

# El viaje por mar en la literatura escrita en español.

## Aproximaciones y derivas



Juan Bautista Duizeide\*  
*Periodista y escritor*  
*Universidad Nacional*  
*de La Plata*  
*Argentina*

**A**nte la mera mención de algo tan inusual en mi vida, tan inaudito como afrontar el dictado de una *clase magistral*, lo primero que hubo fue un estremecimiento. Luego al miedo lo sucedieron la sensación de aventura y desafío. Y se me vino a la memoria algo que cuenta Ricardo Piglia acerca de Vladimir Nabokov y sus famosos

cursos sobre literatura. Cuando se anunció que el escritor ruso los impartiría, un catedrático protestó: «¿Desde cuándo los elefantes disertan sobre zoología?!»

\* Juan Bautista Duizeide nació en Mar del Plata, Argentina. Egresó como piloto de ultramar de la Escuela Nacional de Náutica Manuel Belgrano y navegó en toda clase de buques mercantes. Posteriormente se recibió de periodista en la Universidad Nacional de La Plata. Ha trabajado en diversos medios gráficos como periodista especializado en el área cultura. Actualmente se desempeña como editor de la revista *Puentes*, publicación especializada en historia reciente, memoria y derechos humanos. Ha publicado las novelas *En la orilla* (2003, premio nacional de novela Leopoldo Marechal) y *Kanaka* (2004, premio de novela corta Julio Cortázar). En 2008 publicó la antología *Cuentos de navegantes*, con prólogo de Arturo Pérez – Reverte, para la cual hizo la selección de textos, escribió las semblanzas biográficas de los autores y tradujo relatos de Robert Louis Stevenson, Stephen Crane, Guy de Maupassant y Anatole France.

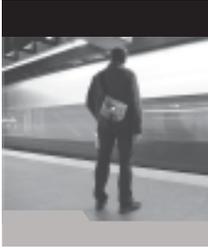
Si bien exagerada hasta la comicidad, la reacción de ese profesor nos está hablando de cierta condición de extranjería. En mi caso, doble extranjería: por escritor de ficciones en un ámbito académico y por argentino en Colombia. Aunque son igualmente ciertos, y creo que más poderosos, los vínculos del idioma, nuestra condición común de hispanoamericanos y un gusto por interrogar a la literatura e interrogarnos mediante la literatura.

Antes de entrar en tema —el viaje por mar en la literatura escrita en español— siento el deber de hacer una advertencia. En las primeras páginas de un libro muy provocador, *El nacimiento de la literatura argentina y otros ensayos*, Carlos Gamerro, que ha renovado la narrativa política, plantea lo que son algunas ventajas y fatalidades del autor de ficciones cuando se pone a ensayar con la crítica: *el derecho a la primera persona y, por consiguiente a hablar desde los sentimientos y las emociones, y un relativo derecho a la ignorancia o por lo menos a la irresponsabilidad bibliográfica*. En consonancia con ese planteamiento, no tengo una pretensión de exhaustividad. Voy a referirme a los libros que he leído. No son todos los existentes dedicados al tema. Pueden no ser los mejores. Pero nuestra relación ha sido y es apasionada.

## Vida

Nací en Mar del Plata, una ciudad junto al Atlántico, y crecí en otra ciudad un poco más al sur, Necochea. Al filo de eso que los ingleses, poco dados a la hipérbole, llamaron *los rugientes cuarenta*. Una latitud de catástrofes, un océano furioso que azota costas sembradas con restos de naufragios. Desde muy chico, en el hotel que mis abuelos tenían a metros de ese mar, escuché historias de navegantes. En especial, las que contaba mi tío abuelo Rafael, carpintero de ribera y pescador que había naufragado en la Patagonia. El mejor narrador oral que escuché en mi vida. Apenas aprendí a leer, mis preferencias se inclinaron por Salgari, por las obras de Verne ambientadas en el mar, por Melville... *Moby Dick* fue un deslumbramiento desde la primera lectura, en una versión abreviada para niños, y desde entonces me ha acompañado por tierras y por mares en múltiples relecturas: la traducción de José María Valverde, la traducción de Enrique Pezzoni, el original en ese inglés único que incorpora a Shakespeare, la Biblia y los Shanties.

Después de leer *La isla del tesoro*, el hotel de mis abuelos se transfiguró. Por el poder de la ficción se convirtió para mí en la posada *Admiral Benbow*, y yo era Jim Hawkins a la espera del pirata que trajese el mapa y la invitación a la aventura. Tanto insistí que mi abuelo, merced a los oficios de un amigo que era práctico del puerto, me llevó a conocer un barco que allí estaba amarrado. Con todo el convencimiento de que eran capaces mis diez años, le prometí y le juré a su capitán que yo también pilotaría barcos. No muchos años después, a bordo de un petrolero llamado *Capitán Constante*, entraba como pilotín al puerto de Quequén.



A bordo, nunca dejé de leer. He leído en el cuarto de derrota de un pesquero zarandeado por los furiosos del Banco Burdwood, he leído casi clandestinamente en el bote salvavidas de un carguero derrengado que trepaba como podía las largas olas de mar de fondo del Pacífico, he leído en mi camarote de un petrolero, al filo de una guardia, robándole horas al sueño. Y casi todo lo que escribí tiene que ver con el mar, los barcos y los navegantes.

Escribir ficciones relacionadas con la navegación, permite a los habitantes de tierra firme sentirse a bordo, cruzando olas y vientos, fijando rumbos, viajando de continente en continente y de época en época. ¿Y qué nos sucede a los que somos o fuimos navegantes profesionales cuando escribimos? Nada menos que sentirnos exploradores. La diferencia entre lo que designan la palabra navegante y la palabra explorador no es poca. Un navegante es alguien que conduce su barco entre puntos conocidos, fijados en la cartografía, siguiendo, de acuerdo a las normas de su oficio, los rumbos que combinen la máxima seguridad con la máxima rapidez. Para un navegante, perderse es un baldón. Un explorador, en cambio, es alguien que parte hacia lo desconocido, siguiendo muchas veces rumbos que no dicta la lógica, sino la intuición o incluso el capricho. Para el explorador no importan demasiado la seguridad ni la velocidad. Su saber no sólo admite, sino que requiere las derivas, el perderse, la errancia y hasta los naufragios. Sólo a costa de esos riesgos podrá alcanzar, quizás, lo que le interesa: lo nuevo.

