**A modo de introducción**

**Lecturas situadas, lecturas sitiadas**

*“…es uno y muchos mares”.*

*El mar*, en *El otro, el mismo*, 1964, J. L. Borges

*“-¿Qué hace?*

 *-Escribo.*

 *-¿En la oscuridad?*

 *-Sólo si hace falta”.*

 *Tres veces luz* (2016), Juan Mattio

Existe una figura lógico - retórica, la petición de principio, que más allá de su auge actual puede resultar bastante incómoda. Muchas veces se nos presenta una cadena de razonamientos impecables a partir de una premisa oculta. Ese es el “principio” que debemos aceptar como válido, tal la “petición”, nunca formulada, implícita. De no ser aceptada esa premisa oculta, esa petición nunca formulada, se derrumbaría el andamiaje lógico de la argumentación que se nos presentó bajo luces tan auspiciosas. Incómoda figura, ésta de la petición de principio, para quien recibe y detecta la proposición oculta y advierte que se lo obliga a aceptar algo que no se discute. Incómoda, quizás, para quien ha hecho tal proposición oculta, cuando alguien le señala que también quiere discutir *eso*. Precisamente *eso* que en silencio se intentaba obligarlo a aceptar.

 Por una cuestión de honestidad intelectual -sobre todo en momentos en que los grandes conglomerados mediáticos, pero también las más diversas formaciones políticas, abundan en las peticiones de principio más amañadas y en serie- resulta pertinente hacer explícitas cuáles son, para este seminario, las premisas. El Caballo de Troya ha hecho una carrera de siglos que se extiende bastante más allá del campo de los virus informáticos… Pero también está en juego una cuestión de claridad metodológica. La propuesta es, entonces, pasar de las peticiones de principio a las condiciones de posibilidad.

Una de las condiciones de posibilidad es la concepción de la literatura que habilita este tipo de lecturas (o que está conformada por este tipo de lecturas).

Siempre ha habido, y no faltan en la actualidad, quienes sostienen que la literatura sólo se refiere a la literatura, que es un puro juego de formas del lenguaje escrito, y por lo tanto no debemos buscar ningún tipo de relaciones entre ella y el llamado mundo real, que se encontrarían dentro de ámbitos separados, contando la literatura con una suerte de extraterritorialidad. Es el tipo de abordaje crítico formalista. No es la concepción sobre la cual se basa este seminario, de aceptar tanta pureza y tanta autonomía -la autonomía absoluta como único horizonte utópico de la literatura-, no tendría ningún sentido que nos pusiéramos a pensar las apariciones del Mar Argentino en poemas, en cuentos, en canciones, en novelas, en obras de teatro.

Siempre ha habido, y no faltan hoy, quienes sostienen que la literatura *refleja* el mundo real. Piensan al lenguaje y las formas de disponerlo sólo como vehículos para ciertos contenidos, por lo general ilustración de ideas producidas previamente en otra parte, no en el texto que se lee. Piensan al lenguaje, por lo tanto, en una sola de sus funciones: la función referencial. Escapan a esa concepción su polisemia, su ambigüedad, sus posibilidades poéticas. Se trata del tipo de abordaje crítico llamado contenidista. No es tampoco ésta la concepción a partir de la cual se propone el seminario. ¿Qué diferenciaría a la literatura de otros discursos escritos, como el de la historia, la divulgación, el periodismo, etc? ¿Qué diferenciaría a estas lecturas de otras formas posibles -y socialmente usuales- de leer?

Llegados a este punto, es necesario hacer una reflexión acerca de la dialéctica entre lectura y textos literarios. Terry Eagleton, en su *libro “Literary theory”*, después de una indagación exhaustiva y lúcida acerca de distintas teorías literarias, concluye postulando que no hay una especificidad del texto literario. Si, en cambio, una especificidad de las formas de leer. Y propone, para romper con el poder de una elite que adjudicaría a determinados textos el valor literario, o la misma pertenencia a la literatura, aplicar esas técnicas de lectura a discursos escritos muy diversos, producidos bajo diversos regímenes y con distintas funcionalidades.

