

Cuestiones navales en las relaciones franco-argentinas

HEBE CARMEN PELOSI

En la historia de las relaciones internacionales, el interés por las cuestiones navales es una manifestación de dichas relaciones enfocadas desde un ángulo marítimo al que complementan otros aspectos del ejercicio de las mismas que no puede ser desconocido. Esta aproximación forma parte de la nueva orientación que recibió la historia de las relaciones internacionales a través de la obra pionera de Pierre Renouvin y el libro de referencia para toda cuestión metodológica escrito en colaboración con J.-B. Duroselle *Introduction à l'Histoire de relations internationales* (1964), en los cuales nos inspiramos.

LA ESTACIÓN NAVAL FRANCESA

Las potencias europeas buscaron proteger a los súbditos que habitaban en los países de América. Para ello contaron, luego de proclamada la independencia, con las *estaciones navales* cuya misión era el arribo y estadía de los barcos para que dicha presencia física sirviese de protección a los compatriotas. La llegada de la bandera del propio país era siempre motivo de alegría, los conciudadanos acudían a saludar el pabellón de la patria y se entregaban a escenas de júbilo acompañadas, algunas veces, de lágrimas de alegría.

Cuando los conflictos en el país de residencia se intensificaban, el arribo de los buques era recibido como una liberación, se esperaban gestiones que aliviaran algunos de los problemas de la colectividad e hicieran respetar los derechos de la metrópoli, aunque la mayoría de las veces, cuando los barcos desaparecían, los derechos volvían a ser hollados. Los ministros franceses insistían en que los barcos visitasen el país, eran una garantía de seguridad para los súbditos, renovaba la adhesión a la patria entre los ciudadanos y mantenía la armonía de las buenas relaciones con el país de residencia.

En el período que estamos estudiando, Francia mantuvo una Estación Naval con sede en el Río de la Plata o en Río de Janeiro, de acuerdo a las órdenes recibidas de la metrópoli. También contaban con estaciones España,

Inglaterra, Italia, Estados Unidos y Brasil. Los buques de Francia e Inglaterra formaban parte de las fuerzas navales que dichas naciones tenían en el Atlántico sur y cumplían con sus servicios en costas de América y África indistintamente. A los tres años eran relevados y regresaban a Europa.

Las relaciones entre el comandante de los buques y el ministro no siempre fueron cordiales; la correspondencia transmite no sólo dificultades de entendimiento sino también de competencia que originaron, en algunos casos, situaciones de ejercicio de poder que entraron en colisión, aunque nunca se llegó al rompimiento. Los unía la defensa de la patria.

En este período, la Estación Naval Francesa contó con uno o dos barcos que no prestaban servicio en Europa debido a su antigüedad, las más de las veces fondeados en Río de Janeiro o en Montevideo más que en Buenos Aires.

En algunas oportunidades, el capitán de la nave se trasladaba hasta el lugar donde se producían alteraciones políticas para sostener y defender a los súbditos de su país. Así sucedió cuando se produjo la Revolución de López Jordán en Entre Ríos; los franceses instalados en esas provincias hicieron llegar sus quejas y *La Mothe Pique* remontó el río Uruguay para “asegurar a nuestros nacionales y garantizarlos contra medidas arbitrarias”.

La misión se realizó en cumplimiento de las órdenes transmitidas por el representante francés al comandante de la nave, lugarteniente de vapor *Alliez*. Los franceses se habían quejado por los daños que les acarrearba la revolución, que violaba los principios del derecho internacional. El ministro francés J. Ducros-Aubert reiteraba que en situaciones semejantes “la dispersión de animales, el saqueo de las tropas, las pérdidas resultantes de los puertos ocupados por los insurgentes” ameritaban una presencia vigilante.

El representante francés había mantenido una entrevista con el ministro de Relaciones Exteriores argentino, presentándole durante la misma los reclamos con respecto a poblaciones que habían sido ya “muy probadas”. Al capitán de la nave que debía realizar la visita le recomienda que, dentro de las normas del más estricto protocolo, hiciese notar lo mismo a las autoridades locales con las que se entrevistase, sin que ello significase tomar parte en la contienda. Por otra parte, debía tener presente los principios del derecho internacional en cuanto a que lo que las tropas regulares requisaban por razones de necesidad debía ser pagado o al menos dejar constancia por medio de un recibo, de modo que cuando finalizasen las operaciones pudiese ser pagado. Al mismo tiempo le solicita que verificase si, como le habían informado en Buenos Aires, la revolución de Entre Ríos estaba sostenida por Montevideo.

Aunque el propósito era que *La Mothe Pique* realizase un viaje semejante por el río Paraná, esto tuvo que ser postergado ya que, desde Río de Janeiro, el comandante de la estación naval en el Atlántico sur, capitán Giulio, decidió que la nave regresase al Río de la Plata. El ministro francés palió esta situación realizando él mismo una visita a Rosario, Santa Fe, Córdoba y Río IV para visitar las colectividades francesas.

La Mothe Piquet realizó un viaje por el río Paraná. Ducros-Aubert se la había solicitado al comandante de la División Atlántico Sur, no sólo para cumplir con una facultad inscripta en los Tratados sino que, después de la guerra civil que precedió a la asunción de Avellaneda, se imponía mostrar acatamiento al poder civil, aunque la llegada al gobierno no hubiera sido todo lo legítima que era de esperar. El ministro afirmaba que “si prestamos nuestro concurso moral, tenemos derecho a exigir el estricto cumplimiento de la ley porque nuestros conciudadanos colaboran en la industria, el comercio, etc.”. El objetivo de la visita a las poblaciones a lo largo del río Paraná era una “misión de control y vigilancia”, especialmente por que en Rosario y Santa Fe no existían agentes consulares. “La presencia de un navío de guerra mostrará a los franceses los medios de acción eficaces que posee su país y que se pondrán a su servicio en caso de necesidad”. También debía recabar noticias precisas sobre Martín García, ya que se comentaba que el gobierno argentino buscaba instalar un arsenal en Zárate.