Podría extenderme por horas hablando de estos temas. Mi vida y mi biblioteca están hechas de esta sustancia: el viaje por mar. Espero sortear los peligros de la insignificancia y del tedio como alguna vez atravesé el Estrecho de Magallanes o doblé el Cabo de Hornos, y lograr una invitación a perderse que lleve a quienes me escuchen a descubrir algo que no conozcan o a ver lo que ya conocen de manera nueva.

## Las lenguas de las tripulaciones

Un escritor del sur de Sudamérica hablaba acerca de Joseph Conrad en una universidad del otro extremo del continente, para un auditorio compuesto en su mayoría por blancos anglosajones protestantes. Ese narrador del otro hemisferio les preguntó por qué les parecía que ese polaco, que había navegado en la marina francesa antes de hacerlo en la inglesa, hijo de un revolucionario nacionalista que admiraba a Francia y había traducido *Los trabajadores del mar*, de Victor Hugo, escribió en inglés. La respuesta fue inmediata, unánime y teñida por ese matiz un tanto despectivo que subraya lo supuestamente obvio: *money!* Pero esa respuesta hablaba sobre todo de quienes contestaban: de su utilitarismo cerrado, de cierto desdén por la historia que los llevaba a ignorar la condición de potencia editorial de la Francia decimonónica y, fundamentalmente, de una incomprensión de los mecanismos de la escritura así como de sus

impulsos. Otra era y es la respuesta para aquel escritor del sur, hijo de un trabajador del mar que alternaba ausencias largas con estadias llenas de historias de aventuras, en medio de geografías desmesuradas recorridas por personajes fabulosos. Hablo de Leopoldo Brizuela, cuya novela *Inglaterra. Una fábula*, y cuyo libro de relatos *Los que llegamos más lejos* están habitados por la aventura marítima. Lo que Brizuela sostiene es que Conrad escribió en inglés no sólo ni principalmente porque fuese la lengua de los dos imperios más grandes de su época, sino porque era la lengua de las tripulaciones. La lengua de Richard Henry Dana, de Herman Melville, de Robert Louis Stevenson y de miles y miles de navegantes anónimos que lo precedieron en el mar del lenguaje y en el lenguaje del mar. Conrad aspiraba a ser parte de esa tripulación.

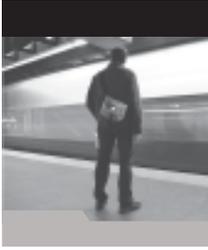
Antes, hubo otro imperio. Un imperio en el que no se ponía el sol. Un imperio que se perdió en el mar. Un imperio que antes de su naufragio desparramó su lengua por todos los rumbos de nuestro continente: la lengua de otras tripulaciones y de otros escritores, ésta en la que hablo.

### A partir de las coplas

Antes de América, en el siglo XV, el mar irrumpe en la literatura de lengua castellana participando de una metáfora amenazante: *Nuestras vidas son los ríos / que van a dar a la mar / que es el morir...* escribe Jorge Manrique en las *Coplas a la muerte de su padre*. Desde entonces, con muchísima frecuencia, mar, barcos y navegaciones, han sido asociados en castellano a imágenes dolientes.

En la época del descubrimiento, exploración y ocupación de América, los españoles adhirieron a la máxima romana: *navigare necesse est, vivere nie necesse* (navegar es necesario, vivir no es necesario). Ésta es una consigna que tanto en el caso de la España de Carlos V como en el del Imperio Romano, señala más una razón de Estado que una inclinación popular. Bien diferente es el regocijo de la exclamación *Thalassa, thalassa* de los soldados griegos sobrevivientes de un ejército derrotado, que –según cuenta Jenofonte en la *Anábasis*– prorrumpieron en esa manifestación de alegría –*¡el mar, el mar!*– tras un cruce del desierto que les había llevado varios meses.

Los convictos, los enajenados, los sin esperanzas o los que no contaban con mucho más que sus esperanzas, puestas al otro lado el océano en un continente de ensueños, éste, eran una buena parte de quienes se aventuraban al mar desde España. No es de extrañar que una cantiga anónima de la época incurra en un lamento del que no está excluida la cuestión de clase, ya que a diferencia de lo que ocurría entre los ingleses, los jefes de las navegaciones españolas de descubrimiento y conquista, o si se prefiere, de rapiña, fueron segundones cuando no extranjeros. Esa cantiga anónima dice: *¡Ay, mar brava, esquiva / de ti doy querella / facesme que viva / con tan gran mansella (...) por servir señores / en ti es metido. / Dime, ¿adónde es ido? / ¿Do volvió la vela?*



Juan de Dueñas escribe un largo poema, *La nao de amor*, en el que rechazo y naufragio se identifican en una sucesión de imágenes catastróficas: *...dejome desamparado / en los desiertos más fieros / de los mares engolfados*. Lope de Vega, ya por el siglo XVI, afina y complejiza esa cadena asociativa en *La Dorotea*: *¡Pobre barquilla mía, / entre peñascos rota, / sin velas desvelada / y entre las olas sola! / ¿Adónde vas perdida, adónde di, te engolfas, / que no hay deseos cuerdos / con esperanzas locas?*

Y a mi juicio resulta mucho más intenso, más vívido, más creíble y más admirable Lope de Vega en este poema que en *La Dragontea*, especie de texto propagandístico que denuncia las fechorías del pirata inglés Drake, consideradas hazañas por su reina Elizabeth, quien se costeó desde palacio hasta los muelles para hacerlo caballero a bordo mismo de su nave, el *Golden Hind*, que regresaba triunfante de dar la vuelta al mundo en viaje de tropelías.