A esa visión podría oponérsele -como una antítesis a la tesis- lo propuesto por Harold Bloom en *“El canon de Occidente”*, una especie de lista fundamentada de aquellas obras literarias indispensables. No muy discutible como lista en sí, salvo por una escasa representación de América y África que el adjetivo “occidental” del título no alcanza a disculpar, y ni siquiera a atenuar, dado que a partir de la conquista y la imposición del inglés, el castellano, el portugués, el francés, así como de ideas filosóficas y políticas, y formas organizativas, las producciones literarias de esas regiones podrían por derecho propio incorporarse. Pero sobre todo es particularmente discutible el idealismo filosófico subyacente a su propuesta: por un lado, excesivamente volcada a destacar el valor inmanente, atemporal, ahistórico de las obras, indiferente a las condiciones históricas y geopolíticas que han favorecido la circulación y lectura de unas obras determinadas; y no demasiado abierta a considerar los efectos de la lectura sobre el canon, que parecería una especie de acumulación geológica, fatal, objetiva.

Podría pensarse -dado que estamos ante una díada tesis-antítesis- en una síntesis: considerar a los textos como formas sensibles, como torsiones del lenguaje que son parte del mundo real, que tienen una particular materialidad, que son formas construidas con palabras a partir de las cuales las lecturas crean significaciones, lecturas que en última instancia siempre son sociales y determinadas por la época. Pero sólo en última instancia, con una serie de mediaciones que no son unívocas ni fatales, sino variadas y con una autonomía relativa. Y reconocer también que, si estas lecturas, van convirtiendo a los textos en otros (o en sí mismos, vale decir), es porque hay algún valor trans histórico que permite la supervivencia negada a otros textos, precisamente porque habilita a dichas lecturas.

Más que reflejar -como pretende alguna concepción muy limitada del realismo-, o además de reflejar -y siempre con la intervención tan inevitable del prisma del autor: relacionado con la época, el lenguaje, la clase, la nacionalidad, la etnia, el género-, la literatura provee de imágenes, de metáforas. La literatura aporta preguntas, ilumina zonas de la experiencia y de la conciencia que no vemos o que elegimos no ver. La literatura contribuye a la creación de climas de época que muchas veces no resultan fácilmente inteligibles para la propia época. *“No es un megáfono sino un estetoscopio”.* Resumiendo, es una forma particular de indagación, de discusión, de construcción de lo real. Por lo tanto, una forma del conocimiento humano. Una serie de posibles articulaciones, nunca definitivas, entre formas sensibles, posibilidades de lectura, contextos.

Marx, para conocer y entender (y entonces poder transformar) la sociedad burguesa de su tiempo, recomendaba leer las novelas que integran el ciclo *La comedia humana*, del francés Honoré de Balzac. Pero a su vez Marx era un lector ávido y constante de las tragedias de Esquilo y de Sófocles, de la obra de Shakespeare y de la novela *Don Quijote de La Mancha*. Obras surgidas en sociedades sumamente distintas a la sociedad burguesa en la que leía y escribía. En carta a Engels reconocía un cierto valor inmanente -al menos como pregunta, como hipótesis- en las obras de arte, valor trans – histórico que permitía, por ejemplo, conmoverse, ¡en pleno siglo XIX!, con una tragedia de Sófocles.

En *La necesidad del arte* (1959), el checo Ernst Fischer -quien como Kafka desarrolló su obra en alemán- escribía: *“Toda lectura tiene una fecha”.* Ni una pizca de obviedad mancilla esa afirmación, incluida en un libro que intentaba el abordaje marxista -anti Zdhanov y anti realismo socialista- de las literaturas surgidas en la Europa de entreguerras, cuando la ruptura de la pax burguesa de fines del siglo XIX, conocida como Belle Époque, ya había dejado una estela de millones de muertos en los campos de batalla. Esa apelación al contexto, a la vez que multiplica lecturas (y con ello literaturas), denuncia la cristalización de las verdades de la crítica y la teoría, y contribuye a erosionar el principio de autoridad en el campo de las letras. A esa dimensión temporal señalada por Fischer, habría que añadir la dimensión espacial en tanto segunda dimensión política: no es lo mismo leer en determinado momento en el centro de Europa que hacerlo en un país periférico, subdesarrollado o neo colonial. Una misma fecha de almanaque implica, al considerar también desde dónde se lee, diferentes circunstancias económicas, políticas, culturales. O sea: una temporalidad otra. Y, por lo tanto, lecturas diversas.

¿Cómo abordar hoy, desde la Argentina, un corpus de textos narrativos, poéticos, dramáticos, periodísticos, vinculados con nuestro mar?