El comandante de *La Mothe Pique*, una vez cumplida la misión, comunicó al ministro francés el resultado de la misma. El informe resultaba enriquecedor, ya que contenía datos sobre la geografía, la población, tendencias políticas etc., de los lugares visitados.

El recorrido por el río Paraná comprendió las ciudades de San Nicolás, Rosario, Zárate, Campana. Durante el levantamiento mitrista de septiembre de 1874 la provincia de Santa Fe mantuvo su postura alsinista, Mitre era considerado un agente de la provincia de Buenos Aires y eso le impidió obtener apoyo. Durante este alzamiento se respetaron los principios internacionales, puesto que los animales requisados fueron pagados y los franceses no se mezclaron en las luchas y permanecieron neutrales.

El recibimiento en Rosario fue relevante; el comandante de la nave fue agasajado con un banquete con una presencia muy numerosa de la colectividad. San Nicolás y Zárate también rindieron homenaje a la insignia francesa. El pedido recurrente de la colectividad fue la solicitud de agentes consulares en las distintas ciudades. En la provincia de Santa Fe los franceses se colocaban en las colonias agrícolas. Los productos franceses llegaban a estas regiones gracias a una línea marítima directa inglesa de Liverpool a Rosario con escalas en Buenos Aires, San Nicolás y San Pedro. El gobierno argenti-

no intentaba desarrollar en Campana un puerto de comercio, ya que el de la Ensenada de Barragán era de cuatro metros y los barcos de seis metros no podían entrar.

La visita realizada por el río Uruguay no fue menos provechosa. El barco mostró el pabellón francés en Martín García, Concepción del Uruguay, Fray Bentos, Paysandú, aunque no pudo llegar a Colón. En la isla Martín García bajaron a tierra a saludar al comandante. Aunque fueron bien recibidos, algunos oficiales superiores se mostraron molestos por la visita. Esto ocurrió a raíz de que los marineros franceses pudieron comprobar que la guarnición había sido doblada en número y estaba armada, existían cañones que regresaron después de vencer la revolución mitrista. En el centro de la isla, las autoridades se proponían emplazar “un gran fuerte” que, si se completaba con piezas de grueso calibre como las que había en Zárate, impediría la navegación y “sería difícil reducirlo”, estimaba el capitán.

Concepción del Uruguay era una ciudad en la que habitaban 130 franceses sobre un total de 6.000 habitantes; en Colón los franceses llegaban a 200, vivían en las colonias agrícolas con un buen nivel de vida. El capitán recibió las visitas que las autoridades de la ciudad le hicieron en el barco y que demostraron amor por la bandera que él representaba. Ducros-Aubert transmitió estas noticias al ministro de Relaciones Exteriores Décazes, exaltó la conducta neutral de los franceses durante las revoluciones y aprovechó la oportunidad para insistir en que era fundamental mantener buenas relaciones con los jefes navales así como coordinar la acción, en alusión a las desinteligencias que se producían en algunas oportunidades.

A comienzos de 1876, el ministro hacía notar que, a propósito de la visita del almirante Ribout, un aviso francés había tenido la oportunidad de mostrar el pabellón durante dos días y, de la comparación con otras naciones, surgía la queja por parte de otros países que tenían navíos de “alto porte”, que inspiraban respeto y daban confianza a los compatriotas; y no era así la situación francesa.

Francia contaba con dos barcos: el *Diamante* y el *Forbin*, mientras el último estaba inmovilizado en Montevideo y no podía remontar los ríos porque su calado no se lo permitía, el primero sólo llegaba hasta Salto por el río Uruguay y a Rosario por el río Paraná y sirvió para que mostrase el pabellón a las colonias de Entre Ríos. Sin embargo, no pudo permanecer mucho tiempo, regresó porque el *Diamante* fue llamado a prestar servicio en Senegal.

El nuevo capitán en la zona era el contralmirante Allemand, que llegó en la fragata *Themis*, aunque permaneció poco tiempo, porque fue enviado a Dakar.

La colonia francesa había sufrido 17 asesinatos en Rosario debido a los conflictos políticos. El asesinato de Mornier movilizó a *La Pique* que llegó hasta ese puerto para apoyar los reclamos del ministro. Llevaba orden de éste de aceptar a bordo a aquellos refugiados políticos que pidieran asilo.

La *Themis* también dejó el Río de la Plata camino a Dakar sin que su capitán se hubiera hecho presente a las autoridades de Buenos Aires, lo que molestó al gobierno argentino, por eso el ministro francés Amelot hizo notar que, en lo posible, en el futuro se cumpliera con el protocolo. En reemplazo del contralmirante Allemand fue nombrado el contralmirante Mottez al frente de la estación naval en el Atlántico Sur.

El contralmirante Mottez visitó a las autoridades de Buenos Aires, las cuales quedaron complacidas por el gesto. El ministro francés decidió enviar a la *Boursaint* a la Patagonia, hacia donde estaban los franceses de Leones, Chubut y Bahía Blanca, que no habían tenido ese tipo de visitas desde el viaje del *Forbin* en 1876. Debía hacer una investigación en Leones por un problema de pesca del que el ciudadano francés Bossière, armador de Le Havre, reivindicaba la propiedad.

La estación naval del Río de la Plata era compartida con la de África, y esto traía aparejado varios inconvenientes, pues cuando el jefe naval estaba en el otro continente las comunicaciones se hacían muy difíciles y no se podía dar órdenes a distancia. El representante diplomático solicitaba al ministro de Relaciones Exteriores francés “arreglar definitivamente las relaciones entre esta legación y la división naval”. Uno de los problemas era la poca vigilancia que existía de las colonias de alemanes en Río Negro y Bahía Blanca. También solicitaba que no fuese suprimida la estación naval, ya que habían llegado rumores de que se tomaría esa medida.