Fray Luis de León advierte en *Vida retirada*: *Ténganse su tesoro / los que de un flaco leño se confían: / no es mío ver el lloro / de los que desconfían / cuando el cierzo y el ábrego porfían. // La combatida antena / cruje, y en ciega noche el claro día / se torna, al cielo suena / confusa vocería, / y la mar enriquecen a porfía*.

En contradicción con la tendencia dominante, Francisco de Quevedo celebra la osadía de quien se atreve a mar y amor, aunque todo termine entre rocas: *Esforzose pobre luz / a contrabacer el Norte, / a ser piloto el deseo, / a ser farol una torre. / Atreviose a ser aurora / una boca a medianoche, / a ser bajel un amante, / y dos ojos a ser soles. / Embarcó todas sus llamas / el amor en este joven, / y caravana de fuego / navegó reinos salobres (Hero y Leandro)*.

Pero en otros poemas el mismo Quevedo advierte que no son de fiar los veleros: *¿Quién dio al roble y al haya atrevimiento / de nadar selva errante deslizada, / y al lino de impedir el paso al viento?*

O pinta la miseria de la vida en galeras: *...en llegando a la mar, / ropa fuera, rasura, / reñir y remar*.

Antes de perder el mar en batallas, bulas, tratados y guaridas de prestamistas, España parece haberlo ido perdiendo en sus letras. Ya casi nada queda de sus glorias o miserias cuando el romántico José de Espronceda escribe la célebre *Canción del pirata*. En ella, idealiza la vida de a bordo: *Que es mi barco mi tesoro / que es mi Dios la libertad*. Tanto como Baudelaire en aquel poema en el que dice *homme libre, toujours tu chériras la mer*. Es curiosa esa coincidencia entre Espronceda, un revolucionario que sufrió destierro, y Baudelaire, poeta y crítico de la vida moderna. Lejos de esos entusiasmos, los barcos no han sido mayormente un ámbito de libertad. Charles Darwin, súbdito de una de las naciones con mayor tradición marinera de la historia, escribió que nadie se dedicaría a los trabajos del mar si no fuese por una necesidad extrema. Las condiciones de vida a bordo eran penosísimas, sobre todo para los tripulantes rasos, considerados un insumo barato y fácilmente reemplazable, muchas veces recurriendo al engaño o directamente a la fuerza. Eran comunes las levas

compulsivas para integrar las armadas, y en el caso de las marinas mercantes, emborrachar o drogar a los candidatos, que se despertaban mecidos por las olas, a muchas millas de tierra firme. Esta forma de reclutamiento, lamentablemente, no es una tradición del todo muerta: me he enterado, como navegante de pesqueros, de gente a la que emborracharon para hacerla firmar su contrato.

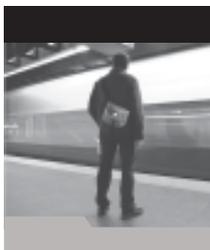
Durante el siglo XIX, destacaron por su rigor las marinas mercantes y de guerra de los democráticos Estados Unidos de América, con capitanes y jefes de cubierta que pasaron a la posteridad por la violencia con la que ejercían el mando. Un contemporáneo de Baudelaire, Herman Melville, llegó a desertar de su barco, el ballenero *Acushnet*, a causa del maltrato. El episodio, ocurrido en la isla Nuku-Hiva, la mayor del grupo de las Marquesas, dio origen a su primera novela: *Typee* (1846). Y en su novela corta *Billy Budd sailor* –editada de manera póstuma en 1924– hay un episodio en el que se ironiza acerca del asunto. Billy es reclutado a la fuerza para integrarse a un navío de guerra, el *Bellipotent*, desde un mercante que tenía el extraño nombre de *Rights of man*, a causa de que su armador era un adepto fanático de la Revolución Francesa. Al embarcar en un bote hacia su destino, Billy exclama: *Good bye Rights of man!* Aunque burlarse no fuera la intención de ese personaje, paradigma del marinero hermoso, ya que era lo suficientemente iletrado como para no advertir el alcance de sus palabras, sin duda se trata de una sátira de Herman Melville.

No es mi tema la poesía, sino la narrativa, pero creo que el mar fue semantizado de manera muy fuerte en esos textos tempranos y por eso me pareció imprescindible citar todo esto que marcó de manera muy fuerte y duradera las literaturas escritas en castellano. Juan Ramón Jiménez, que le dedicó al mar muchos poemas, fue ambivalente en cuanto a su relación con los océanos, mientras que Rafael Alberti, Pablo Neruda, Jorge Luis Borges o Enrique Molina –cito deliberadamente poetas de muy diversas estéticas e ideologías– fueron abiertamente celebratorios y otros como

---

**Escribir ficciones relacionadas con la navegación, permite a los habitantes de tierra firme sentirse a bordo, cruzando olas y vientos, fijando rumbos, viajando de continente en continente y de época en época.**

---



Álvaro Mutis o Fogwill hicieron del mar un vehículo para las búsquedas lingüísticas y metafísicas de su poesía.

## A partir de América

La época del descubrimiento de América podría haber dado lugar a una narrativa marinera de ficción basada en esos viajes. No la hubo en la medida en que podía ser esperable. Se escribió y bastante acerca de viajes por mar, pero muchas veces en latín, en italiano, en alemán, en portugués. Por el idioma de los expedicionarios más letrados y porque el arte y el oficio de la imprenta estaba mucho más avanzado en otros países que en España. Además, habría que investigar cuál fue la circulación efectiva de toda esta literatura característica de la época: memoriales, diarios de viaje y crónicas.

Por ejemplo, la *Historia del Almirante*, escrita por su hijo, Hernando Colón, fue publicada en 1571, años después de su muerte, en Venecia, y en italiano.

