**Universidad Nacional de Quilmes**

**Departamento de Ciencias Sociales**

**Unidad de Formación y Capacitación Docente / Unidad de Publicaciones**

**Nombre del curso: Tinta azul de mapa / problemáticas marítimas en la literatura argentina**

**Docente a cargo:** Juan Bautista Duizeide

**Correo electrónico del docente:** jbduizeide@hotmail.com.ar

**Modalidad:** virtual sincrónica + último encuentro presencial

**Dia, horario y fechas:** miércoles 29 de septiembre, miércoles 6, 13, 20 y 27 de octubre a las 19 horas. Encuentros de 2 hs.

**Fundamentación:** La propuesta es invitar, en torno a las problemáticas del Mar Argentino, a la lectura de un corpus que intentará ser novedosa en diversos sentidos:

 -textos no muy conocidos o no revisitados;

 -y aunque algunos de los textos seleccionados puedan ser bastante conocidos y se los lea como partes de programas universitarios o escolares, no se los ha leído formando un corpus semejante;

 -las lecturas de cada uno de los textos considerados intentan escapar de los sentidos cristalizados por lecturas previas;

 -además de cuentos, poemas, capítulos o fragmentos de novelas, diarios, crónicas, se incluyen expresiones del cancionero argentino;

 -en tanto lo permitan textos y temas abordados en el encuentro, se intentará hacer, partiendo de esos textos y temas, un análisis de objetos y lugares naturalizados por su presencia cotidiana: las edificaciones de Puerto Madero, las rejas de la ex Escuela de Mecánica de la Armada, el dibujo en la caja de fósforos Fragata, por ejemplo.

 En ningún caso habrán de pensarse los textos como meros transmisores de ciertas ideas. Se tratarán fundamentalmente como formas complejas de lenguaje articuladas con la producción de sentidos. En forma sincrónica, pensando el contexto de producción y la primera recepción de esos textos. En forma diacrónica, en relación al contexto actual. Por último, en una dimensión que abarque ambas instancias añadiendo las asociaciones a las que el corpus invite.

 Se hará énfasis en la serie nacional, no como una especie de sustrato geológico, sino como algo construido por las lecturas. Y, además, como algo que puede recibir textos producidos originalmente en otra lengua por su especial incidencia en nuestra cultura, en nuestra concepción de los espacios nacionales. Algo para lo cual resulta perfecto ejemplo el caso de la literatura de William Henry Hudson, referida en buena parte a la Argentina, aunque escrita en inglés, modificadora no sólo de las formas en que podemos considerar y percibir determinados espacios, sino también introductoras de recursos que no existían previamente: la introducción del paisaje en tanto dispositivo retórico, por ejemplo.

 También se intentará, en la medida de lo posible, el uso de cartografía náutica argentina para señalar los lugares abordados por los distintos textos. Se hará asimismo una explicación de los problemas que cada una de tales zonas plantea a los navegantes y de qué manera se afrontan. Esto contribuiría a articular diversos planos del quehacer humano que suelen pensarse de manera separada. No una articulación entre lo “cultural” y “lo técnico”, sino una articulación entre distintas culturas y distintas técnicas. Porque navegar es, en parte, saber leer: en los comportamientos del buque, en los signos del agua y de las nubes, en la cartografía, en la traducción entre lo que vemos directamente y esa cartografía y viceversa. Pero es también saber escribir, sobre agua, con la estela. Y también porque leer y escribir implican técnicas. Para llevar adelante esta tentativa inusual aprovecharía mis competencias en tanto navegante profesional y escritor / lector de literatura argentina.

**Objetivos:** Contribuir a la creación de conciencia marítima, interés en las problemáticas relacionadas con la marina mercante, la pesca, la industria naval, el sistema portuario, la depredación de los caladeros y la contaminación. Contribuir a la familiarización con la terminología náutica y la consiguiente problematización de los discursos políticos y mediáticos que abordan problemáticas marítimas. Contribuir a lecturas innovadoras de la literatura argentina.

**Módulos**

**Módulo 1**

**De la petición de principios a las condiciones de posibilidad:**

 Concepción de la literatura. ¿Cómo se relaciona la literatura con lo que llamamos realidad? Objeto semiótico. Mundo, texto, lecturas.

 Contexto marítimo nacional e internacional.

 (Im)pertinencia de la literatura.

 -*En el Mar Austral* (1898), Fray Mocho

 *-La novela del mar* (1930), Mariano Beascoechea

**Módulo 2**

**El mar como ajenidad, frontera, imposibilidad, temor:**

Desde los fundadores de nuestra literatura, pasando por la gauchesca y el cancionero popular, hasta volverse un sentido común, la Argentina, país de extensísimo litoral marítimo y grandes ríos navegables, tuvo dificultades para asumirse como nación de cultura náutica. percibió al mar como un espacio ajeno en el que la república naciente debía dejar hacer a quienes “sí comprenden”. Básicamente, quienes hablaban inglés: las potencias marítimas anglosajonas. Inglaterra, que desde la batalla de Trafalgar (1805), en la que derrotaron a la flota combinada franco – española se constituyó como gran potencia naval a nivel planetario. Y los EE.UU. de Norteamérica, dispuestos a partir de la misma guerra de independencia a disputar esa condición. Tal mirada se evidencia en los textos de dos grandes viajeros argentinos del siglo XIX como Domingo Faustino Sarmiento y Lucio Victorio Mansilla, que son a la vez dos inmensas figuras políticas, organizadoras del Estado y a su vez figuras cuyos textos son la base de una nueva literatura nacional.