La renovación presidencial de 1880 originó una tensa situación en Buenos Aires unida a la *Cuestión Capital de la República*. El conflicto presidencial se agravaba día a día entre los partidarios del general Julio A. Roca y los de Carlos Tejedor, que se enfrentaban en la lucha por la presidencia. Se temía una guerra civil. El gobernador de Buenos Aires exhibía el potencial armado de la provincia en abierto desafío al Ejército Nacional. No obstante, la apertura de las sesiones del Congreso en mayo de 1880 postergó por unos días la resolución del conflicto ya que, dada la intransigencia de las partes, no se veía salida posible para el mismo.

El 2 de junio, el presidente Avellaneda y sus ministros, sin poder permanecer en la capital por el clima bélico existente, trasladaron la capital provisional de la República al barrio de Belgrano. El binomio Roca-Madero fue elegido por todas las provincias a excepción de las de Buenos Aires y Corrientes, que votaron por Tejedor-Laspiur, las tropas de línea se alistaron

para marchar sobre la ciudad rebelde y someterla por las armas. El puerto de Buenos Aires fue bloqueado; los jefes de las estaciones navales extranjeras que se encontraban en la rada se reunieron para actuar ante cualquier emergencia que afectara a sus compatriotas. Se decidió que si estallaban las hostilidades los jefes desembarcarían fuerzas de los distintos buques. Las tropas de desembarco quedarían en depósito a bordo de la corbeta francesa *Tactique* y la goleta inglesa *Elk*, en tanto los comandantes se comprometieron a mantenerse en comunicación continua con el cuerpo diplomático extranjero.

El cierre del puerto comportaba un perjuicio económico desde el punto de vista internacional. Los ministros de Alemania, Inglaterra y Francia protestaron y reclamaron “en nombre del derecho de gentes permisos de entrada y salida” para sus barcos. Avellaneda respondió el 8 de junio que la importación sería reabierta en cinco días y la exportación en diez.

El ministro francés Rouvier preguntó si *La Savoie* podía realizar sus operaciones de manera normal. La respuesta fue positiva, y Rouvier se lo comunicó al consignatario. El puerto, en su opinión, no permanecería mucho tiempo bloqueado ya que la escuadra argentina no contaba con la fuerza necesaria para establecer el cierre por un largo período. El ministro tenía la responsabilidad de velar por los súbditos, lo que comportaba el aprovisionamiento de los hospitales, de los navíos de guerra y los comerciales, la libertad de entrada y salida de los franceses, de la correspondencia postal, la reglamentación de requisiciones militares, lo referente a inmigrantes y los navíos en alta mar que al llegar ignoraban la situación. Al plantear estos problemas ante las autoridades argentinas obtuvo una respuesta satisfactoria y creyó que la situación no originaría inconvenientes.

Sin embargo, *La Savoie* fue impedida de desembarcar la mercadería a tierra. Ante la protesta de Rouvier, el ministro de Relaciones Exteriores argumentó que los permisos de exportación e importación se aplicaban a los navíos que habían comenzado sus operaciones antes de iniciarse el bloqueo. Los reclamos no se hicieron esperar, y el presidente argentino Avellaneda concedió permiso para que el barco francés realizara las operaciones, pero fue contradicho por el abogado de la escuadra.

El delegado apostólico convocó a los ministros extranjeros a una reunión del cuerpo diplomático el 10 de junio, ocasión que sirvió para que los representantes extranjeros se pusieran de acuerdo. Se formó una comisión con los representantes de Austria, Alemania, Inglaterra, España y Francia con el objeto de presentar un *Memorándum* sobre el bloqueo del puerto de Buenos Aires y las consecuencias del mismo. Luego se agregó el ministro de Italia, país que contaba con la colonia más numerosa. Rouvier se atribuyó la

redacción del escrito e informó que se habían puesto de acuerdo en que no asistirían a ninguna reunión del cuerpo diplomático en que hubiera representantes de países latinoamericanos, pues éstos no sabían guardar reserva de lo conversado.

La larga nota enumeraba los inconvenientes que habían sufrido algunos barcos extranjeros, las dificultades para transportar bolsas postales a Montevideo, con las consecuencias que ello acarrea al detener el crédito de los pagos que se hacían a 30 días, y el doble derecho de aduana que debían pagar los barcos, pues se había establecido una oficina de aduana a bordo de uno de los navíos de la escuadra que bloqueaba el puerto. Los barcos extranjeros obviaron esta dificultad al anunciar que entrarían acompañados de navíos de guerra; y de esta manera obtuvieron el permiso de entrada al puerto. El tráfico de pasajeros se realizó bajo el amparo del pabellón francés, incluso algunas balas pasaron cerca del *Tactique* y no fueron respondidas. El pedido estaba fundado en la Declaración del Congreso de París del 16 de abril de 1856, a la cual la Confederación Argentina había adherido, por la cual ningún navío podía ser inquietado si previamente las fuerzas que ejercían el bloqueo no le habían notificado oficialmente dicho bloqueo. En este estado de cosas nada traba el embarque y desembarque de pasajeros extranjeros ni de correspondencia postal.

Las estaciones navales extranjeras hacían notar la responsabilidad que asumían respecto de sus connacionales. “No podemos permanecer indiferentes a una violación del derecho de gentes que los perjudique.” La nota recordaba que, cuando una ciudad era bombardeada, el ataque se realizaba después de haber permitido la evacuación de la plaza a mujeres, niños y neutrales, práctica que, “en nombre de la humanidad en todos los Estados, agregamos que debe imponerse particularmente en este país que ha llamado a los extranjeros”. El ministro de Relaciones Exteriores argentino respondió que el gobierno argentino no se alejaría de las normas prescritas a las naciones civilizadas.

En la ciudad se combatió con mucho ardor, y el fuego recién cesó por mediación del nuncio papal Monseñor Mattera. Se decretó un armisticio entre las fuerzas sitiadas y las sitiadoras y las tropas de desembarco volvieron a sus respectivos buques, al igual que las que estaban en la *Tactique*. La guerra civil fue ocasión para que los representantes extranjeros aunaran fuerzas, y las estaciones navales cumplieron con el cometido de servir a los súbditos de sus respectivos países.