Resulta destacable la *Historia verdadera de la conquista de Nueva España*, de Bernal Díaz del Castillo, escrita en castellano, ya que su autor, un soldado, no era *docto en latines*. Concluida hacia 1568, pero editada recién en 1632 en Madrid. Si bien la parte trascendental de esta relación es la que da cuenta del asedio, invasión y destrucción de la ciudadela azteca de Tenochtitlan, en el lago Texcoco, vista desde la perspectiva de un soldado de infantería, hay muchos pasajes que relatan navegaciones. Y no debe olvidarse que el asedio –tras la retirada en la que Cortés perdió un tercio de sus hombres, conocida como *la noche triste*– fue realizado mediante bergantines.

Estos memoriales, diarios de viaje y crónicas, son textos impulsados por la tensión entre dos contrarios: la apelación propagandística y el apego a la verdad, si bien condicionada por lo ya visto, lo ya sabido y los modos dominantes de representación (acerca de los cuales ha reflexionado Umberto Eco en su *Tratado de Semiótica General*). No podemos descartar en ellos la exageración y hasta la falsificación lisa y llana, apuntadas a favorecer el impulso a nuevos viajes y su sostén económico y la obtención de títulos. Tampoco las alucinaciones debidas al hambre, a la sed o a los alimentos en mal estado.

Sea cual haya sido la circulación original de esos textos, marchitos ya sus iniciales méritos informativos y sus intenciones políticas y económicas primigenias, fueron leídos como literatura. Sacaron de ellos un provecho particular algunos narradores latinoamericanos. Los cubanos Lino Novás Calvo, autor de la novela *El negrero*, que narra el tráfico marítimo de esclavos, y Alejo Carpentier. El lenguaje de este último en general, y no sólo su novela de asunto marítimo *El arpa y la sombra*, con Cristóbal Colón como protagonista, es tributario de aquellos textos. También el poema narrativo *El estrecho dudoso* (1971) de Ernesto Cardenal.

## Trafalgar y después

Me parece muy significativo que el escritor realista Benito Pérez Galdós iniciara el ciclo de sus *Episodios nacionales* con la novela *Trafalgar*, en 1873, a más de sesenta años de la derrota infligida por la escuadra del almirante Nelson a la escuadra combinada de buques franceses y españoles, batalla que inició la declinación del poder napoleónico y marcó el fin de las pretensiones de imperio marítimo para la Madre Patria. En esa novela, de lectura muy grata, destacan el relato de los combates, la pintura del ambiente de a bordo, la vivacidad de los personajes, el humor, y algo que no he encontrado en la literatura anglosajona canónica en el género: una reflexión acerca del mismo lenguaje marinerero.

Una curiosidad: quien fuera la amante de Benito Pérez Galdós, la escritora realista Emilia Pardo Bazán, es autora de un excelente relato corto con asunto marítimo: *El vino del mar*.

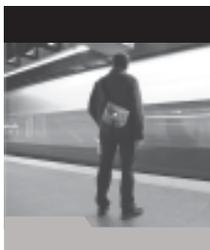
El vasco Pío Baroja escribió una serie de novelas del mar, integrada por *Las inquietudes de Shanti Andia*, *El laberinto de las sirenas*, *La estrella del capitán Chimista* y *Los pilotos de altura*. La última incluye una visión muy cruda del rol de los vascos en el tráfico de esclavos negros. Católicos intachables, tan temerosos de Dios como eficientes en su trabajo: transportar esa *mercadería*.

Hoy el sumo exponente de la literatura vinculada al mar en España es Arturo Pérez - Reverte. Uno de los episodios de la serie del Capitán Alatríste –*Corsarios de levante* (2006)– da cuenta del paso de su personaje por las galeras de Nápoles y sus luchas contra la piratería. También publicó su propia versión del desastre naval de 1805 al cumplirse de él doscientos años: *Cabo Trafalgar*, una novela con muchísimo humor y un final que homenajea a Herman Melville. Pero quizás su máxima contribución a la narrativa de ámbito marítimo sea *La carta esférica* (2000), que es a la vez novela de viaje por el Mediterráneo, novela de repaso de la infancia y viaje hacia una madurez desencantada, novela de aventuras atravesada de referencias al cine –particularmente a *La Dama de Shangai*, de Orson Welles– novela negra, muy negra, negrísima, y novela de desamor.

## Hispanoamérica

Hay en la literatura escrita en español una curiosidad pionera, si no la primera, una de las primeras narraciones de viaje marítimo que podemos considerar novela: *Infortunios de Alonso Ramírez*, de Carlos de Sigüenza y Góngora, publicada en 1690. Su autor fue una de las figuras intelectuales del México colonial. Educado con los jesuitas y expulsado de la orden a los 22 años, fue catedrático de matemáticas y cosmógrafo real. Aunque se mostraba escéptico de la astrología, no se privó de hacer vaticinios y escribió un *Manifiesto filosófico contra los cometas*.

*Infortunios de Alonso Ramírez* está basada en un caso real, como sucedería a mediados del siglo XX con el *Relato de un naufragio*, de Gabriel García



Márquez, que relata la historia del único sobreviviente del naufragio del *Caldas*, buque de la Armada Colombiana. Así que, además de considerarla como un hito en la historia de la narrativa marítima, para algunos es la primera novela americana. Además, resulta un antecedente del género de *non – fiction*. Narra los padecimientos de un tripulante del galeón *Santa Rosa*, tomado como prisionero por fragatas inglesas dedicadas a la piratería cuando viajaban de Acapulco a las Filipinas, y narra también su escape navegando solo hasta la costa de Yucatán. Además de los prodigios de lenguaje, hay episodios del humor negro más espeso. Por ejemplo, cuando a uno de los prisioneros, enfermo, el capitán Bel le suministra una medicina de lo más particular:

No pudiendo asistir mi compañero Juan de Casas a la distribución del continuo trabajo que nos rendía, atribuyéndolo el capitán Bel a lo que llamaba flojera, dijo que él lo curaría, y por modo fácil (perdóneme la decencia y el respeto que se debe a quien esto lee que lo refiera) redujose éste a hacerle beber, desleídos en agua, los excrementos del mismo capitán, teniéndole puesto un cuchillo al cuello para acelerarle la muerte si le repugnasen, y como a tan no oída medicina se siguiesen grandes vómitos que le causó el asco, y con que accidentalmente recuperó la salud, desde luego nos la recetó, con aplauso de todos, para cuando por nuestras desdichas adoleciésemos

