

Japón, el más grande del Asia

IV parte

✎ HERNANDO GAITAN LINARES

Ningún otro país se ha revelado tan capaz para transformar su estructura política y sus costumbres tradicionales, a fin de adaptarse a las exigencias y a las cambiantes condiciones de una civilización que se ha extendido hasta los últimos resquicios de nuestro planeta, sin perder su esencia, como esa extraña y única región que se denomina Japón. Las primeras referencias que llegaron a conocimiento de los europeos provinieron de Marco Polo, infatigable viajero veneciano (1254-1324), que por espacio cercano a los veinte años prestó sus invaluable servicios al Gran Khan Kubilai. Su agitada vida en varios lugares de Asia apareció relatada en su libro "El Millione", nombre que por

"Temo que tengamos los ojos más grandes que el vientre—decía Montaigne— y más curiosidad que verdadera capacidad, queremos abarcarlo todo con nuestros brazos, pero temo que no aprisionemos más que el viento"...

ironía dieron sus compatriotas a su obra "El Libro de Marco Polo" (1271-1295). Cuando el viajero entrevió tan recóndito mundo lo referenció escuetamente a primera vista: "Cipango es una isla situada al este, en alta mar, a quince millas del continente; y es una muy buena isla". Un poco más

tarde otro gran viajero y cronista portugués, Fernando Nendes Pinto (1509-1583)—aventurero sin par— arribó a las costas japonesas y dialogó en la corte largamente con su gobernante, según consta en su libro "Peregrinación".

Pero antes de tratar sobre la prodigiosa transformación nipona, realizada en algo más de un siglo, a partir del año de 1583 cuando el comodoro estadounidense Matthew C.

Perry, que arribó a la bahía de Kurithama, y mediante intimidación armada, logró la finalización del secular aislamiento japonés y la apertura del país al mundo exterior. La rápida evolución de tan cerrado mundo se torna más sorprendente aún, cuando el *cónsul general* estadounidense en 1856 consignó en breve frase lo que pensó entonces anidaba en el espíritu japonés: "No remover aquello que está quieto", siguiendo el célebre proverbio que desde mucho tiempo atrás aplicaban los nipones sobre cualquier novedad que no merecía su consideración.

Bastó pues que algunos cañonazos disparados desde las fragatas del comodoro fueran suficiente argumento para quebrar el mundo silencioso y hermético que había circundado por mucho tiempo al Cipango de Marco Polo. Puestas así las cosas, por fuerza de los hechos, bien vale traer a colación ciertos aspectos que predominaron y aún subsisten, en parte, en esa alma enigmática que caracteriza el temperamento japonés.

Su coraje y bizarría tradicionales, latente desde el período feudal, puede sintetizarse en dos instituciones: el Samurai —estoico y fiero— que da y recibe la muerte como lógico resultado del albur de un hecho de armas, que

bien puede conducir por su habitual fatalismo al harakiri, si el héroe sufre un quebranto moral. El kamikase (viento divino o soplo de Dios), y que es resolución y sereno valor, alimentan esta institución de voluntarios, que ofrendan su vida en aras de la gloria de sacrificarse por su patria, estrellándose con su avión o con cualquier proyectil guiado por su mano contra el objetivo enemigo. Ejemplo vivo y terrible de este propósito es el que presenta al Almirante Onishi, en la batalla naval del Golfo de Ley, en la Segunda Guerra Mundial, al arengar a sus hombres momentos antes de lanzar al asalto a los kamikases: "vosotros sois ya dioses y los dioses han olvidado los deseos humanos. Si no obstante hay alguno en vosotros, será el de saber si vuestro sacrificio ha sido o no inútil. Ante mi inmenso pesar, mi voz no llegará hasta vosotros hasta el fin y que el emperador conocerá todas vuestras proezas. Os suplico que cumpláis con vuestra misión con todo honor".

