarse en el proyecto colonizador misionero del francés, el que acabó por archivar, concluyendo de tal forma quizás la más importante iniciativa desde el intento de poblar el estrecho de Pedro Sarmiento de Gamboa en 1584. En 1718 otro francés, el presbítero Julián Macé, presentó al rey de España otro proyecto para una misión en el Estrecho y otros lugares del territorio magallánico, pero el Consejo de Indias también lo desechó en atención a que se consideraba que la Compañía de Jesús tenía un monopolio de la tarea de establecer misiones en tierras australes.<sup>19</sup>

En 1700, cuando los armadores y comer-

ciantes franceses estaban entusiasmados con las promesas del nuevo mercado sudamericano del Pacífico, pero se impuso en el camino la crisis que se había desatado en Europa debido a la intención de Luis XIV de poner su nieto Felipe en el trono español, que se había quedado vacante con la muerte del último de los Habsburgo de España, Carlos II. El proyecto borbónico requería que Francia mantuviera las mejores relaciones con España, y el nuevo Rey Felipe V no podía mostrar simpatías francesas si quería conseguir el apoyo de sus nuevos súbditos en contra del candidato austríaco, apoyado por Inglaterra y Holanda. Como resultado, la Compañía Real del Mar del Sur recibió órdenes de no proseguir con sus actividades, mientras que a otros les fue prohibido organizar nuevas expediciones de índole comercial.

Pero las posibles ganancias eran demasiado grandes, y si no se podía hacerlo en forma abierta y legal, sí se podía hacerlo subrepticamente, por medio del contrabando. Debido al cambio, los planes para establecer asentamientos en Magallanes pasaron al olvido, dado que los comerciantes independientes involucrados en el contrabando estaban interesados en los territorios de más al norte, donde estaban los mercados que convenían explotar. La zona magallánica se convirtió simplemente en una conveniente ruta de paso. Al mismo tiempo, mientras duraba la guerra de la Sucesión Española, el gobierno hispano tuvo que hacer la vista gorda sobre gran número de buques franceses que entraban a los puertos españoles del Pacífico meridional con las excusas más endeables.

En esta competencia, los habitantes de Saint Malo son los más exitosos. Parten por uno o dos años, y cuando vuelven traen grandes fortunas, que según Fernand Braudel, *termina por poner a Saint Malo, unidad aparte, al margen del reino de Francia*. De 1701 a 1720, ésta es, según el mismo autor, *la más sensacional de las aventuras de marinos franceses, llevada a la dimensión mundial*.<sup>20</sup> Entre 1705 y 1714, por lo menos un centenar de navíos salieron de Francia rumbo a las costas chilenas y peruanas, debilitando seriamente el sistema colonial español por medio de *un contrasistema ágil y eficaz que cuenta con la complicidad de comerciantes locales y la corrupción de las autoridades de vigilancia*.<sup>21</sup> En 1714, quince barcos

17 Quinn, D. B. & Quinn, Alison M., eds., *Discourse of Western Planting* (Londres: Hakluyt Society, 1993) pp. 151-9.

18 *Observaciones sobre la necesidad de poblar...*

19 Martinic, *Historia de ...*, 277.

20 Braudel, Fernand, *Civilisation matérielle, économie et capitalismes*, tomo III *Le Temps du Monde* (París: A. Colin, 1979) p. 296.

21 *Ibidem*, 357.

estaban anclados en el puerto de Talcahuano, armados con 250 cañones y 2.600 hombres.<sup>22</sup>

El tratado de Utrecht de 1712 que puso término a la guerra consagró el derecho exclusivo de España para comerciar con sus colonias, circunstancia que obligó a Francia a su cumplimiento. De allí que una ordenanza del mismo año prohibió la navegación al Pacífico bajo severas sanciones. La prohibición no surtió efecto y el tráfico continuó, pero como negocio devino ruinoso por la competencia entre armadores. Nuevos reclamos de España y las potencias marítimas en contra de Francia ante las violaciones que sus nacionales hacían del tratado de Utrecht, obligaron al gobierno francés a tomar medidas para poner término a la situación, que incluía la pena de muerte para contrabandistas. Gradualmente, debido a las medidas tomadas por Francia, la mayor fiscalización por parte de España, y la saturación del mercado sudamericano, bajaron el número de zarpes, para terminar definitivamente en 1725.