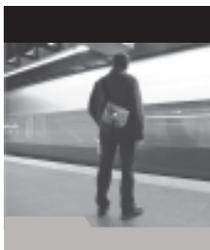
Hay que tener en cuenta –para comprender lo pionero que es el relato de Sigüenza y Góngora– que *Robinson Crusoe*, de Daniel Defoe, se publicó en 1719. Casi dos décadas después. Aunque es cierto que los *Infortunios de Alonso Ramírez* quedaron como una rareza mientras que el libro de Defoe dejó una huella muy profunda: el *Robinson suizo*, que era la lectura favorita de Verne; todas las robinsonadas del propio Verne; *El señor de las moscas* de William Golding; *Los limbos del Pacífico*, de Michel Tournier; las *Imágenes para Crusoe*, de Saint John Perse, traducidas al castellano por el colombiano Jorge Zalamea. Una huella que incluso excede la literatura.

A pesar de esa incursión temprana, a pesar de los inmensos espacios costeros que la mayor parte de los países americanos posee, lo cual los hace prácticamente insulares, y a pesar de que la mayor parte de sus tráficos comerciales y migratorios se llevó adelante por mar, no se desarrolló en Hispanoamérica una narrativa marinera como sí se desarrollaron, por ejemplo, una novelística de la Revolución Mexicana, otra de dictadores, otra vinculada a la problemática indígena, o una literatura gauchesca. Esto no quiere decir que no existan relatos y novelas marineras en cantidad. Lo que sucedió es que no se constituyeron en un género. Son narraciones geográficas, temporal y estilísticamente dispersas, que no suelen dialogar entre sí, debidas a autores que por lo general no se han leído los unos a los otros y tampoco abundó una crítica que las leyera en conjunto.

La narrativa clásica del mar, tal como la practicaron los anglosajones, suele ser una literatura de periferias. Y suele responder a un esquema de acuerdo con el cual los protagonistas se desplazan de la metrópoli a la periferia, hacen su experiencia y retornan enriquecidos de experiencias, de símbolos e incluso de bienes materiales. A ese esquema responden, pese a todas sus diferencias, *Moby Dick* (1851), de Herman Melville, *La isla del tesoro* (en 1881 se publicó por entregas y en 1883 en libro), de Robert Louis Stevenson o *Tifón* (1903), de Joseph Conrad.

Aunque sea implícitamente, la narrativa hispanoamericana del mar tiende a subvertir ese esquema. Algo que se hace especialmente visible en *La fragata de las máscaras* (1996), una novela muy original del uruguayo Tomás De Mattos. Una reescritura epistolar, coral, polifónica, de *Benito Cereno*, de Herman Melville, que apareció en 1855 en la revista *Putnam's Monthly Magazine* y luego fue incluido en el volumen *The Piazza Tales*, de 1856. Lo que *Benito Cereno* narra es un motín llevado adelante por esclavos a bordo de un barco español. Esa revuelta, vista desde una perspectiva única en el relato de Melville, es, por así decirlo, deconstruida y vuelta a construir sobre la base de múltiples testimonios epistolares en la versión de Tomás De Mattos. En ella se incorporan las voces obliteradas por la historia oficial: los vencidos, los malditos, los bastardos. Lo que estaba velado o en segundo plano, aparece al frente de la narración.

Decía que los relatos anglosajones clásicos del mar son una literatura de periferias miradas abordadas y recordadas desde la metrópolis. La narrativa hispanoamericana, al igual que el famoso mapa del constructivista uruguayo Torres García, que pone al sur en el lugar del norte, subvierten ese esquema. Algo que resulta notable en la narrativa de los dos escritores hispanoamericanos que con más insistencia y de modo más feliz desarrollaron una narrativa del mar, sus costas, los buques y los navegantes. Me refiero por supuesto al chileno Francisco Coloane y al colombiano Álvaro Mutis. Coloane, imbuido de las leyendas de la isla Chiloé, conocedor de las pequeñas odiseas de los pescadores pobres, Mutis con la mirada de un hombre de mundo cultísimo, desarrollaron una narrativa marítima originalísima y descentrada: lo suyo son las periferias y las errancias. Mutis, además, con la particularidad de que la serie de novelas marinas está protagonizada por un mismo personaje: Maqroll el gaviero, esa suerte de marino y aventurero existencialista que a mí me hace acordar mucho a un personaje de historieta, el Corto Maltés, de Hugo Pratt. No todas las novelas que tienen como protagonista a Maqroll –nacido y muerto en poemas– transcurre en un ámbito marítimo, pero sí sucede con la totalidad o en buena parte de *Ilona llega con la lluvia* (1987), *Un bel morir* (1989), *La última escala del Tramp steamer* (1989), *Abdul Bashur soñador de navíos* (1991), *Tríptico de mar y tierra* (1993). Coloane, que nació en Quemchi el 19 de julio de 1910, desde sus primeros años navegó por los canales de Chiloé. Su padre era un capitán de cabotaje que viajaba hacia el Estrecho



de Magallanes. Entre los libros de Coloane, merecen citarse los volúmenes de relatos *Golfo de Penas* (1957), *El camino de la Ballena* (1963), *El témpano de Kanasaka y otros cuentos* (1968) y la novela *El último grumete de la Baquedano* (1941).

Aunque ningún autor del llamado *boom* latinoamericano centró sus ficciones en un ámbito marítimo, son destacables el *Relato de un naufrago* (que fue apareciendo por entregas en el diario *El Espectador* de Bogotá y salió en forma de libro en 1970) y el cuento *El último viaje del buque fantasma*, de Gabriel García Márquez (incluido en *La increíble y triste historia de la Cándida Eréndida y su abuela desalmada*, de 1972).

El paraguayo Augusto Roa Bastos publicó en 1992 *Vigilia del Almirante*, que tiene como protagonista a un Colón que busca, duda, sufre. Una novela de la navegación como escritura y de la escritura como navegación.