En la cartografía hay una franja nombrada -todavía- como Mar Argentino. Pero, más allá de los (des) acuerdos internacionales y de las disposiciones legales, en el mar rigen otras fronteras. Mucho antes de que se consagrara lo global en tanto concepto, el mar es lo global por antonomasia. Hay una reflexión del estadounidense Marcus Rediker -quien se ha especializado en una historia naval que considera a los navegantes ya no principalmente como exploradores, como guerreros, como héroes, sino en tanto *“trabajadores del mar”*- acerca del mundo propio del navegante atlántico de fines del siglo XVIII y principios del XIX, tan diferente, en prácticas, en costumbres, en valores, en conocimientos, al de los trabajadores de tierra adentro contemporáneos suyos. Otro tanto podemos afirmar de los navegantes españoles de la época de los grandes viajes de descubrimiento, unos tres siglos antes, o de los actuales trabajadores del mar respecto a los miembros de la clase trabajadora que ejercen su oficio en tierra firme. Como señalara el filósofo griego Anacarsis en el siglo VI A.C: *“Hay tres clases de hombres: los vivos, los muertos y los que viven en el mar”.* Además, las especies animales que habitan los mares van de unas aguas a otras, y las mismas aguas circulan, por lo cual resulta prácticamente imposible circunscribir los problemas del mar. Más tarde o más temprano esos problemas han de transgredir fronteras. La sobre explotación, la contaminación, la extensión de prácticas laborales opacas y lesivas se van extendiendo por todo el planeta sin que nada ni nadie, hasta ahora, logre doblegarlas. Y aunque resulte decisiva la acción local de los estados nacionales y su articulación planetaria a través de acuerdos y leyes internacionales, en la actualidad dichos estados no se bastan para cumplir semejante tarea sin la concurrencia de otro tipo de organizaciones que han sido, en las últimas décadas, bastante más eficaces, como Sea Shepherds, el desprendimiento radicalizado de Greenpeace. Hay constancia de acciones de este tipo -si bien aún episódicas y limitadas- en el libro “The outlaw ocean” (2019), de Ian Urbina, periodista del diario *The New York Times*.

Más allá de las ilusiones de época respecto a aviones, cohetes o informática, el 90 % de las mercancías del planeta se transportan por agua, en buques portacontenedores, petroleros, gaseros, frigoríficos, quimiqueros, graneleros. Trabajan a bordo de esos buques alrededor de cuatro millones de personas. La cifra contempla solamente al personal embarcado -pilotos, maquinistas, marineros-, no a los trabajadores de puertos, agencias marítimas, talleres navales o astilleros. En caso de considerarlos, debe multiplicarse por diez. En la pesca de altura trabajan, embarcados, 56 millones de personas.

*“Que es mi barco mi tesoro, / Que es mi Dios la libertad, / Mi ley, la fuerza y el viento, / Mi única patria la mar”, escribió José de Espronceda en La canción del pirata* (1840). *“Hombre libre, siempre amarás el mar”* escribió por su parte Charles Baudelaire en *El hombre y el mar*, poema que integra *Las flores del mal* (1857). Pese a tantas y tan comprensibles exaltaciones, el mar ha sido a lo largo de la historia, mayoritariamente, un lugar de padecimientos. Algo muy bien narrado en *“Dos años al pie del mástil”* (1840), de Richard Henry Dana. Obra que es a la vez una de las primeras novelas de no-ficción, uno de los grandes antecedentes de la investigación participativa, uno de los antecedentes más inmediatos del *Moby Dick* (1851) de Melville, y un parteaguas en la historia de la literatura del mar: por primera vez un marinero raso *–“una voz del castillo de proa”-* narraba la vida real de ese grupo humano, lejos de las fantasías de un Fenimore Cooper o un Lord Byron, pero también lejos de la mirada, de la perspectiva que articula los libros escritos por viajeros, por pilotos, por capitanes.

Evocado como sinónimo de libertad y como espejo de la existencia humana, el mar, que para tantas personas ha significado posibilidad de escape de alguna realidad opresiva, resulta en la actualidad para buena parte de los millones que en él trabajan un ámbito distópico. Quizás se trate incluso del gran ámbito distópico de nuestra época. Distópico hasta la invisibilidad, ya que cuanto sucede en altamar no tiene un sitio en los *mass media* ni en las redes ni en los imaginarios populares. Y lo que no se ve ni suena, no existe.