Según el cuadro incluido por el investigador francés M. E. W. Dahlgren en su libro *Voyages français en destination à la Mer du Sud avant Bougainville, entre 1701 et 1724*<sup>23</sup>, el siguiente número de barcos salieron de Francia para el mar del Sur entre 1701 y 1724:

Año	Nº de barcos	Año	Nº de barcos
1701	3	1713	15
1702	0	1714	20
1703	6	1715	4
1704	3	1716	3
1705	13	1717	0
1706	11	1718	1
1707	13	1719	4
1708	7	1720	9
1709	2	1721	0
1710	8	1722	1
1711	14	1723	1
1712	11	1724	4

De todos las naves que partieron con rumbo al mar del Sur, existen registros de que treinticinco de ellos tocaron puertos chilenos durante esos años. En 1700 arribó el *Phélippeaux*, capitán Villefort, y el *Maurepas*, capitán De Terville, de la escuadra de Beauchesne-Gouin; en 1701, *L'Aurore*, capitán Rogadier; en 1703, *La Jacques*, capitán Harrington;

en 1705, *Saint-Louis* y *Malouin*; en 1707, *Saint-Clément*, *Notre-Dame de L'Assomption*, *Saint-Antoine de Padoue*, *Comte de Toulouse*, *La Princesse* y *La Découverte*; entre 1709-1711, *Saint-Jean Baptiste*, capitán Doublet, el *Saint-Antoine*, capitán Frondac, *Le Solide*, capitán Regueine, *Le Clerc*, capitán Bosiloret, *La Vierge de Grâce*, *L'Assomption*, capitán Champoret-Le-Brun, *Le Saint-Esprit*, capitán Beauchesne-Battas, *La Marianne*, capitán Pisson; en 1712, *L'Incarnation*, la *Saint-Charles* y *La Concorde*, enviados por al almirante Duguay-Trouin para vender el botín capturado en Río de Janeiro; en 1714, se encontraba en Concepción: el *Saint-Joseph*, *Saint-Jean Baptiste*, *Le Français*, *Pierre*, *Martial*, *Le Chancelier*, *La Bien-Aimée*, *Le Poisson-Volant*, *Le Saint-Esprit*, capitán Grout, *Le Prince des Asturies*, *La Marguerite*, *La Tartane*, *La Concorde*, *Le Berger* y *Le César*. Además de los anteriores también tocaron puertos chilenos, entre 1700 y 1724, barcos con nombres que hacían alusión a la amistad de Francia con España y a la familia real española, por ejemplo: *Les Deux Couronnes Catholiques*, *Le Phillippe V*, *La Grande Reine d'Espagne*. También, muchos barcos que contrabandeaban en puertos chilenos, necesariamente, dado la naturaleza de sus negocios, quedaron sin registrarse.<sup>24</sup>

La siguiente ocasión que navios franceses tocaron las costas de Chile fue con propósitos muy diferentes a los anteriores. El último tercio del siglo XVIII vio una serie de expediciones españolas, inglesas y francesas surcando las aguas chilenas, adonde lo científico gradualmente predominaba sobre lo político y comercial. En 1765, ingresó al Estrecho la fragata *L'Aigle* al mando de Luis Antonio de Bougainville. Las metas del viaje eran al menos triples, lo cual justificaba, en parte, la naturaleza de los resultados. Francia quería adquirir territorios australes como compensación por las pérdidas de la Nueva Francia en Norteamérica. Los aspectos político y militar, económico y científico se mezclan e interfieren.<sup>25</sup> Después de recalar en San Gregorio y Famine, fondeó en una bahía adonde pasó dos semanas extrayendo madera, al cabo de las cuales partió con destino a la colonia que los franceses habían fundado en las islas Malvinas/Falklands. El año siguiente, en abril, sus capitanes Duclos-Guyot y la Giraudais regresaron con los