*El cholo que se vengó*, del ecuatoriano Demetrio Aguilera Malta—incluido en *Los que se van, cuentos del cholo y del montuvio* (1930), una colección de 24 cuentos de los que él había escrito ocho— le da un giro al tópico del que se hace a la mar por males de amor.

Son muy interesantes y originalísimas las novelas *Maluco* (1990), del uruguayo Napoleón Baccino Ponce de León, y *La cacería* (1994), del también uruguayo Alejandro Paternain. Ambas han sido incluidas por la crítica académica dentro de la nueva novela histórica. Y en torno a ellas se ha hablado de metaliteratura, metahistoria y, en el caso de *Maluco*, también de parodia. *Maluco* apela a la voz del bufón de la flota, Juanillo Ponce, para contar la expedición que, al mando de Magallanes y luego Sebastián Elcano, dio la primera vuelta al mundo, al intentar una nueva vía hacia las Molucas o Islas de las Especias. Juanillo dirige su escrito al rey Carlos V, retirado ya en el monasterio de Yuste, para que su hijo Felipe II le restituya su pensión, que le fue negada. *La cacería* está protagonizada por corsarios de Artigas. Parte de un hecho real: en 1819 la goleta *La intrépida* inició un crucero de corso bajo pabellón artiguista contra la armada portuguesa, la que a su vez intenta cazar. Es una novela de persecuciones por grandes distancias a través del mar y de indagación psicológica de los dos capitanes, que a fuerza de perseguirse, de odiarse, de temerse, comienzan a comprenderse de algún modo uno al otro y a admirarse.

*El viaje del hielo y la sal* (1998), es una novela muy particular del mexicano José Luis Zárate, que cruza el viaje con el terror y nos recuerda que dos grandes clásicos de la literatura fantástica, *Frankenstein* (1818), de Mary Shelley, y *Drácula* (1897), de Bram Stoker, son también libros de viajes. Lo cual no es para extrañarse tanto, ya que lo fantástico y el relato de viajes fueron algo dominante en la literatura del siglo XIX, a tal punto que hasta el mismo Manifiesto Comunista se inicia con una doble invocación implícita a estos géneros: *Hay un fantasma que recorre Europa...*

Lo que hace José Luis Zárate en *El viaje del hielo y la sal* es retomar uno de los materiales de *Drácula*, el diario de a bordo del velero *Demeter*, que lleva al conde hasta Inglaterra. Muestra lo que Stoker no nos mostró de ese diario, y nos hace vivir el viaje desde otra perspectiva.

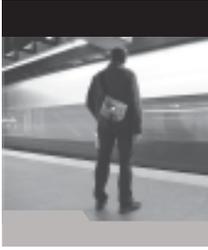
## El mar en la narrativa argentina

Después de esta revista muy rápida sobre títulos y autores, llego a la literatura que más conozco, por algunas razones queridas, deseadas, y por otras que son absolutamente involuntarias, como la circulación de textos muy influida por las políticas editoriales de distribución.

La Argentina oficial tiene y ha tenido históricamente un problema con su territorio, con sus territorios y sus culturas. Ya lo había planteado nadie menos que Domingo Faustino Sarmiento, uno de nuestros más grandes escritores: *El mal que aqueja a la Argentina es la extensión*, escribió en el *Facundo*, de 1845. Creo que hay un correlato entre esto y el problema con el cuerpo y con el trabajo manual en la literatura argentina. No me quiero extender, pero basta citar lo que dice un personaje de Ricardo Piglia para burlarse de Lepoldo Lugones, dice de él que es un *esgrimista*. Como si eso lo descalificara. Más o menos como si a Hemingway lo descalificara ser un pescador.

Para la Argentina porteña y unitaria, cada vez más porteña y cada vez más unitaria, es muy difícil hacerse cargo no sólo de las distintas geografías, sino también de las distintas culturas que la conforman: no es lo mismo el altiplano que la zona de la mesopotamia o la zona de la llanura pampeana o la Patagonia. Sin embargo, se ha cristalizado una imagen del país como si se limitara a la llanura que produce granos y ganado. Que en verdad es apenas una parte de nuestro territorio: 600.000 kilómetros cuadrados. Ni siquiera es nuestra mayor llanura, ya que la plataforma continental argentina tiene 1.000.000 de kilómetros cuadrados. Tenemos 5.000 kilómetros de costas y unos 3.000 kilómetros de ríos navegables. Si se la mira despojado de prejuicios, Argentina es una isla situada lejos de los mayores centros económicos, políticos y culturales del mundo. La mayor parte de sus tráficos comerciales se produjo y se produce por mar, y las grandes oleadas inmigratorias se produjeron por mar.

Una de las tantas funciones de la literatura es ser la autoconciencia de una sociedad determinada (y con esto no estoy planteando que la única literatura posible sea de tipo realista). ¿Qué sucede con la literatura argentina? Nuestro género quizás más característico, la gauchesca, toma una parte del país por el todo. Llega hasta la orilla: en la novela *Don Segundo Sombra* (1926), de Ricardo Güiraldes, la máxima aproximación de los arrieros que la protagonizan al océano alcanza una franja de espanto: arenas habitadas por miles de cangrejos que, según cuentan, han llegado a devorar caballos. El caso de Hilario Ascasubi es notable. Se trata de uno de los máximos cultores del género gauchesco, autor de *Santos Vega* (1851)



---

Previsiblemente, no se constituyó un género marinero, por así llamarlo, en nuestra literatura. Hay sin embargo muchos y buenos exponentes de una narrativa de ambiente náutico. De manera casi invariable, pese a sus excelencias, están ubicados fuera del canon de la crítica.

---

—una especie de novela en verso, con pasajes fantásticos— y del poema propagandístico *La refalosa* (1843), que cuenta como los mazorqueros, adeptos de Juan Manuel de Rosas, le abren un tajo en el abdomen a un joven unitario y lo hacen bailar sobre su sangre y sus tripas. Hilario Ascasubi, un hombre muy culto, que fue uno de los introductores de la ópera en Argentina, en su adolescencia había viajado largamente por mar, como grumete de *La Rosa argentina*, una fragata armada en corso por la Junta Revolucionaria de Mayo, sin embargo no escribió nada respecto a esas peripecias por mar.