Los problemas políticos siguieron incidiendo en la Estación Naval Francesa. En 1886 se sublevó el general José Miguel Arredondo y se apoderó en Concordia de dos navíos de bandera francesa, el *Leda* y el *Júpiter*, los que

utilizó para transportar a su tropa a la costa uruguaya. El gobierno argentino reprobó la acción “que comprometía la libertad y la seguridad de navegación en el río Uruguay así como el respeto a la bandera de una nación amiga, pero los funcionarios no han tomado las medidas necesarias para prevenir el embargo de los buques franceses”.

En 1890 la Estación Naval Francesa fue suprimida. Siguieron llegando barcos que tenían a su mando a figuras relevantes de la marina francesa, pero no cumplieron ninguna función en cuanto a exaltar el amor a la metrópoli a través del pabellón nacional.

LA CAPTURA DE LA *JEANNE AMÉLIE*

El barco francés *Jeanne Amélie*, de 480 toneladas de carga, se dirigió a la Patagonia con el propósito de cargar guano. Contaba con el permiso otorgado por el cónsul general argentino en Montevideo y podía alcanzar hasta los 51° de latitud Sur; lo comandaba el capitán Pierre Guillaume. En su itinerario arribó a la isla Monte León (50° 20”) el 16 de febrero de 1876.

Mientras cumplía su misión —había recogido ya 450 toneladas de guano—, la nave chilena *Magallanes* se hizo presente en el lugar y obligó a la tripulación, así como a los trabajadores que estaban en tierra, a pasarse a ella. El barco fue tomado y sus tripulantes quedaron en carácter de presos.

A partir de ese momento, los oficiales chilenos tomaron la dirección del navío que naufragó varios días después en Punta Dungeness por una fuerte tormenta y por impericia de los marinos chilenos. Los tripulantes fueron conducidos a Punta Arenas y alojados en calidad de presos. El armador del barco Juan Quevedo presentó una queja ante el Consulado de la Argentina en Chile.

El gobierno argentino, en conocimiento del hecho, ordenó a su representante que “reclamara protestando” ante el Ministerio de Relaciones Exteriores chileno y recalcó “la magnitud del agravio inferido a la República Argentina”. El gobierno chileno rechazó la protesta y argumentó que la pérdida del buque no se había debido a la “impericia” de los oficiales chilenos y que los tripulantes no se hallaban en calidad de presos en Punta Arenas. Algunos de ellos fueron autorizados a embarcarse en el buque francés *Volta*, que los trasladó a Valparaíso, y otros fueron llevados a Concepción para prestar declaración ante los Tribunales.

El problema excedía la toma del barco; lo que estaba latente era una cuestión territorial de soberanía sobre la Patagonia. ¿Quién tenía jurisdicción en dicha zona: Chile o la Argentina? El país trasandino se atribuía jurisdic-

ción en la Patagonia hasta el Río Santa Cruz, la que sólo abandonaría, sostenía, por orden de un arbitraje. El gobierno argentino afirmaba que el límite con Chile era la Cordillera de los Andes; por consiguiente, el territorio al este de dicha cordillera era de soberanía argentina. Para el gobierno chileno el apresamiento de la corbeta se justificaba por el abuso que ese barco había hecho en un territorio al que ellos consideraban chileno.

El suceso tuvo repercusión en la prensa francesa, y *La Gironde* de Burdeos publicó un artículo del cónsul chileno que defendía los puntos de vista de su gobierno. El ministro argentino en Francia, Mariano Balcarce, al tomar conocimiento de la publicación, ordeno al cónsul argentino en dicha ciudad que desmintiera las afirmaciones hechas por el chileno.

En periódicos de Santiago de Chile también se difundieron noticias que abonaban la tesis chilena: el suceso naval había tenido lugar en “las costas de la República”, y consideraban que el permiso dado por las autoridades argentinas era “irregular”. La tesis del gobierno chileno era que ninguno de los dos países –Argentina y Chile– tenía derecho a dirimir por sí solo las recíprocas pretensiones en territorios en disputa hasta tanto éstos fuesen sometidos a arbitraje. Por ello, el gobierno chileno no podía acceder a las satisfacciones exigidas por el argentino ya que no había existido agravio alguno. Las notas cambiadas por ambos gobiernos, en las que se exponían las razones de uno y otro país para justificar las acciones llevadas a cabo, exceden nuestro tema, y por eso no nos detenemos en ellas.

El ministro francés en la Argentina pidió explicaciones a Bernardo de Irigoyen y reclamó por los perjuicios sufridos por el buque *Jeanne Amélie* con bandera de su país. En Santiago se efectuaron los reclamos necesarios para que los tripulantes de la nave fueran puestos en libertad, y el ministro esperó las instrucciones de su gobierno para tomar parte en el asunto. El gobierno francés afirmó que el barco había partido con la autorización necesaria expedida por el gobierno argentino y había cumplido con las condiciones impuestas: no avanzar más allá de los 51° de latitud Sur. El acto llevado a cabo por el gobierno argentino implicaba derechos de soberanía que habían sido afirmados “por disposiciones legislativas y por repetidas declaraciones”.

El Derecho Internacional postulaba que “si un buque ha sido molestado por una tercera potencia en aguas territoriales de un Estado extranjero, le toca a este último hacer respetar su soberanía”. Esto se aplicaba al caso en cuestión y justificaba el reclamo dirigido por el ministro francés al gobierno argentino; no podía rechazarse argumentando que existían cuestiones pendientes entre Chile y la República Argentina en cuanto a territorios patagónicos. En lo relativo a la pérdida del barco, era la consecuencia de la

“captura llevada a cabo en violación de los derechos soberanos del gobierno de VE”. A ello había que agregar que el fletador de la *Jeanne Amélie*, Quevedo, era súbdito argentino, lo que llevaba aparejado un acto de protección y justicia hacia un ciudadano del propio país.