Al comentar estas extraordinarias modalidades, cabe traer a colación otros sentimientos también notables, pero diametralmente distintos a los relacionados anteriormente. Al efecto, en una bella lámina del libro "El Japón en Transición", aparece el Emperador Meiji con algunos cortesanos contemplando con arrobación aparente

los capullos de una rama de cerezos que se alza hasta reposar en el ventanal de su palacio que da al campo. Y conforme a varios historiadores que se han ocupado con algún detenimiento de esta particularidad, los nipones aman las flores del cerezo en la época en que los graciosos pétalos caen alrededor de los árboles y cubren el suelo con una capa nevada, rosa y fragante, que los vientos de la primavera naciente impulsan y esparcen por las avenidas. Y aman estas flores ya moribundas porque evocan el recuerdo de innumerables vidas que han florecido y se han marchitado para asegurarle al Japón un sitio glorioso entre las naciones. También aman la flor del ciruelo antes de que se haya ido el invierno, cuando las ramas ennegrecidas se yerguen aún, rígidas, bajo el granizo y la lluvia. Y las aman porque ven en ellas una garantía del porvenir, una profética promesa de gloria y de belleza en el tiempo futuro.

Estas cualidades —sin duda— son las que confieren al Japón, ese carácter un tanto enigmático que no han logrado penetrar a cabalidad los occidentales, cuando miran hacia el fondo de su alma.

Ojalá estas referencias permitan analizar con más propiedad la razón

de su nacionalismo, su actitud hacia el resto del mundo, su lucha por el poder internacional, la obtención de capital, la reacción de la posguerra, su tecnocracia y el constante e ininterrumpido fluir de su progreso.

Después de una guerra en que este país hubo de aceptar las condiciones de una rendición tajante y sin réplica; acatar la reeducación que impuso la voluntad noble y generosa del General Douglas Mac Arthur, una vez que los ciclones de fuego de las bombas atómicas doblegaron la voluntad de su pueblo, hay derecho a pensar, a juzgar por los hechos posteriores, que el vencedor del Japón, fue a su vez el vencido por las cualidades tan elevadas que apreció en los nipones.

Sobraría en esta breve reseña un comentario sobre el poderío naval japonés en todos los conflictos que ha sostenido en diferentes épocas. En ellos su capacidad náutica, la calidad de sus barcos y el denodado espíritu de sus mandos, demostró ampliamente su capacidad. Dos hechos serían suficientes para testimoniar este aserto: la destrucción total de la flota rusa en 1904, en que obraron decisivamente factores esenciales como la sorpresa, la táctica y el aprovechamiento de circunstancias que revelan el genio y la

decisión del Almirante Heihachiro Togo, incuestionable vencedor en Puerto Arturo y Tsushima en 1905; su magistral desempeño en la Segunda Guerra Mundial, en la denominada Guerra del Pacífico, en que obraron también decisivamente la sorpresa, el espíritu decisorio y el potencial de sus acorazados, cruceros, cañoneros, portaaviones y buques auxiliares y de transporte. Sin embargo, pese a sus aplastantes victorias iniciales, a sus arrolladores desplazamientos que le permitieron conquistar extensas zonas continentales e insulares, fue doblegado por el poderío naval y el genial desempeño de los comandantes estadounidenses que se anotaron éxitos sorprendentes, después de su terrible experiencia en Pearl Harbor. Hoy, después que apenas se recuerdan la destrucción de gran parte de su flota de guerra, el arrasamiento de varias de sus ciudades y su expulsión de todos los territorios conquistados, en sus astilleros y arsenales se construyen buques, tanques de más de 300 mil toneladas, así como naves comerciales de gran calado para transportar e importar el volumen impresionante de productos que constituyen su actividad industrial y comercial.

Ojalá que estas referencias ayuden a analizar con más facilidad la razón de su nacionalismo, su actitud hacia

occidente, su lucha por el poder internacional, la obtención del capital, la reacción de la posguerra, su tecnocracia y el constante fluir de su progreso.

Sobraría en esta breve reseña comentar sobre el poderío naval japonés en su guerra contra Rusia en 1904 y en la Segunda Guerra Mundial, en que obtuvo aplastantes victorias iniciales, para ser luego vencido en una serie sucesiva de confrontaciones navales; sobre su capacidad industrial y técnica para construir en la actualidad en sus astilleros, barcos de toda naturaleza, entre ellos buques tanques hasta de 300.000 toneladas, así como el milagro de poder alzarse sobre las indescriptibles ruinas en que la sumió la guerra. Todos ellos son hechos tan conocidos y recientes en el veloz desarrollo de los tiempos actuales.