Algo similar sucede con nuestro cancionero. No hay en él la presencia del mar y de los navegantes que sí existe, por ejemplo, en el cancionero de Venezuela, en todo ese repertorio que interpreta la cantante Cecilia Todd. O como sucede en Brasil, con autores como Dorival Caymmi que le ha dedicado cantidad de canciones al mar. Con intérpretes como María Bethania, que ha dedicado un par de discos, completos, al mar. El mar que aparece en nuestro tango es el mar confinado a los puertos, el mar nostalgia del inmigrante. De nuevo nos encontramos con esta paradoja de que un género propio de la gran ciudad puerto sea identificado con la totalidad del país. Más allá de que sea una creación tan original, con una historia riquísima de músicos, poetas e intérpretes, Argentina no es sólo tango. También es zamba, huella, vidala, chamamé, cueca, milonga surera...

Incluso nuestra historiografía suele olvidar —y el olvido es casi completo en la historia escolar— que nuestra independencia de España se obtuvo en buena parte gracias a combates navales como el de Martín García o el de Montevideo. Y no sólo nuestra primera independencia, ya que si Brown y sus tropas de extranjeros, gauchos, negros, indios, no hubieran desalojado

a los realistas del Río de La Plata, no se podrían haber enviado los ejércitos libertadores de San Martín a Chile y al alto Perú.

Previsiblemente, no se constituyó un género marinero, por así llamarlo, en nuestra literatura. Hay sin embargo muchos y buenos exponentes de una narrativa de ambiente náutico. De manera casi invariable, pese a sus excelencias, están ubicados fuera del canon de la crítica.

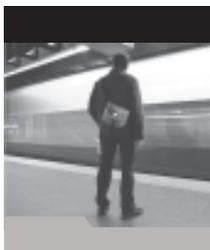
No existen escritores argentinos identificados a lo largo de una obra con las navegaciones. Además, su acercamiento al tema suele deberse a las lecturas y no a la experiencia extraliteraria. La excepción es el tucumano Hugo Foguet (Tucumán es una provincia mediterránea, ubicada cerca del centro geográfico de nuestro país). Foguet, que fue maquinista naval de buques mercantes, buen poeta, autor de una novela río titulada *Pretérito perfecto*, escribió también un volumen de cuentos de asunto náutico titulado *Convergencias* (1985).

La novela histórica argentina –tanto en su vertiente más pasatista, dedicada a hurgar en lechos de próceres, como en aquella que apela al pasado para emplazar al presente– no se ha interesado por los protagonistas de nuestra historia naval, que paradójicamente puede calificarse como *novelesca*, comenzando por el Almirante Brown, y pasando por el corsario Bouchard, primero en dar la vuelta al mundo bajo pabellón celeste y blanco, a bordo de la fragata *La Argentina*, hasta pequeños pero riquísimos incidentes con protagonistas casi anónimos.

Unas líneas leídas azarosamente en un libro de historia pusieron a Juan José Saer al tanto de las tribulaciones de Francisco del Puerto, grumete de Solís (el descubridor europeo del Río de La Plata) a quien los indios retuvieron durante diez años. Saer decidió no seguir leyendo acerca del tema para *poder imaginar libremente*. Así escribió la novela *El entenado* (1983). Se trata a la vez de una novela de aventuras singular y una reflexión acerca del tiempo, la memoria, la escritura y lo real.

Sylvia Iparraguirre eligió el rumbo contrario: agotó los diarios de navegación y las crónicas que hablasen del indio yámana Jemmy Button, comprado por unos botones por el navegante británico Fitz Roy y conducido a Londres en un experimento educativo tan cruel como delirante. Tras todas esas lecturas, Iparraguirre inventó una perspectiva desde donde volver a contar el viaje de Jemmy (de periferia a periferia) iluminándolo críticamente: un personaje de la misma edad del indígena y compañero de navegaciones. El resultado es la novela *La Tierra del Fuego* (1998), en la que me llamó muy poderosamente la atención lo vívidas que son las imágenes del mar y la comprensión de lo que es el mar para los navegantes.

Eduardo Belgrano Rawson, nacido en San Luis, otra provincia mediterránea, tan atraído por el agua que cuando en los años 70 fue echado del mítico diario *La Opinión* se compró un pequeño velero y se fue a vivir en él junto a su mujer, sorprendió en 1979 con *El naufrago de las*



*estrellas*. «La historia del último viaje de un barco. Un poema del mar y del amor», según él.

En *Inglaterra. Una fábula* (1999), Leopoldo Brizuela cuenta el largo derrotero de la compañía teatral shakesperiana *The great will*, que cruza los mares desde el centro del capitalismo hasta los confines del mundo, desde el ápice del lenguaje hasta el centro del silencio. Y no faltan mar y navegantes en su libro de cuentos *Los que llegamos más lejos* (2002), que incluye el relato *Luna roja. Apuntes sobre el oficio del foguista en las tribus canoeras de Tierra del Fuego*.

También escritores argentinos cuya obra se ha hecho conocida por abordar otros espacios y otros temas, han producido textos apreciables relacionados con el ámbito marítimo. A Horacio Quiroga le debemos el misterioso y a la vez humorístico relato breve *Los buques suicidantes* (1906). Aborda el tópico del barco abandonado, a la deriva, narrado en el marco de una conversación de a bordo, y lo convierte en metáfora del naufragio de la salud.

Uno de los episodios del volumen de cuentos *Historia universal de la infamia* (1935), de Jorge Luis Borges, *La viuda Ching pirata*, está basado en la clásica historia de la piratería de Philip Gosse. Un Borges joven. Un Borges en construcción, que iba publicando estas prosas muy influidas por el Marcel Schwob de *Vidas imaginarias* en el suplemento multicolor del diario *Crítica*. Trabajos que llamó *ejercicios de un tímido*. En este caso, una prueba de ese híbrido entre cuento y ensayo que sería una de las marcas fuertes de su literatura, jalonada por cuentos disfrazados de ensayo y ensayos con estructura de cuento.