La desregulación general iniciada a principios de los 70 con la gran crisis petrolera, y agudizada con los gobiernos neoliberales de Margaret Thatcher y Ronald Reagan en Reino Unido y los EE.UU. de Norteamérica respectivamente, además de otorgar ventajas inauditas a los conglomerados empresarios -siempre a costa de los trabajadores y del medio ambiente-, abrió paso a un capitalismo de tipo fundamentalmente financiero y no de producción. Pudiendo ganar millones en un simple movimiento bursátil, ¿qué empresarios querrían invertir en una actividad cuyas inversiones -la construcción de buques, como ejemplo máximo- se amortizan muy lentamente, y además una actividad llena de riesgos inherentes a su propia naturaleza? La única posibilidad de que tales inversiones tuvieran lugar -en un marco de retiro del Estado como empresario directo o subvencionando a esas actividades de riesgo- era acortar costos por otros lados, y hacer más laxas las normativas, o brindar atajos para evitar su cumplimiento. Eso ha causado y sigue causando estragos en el mar. Hoy un sitio mucho más contaminado, más inseguro y más injusto que hace unas décadas. Y esto, a pesar de la universalización de los radares en los buques mercantes después de la Segunda Guerra Mundial, a pesar de las mejoras técnicas que permiten *radiografiar* el estado del casco de los buques y prever fallos o roturas, a pesar de la extensión del uso de sistemas casi infalibles de posicionamiento -GPS por ejemplo-, a pesar de la invención del AIS (un sistema de identificación automática que mejora las prestaciones de los radares en cuanto a la detección de buques), y a pesar de la mejora radical en las comunicaciones. Una mejora verdaderamente revolucionaria, que ha tenido el paradójico efecto de fortalecer los criterios y decisiones adoptadas en tierra firme por sobre los criterios y decisiones de a bordo, con la finalidad del máximo lucro y los consiguientes riesgos. En torno a este efecto de las comunicaciones, ha reflexionado Arturo Pérez Reverte, quien asoció la catástrofe del crucero *Costa Concordia* -encallado en 2011 sobre un escollo de la isla toscana de Giglio-, a la preminencia de las decisiones tomadas en tierra firme sin atender a razones náuticas. En dicho artículo, señalaba como antecedente la diferencia en víctimas fatales de dos naufragios prácticamente simultáneos -principio de 1912-, el famoso y espectacular hundimiento del *Titanic* y el no muy conocido que sufriera el *Douro,* Una comparación planteada en su momento por el marino y escritor polaco – inglés Joseph Conrad en *The English Review*. *“El* Titanic *se había hundido despacio, entre el desconcierto y la incompetencia de capitán y tripulantes, mientras que en el* Douro*, que se fue a pique en pocos minutos, la dotación completa de capitán a mayordomo, menos el oficial al mando de los botes salvavidas y dos marineros para gobernar cada uno, se hundió con el barco, sin rechistar, después de poner a salvo a todo el pasaje. Pero es que el* Douro*, concluía Conrad, era un barco de verdad, tripulado por marinos profesionales y bien mandados que no perdieron la humanidad ni la sangre fría. No un monstruoso hotel flotante lanzado a 21 nudos de velocidad por un mar con icebergs, atendido por seis centenares de pobres diablos entre mozos, doncellas, músicos, animadores, cocineros y camareros”* (*Capitanes valientes, o no*, Arturo Pérez Reverte, *El País*, 25 de enero de 2012).

Este incremento de la inseguridad de la vida humana en el mar no es, claramente, un problema técnico, sino un problema político.

En las últimas tres décadas ha ido perdiendo incidencia la Organización Marítima Internacional dependiente de Naciones Unidas, que estudiaba y discutía diversas problemáticas relativas al mar, aconsejaba, asesoraba para crear determinadas normas consensuadas internacionalmente. Hoy los grandes monopolios tienen más poder que los estados nacionales, cuyas disposiciones legales burlan de manera permanente. Por ejemplo, las empresas japonesas de pesca de ballenas minke –por supuesto *con fines científicos*- no pagan multas impuestas por Australia que les intentaron imponer al sorprender buques pertenecientes a ellas pescando dentro de santuarios, o directamente no se presentan a audiencias legales sin sufrir consecuencias por tal conducta. El estado japonés, además, aplica una ley anti terrorista contra quienes publiquen información acerca de esas empresas de pesca, de sus unidades, de sus derroteros, de los caladeros que frecuentan o a quienes obstruyan su libre navegación o su faena.