El gobierno francés solicitaba al argentino garantías por el daño ocasionado y sus consecuencias, sin que ello supusiese que debía reclamar ante el gobierno chileno. Los principios antes enunciados fundamentaban la solicitud de indemnización de parte del gobierno francés, cuyo monto sería objeto de discusión posterior.

Bernardo de Irigoyen respondió al ministro francés que la captura de la nave francesa en aguas territoriales pertenecientes a la Argentina, desde la época colonial, había sido “irritante”. La nota fundamentaba la soberanía de la Argentina en las tierras patagónicas y comunicaba que se creía que el atentado de la *Magallanes* respondía a un acto irreflexivo de su capitán en la espera de que el gobierno chileno lo reprobaría.

Por el contrario, el gobierno chileno aprobó la acción llevada a cabo por el comandante del *Magallanes*. El gobierno argentino no sólo protestó ante el par chileno, sino que también solicitó la indemnización “de todos los daños y perjuicios inferidos a los propietarios, cargadores y tripulantes del navío”. La nota de Irigoyen recordaba los principios de Derecho Internacional que regían en materia de indemnizaciones, y, siguiendo estas doctrinas, demandó al gobierno chileno la reparación correspondiente. Para poder dar respuesta al gobierno francés se imponía esperar el resultado de las gestiones pendientes.

Ducros-Aubert no aceptó los dos argumentos esgrimidos por el ministro argentino: el primero era que “sólo está obligado a reparar un daño aquel que lo ha hecho por falta o por negligencia” y, el segundo, que “el Estado no podría ser comprometido bajo el punto de vista pecuniario por el acto de sus agentes”.

El ministro francés fundamentó el rechazo en que Argentina mantenía conflictos con Chile desde hacía tiempo, sin que pudiera esperarse una pronta solución. La zona en litigio tendría que haber sido vigilada por barcos argentinos, lo que hubiera evitado el apresamiento de la *Jeanne Amélie*. En su opinión había existido “negligencia” de parte del gobierno argentino, pues correspondía a sus obligaciones, dadas las dificultades con el gobierno chileno, proteger a los extranjeros. En cuanto al principio de indemnización, era admitido por el gobierno argentino ya que éste había protestado ante el gobierno de Santiago de Chile. Bernardo de Irigoyen no aceptó esta postura y reafirmó que la Argentina siempre había mantenido sus derechos en la zona y Chile había actuado ilegalmente.

El ministro francés hizo un compás de espera en los reclamos del barco hundido al enterarse de que los dos gobiernos, el argentino y el chileno, habían firmado un acuerdo para solicitar el arbitraje del emperador de Alemania en pos de solucionar sus diferencias territoriales en la Patagonia y, además, porque el gobierno francés prefirió ver la marcha de los acontecimientos.

Como la cuestión de la *Jeanne Amélie* se dilataba, los gobiernos chileno y argentino decidieron someter la cuestión a arbitraje y firmar un protocolo tanto por la reparación a dar como por el monto de las indemnizaciones. Sin embargo, poco tiempo después, cuando el ministro francés buscó fijar los términos del arbitraje antes mencionado, el ministro argentino Victorino de la Plaza negó que el gobierno argentino hubiera propuesto un arbitraje y desconoció el reclamo francés sobre el establecimiento pesquero de Ronquard, en las márgenes del Río Santa Cruz.

Victorino de la Plaza manifestó que la indemnización no podía ser puesta en duda pero ello no implicaba de ninguna manera la idea de que el gobierno argentino “tenga que tomar a su cargo la responsabilidad de los daños contra los cuales él reclama”. En cuanto al asunto Ronquard, el ministro no lo tomó en consideración y se reservó darle la solución más conveniente para el gobierno argentino.

Esta nota creaba una nueva situación respecto de las intenciones que el gobierno francés le había atribuido al argentino. Por su parte, el ministro francés en Santiago de Chile, que siempre había mantenido una relación fluida con su par argentino, comunicaba que el gobierno chileno no accedía a la postura que sostenía De la Plaza ya que, frente a los reclamos de Francia, el gobierno chileno siempre los había rechazado.

El ministro francés insistió ante De la Plaza sobre la cuestión del arbitraje, pero la respuesta del ministro de Relaciones Exteriores argentino fue siempre la misma: “Él no tenía conocimiento de un proyecto de arbitraje entre la República Argentina y Chile. Los franceses, formándose esta suposición, se habían equivocado”. La nota que definía la postura argentina era la del 22 de abril de 1882, en la que “le solicitaba al gobierno chileno que hiciera lo necesario para terminar con el problema de la *Jeanne Amélie*”.

Esta postura le impedía al ministro francés insistir sobre el arbitraje. En cuanto a la lentitud del gobierno argentino para llegar a una solución, De la Plaza se excusó afirmando que ello respondía a que se había esperado la llegada de José Evaristo Uriburu –nombrado ministro en el vecino país– a Chile para confiarle el asunto del navío francés, y se contaba entonces con las instrucciones necesarias para llevar el tema a buen fin. El ministro francés recalca la firmeza del argentino que evitaba pronunciarse claramente;

el empeño estaba puesto en insistir sobre la disputa territorial con Chile y de esto hacía depender sus reclamos.

El embajador francés interpretaba la marcha de los acontecimientos de otra manera: “Se ha hablado del arbitraje desde 1878, todos los funcionarios hablaban de ello, el gobierno argentino relacionó el arbitraje con el problema territorial, tratando de acallar el reclamo francés en una época en que la situación con Chile era muy tensa”. Aunque De la Plaza dijese que no había habido proyecto de arbitraje, las notas del ministro chileno no dejaban lugar a dudas.