De Roberto Arlt, son *La cadena del ancla* (1941), un cuento más que cruel, que transcurre en África, en un ambiente de espionaje similar al del film *Casablanca*, y también la novela corta *Un viaje terrible* (1941). Ésta pone en escena las tensiones entre los pasajeros de un barco que sale del puerto de Antofagasta y navega por el Pacífico, donde es atrapado por un remolino. En esa travesía, Arlt reúne una serie de personajes típicos de sus ficciones: adivinos, astrólogos, predicadores, estafadores, tahúres, borrachos, fanáticos, religiosos, mujeres hermosas.

Bernardo Kordon entendió muy bien y supo hacernos entender y sentir muy bien el mundo de los marinos con su novela corta *Los navegantes* (1972). En la Patagonia y sus mares ambientaron novelas y cuentos Fray Mocho: *En el mar austral* (1898); Lobodón Garra: *La tierra maldita* (1932); Libertad Demitrópulos: *Un piano en Bahía Desolación* (1994); Sylvia Iparraguirre, quien además de la novela ya citada *La Tierra del Fuego*, escribió el volumen de relatos *El país del viento* (2003).

Quizás a alguien pueda parecerle fuera de lugar que refiriéndome al viaje por mar en la literatura de lengua española le dedique atención a ficciones ambientadas en el Río de La Plata. Sucede que, digan lo que digan los geógrafos, semejante río me parece que tiene muy bien merecido

el nombre originario de Mar Dulce. Y aún más merecido aquel otro nombre que recibió durante la época de la Conquista: Infierno de los navegantes. Y esto que les digo es palabra de navegante que se ha asombrado ante su inmensidad, sus cambios de colores y de humores, sus bajantes y crecientes pronunciadísimas, se las ha visto con sus olas empinadas, sus vientos pamperos y sus sudestadas y ha varado más de una vez en sus bancos de arena.

Quien mejor ha escrito acerca de ese territorio es Haroldo Conti. Su novela *Sudeste* (1962), intensamente lírica y poblada por personajes desasidos y como a la orilla de todo, puede leerse como el pequeño viaje sin rumbo de un marginal y como una oda al gran río. El relato largo *Todos los veranos* (1964) es a la vez retrato de existencias marginales, errantes por el río y las islas, historia de amor paterno filial y, como parte sumergida del *iceberg*, historia de un amor trunco. Pero además de todo eso, resulta un relato magistral acerca del arte de relatar, y una muestra perfecta de algo que es una característica de Conti: el viaje que es pequeño en millas pero es inmenso por su profundidad y por su intensidad perceptiva. Un río de imágenes de ese río mar.

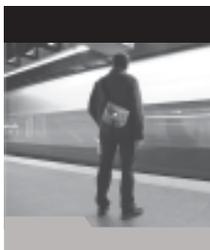
En cierto modo puede considerarse heredero de esos espacios a Carlos María Domínguez, autor de la novela *Tres muescas en mi carabina* (2002), saga de la isla del Juncal, frente a la ciudad uruguaya de Carmelo, donde el Paraná desemboca en el Plata e historia de Julia Lanfranconi, *La vieja de la isla*. Un territorio y un personaje que ya había abordado Conti. Domínguez además escribió el libro de relatos *Mares baldíos* (2005).

Quiero por último detenerme en la novela *Semblantes de bestias* (2003), del argentino Jorge Goyeneche.

¿Cómo viajaba la gente, sobre todo la gente que no era noble y pudiente, en los tiempos de Cervantes? O se alistaba para la guerra o era condenada a galeras, formas poco recomendables de viajar, o se alistaba en alguna armada que partía en viaje de descubrimientos y conquistas. El Cervantes histórico viajó de esas dos maneras: combatió en Lepanto y sufrió en galeras. Goyeneche lo imagina viajando también en una expedición a América, previa a la escritura del *Quijote*, y narra esa aventura apócrifa, y por lo tanto muy cervantina, con un lenguaje trabajadísimo y musical.

## Escribir y navegar

Joseph Conrad, navegante profesional y narrador marino por antonomasia, cuando se lo quería constreñir al anaquel de los *escritores del mar*, protestaba: *El mar no es mi tema. Mi tema es la humanidad*. Tal como dice el epígrafe de Baudelaire que eligió para su novela *La línea de sombra*, el mar es un *vasto espejo* en el cual nos miramos. La narrativa de viajes por mar es por supuesto una narrativa de indagaciones de la condición humana en sus múltiples facetas.



Todos estos viajes por mar que he citado, todos estos espejos, por debajo de su diversidad, responden básicamente a dos relatos tipo, uno proveniente de la cultura griega y el otro de la cultura cristiana: el de la *Iliada-Odissea* por un lado, y el de la historia del diluvio y el Arca de Noé por otro, proveniente de uno de los más grandes libros de viaje: la *Biblia*. O sea, por un lado, el viaje marítimo que tiene como metas la guerra, el enriquecimiento –material, simbólico, en experiencias– y el regreso al puerto de partida. Y por otro el viaje marítimo que tiene como objetivo salvar, rescatar algo.

Todos estos viajes por mar relatados, además de esa experiencia única que nos permiten el placer del texto, valen como advertencia a los navegantes: no hay barco más feliz que aquel en el que cada vida de cada tripulante vale, por lo que tiene de común y por lo que tiene de único e irrepetible. No hay, tampoco, barco más seguro que ése en donde las singularidades de cada uno son respetadas y celebradas así como los derechos de todos. Como asegura un chiste náutico, el *Titanic*, construido por expertos, puesto a la mar con fines de lucro, y piloteado con soberbia, terminó como terminó; el arca de Noé, construida por un aficionado, aseguró la permanencia de la vida en la Tierra. **BU**