Cuando se habla de literatura del mar, suele pensarse de inmediato en autores ingleses como Herman Melville, Joseph Conrad y Robert Louis Stevenson, a pesar de que mucho se ha escrito, en diversas lenguas, referido a mares, marinos, barcos y navegaciones. Si bien con antecedentes tan ilustres como la *Odisea* de Homero y *Os Lusiadas* de Camoens, la gran literatura marinera es un fenómeno cultural tardío: aparece a fines del siglo XVIII en simultaneidad con el advenimiento del romanticismo, a partir de las obras de Byron, Coleridge, Fenimore Cooper. Se consolida a lo largo del siglo XIX con Richard Henry Dana, Melville y Stevenson. Alcanza una cumbre a fines del siglo -de manera coincidente con el fin de los grandes veleros y su reemplazo por los buques de vapor- con la narrativa de Joseph Conrad. Sus últimas expresiones coinciden más o menos con los años de la Segunda Guerra Mundial con algunas novelas de Malcolm Lowry, James Hanley. A partir de entonces si bien continúa escribiéndose gran cantidad de novelas en inglés que abordan los ámbitos marítimos, su carácter y su funcionalidad varían. Suele tratarse de series de novelas con un mismo personaje: así sucede con las obras de C. S. Forrester, Patrick O´Brian, Alexander Kent y Dudley Pope, sus principales cultores. En general se trata de novelas que transcurren durante algún período tan heroico cuanto pretérito, y no tienen ni la voluntad de búsqueda formal ni la capacidad de indagación estética, psicológica, social y política de sus predecesoras.

 ¿Por qué no surgió un género literario relacionado con nuestros grandes ámbitos acuáticos, así como surgió uno relacionado con la llanura pampeana, la gauchesca? Para pensar la cuestión, resulta significativo que el siglo y medio de gran literatura marinera anglosajona coincide con la vigencia del imperio británico a nivel global como gran potencia marítima. En diversas expresiones de la gauchesca suele aparecer el mar como non plus ultra. Y tal disposición hacia el mar y sus problemáticas ha perdurado tanto en expresiones culturales muy posteriores como en los sentidos comunes populares y las concepciones, políticas y obras de distintos gobiernos.

*-Diario de viaje a Oriente* (1850 / 51 – publicado en 2012), Lucio Victorio Mansilla.

-*Fausto* (1866), Estanislao Del Campo.

*-Don Segundo Sombra* (1924), capítulo de los cangrejales, Ricardo Güiraldes.

*-Resumen porteño* (1983), Luis Alberto Spinetta.

-*Batán* (2012), Débora Mundani.

**Módulo 3**

**El idioma de los argentinos reescribe el mar:**

Constatación de la existencia de un corpus literario argentino que aborda nuestros espacios marítimos pese a una aserción, extendida hasta devenir sentido común, de acuerdo con la cual “los argentinos damos la espalda al mar”. Para esto se exhibirá una carta náutica general del Mar Argentino -H 5011 o similar- intervenida y asimismo una carta general del Río de La Plata – H 116 o similar- intervenida análogamente. Dichas intervenciones consistirán en el pegado de etiquetas con nombres de autores cuyas obras se relacionan con espacios representados en dichas cartas. De tal modo que, a una primera mirada se constatará la cantidad de textos disponibles. Y luego, mediante una mirada más próxima y detenida, podrá leerse que no se trata de autores marginales al sistema literario argentino, ya que, por el contrario, están incluido: Domingo Faustino Sarmiento, Lucio Victorio Mansilla, Leopoldo Lugones, Jorge Luis Borges, Libertad Demitrópulos, Sara Gallardo, Rodolfo Walsh, Haroldo Conti, Horacio Quiroga, etc.

De ese corpus extenso y nunca leído en tanto corpus, se tomará una serie reducida (la serie propuesta a inicio de este parágrafo) con diversos objetivos: constatar las tensiones con la tradición literaria de los países centrales al dar cuenta del mar, sus trabajadores, sus conflictos desde otro lugar de enunciación. Pensar cómo estos textos son versiones, reescrituras, apropiaciones, contra – dicciones de otros textos. A saber, la leyenda del *Mary Celeste* (Quiroga), “Juventud” de Joseph Conrad (Antonia García Castro y Juan Tata Cedrón), *La isla del tesoro* de Robert Louis Stevenson (Borges), la *Historia de la piratería* de Philip Gosse y *Biografías imaginarias* de Marcel Schwob (Borges), la *Odisea* (Borges).

