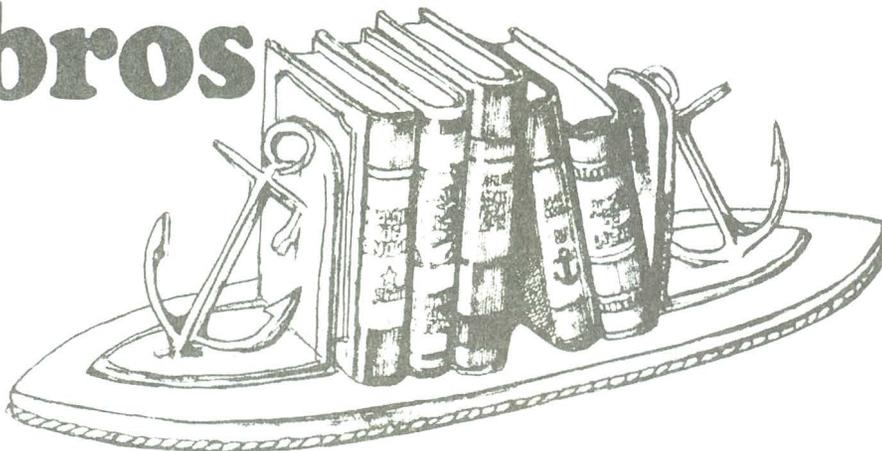


Libros



PRESENTACIONES*

OCEANS DES HOMMES

François Bellec, Edit. Ouest France-Université, Paris, 1987, 236 p.

O.R.O.-T.



El Capitán de Navío François Bellec, Director del Museo de la Marina de París, es una conocida autoridad en el campo de la historia marítima de Francia, lo que no le impide —en el volumen que reseñamos— establecer una síntesis que sobrepasa ampliamente los límites geográficos de su propio país, proporcionando una visión general de la evolución del transporte marítimo en las más diversas regiones del globo terráqueo.

La obra está dividida en trece capítulos. Los tres primeros ponen el acento en el Mediterráneo y su prestigioso pasado, que se remonta por lo menos a la civilización egipcia de la antigüedad. Es aquí también incorporada una descripción del colorido mundo comercial de la República de Venecia durante la Edad Media y el Renacimiento, que —como lo indica el autor— prefigura las estructuras contemporáneas de la importación y exportación. “China, Pamir, India, el gran archipiélago de Asia y el Cercano Oriente ofrecían a todas las ambiciones las especias, maderas preciosas, sedas, pieles, perfumes, piedras raras, opio y ungüentos farmacéuticos (...). La República traficaba también de Alejandría (Egipto) a Brujas (Bélgica) y del Don (Rusia) a las ferias de Champagne (Francia), lanas, ámbar, oro y plata, cobre, plomo y estaño, terciopelo y brocados, paños, trigo, vino, algodón y azúcar. Ella exportaba, por supuesto, sus textiles teñidos, su jabón blanco y sus encajes, los vidrios y cristales de Murano. Sin más escrúpulos que en otras partes, a pesar de las críticas de la Iglesia, Venecia proporcionaba a los príncipes de Oriente esclavos, concubinas y soldados”. El capítulo se cierra con una descripción del navío más típico de la Venecia de entonces: La galera.

Otro pueblo marítimo tratado en la obra (capítulo IV) es el de los vikingos, que además de su temida capacidad militar demostraron ser grandes exploradores y comerciantes. Hay que recordar sus incursiones del siglo IX, saqueando Londres el año 839, París el 845 y otros puertos de mar y fluviales, entrando luego hasta los confines del Mediterráneo. Además —y esto es digno de ser

* Reseña de obras disponibles en los mercados nacional e internacional de libros, cuyos temas rondan o caen en el campo de las preferencias de nuestros lectores.

destacado— ellos fueron los únicos europeos capaces de hacer navegación de altura antes del siglo xv. Su presencia en Islandia, Groenlandia y Labrador así lo ha demostrado. Su pujanza de navegantes constituiría la base de lo que en el siglo xiii pasó a ser la conocida Liga Hanseática, “comunidad cooperativa de interés económico, agrupando los comerciantes de las ciudades del norte de Europa, sometidos a una etiqueta y una ley libremente aceptadas, unidos para arbitrar sus litigios, defender sus privilegios y afirmar la libertad de comercio (...)”. La *kogge* (o coca), de sólo 20 metros de eslora y de 200 toneladas como máximo, fue el navío comercial más característico de la época.