Prolifera a bordo el trabajo forzado. Especialmente en la pesca, de por si uno de los oficios más rudos, más insanos y más peligrosos que existen. A la manera de lo que sucedía en las estancias patagónicas de los años 10, 20, 30 del siglo XX, o lo que sucedía con la Forestal, se imponen mecanismos que tienen a los trabajadores siempre en deuda con la empresa, que les paga el viaje para embarcar, otorga pequeños adelantos a sus familias que se quedan en tierra firme, y le vende a los tripulantes el equipamiento que debiera proveerles.

En flotas del sudeste asiático prolifera, incluso, el trabajo esclavo. Un fenómeno asociado al tráfico de personas: se venden tripulantes, en general expulsados de zonas empobrecidas por la aplicación de tecnologías agropecuarias reductoras de mano de obra.

Si con posterioridad a la Segunda Guerra Mundial se diversificó la flota mundial, y cada vez más países trasladaban sus exportaciones e importaciones en buques de bandera propia, durante el último medio siglo la flota volvió a concentrarse. Pero ya no como antes bajo pabellón británico, francés o estadounidense, sino con las llamadas banderas de conveniencia: Panamá, Liberia, Malta. Especie de paraísos fiscales para armadores, donde se pagan menos impuestos, hay menos inspecciones y se exigen menos tripulantes, que a su vez son habilitados con menores exigencias en cuanto a su formación profesional.

Anualmente, se hunden alrededor de mil barcos, han crecido diversas formas de piratería -hoy es común que los buques mercantes que navegan por determinadas zonas contraten cuerpos privados de seguridad equipados con armamento de guerra, o sea mercenarios-, y se repiten todos los años casos de polizones arrojados al mar por las tripulaciones de los buques como forma expeditiva de evitarse complicaciones (las leyes anti terroristas aprobadas a nivel mundial después del atentado contra las *Twin towers* sancionan severamente la presencia a bordo de personas no incluidas en la lista de tripulantes). Las personas que se animan a intentar algún cruce marítimo como polizón no suelen ser jóvenes irreflexivos en busca de aventura, sino que en general se trata de habitantes desplazados de su país por guerras, persecuciones, falta de trabajo, pobreza extrema.

Podría escribirse una sucinta historia marítima a partir del tratamiento dado a bordo a los polizones. En el cuento “The secret sharer” —publicado por Joseph Conrad en 1898— el nuevo capitán de un barco, en travesía desde el golfo de Siam, maniobra de manera arriesgada al llegar a destino para que el polizón que lleva a bordo pueda saltar a tierra. En la novela *El pasajero clandestino* (1947), de Georges Simenon, es un radio operador quien ayuda a una mujer que se esconde adentro de uno de los botes salvavidas a sobrevivir la travesía hasta una isla de la Polinesia. En *Tres veces luz* (2016), de Juan Mattio, se lee en cambio: *“Nadie vive en las bodegas. Ellos lo sabían porque era una de las reglas de oro de los polizones: llegar a la sala del cabrestante y no salir de ahí por ninguna razón, en ningún momento. Si un marinero te encuentra, tu destino es el fondo del océano”.* Ese barco, el carguero *Propp*, navega hacia uno de los puertos privados situados en territorio argentino, sobre el río Paraná, que el Estado argentino subsidia, pero no controla. ¿Qué puede fallar?

Y a propósito: ¿qué sucede, mientras tanto, en la Argentina?