HOLANDA, LA REINA DE LOS MARES.

“El hombre cree dominar el mundo, pero los acontecimientos dominan al hombre”. La minúscula Holanda con una superficie de 32.328 kilómetros pudo con justo orgullo propalar a todos los vientos, que sus hombres —en lucha permanente con el mar— “Eran los hijos primogénitos del océano”. Ellos, tan pocos, en aquellos días un

tanto lejanos del siglo XVII, frente a los poderosos expansionistas que debieron afrontar en dura brega, rejuvenecieron las prácticas colonialistas y construyeron un gran imperio sobre el mar. Su flota llegó a ser la más poderosa, activa y segura, así como la menos cara. Diez mil naves y ciento sesenta mil marinos fueron sus efectivos en la época de bonanza. A pesar de su déficit comercial, pues importaba, más de lo que exportaba, mantenía un nivel de vida elevado, una balanza de pagos muy positiva gracias a los ingresos de sus fletes, a un sistema de seguros remunerador y a la renta de los capitales colocados en ultramar. Todo este otro balance positivo es el signo propicio de las economías seguras. En síntesis un déficit comercial ampliamente compensado por un excedente financiero. Este pueblo fue un emporio de hábiles empresarios que se apresuraron a dar acogida propicia a los judíos expulsados de Portugal y a los protestantes fugitivos de sus vecinas las provincias belgas, que se hallaban bajo el dominio de los fanáticos españoles de los tiempos de represión religiosa. También acogieron sin vacilar a los protestantes expulsados de Francia. El secreto de esta política acogedora no era otro que el incentivo de sus capitales y la red internacional de amistades y vínculos

comerciales de estos hombres sin patria. Los hechos se encargarían de comprobar el buen suceso de su magnanimidad, por el valioso aporte que les llegó a los Países Bajos de los exilados que encontraron en ellos una nueva patria.

Los holandeses, acostumbrados a vivir al nivel del mar en su propio suelo, no temieron afrontarlo en otras latitudes. Y como eran más marinos que banqueros, gracias a los primeros lograron que su pabellón ondeara en todos los océanos del globo. Buscaron y hallaron el aceite de bacalao en el Artico, en la isla de San Mayen. Por Nueva Zelanda y Spitzberg, uno de sus grandes navegantes, Barentz, intentó hallar y sistematizar el camino que llevaba a China. Por Madagascar, otro gran hombre de mar, Cornelius Houtman, descubrió la ruta de Java. Y como la sucesión portuguesa en el declinar de su grandeza se hallaba abierta, los empresarios holandeses se apoderaron de Malabar, Surate, Cochia, Ceilán, Malaca y las codiciadas islas de las especias. Y más allá, en el lejano Japón, se instalaron frente a Nagasaki, en la isla Décima.

Todos estos éxitos y muchos otros bien conocidos en las diversas regiones del mundo, fueron obras exclusivas o casi exclusivas de asociaciones privadas, dotadas de privilegios

públicos. Pero resultó evidente que era preciso mejorar el sistema ante el flujo constante de nuevas sociedades. Para ello los Estados generales intervinieron y estimularon las fusiones de las compañías. Concedieron al mismo tiempo el monopolio del tráfico en zonas previamente delimitadas, con las facilidades aduaneras del caso. Las compañías, por su parte, se obligaron a asegurar las comunicaciones con las colonias, explotarlas, poblarlas e inclusive evangelizarlas.

Una de ellas, la de las Indias Orientales, fue modélica en su género. Muchas compañías fusionadas terminaron por convertirse en cámaras. La principal fue quizás la de Amsterdam. Junto a ella se destacan, entre otras, la de Zelanda. De doce a veinte mil soldados y quince mil marinos integraban los efectivos de las compañías. Estas reinaron en todas las agencias comerciales, desde el Cabo hasta el Japón. El impulso dado a las factorías terminó por convertirlas en plantaciones. Los aldeanos holandeses (bóers), en su desplazamiento por las vastas regiones colonización se fusionaron con otros núcleos de competidores, tales como los hugonotes franceses, que no parecieron olvidar su origen y bautizaron granjas con nombres como Languedoc, Borgoña, etc.