Pensar -en sintonía con el ensayo borgeano *El escritor argentino y la tradición* (conferencia de 1951 publicada en 1953)- cómo los escritores de nuestro país pueden apelar a todo un repertorio de tradiciones diversas, precisamente por ser periféricos respecto a las culturas dominantes / históricas.

-“Los buques suicidantes” (1917), Horacio Quiroga.

-“La viuda Ching pirata” (1935), Jorge Luis Borges.

*-Juventud* (2012), canción de Juan Tata Cedrón y Antonia García Castro.

**Módulo 4**

**Presencias imperiales, presencias resistentes:**

 El Mar Argentino, la Patagonia Atlántica y las islas del Atlántico Sur en las exploraciones, los mitos y la política de España, Portugal, Inglaterra, Holanda, Francia. Presencia de esas luchas en su toponimia. Temprana actuación sistemática en el Mar Argentino de la Royal Navy, su especial influencia en la configuración territorial, la toponimia y la cartografía. El contacto con pueblos originarios navegantes. Colonización, misiones, extinción. La gran capacidad de esos pueblos navegantes para adaptarse a condiciones casi imposibles. La pérdida de su legado como uno de los posibles factores de la falta de vocación por los asuntos del mar.

-*La tierra del fuego* (1998), Sylvia Iparraguirre.

-“Luna roja, apuntes sobre el oficio de foguista en las tribus canoeras de Tierra del Fuego” (2012), Leopoldo Brizuela.

-*El último confín de la tierra* (1948), Lucas Bridges.

-*Archipiélago* (1942), Ricardo Rojas.

**Módulo 5**

**Argentinos en el mar, del auge a la globalización:**

Desde fines del siglo XIX, sobre todo a partir de los emprendimientos de Nicolás Mihanovich y la acción de los hermanos Alberto, Luis y José Luis Dodero, se tendió a que barcos de pabellón y tripulaciones nacionales comenzaran a suplantar a los cargueros que llevaban la producción agropecuaria argentina a diferentes destinos de ultramar. Sobre todo, barcos ingleses (esas primeras instancias no eran tan claras y definidas, ya que se daba el caso de buques de pabellón y personal argentinos navegando para empresas de capital británico y decisión por fuera de los intereses nacionales). Grandes avances en la creación de una flota mercante estatal se dieron durante la primera presidencia de Hipólito Yrygoyen. Pero el período en el que más creció la marina mercante argentina -llegó a constituir el 1% de la flota mundial- fue el primer peronismo. Esto fue en parte resultado de un ciclo internacional: al fin de la Segunda Guerra Mundial había a la venta, a precios muy accesibles, miles de barcos mercantes que se habían construido para llevar tropa, alimentos y municiones desde los EE.UU. hacia los teatros de operaciones en Europa. Los famosos *Liberty ships*, que se construían más rápido de lo que los submarinos alemanes podían hundirlos. Tal oportunidad no fue aprovechada solamente por el gobierno de la Argentina, sino que los Liberty fueron la base de la fortuna de armadores griegos como Onassis y Nyarchos. No casualmente fue una época de diversificación de la flota -más banderas involucradas- y pérdida del monopolio naviero que hasta entonces detentaba el Reino Unido. Una década después, el ciclo empezó a revertirse y en contra de él fue que el gobierno peronista creó primero los Talleres Navales de Río Santiago y luego los Astilleros y Fábricas Navales Estatales de Río Santiago. Una cultura marinera nacional se afianzó y tuvo muy variadas expresiones literarias. Programas de créditos blandos y subsidios, hicieron que además de AFNE fueran surgiendo grandes astilleros privados. Sobre el Riachuelo: Alianza y Principe Menghi, y sobre el río Luján Astarsa. Había que proveer de buques tanque a la creciente flota de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, y de graneleros y buques de carga general a una serie de armadores privados -en líneas generales, subsidiarios de grandes compañías navieras internacionales- que se beneficiaban con la Ley de Reserva de Carga, por la cual un 50% de las exportaciones e importaciones realizadas por mar debían cumplirse a bordo de buques con pabellón nacional. A partir de los años 90´, la Argentina, lejos de adoptar medidas anticíclicas en el sector náutico y la industria naval, se acopló al ciclo internacional de extranjerización de la industria naval y de los fletes marítimos, concentración de la flota mundial bajo unos pocos pabellones, concentración de las botaduras en pocos países y desaparición de grandes industrias navales, crecimiento de las llamadas banderas de conveniencia y pérdida de soberanía portuaria por parte de los países periféricos. Pero, a diferencia de lo sucedido en los albores de la Nación, la literatura aborda estas problemáticas.

-*Los navegantes* (1972), Bernardo Kordon.

-“Magos de agua dulce” (1967), Rodolfo Walsh.

-“Año nuevo, agua nueva” (1971), Sara Gallardo.

-*Tres veces luz* (2016), Juan Mattio.

 -*Más allá del Mar Caribe* (2012), Valeria Limardo.

 **Aclaración:** todos los textos estarán disponibles en archivo de Word para los asistentes.