El ministro francés Imbert no dejó de sorprenderse ante la ignorancia aducida por De la Plaza, y volvió sobre el tema en una reunión con el ministro de Relaciones Exteriores argentino, quien desestimó conversar sobre el asunto nuevamente. Imbert interpretó: “Está fuera de duda que el gobierno argentino nunca pensó, desde 1876, en aceptar la responsabilidad material del arreglo de la *Jeanne Amélie*”. El gobierno argentino deseaba terminar con el asunto aunque al mismo tiempo buscaba liberarse de los reclamos franceses.

Pero el ministro francés iba más lejos, y señalaba el procedimiento argentino “con una práctica que le es común, busca fatigarnos, formula verbalmente banales protestas de buena voluntad, promesas, que no confirma ninguna nota escrita, reclama en Santiago haciéndose apoyar por nosotros y quiere arreglar el asunto con dinero chileno”. La conclusión era pesimista: “Creo que no obtendremos nada del gabinete de Buenos Aires a menos que una puesta en marcha enérgica y formal le determine a abandonar el terreno huidizo en el que se ubicó”.

Después de algunas entrevistas del nuevo ministro francés Charles Rouvier con el recién nombrado ministro de Relaciones Exteriores Francisco Ortiz, quien pidió tiempo para interiorizarse acerca del tema, acordaron una solución que Rouvier solicitó fuese por escrito por medio de un protocolo; y se planteó un nuevo reclamo por Ronquard sobre el cual Ortiz prometió un arreglo.

Las condiciones del protocolo fueron las siguientes:

1. Francia se comprometía a suspender el reclamo relativo a la *Jeanne Amélie* al gobierno argentino mientras éste negociaba en Chile la solución del conflicto.
2. Francia se comprometía a apoyar a la República Argentina en el pedido que ésta formularía a Chile para someter a arbitraje el reclamo del súbdito argentino Juan Quevedo, fletador del buque.

3. Si el árbitro no reconocía los derechos de los franceses implicados en la pérdida de la *Jeanne Amélie* y no los indemnizaba, el gobierno argentino aceptaría un arbitraje entre él y Francia.

Rouvier, en posesión del protocolo, rechazó la primera condición porque entendía que el gobierno argentino se desembarazaba de la responsabilidad que, consideraba, era permanente para las autoridades argentinas. El rechazo del segundo punto se debió a que Francia no debía tomar a su cargo los derechos de un ciudadano argentino.

En reemplazo de ese, punto Rouvier propuso otro en el cual la Argentina se comprometía a solicitar al gobierno chileno que la cuestión de la *Jeanne Amélie* fuese sometida a un árbitro que determinase a quién correspondía pagar la indemnización y el monto de la misma. Si el gobierno chileno no lo aceptaba el gobierno argentino se comprometía a someter a un árbitro el conflicto entre la Argentina y Francia, el cual decidiría si existía responsabilidad de Francia. Ortiz, a pesar de las objeciones que interpuso, terminó aceptándolo, pero solicitó que fuese secreto en razón del problema territorial existente con Chile.

A este protocolo firmado el 18 de junio de 1884 se agregaron cláusulas adicionales que Rouvier aceptó *ad referendum*. Éstas estipulaban que el gobierno francés y el argentino obrarían cada uno por sí ante el gobierno chileno en lo referente a las pérdidas de la *Jeanne Amélie*. El gobierno francés se comprometía a instruir a su legación en Santiago para que apoyase las proposiciones que el argentino hiciese al gobierno de Chile. Si éste las rechazaba, el gobierno argentino estaba decidido a someter a un arbitraje los reclamos franceses. Este árbitro decidiría si el gobierno argentino era responsable frente al francés de la pérdida de la *Jeanne Amélie*, y si esta responsabilidad era reconocida fijaría el monto de la indemnización que el gobierno argentino tendría que pagar a los súbditos franceses. El gobierno francés se reservaba sostener frente al árbitro los intereses y los derechos de sus nacionales debido al daño causado por la pérdida de la *Jeanne Amélie*.

El gobierno francés aceptó el protocolo pero dejó en claro un aspecto: no era posible aceptar que el árbitro estableciera si existía o no responsabilidad de Francia por la pérdida del barco, no se podía poner en duda el principio de indemnización que nunca había sido negado por el gobierno argentino, especialmente en la nota del 22 de abril de 1881 al gobierno chileno, en la que había aceptado el daño causado y el derecho adquirido.

El ministro Francisco Ortiz trató de acelerar los trámites concediendo que, si el gobierno chileno aceptaba el arbitraje, éste podría reducirse sólo a la indemnización, consultaría con Francia con relación al árbitro a elegir y podría ponerse un plazo de seis meses a partir del momento en que la

legación francesa en Chile recibiese instrucciones. Si pasado ese tiempo la cuestión no había sido resuelta, se nombraría el árbitro para resolver la cuestión entre Francia y la Argentina.

El ministro francés entendía que no se llegaría al arbitraje, pues quizás el gobierno argentino aceptaría más fácilmente las condiciones y presentaría el tema ante la opinión pública como un logro, lo instrumentaría como un rédito político, y esto ayudaría a una más pronta solución del problema.

Para la función de árbitro fue elegido el rey de los belgas. El gobierno chileno rechazó el arbitraje en razón de los problemas pendientes por el territorio de la Patagonia y propuso que Chile y la Argentina tomaran a su cargo la indemnización por mitades. Una vez puestos de acuerdo los dos gobiernos en cuanto al procedimiento, el ministro francés estimó el monto que había que pagar. El mismo consistía en:

36.000 fr. reclamados por Bacourt,
 100.000 por el barco,
 36.000 por la carga,
 64.000 para el capitán,
 15.000 por Pradelle,
 55 schillings por tonelada de guano, 490 toneladas: 1.374 libras.

El asunto siguió dilatándose. Aunque se creía terminado, seguía transitando por los mismos carriles: el gobierno argentino siempre había insistido en la responsabilidad de Chile, los representantes franceses durante varios años habían puesto en tela de juicio la responsabilidad exclusiva de la Argentina frente a Francia y rechazado reconocer la de Chile. El desacuerdo giraba sobre la indemnización, ya que el monto nunca llegó a ser discutido.