Con variadas alternativas de éxito, pero también con algunos fracasos, los holandeses se regaron por todo el mundo, sin olvidar el continente americano donde realizaron varias fundaciones, algunas de las cuales aún subsisten. Su organización ejemplar, práctica y bien controlada subsistiría hasta cuando un temible competidor, la Gran Bretaña, terminó por arrebatárle gran parte de sus inmensos dominios. El declinar de su poderío guarda proporción con el del pequeño Portugal, cumpliendo así el mudable destino de las cosas y de los pueblos.

En la metrópoli, allí donde se forjó la gran concepción, se desarrolló también un mundo tan activo, tan variado, pintoresco y del más hermoso colorido que puede ostentar una región poblada por gentes, que como ya se dijo, en lucha permanente con el mar, se han ingeniado para aprovechar hasta la última parcela de su territorio en la más variada diversidad de actividades agrícolas, pecuarias, industriales y de investigación científica. Su paisaje, en casi toda su extensión es de una rara belleza en donde alternan los canales navegables de suave colorido con las arboledas de frutales, los campos de tulipanes con su vívida tonalidad, tal vez única, las siluetas airosas de los clásicos molinos

de viento, los mástiles y los cascos de sus innúmeras embarcaciones, la indumentaria tradicional de las gentes y la arquitectura encantadora de ciertas ciudades.

La técnica y la exactitud, proverbiales del holandés, ha promovido una producción industrial, que es famosa en todo el mundo y que ha logrado competir en varios renglones con los más connotados instrumentos y equipos, de los mayores industriales de Europa, América y Asia.

LAS OPULENTAS CIUDADES DE ITALIA.

El progreso y las artes navegan en las galeras de las emprendedoras ciudades-estados que habrán de aventar el próximo Renacimiento por todo el mundo de la cristiandad. Ciudades de ensueño y fantasía conforman esa Italia que trafica por los mares con el impulso creador que alimentó el espíritu de los antiguos helenos. Los armadores de Génova, Florencia, Venecia, Albenga, Savona, Amalfi, Aquilea, Pola, Ancona, Rávena, Pisa y otras ciudades más poseen el sentido de los negocios y mantienen por mucho tiempo su puesto en los enlaces mediterráneos. Con su sagacidad habitual, les basta negociar para adueñarse del monopolio del tráfico con el África interior. Se aseguran el acceso a Ceuta y por el Atlántico,

llegan hasta Salé. Al parecer alcanzaron también las Canarias. Dueños de las rutas del Egeo, hallan el acceso al Mar Negro, donde contactan con nuevas poblaciones, nuevos proveedores y nuevos clientes; fundan Caffa en Crimea, casi en la desembocadura del mar de Azov para enlazar los caminos de tierra con los de agua. Los objetivos de su colonización, públicos o privados, son meramente mercantiles. La cuestión es comprar barato, transportar y revender con beneficio. La fórmula consiste en un juicioso equilibrio entre los fletes de ida y los de vuelta.

Su presencia se hace sentir en todos los mercados. Frecuentan las ferias del Languedoc, conciertan tratados con las ciudades provenzales. Los mercaderes de Asti hacen por cuenta propia el viaje a Flandes o a las ferias de Champaña, hasta que un día sus galeras alcanzan Brujas. Y qué no decir de Venecia "muy excelente, noble y bella ciudad establecida completamente en el mar". Esta hija de las aguas, vivirá gracias al mar. Pero es también una ciudad triunfal que se adueña casi de media Constantinopla, con Santa Sofía, e instala allí un podestá, cuya autoridad es el contrapeso de la del emperador de Renania. Su influjo logra desviar la Cuarta Cruzada de su objetivo. "La