22 Blancpain, Jean-Pierre, *Francia y los Franceses en Chile* (Santiago: Hachette, 1987) p. 30.

23 Publicado en París en 1909.

24 Campos, Fernando, *Veleros Franceses en el Mar del Sur, 1700-1800* (Santiago, 1904) 45-46 y Blancpain, p. 30.

25 Bonnichon, 324-5. Fernández-Armesto, Felipe, ed., *The Times Atlas of World Exploration* (Nueva York: Time Books, 1991) pp. 174-175.

buques *L'Aigle* y *L'Etoile* para cumplir con el mismo propósito. Después de cumplir con la misión oficial de restituir la colonia de las Malvinas a España, Bougainville regresó al Estrecho en diciembre de 1767 con las fragatas *L'Etoile* y *La Boudeuse* para llevar a efecto estudios científicos según las ordenes del Ministerio de la Marina. Bougainville llevaba a bordo un naturalista que tenía a su cargo la herborización, mientras que el médico se encargaba de las mediciones astronómicas, meteorológicas y etnográficas. Terminadas las investigaciones, Bougainville zarpó rumbo a Tahití, sin tocar otro punto en las costas de Chile, para después completar la primera circunnavegación del mundo hecha por una expedición francesa.

En la siguiente expedición francesa al Pacífico, la de Jean-François de Galaup de la Pérouse de 1785-1788, predominaron casi por completo los objetivos científicos; aunque La Pérouse tenía órdenes mientras estaba en las costas americanas del Pacífico de investigar las posibilidades para la caza de ballenas en el sur y el comercio de pieles en el norte. Esta vez la expedición evitó el estrecho de Magallanes, dado que el gobierno francés consideró que tenían suficiente información sobre ello. Sin embargo, sí tocaron otros puntos en las costas de Chile, incluyendo Concepción, adonde llegaron el 24 de febrero de 1786. Nada demuestra tanto la falta de información sobre Chile de los franceses que el hecho de que La Pérouse no pudo encontrar la ciudad en sus mapas, debido a que la ciudad había sido transferida a su sitio actual en 1754.<sup>26</sup> Fueron recibidos amablemente por las autoridades y los residentes, para los cuales la visita era un cambio en el aburrimiento usual, mientras que para

los franceses las tres semanas en Concepción fueron un descanso después de los meses que pasaron en el mar. Los franceses encontraron encantadora y al mismo tiempo tentadora a Concepción. Dos miembros de la tripulación desertaron, pero La Pérouse no se molestó en recuperarlos, ya que no quería llevar a marineros reacios en el resto de su viaje.<sup>27</sup> Zarparon de Concepción el 17 de marzo rumbo a la isla de Pascua, y después de visitarla navegaron por el Pacífico, para finalmente naufragar en la isla de Vanikoro.

La presencia francesa en el Pacífico suroriental refleja los mismos objetivos que aquellos de los británicos y holandeses durante el período en cuestión. Objetivos que variaban con el paso de los años desde la búsqueda de botín, al comercio y finalmente lo científico. Al mismo tiempo, razones estratégicas, íntimamente ligadas con la variable situación internacional en Europa, influenciaron las acciones de las tres potencias. De los tres, Francia fue la más susceptible a la situación europea, ya que nunca pudo optar por el mar frente a la tierra por un período duradero. Así fue como los dos intentos de adquirir posiciones en los territorios australes durante el siglo XVIII tuvieron que ser abandonados para asegurar la alianza familiar entre las dinastías borbónicas de Francia y España. Cuando durante la primera mitad del siglo XIX, se despertó de nuevo el interés francés en el estrecho de Magallanes, fueron anticipados por la toma de posesión de esta importante vía marítima por parte del Gobierno de Chile. Sin embargo, el hecho de que Chile se quedara con el estrecho de Magallanes fue aceptable para Francia, ya que impedía la posibilidad de una ocupación británica.

26 Dunmore, John, ed., *The Journal of Jean-François de Galaup de la Pérouse 1785-1788* (Londres: Hakluyt Society, 1994) Tomo 1, pp. 40-52.

27 Ibidem, 50-1.