Por tratarse de un problema de política exterior, el protocolo firmado con Chile el 30 de mayo de 1885 fue sometido a la aprobación del Congreso argentino.

FRANCISCO BEUF Y LA DIRECCIÓN DE LA ESCUELA NAVAL MILITAR ARGENTINA

Entre los franceses ilustres que cooperaron en instituciones argentinas poniendo a su servicio su capacidad y sus conocimientos, se encuentra Francisco Beuf. Había nacido en Draguignan en 1834 y a los 16 años ingresó en la Escuela Naval de Brest graduándose como aspirante de marina. Participó en la guerra de Crimea, en la guerra contra Austria y en la campaña de México a favor del emperador Maximiliano I°, acciones que le valieron ser ascendido a teniente de navío. Por razones de salud, se retiró de la vida naval y fue nombrado director del Observatorio Naval de Tolón.

Fue contratado por encargo del ministro de Guerra y Marina Carlos Pellegrini, por intermedio del coronel de Marina Daniel de Solier, para dirigir la Escuela Naval Militar con el cargo de comandante director el 1° de junio de 1881, con el grado honorario de Coronel de Marina. Para entonces, la Escuela presentaba una perspectiva desoladora: pocos querían abrazar la carrera, los profesores eran escasos y existían pocos instrumentos de navegación. Aunque la cuestión de fondo era que la escuela

seguía siendo un instituto de características trashumantes, con graves problemas de organización, bajísimos presupuestos y constantes cambios de asiento [...] se necesitaba un proyecto de aliento y básicamente una conducción capaz de atender a la educación por encima de cualquier otro propósito.

Efectivamente, Beuf contaba con la capacidad, la preparación y la experiencia necesarias para enfrentar el problema. Una de las primeras medidas que tomó fue el traslado de la Escuela, que funcionaba a bordo del vapor *General Brown*, a tierra, puesto que la experiencia había mostrado lo inadecuado que resultaba para la enseñanza, y la creación de un observatorio de marina anexo a ella “a fin de completar en mejores condiciones la instrucción teórica y práctica de los alumnos”. Beuf fue nombrado director de esta última institución.

Los diarios se hicieron eco del nombramiento al reconocer que la Escuela estaba puesta “bajo auspicios favorables, enriquecido su organismo con una savia de la que carecía”.

El marino francés reformó el plan de estudios y dotó a la Escuela de un nuevo reglamento interno, aspectos que consideraba fundamentales para el buen funcionamiento. La modificación más importante consistió en la división de los alumnos en dos cursos: uno de estudios preparatorios y otro de estudios profesionales, estos últimos de dos años de duración; es decir, redujo los años de estudio. La instrucción era teórica en tierra y práctica en un buque, el estudio total comprendía 16 meses teóricos y 8 prácticos a bordo.

En el Homenaje que se le tributó a su muerte se reconoce que la reconstitución de la Escuela Naval es su mayor timbre de gloria, en ella “realizó los dos hechos más trascendentales que han influido en su progreso: instalarla en tierra y dar a sus programas el desenvolvimiento científico que reclama el servicio consciente del moderno material naval de las naciones”.

La bibliografía que venimos mencionando habla de la renuncia de Beuf a la dirección de la Escuela para asumir las funciones de director y fundador del Observatorio Astronómico de La Plata. Resulta indudable que ejerció

este cargo, pero queremos develar los entretelones de la renuncia apelando a una documentación no analizada hasta ahora.

En un paneo del estado de la marina argentina, el ministro francés Amelot afirmaba que, a pesar de los esfuerzos realizados por el gobierno, aquélla no estaba en condiciones, para ese entonces, de sostener una guerra marítima. Durante un tiempo se habían proyectado barcos de madera y algunos vapores de vela que cumplían la función de policía en las costas o el servicio de transportes militares durante la guerra del Paraguay. Era muy difícil que se aventurasen a navegar en alta mar.

Las construcciones realizadas en la rada de escuadra aumentaron la flota con dos corbetas de hierro y dos pequeños acorazados que se dedicaron a la defensa de las costas del Río de la Plata. Las corbetas de media velocidad destinadas a la vigilancia de los mares australes fueron modificadas para cumplir su misión. Los acorazados eran baterías flotantes cuyas cualidades náuticas eran una buena señal para la artillería de un enemigo más ágil. Como elemento de defensa contaban con la torpilla.

El problema de las relaciones con Chile, por cuestiones territoriales, condujo a que se encargaran en Inglaterra barcos torpederos y el acorazado *Brown*, que llegó al Plata a comienzos de 1882. Los oficiales argentinos opinaban que la calidad de este último no guardaba relación con las sumas que se habían pagado. En cuanto a los torpederos *withead*, su potencia de destrucción estaba subordinada a la instrucción y a la disciplina de estados mayores y de equipo que lo dirigieran. En este sentido poco se podía esperar.

No existía población marítima y ni tampoco se la atraía entre los marineros extranjeros ni entre los “gauchos” de la pampa, para quienes se usaba el barco como prisión. Los oficiales hacían su aprendizaje en la navegación de cabotaje; no se podía calcular en más de tres el número de oficiales que pertenecían a la marina mercante o dirigían su barco. Los navíos que se aventuraban en alta mar eran siempre guiados por oficiales extranjeros que recibían el título de pilotos de alta mar, pero eran los verdaderos comandantes del barco.

Esta situación llevó a los argentinos a nombrar a Beuf al frente de la Escuela Naval militar, explicaba el ministro francés; y, sin embargo

las buenas intenciones y la competencia de Beuf, que se rodeó de profesores de mérito, casi todos extranjeros, son obstaculizadas a cada instante por la rutina y la mala voluntad de un Estado mayor y de las oficinas imbuidas de otras tradiciones que las suyas. No ha podido hacer lo que quería y terminó renunciando.