flota que habían aparejado los venecianos fue tan tan rica y tan bella, que nunca cristiano alguno vio cosa más bella, ni más rica en naves y galeras". Pero estas opulentas ciudades se destrozan entre sí. En Génova, la soberbia, el patriciado gilelino contra el pueblo güelfo; aristócratas contra burgueses. Hasta que llegará un día en que todas, tan altivas y orgullosas, perecen bajo el influjo de la decadencia. En la sublime Venecia el último dux abdica. Ya nadie después de él, lanzará el anillo al agua del Lido para desposarse con el mar. Génova experimenta su mayor desgracia, cuando uno de sus hijos que aprendió a navegar a distancias ilímetes, Cristóforo Colombus, le propone buscar por el oeste la nueva ruta de las Indias. Ella pierde así el imperio más extraordinario que imaginarse pueda. Termina por languidecer; ya no tiene ni el afán ni los medios de emprender otra aventura, después de haber rehusado, lo que los españoles sí supieron apreciar.

FRANCIA SIEMPRE PRESENTE EN LA HISTORIA, BAJO EL SIGNO DE LA FLOR DE LIS.

Francia siempre nos promueve una suave y sutil sensación, vaga e imprecisa, como la aroma ya casi extinta que exhalan las cosas guardadas en antiguos y nobles

armarios, discretamente olvidadas, pero presentes como aquellas imágenes que pueblan la dulce melancolía del recuerdo. Será acaso ¿por qué en esa especie de Edad Media que ve el hombre de todas las épocas, se agitan en su mente con igual intensidad los hechos del momento y las cosas de ayer? Para las gentes de nuestro siglo que se alejan, la imagen de Francia cobra un significado tal vez único. Ella ha estado siempre presente en la historia, mucho antes que los guerreros francos concurrieran con sus aliados bárbaros al encuentro de Atila en las llanuras Catalaúnicas, donde se diferiría, por un tiempo, el destino de Roma ya en las postrimerías de su larga hegemonía. Con una afirmación más rotunda, Mason, en su encantador tratado de historia, consigna "que la historia de Francia es la historia de la humanidad".

No ha sido posible hasta hoy —y quizás no lo sea en mucho tiempo— fijar precisamente el comienzo de una civilización en cualquiera de las latitudes que alinderan el orbe. En el caso de Francia se puede afirmar, que este país no siempre ha sido designado con este nombre ni ha constituido un solo estado. Por ello los historiadores no se han puesto de acuerdo sobre la región o asentamiento inicial de los galos, errabundos un tiempo, cuando tal vez

se desprendieron del brumoso norte para escapar como muchos otros del mundo de los hielos, de los vientos borrascosos y de las noches interminables. Los cronistas de la antigüedad coinciden en describirlos como guerreros altos y valientes, blancos, de ojos azules, cabellos rubios o rojos, grandes bigotes y muy comedores y bebedores. Esto ha hecho pensar que estos hombres del septentrión eran más parecidos a los alemanes de todos los tiempos que a los franceses de hoy, en su mayoría de mediana estatura, ojos oscuros y pelo castaño o negro. Estos francos de antaño permitieron al General Charles de Gaulle, al iniciarse el período de reconciliación de Alemania y Francia, después de la última guerra, que era ilógico combatir dos pueblos que obedecían a una raíz común germánica, pues los francos pasaron por ser los más puros de su raza e indiscutibles progenitores de los actuales franceses. Con esta somera apreciación del pasado francés se llega por fin al "año mil", que algunos historiadores han elegido como el comienzo de la historia de la civilización francesa, después que galos, francos y muchos otros pueblos se mezclaron ininterrumpidamente en el ajetreo de formación de la futura Europa.