Para el Instituto Geográfico Militar, el litoral atlántico argentino tiene 4.725 kilómetros. Para el Servicio de Hidrografía Naval de la Armada, institución con obvio interés en que esa cifra sea mayor, nuestra costa es de 5.087 kilómetros. La medida más reciente, establecida por una investigación del CONICET, es de 6.816 kilómetros. La plataforma continental argentina tiene alrededor de 1.000.000 de kilómetros cuadrados (cifra discutible y en conflicto). El país no cuenta con una fuerza guardacostas apta para patrullar semejante área. La Prefectura dispone de muy pocas unidades, obsoletas o inadecuadas, es mala su instrucción, peor la doctrina con la cual se lo conduce y escaso el conocimiento de las problemáticas marítimas por parte de las autoridades civiles que se presumen la cima en la pirámide de mando. Tampoco el país cuenta con una Armada operativa, por supuesto una armada browniana y no masserista, que haga construir en astilleros del país, con inteligencia y con trabajo argentinos, buques para nuestras hipótesis de conflicto, no para que los marinos jueguen a la guerra cumpliendo misiones en el Golfo Pérsico, tal cual sucedió durante la presidencia de Carlos Saúl Menem, mientras se destruían la marina mercante y la industria naval.

Dentro de la zona económica exclusiva argentina, existe uno de los lugares con mayor concentración de pesqueros piratas en el planeta: en latitud de Comodoro Rivadavia, a unas doscientas millas de la costa, donde el talud marino se sumerge a grandes profundidades, lo que los navegantes argentinos llamamos “la barranca”. Y el resto del mundo, “the city of lights”. Allí es dominante la presencia de buques piratas japoneses, taiwaneses, filipinos, españoles dedicados a la pesca del calamar con el sistema potero. Faenan de noche, atrayendo a la superficie grandes masas de calamar mediante luces potentísimas y atrapándolos con aparejos sinfín provistos de potas, señuelos fosforescentes que atraen a los calamares.

Una investigación realizada por Silvia Paleo, de la Universidad Nacional de Mar del Plata, analiza los naufragios de pesqueros argentinos desde el 2000: fueron 41 en 16 años y medio, con 86 tripulantes muertos. Revela, asimismo, que nuestra industria pesquera logró ocupar el primer puesto internacional en siniestros entre 1970 y 2000.

El sistema portuario de la República Argentina fue desarticulado. Con el corrimiento del centro productivo hacia las zonas situadas más al norte que se sumaron a la fiebre de la soja transgénica, fueron surgiendo puertos privados sobre el río Paraná. Sólo en la provincia de Santa Fe hay 38 puertos privados. Durante 2020 exportaron por 22 mil millones de dólares. En tanto, según cifras del Instituto Nacional de Estadísticas y Censo en la provincia de Santa Fe creció la pobreza en el primer semestre de 2021 hasta el 50,5 por ciento de su población: obviamente, el tantas veces argumentado efecto derrame no se produce. El Estado prácticamente no ejerce contralor alguno sobre esos puertos. ¿Qué sale, qué entra, en qué cantidades? Las exportaciones no se realizan pesando en una báscula aquello que va cargándose, sino a partir de declaraciones juradas. ¿Cuáles son las relaciones de trabajo, cuáles las condiciones de vida a bordo en los buques allí amarrados, cuáles las medidas de seguridad contra siniestros y las medidas para prevenir la contaminación? El Estado otorga *estímulos a la producción* a los titulares de estos puertos tal como hace con la empresa de capitales belgas y argentinos que (sobre) draga el río Paraná de manera que puedan navegarlo buques de ultramar. También a causa de la desaparición de nuestros ferrocarriles, cuya red unía los centros productivos con los muelles, se ha descalabrado el sistema portuario. La absoluta fragilidad de la mal llamada Hidrovía fue evidenciada este año con las bajantes históricas del Paraná -sobre las cuales incidiría el cambio climático sobre el cual a su vez incidirían las deforestaciones a causa del modo de producción-, por eso fue que se registró un récord de carga de cereales en el puerto de Quequén durante el primer semestre de 2021. Se trata, al fin y al cabo, de un puerto de mar. Pero, como ya prácticamente no se cuenta con trenes de carga, desde la zona cerealera aneja al Paraná miles y miles de toneladas de granos se cargan hasta el puerto en camiones, con mayor gasto de combustible, mayor contaminación, mayor deterioro de las rutas y problemas de tránsito.

Ha sido achicado el Servicio de Hidrografía Naval de manera drástica, ha sido reducido casi a la inoperatividad el servicio estatal de dragas, y el país desde inicios de la década del 90 renunció a su derecho de reserva de carga y carece de flota mercante pese a contar a inicios de esa década más de 150 buques de ultramar que cubrían líneas de navegación de todo el planeta. Muchos de ellos construidos en astilleros argentinos: AFNE (estatal sobre Río Santiago), Alianza y Principe, Menghi y Penco (privados en el Riachuelo) y Astarsa (privado sobre el río Luján).