En efecto, Beuf, desde marzo de 1882, según informa el representante francés, tuvo la convicción de que no terminaría su contrato de cinco años; decidió renunciar y permanecer hasta que fuese nombrado otro director. Las notas que envió no tuvieron respuesta, y tampoco la obtuvo a pedidos verbales. Se resignó, hasta que el 31 de agosto recibió dos notas del Departamento de Marina. En una de ellas se cuestionaba el uso que había hecho de los fondos. Beuf no dudó un instante: puso al día los asuntos administrativos, reunió los comprobantes necesarios, citó al ministro de Marina y le presentó la renuncia indeclinable. Los motivos que le imputaban eran falsos, especialmente en cuanto a algunos excesos de su carácter; no eran éstos los verdaderos. El ministro francés se mostraba molesto por el cariz que habían tomado los acontecimientos.

DERECHO MARÍTIMO INTERNACIONAL

Las interpretaciones del Derecho Marítimo Internacional diferían para argentinos y franceses frente a casos concretos de toma de desertores o de apresamiento de barcos. Algún suceso sirve para ilustrar estos problemas.

En el caso del navío *Marie Adele* existía un contrato entre el capitán del barco, Martín y Jorge Villemener, quien ejercía la función de práctico, por el cual éste se obligaba a seguir el buque a todos sus destinos y volver con él al puerto de armamento Burdeos, mediante un salario de 120 francos por mes. Durante la travesía del barco con destino a Rosario, el capitán decretó la prescripción del empleo del práctico y le impuso la obligación de cumplir con tareas de marinero, con la paga correspondiente a dicha función, hasta el desarme del buque.

Una vez descargado el buque en Rosario, Jorge Villemener desertó. El capitán presentó una demanda de arresto al capitán del puerto, pero ésta no tuvo efecto. Un abogado a nombre del desertor solicitó el pago de los sueldos devengados y los gastos de manutención igualmente ante el capitán del puerto, quien se excusó, y luego ante el juez federal, quien citó a las partes a comparecer y presentar pruebas. Una vez cumplida esta instancia, el capitán podía ausentarse.

El problema que se planteó fue a quién competía juzgar el asunto: el vicecónsul francés sostuvo que no era de competencia del juez federal, y aducía para ello principios de Derecho Internacional. El juez federal, por su parte, rechazó la prescripción de incompetencia y declaró la suya.

El ministro francés defendió los derechos esgrimidos por el vicecónsul al afirmar que “los cónsules gozan de ciertas facultades especiales que los

facultan para fallar entre las partes, sin perjuicio de que, en caso de desacuerdo permanente, recurran ante el Tribunal de Comercio de Burdeos, donde se contrajo la obligación”.

Ducros-Aubert aceptaba la competencia de los tribunales federales para las cuestiones marítimas que se referían a capitanes de buques argentinos, pero no eran obligatorias para hombres cuyo domicilio estaba a bordo. El Derecho Internacional había introducido, a favor de los marineros que componían la tripulación de barcos mercantes, una excepción que confirmaba la regla general. Abonaba su tesis con el reglamento destinado a los cónsules aprobado por el gobierno argentino el 6 de noviembre de 1862.

La respuesta del ministro argentino Pedro Prado no se hizo esperar. El ministro de Relaciones Exteriores observó lo complejo de la situación e hizo notar que el desertor se había presentado al juez federal por medio de un apoderado después de haber realizado los reclamos correspondientes ante el vicecónsul francés, el cual “lo había desatendido completamente”. El juez citó al capitán, quien contestó la demanda, negó los hechos del demandante y presentó cuatro testigos. El vicecónsul solicitó al juez que se abstuviese de actuar por falta de competencia, y éste desconoció toda jurisdicción al vicecónsul. Mientras tanto, el capitán se dio a la vela con su barco sin dejar apoderado alguno.

Prado recordaba que, para el gobierno argentino, los cónsules tenían una jurisdicción arbitral, por ello podían las partes “apelar a los tribunales del país, desde que no media tratado que disponga otra cosa”. Los cónsules, reafirmaba el ministro, no estaban autorizados a ejercer jurisdicción civil en el extranjero y desconocer la competencia declarada por los tribunales de otras naciones. El ministro entendía que la interpretación de Ducros-Aubert era errónea.

El abundante intercambio de notas confirmó a los interlocutores en sus posiciones; aunque se agregaban nuevos datos, la posición no variaba. Más aún, los dos habían invocado a los mismos tratadistas de Derecho Internacional: Bello y Calvo, sin que se llegase a un acuerdo. El asunto cesó cuando Ducros-Aubert, en razón de no arribar a una solución, elevó la cuestión a su gobierno y dejó sin respuesta la última nota de Prado porque terminaba su función y se embarcaba de regreso a Francia.

RESUMEN

El artículo se pregunta por el desempeño de la Estación Naval Francesa en las aguas del Río de la Plata. Ésta estaba en relación directa con la

población migrante del país de origen. Francia figuró en el tercer lugar en las estadísticas inmigratorias, y esta Estación Naval, aunque presente hasta 1890, no alcanzó a jugar el papel que desempeñaron la española y la italiana. Las vicisitudes, casi constantes, entre los ministros plenipotenciarios y los comandantes de la Estación revelan una larga lista de desencuentros y posiciones encontradas. Las quejas de los súbditos franceses por la falta de presencia del estandarte nacional en los ríos interiores y en el puerto responden a la realidad de que Francia, en general, prestó más atención a la Estación Naval de Río de Janeiro que a la del Plata.

PALABRAS CLAVE:

Política internacional - relaciones navales franco-argentinas - Estación Naval Francesa - Río de la Plata.

ABSTRACT

This article asked about the action of French Naval Station in the Río de la Plata. The French was in direct relation with the immigrants. France was in the 3rd place at the immigration statistical and never have an important position than the Spanish and Italian have.

The complain of french citizens by the absent of France's flag in the inner rivers and Buenos Aires port response to the reality that France gives more attention to the Río de Janeiro's Naval Station that Río de la Plata.

KEY WORDS:

International policy - naval relations - Río de la Plata.