Ha sido práctica de historiadores, profesores, catedráticos y hombres

que posan de alguna cultura, afirmar y sostener con cierta clase de argumentos, superficiales y ligeros, el oscurantismo, la ignorancia y la concepción retardataria de la Edad Media. Es evidente que se trata de una apreciación que considera a este período histórico, como si se tratara de un todo homogéneo en su largo discurrir. Si se hace memoria, bastaría hacer referencia al tiempo transcurrido de 1070 a 1180, para recordar que en la región conocida como el Bajo Sena se multiplicaron los signos de una vitalidad y de un progreso intelectuales, semejantes a los que habrían de ocurrir en 1750, cuyo movimiento aún parece arrastrar a las épocas contemporáneas. Esta referencia no podría aplicarse a todas las regiones de Francia, por virtud de que no todas evolucionaban al mismo ritmo, como en el caso de la Bretaña Interior que acusaba un atraso cercano a los cien años con respecto a las más avanzadas. El progreso de un siglo en los diversos órdenes, ya sean éstos de tipo cultural o material, parece hallarse vinculado ostensiblemente al desarrollo, estado o alternativa de la economía. El hálito vivificante del progreso pareció animar todas las cosas en el siglo XIII. Innúmeros objetos provenientes del intercambio mercantil enriquecieron la imaginación y dieron satisfacción a los anhelos crecientes de una sociedad que tendía al

refinamiento y a la posesión de productos de lujo que no se fabricaban en la casa, sino que viajaban de distintos lugares para satisfacer una demanda que habría de convertirse en hábito. En los hogares chisporroteaba el fuego en las chimeneas de cal y canto y ya las luces taladraban la oscuridad de las noches en que vivieron sumergidas las generaciones precedentes. Aparecieron los muebles; los cofres con bisagras y cerraduras, reforzados de hierro; los muros se vistieron de tejidos; los lechos lucieron accesorios que fueron objeto de cuidadoso inventario; los antiguos utensilios de madera y tierra cocida fueron reemplazados por calderos y recipientes de metal. La glotonería de antaño fue desplazada por la refinada concepción del buen gusto y los buenos manjares; los vinos nobles y generosos hicieron olvidar la amarga cerveza tradicional. La burguesía comenzó a ostentar costosos trajes y vestidos. "Debéis vestir bien, decía, San Luis, para que vuestras esposas os quieran más y nuestra gente os tenga en más estima".

En el incansable devenir de los acontecimientos llegó el eclipse para las regiones de la Francia Meridional; las rutas comerciales ya no eran las de España sino las de Italia, que terminarían por volverse hacia París.

La ciudad pequeña del siglo XI se creció en el XII por la conjunción de tres razones: el desenvolvimiento de la circulación por el río Sena con el gran movimiento de las ferias de Champaña; el éxito de los maestros que atrajo multitudes de oyentes ansiosos de cultura y progreso intelectual, y por último, la elección del rey, quien la hizo la residencia predilecta. Y así fue como tendría una triple función: la primera capital en que se fijó el centro de un estado europeo; el centro económico más desarrollado y la gran encrucijada intelectual de su época.

Ya para finalizar el siglo XIII y con el advenimiento de los dos próximos se inició y culminó una era de tales progresos que hicieron de Francia el foco más notable de la cultura occidental. Pero, infortunadamente, por esta época se abatió sobre este gran pueblo una serie de conflictos con sus países vecinos, que no permitieron que a ejemplo de España, Portugal e Inglaterra, los franceses se preocuparan del mar y de sus trascendentales alternativas mercantiles y colonizadoras. A lo anterior cabe agregar que a los franceses les faltaban ciertas cualidades inherentes a los descubridores y a los comerciantes. No poseían el orgullo y el penacho que empujan a los conquistadores extremeños por los caminos

del mundo. Tampoco poseían y no poseen aún ese espíritu de lucro que agujonea a los ingleses. Prefieren su país a cualquier otro, su provincia a todas las demás, su aldea a cualquier otra aldea. Son hombres hogareños; "prefiero el hogar que fue de mis abuelos". Si poseen un capital es para ellos más atractivo comprar un cargo honorífico, o una buena finca cabe el campanario de su aldea. Decían y aún dicen, "algo con qué vivir en su tierra el resto de sus días". El francés no esconde emulación por lanzarse a empresas lejanas, y menos por perseverar en ellas.

"Temo que tengamos los ojos más grandes que el vientre —decía Montaigne y más curiosidad que verdadera capacidad queremos abarcarlo todo con nuestros brazos, pero me temo que no aprisionemos más que el viento".