Pero aún dentro de este panorama catastrófico, hay algo peor: la desarticulación y la dispersión de esfuerzos relativos al mar que se hacen desde el Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero o desde distintas universidades nacionales, institutos y fundaciones. ¿No podría coordinar esos esfuerzos aislados un ministerio del mar?

En tales condiciones: ¿Cómo leer el mar y las escrituras vinculadas desde este país?

Un país donde para la mayoría de la población ir al mar significa ir a la playa.

Un país donde los periodistas de los grandes medios no pueden escribir ninguna noticia vinculada al ámbito náutico porque ignoran su vocabulario más básico.

Un país donde los catedráticos y los historiadores de la literatura suelen pensar las escrituras vinculadas al mar como un mero ámbito de la aventura, del exotismo, a lo sumo anacrónicas lecturas de iniciación.

En su libro de relatos breves *La sueñera*, Ana María Shua escribió: *“¡Arriad el foque!, ordena el capitán. ¡Arriad el foque!, repite el segundo. ¡Orzad a estribor!, grita el capitán. ¡Orzad a estribor!, repite el segundo. ¡Cuidado con el bauprés!, grita el capitán. ¡El bauprés!, repite el segundo. ¡Abatid el palo de mesana!, grita el capitán. ¡El palo de mesana!, repite el segundo. Entretanto, la tormenta arrecia y los marineros corremos de un lado a otro de la cubierta, desconcertados. Si no encontramos pronto un diccionario, nos vamos a pique sin remedio”.* Jamás podría haberse escrito algo así en ningún país donde la cultura marinera haya extendido su influencia más allá del ámbito náutico profesional (y, además, esas supuestas órdenes marineras carecen de sentido marinero, seguramente por falta de conocimiento de la autora).

Al inicio de *Juventud* (1898), de Joseph Conrad, se lee: *“Esto no habría podido suceder fuera de Inglaterra. Allí, los hombres y el mar se interpenetran: el mar forma parte de la vida de la mayoría de los hombres y éstos conocen algo o todo lo relativo a él, sea por entretenimiento, o por haber viajado, o como medio de vida”.*

También por esta clase de cosas las Islas Malvinas figuran sobre la mayor parte de las cartografías del mundo, todavía, como Falkland Islands. En Isla de los Estados, mientras tanto -donde la República Argentina ejerce, al menos nominalmente, su soberanía- la Armada, o sea el Estado, sostiene apenas una dotación compuesta por un oficial y tres suboficiales. Dicha dotación pasa alrededor de 45 días en la isla, tras lo cual es relevada por otra similar que llega a bordo de algún aviso si las condiciones climáticas lo permiten. Allí, en el Apostadero Naval Luis Piedrabuena, esas dotaciones no cumplen ninguna función: no cuentan con ninguna embarcación, ni siquiera menor, no realizan ningún tipo de patrullajes, no tienen posibilidad tampoco de realizar salvatajes a náufragos o a tripulaciones en peligro. Por estos días, se cumplen 144 años de una de las tantas hazañas del comandante Piedrabuena -en cuyo nombre, con justicia han bautizado el apostadero sobre Puerto Parry-: el 5 de octubre de 1877, al mando de la goleta *Santa Cruz*, socorría a los náufragos de la barca inglesa *Anne Richmond* hundida en cercanías de Isla de Los Estados. Una isla que no solamente merece que se la proteja como un santuario, sino que es además estratégica por su cercanía a pasos oceánicos naturales como el Estrecho de Magallanes y el Cabo de Hornos. Pasos que vuelven a tomar importancia dado el tamaño de los buques -un carguero de 350 metros de eslora es hoy día un buque standard-, lo cual hace que los pasos oceánicos artificiales, principalmente el Canal de Suez y el Canal de Panamá queden muy expuestos en su operatividad. Como ejemplificó la varadura del carguero *Ever Given* dentro del Canal de Suez, obstaculizándolo del 23 al 29 de marzo. Eso fue un accidente, en parte adjudicable a error de la tripulación india a bordo de un buque con bandera panameña de conveniencia, propiedad de un holding japonés Shoe Kisen Kaisha, fletado por una empresa alemana. Mejor ni pensar qué ocurriría ante un ataque militar.

*J. B. Duizeide*