En los capítulos siguientes son abordados temas de tanto interés como el paulatino progreso en las técnicas de navegación y su influencia en los descubrimientos geográficos y la cartografía, destacándose los valiosos aportes hechos por la civilización árabe: “A fines del siglo xv, Ibn Majid, uno de los grandes pilotos árabes, escribió —en la misma época en que los portugueses preparaban la circunnavegación de África— 33 textos sobre navegación (...). Su continuador fue Sulayman al-Mahri. Redactado en la primera mitad del siglo xvi, su tratado concluía que el arte náutico reposa sobre la doble base del buen sentido y la experiencia. Es ésta una buena definición del sentido marino”.

La formación de los imperios coloniales portugués, español, holandés, inglés y francés, prácticamente completa la segunda mitad del volumen, sin olvidar la descripción de las inhumanas condiciones de vida que debían soportar las tripulaciones y el horror que involucró el transporte de esclavos hacia América y las Antillas. Sobre estos temas tan sombríos pone un poco de luz y de optimismo el último capítulo, consagrado a los pueblos aborígenes navegantes del Pacífico, indicando cómo a partir de la isla de Raiatea “los polinesios poblaron las islas Tonga hacia 500 a. de C., Samoa en los albores de la era cristiana, las Marquesas en el siglo ix, Hawai hacia el año mil, Nueva Zelanda a mediados del siglo xiii”. Un conocimiento transmitido y aumentado de generación en generación les facultó para navegar en alta mar durante semanas, interpretando con atención extrema los más diversos indicios que permitían la ubicación en el espacio oceánico: Observación de la bóveda celeste, dirección de la migración de las aves, orientación de las corrientes, etc. Para la retención de información contaban con esquemas geométricos diseñados con finas cañas de bambú, conchas y fragmentos de coral.

No obstante la erudición de su contenido, el libro puede ser recorrido con la agilidad de una novela de aventuras, donde el personaje central sería una síntesis del hombre de mar de todos los tiempos y latitudes. La lectura encuentra su complemento en excelentes ilustraciones.

TORMENTA ROJA

Tom Clancy, Editorial Plaza y Janés, Barcelona, 1988, \$ 4.500

Gustavo Jordán Astaburuaga
Capitán de Corbeta



Tom Clancy saltó a la fama en Estados Unidos con la publicación de la obra *The Hunt for Red October*, la cual trata de la desertión de un submarino nuclear ruso, logrando mantenerse por siete meses consecutivos en la lista de los *best sellers*.

La obra que se presenta es el segundo libro publicado por este autor y relata, con gran maestría, el tema de una hipotética Tercera Guerra Mundial, en la que participan principalmente los países del Pacto de Varsovia, liderados por Rusia, y los países de la OTAN, liderados por Estados Unidos.

Todo se inicia cuando terroristas musulmanes logran sabotear e inutilizar la refinería de petróleo más importante de Rusia, perdiendo este país un tercio de su capacidad de producción de combustibles, ante lo cual el Politburó resuelve invadir los países del Medio Oriente, pero previo a esto se requería neutralizar a las fuerzas de la OTAN en Europa occidental.

La maniobra estratégica rusa contemplaba invadir Islandia para obtener una base de operaciones que apoyara a las fuerzas que conquistarían el control del mar en el Atlántico, aislando al teatro de operaciones europeo, así como operaciones de proyección en Noruega y una ofensiva aeroterrestre en contra de Alemania occidental.

Debido a la excelencia de los servicios de inteligencia occidentales, los rusos no logran la sorpresa estratégica al inicio de la guerra, transformándose ésta en una guerra de desgaste, con lo