Y, sin embargo, en las costas de Normandía, de Bretaña, de Saintonge y del país Vasco, no faltaban hombres que se enardecían ante el mar y su aventura, pescadores que lograban el bacalao y la ballena en las aguas de Terranova. Un marino de Honfleur, Binot de Gonville, derivó en sus excursiones hasta una tierra austral en la que erigió una cruz en el nombre de Luis XII. Probablemente el Brasil, a

donde los portugueses habían ya llegado cuatro años antes.

Desde su casa de Dioppe y desde su morada señorial Varengeville, el armador Juan Anjo dirigió la guerra corso contra los portugueses les tomó trescientos barcos envió a Sumatra y a China a los hermanos Parmentier; confió a Pedro Aubart la misión de fundar en Terranova una agencia comercial para comprar bacalao y pieles; aconsejó a Francisco I que mandara a Verazzano a América, sufragando la expedición con capitales lioneses y florentinos.

El rey Francisco I proclamó el derecho para todos sus súbditos de "navegar por el mar libre". Para tener un puerto en el oeste, ordenó la construcción, más abajo de Harfleur, cegado por las arenas, "de un puerto y un fuerte en Grasse, en el estuario del Sena, que sería con el tiempo el Havre.

Francisco I tomó a su servicio a ese Verazzano que le propuso Anjo. El navegante florentino tomó posesión de Terranova en nombre de Francia, y descubrió más al sur, en el saco de una costa que denominó Francescana, una tierra a la que en homenaje al rey, que es un Valois de Angulema, el nombre de Angulema, que más tarde sería Nueva York. El famoso Verazzano terminó asado y devorado por los caníbales.

Otro notable marino, Jacques Cartier, realizó tres viajes. En el primero, comandando tres barcos navegó hacia el Labrador, y casi a la latitud de Saint Malo, penetró en el majestuoso estuario de un río que llamó San Lorenzo. Allí los indígenas repetían el nombre de Canadá para designar sus chozas o poblados. Esa sería pues la tierra que terminaría por llamarse Canadá. En su segunda expedición llegó a un lugar llamado Hochelaga también por el San Lorenzo. La invernada que debieron soportar fue tan ruda y experimentaron tantas epidemias, que fracasaron en su intento de hallar oro en esta Nueva Francia. Terminaron por erigir una cruz con la Flor de Lis en un lugar llamado Stadacone, que más tarde sería la futura Quebec. En su tercero y último viaje ostentando ya el título de Capitán General, vuelve sobre su ruta anterior y tras activa búsqueda descubre cobre en vez de oro y mica esquistosa que confunde con valiosos diamantes, lo que le impulsa a regresar precipitadamente, llevándose un verdadero fiasco. Pero los monarcas franceses no se desaniman y envían nuevas expediciones en varias direcciones. Pese a algunos descalabros han explorado gran parte de lo que sería Norteamérica, en especial el Canadá donde se perpetuarían sus descendientes.

Después de varios ensayos los franceses se convierten por fin en hábiles navegantes. Es entonces cuando aparecen Dumont D'Urville, Bougainville, Surville, Marión, La Perouse, D'Entrecasteaux, La Billardiere, Freycinet, etc. Ellos, en expediciones plenas de dramatismo y suspenso, descubrieron islas y archipiélagos que entraron a conformar parte esencial del Imperio Colonial. Bougainville, uno de los más grandes navegantes galos, sino el más grande, consignó en relatos deslumbrantes su llegada y exploración a la preciosa Tahití, a la que designó, la Novuille Cythere, bajo el influjo que le ocasionó esta hermosa perla de la Polinesia, de 1.042 kms², cuya capital Papeete posee el embrujo de las tierras exóticas. Surville y Marion perecieron en su empresa. La Perouse que iba tras las huellas de Bougainville y de Cook, halló trágica muerte en los escollos de Vanikoro. D'Urville confirmó plenamente los descubrimientos de Dillon y llevó a Francia noticias de su trágico final. D'Entrecasteaux que marchó en busca de La Perouse en los navíos Recherche y L'Esperance, sorprendido por la guerra con Holanda, no logró provechosos resultados, pero, cosecho para la ciencia los célebres trabajos hidrográficos de Labillardiere, nunca antes realizados con tanta precisión. Los médicos Quoy, Cainard, Garnot, los hermanos Lesson y otros

naturalistas y científicos, aportaron a las ciencias naturales valiosísimos datos e informaciones en beneficio de la humanidad entera. También el capitán Bandin, llevando a bordo al célebre naturalista Perón, exploró las regiones australes entre 1800 y 1804.

El Africa, continente visitado por los cartagineses, conforme al relato del navegante fenicio Anón, continuó por mucho tiempo sumido en una especie de misterio, al que contribuyeron efectivamente los árabes, rodeándolo de fantásticas leyendas para evitar la competencia comercial de los europeos. Pero transcurrido algún tiempo, sobre esta tierra agitada apenas por el sonido de los tambores y la gritería y algazara propios de los negros, se abalanzaron con el derecho del más fuerte, portugueses, ingleses, alemanes, belgas, españoles e italianos. La parte que le correspondió a Francia fue lo suficientemente considerable para satisfacer el orgullo y la ambición de sus colonizadores.

El travieso espíritu francés, imaginativo, creador y artístico, trajo de este mundo abigarrado de razas y de pueblos, obras y muestras apasionantes de literatura, de teatro, de fantasía exótica, de heroicidad y de aventura del más hermoso colorido.

En lo que habría de llamarse Indo-China, tres estados Vietnam, Camboya y Laos mantuvieron un desarrollo histórico diferente, hasta cuando invadidos por los franceses y divididos en varios estados, fueron perdiendo paulatinamente el influjo y la cultura chinos, para asimilar las prácticas de occidente.

A grandes rasgos esta fue la actividad francesa en esa época que se podría denominar descubrimiento, conquista y colonización de gran parte del planeta. Con la llegada del período contemporáneo esta gran nación de origen galo ha pasado muchas vicisitudes, gestado la revolución burguesa más extraordinaria de todos los tiempos, presenciado las glorias de Napoléon y asistido a dos guerras mundiales, que pese a las adversidades y sacrificios, no lograron desvirtuar su espíritu, su cultura y su extraordinario desarrollo intelectual.

No obstante las proezas realizadas por los gloriosos capitanes que dieron brillo y prestigio a la marina francesa en las diversas regiones del mundo, su potencial naval en las guerras frecuentes que hubo de librar en diferentes épocas contra adversarios poderosos como Inglaterra, Holanda y España, acusó en lo general deficiente capacidad en la estrategia y en las

acciones de sus confrontaciones marítimas, no porque sus unidades de combate fueran inferiores a las de sus adversarios sino porque la conducción y el desempeño de sus altos mandos no estuvieron casi nunca a la altura de los requerimientos y condiciones náuticas que imponen las contiendas oceánicas. Frente a los holandeses y españoles fueron inferiores en lo general, pese a sus hechos heroicos y a la dignidad de sus mandos. Y por lo que hace a su frecuente confrontación con Inglaterra, no logró jamás contrarrestar la planeación, la iniciativa, la decisión y la audacia de los

conductores británicos. Esta inferioridad no logró superarla ni la genialidad ni la voluntad indomable de Napoleón Bonaparte.

En la Segunda Guerra Mundial la magnífica preparación de la armada francesa, tanto en barcos como en las dotaciones de la marinería, no le permitió contrarrestar la incapacidad de sus mandos políticos y militares, y terminó por sucumbir sin pena ni gloria en todo el período del conflicto. Correspondería al General De Gaulle restaurarle su potencialidad y prestigio en los mares.



HAGA MAS VENTAS POR CORREO, UTILIZANDO EL "SERVICIO DE REEMBOLSO C.O.D." DE ADPOSTAL

Es un servicio que le permite estar en varias ciudades a un mismo tiempo entregando y cobrando a la vez su mercancía! Parece increíble, verdad? Usted hace el envío de sus productos y en el momento mismo en que su cliente los retira de nuestras oficinas, le gramos su dinero!

Además es rápido y seguro!



CORREOS DE COLOMBIA
llega seguro y a tiempo!
MAYOR INFORMACION: TEL: 2 41 55 51 y 2 42 04 42