el CORREO de la UNESCO

AGOSTO-SEPTIEMBRE 1991

ENTREVISTA A TAHAR BEN JELLOUN

DIÁLOGOS CON EL MAR

M 1205 - 9109 - 36,00 F

36 FRANCOS FRANCESES - ESPAÑA: 800 PTS. IVA INCL. - MÉXICO : US$ 9,50

confluencias

Amigos lectores, para esta sección "Confluencias", envíennos una fotografía o una reproducción de una pintura, una escultura o un conjunto arquitectónico que representen a sus ojos un cruzamiento o mestizaje creador entre varias culturas, o bien dos obras de distinto origen cultural en las que perciban un parecido o una relación sorprendente. Remítannoslas junto con un comentario de dos o tres líneas firmado. Cada mes publicaremos en una página entera una de esas contribuciones enviadas por los lectores.

Sin título

1989, cartón de tapiz (50 x 50 cm) de Raymond Pichaud

El "cartón" es el dibujo coloreado que sirve de modelo para la ejecución de un tapiz. Su nombre se debe al material en el que se realiza con mayor frecuencia. Se emplea desde hace mucho tiempo en Occidente tanto para los tapices como para los frescos, las vidrieras y los mosaicos. Interesado por el arte africano, el artista francés Raymond Pichaud reproduce espontáneamente en esta obra su pureza ancestral y su pujanza geométrica. El cartón podría llamarse *Encuentro con Africa*...

ESTE NÚMERO

4

Entrevista a
TAHAR BEN JELLOUN

11

DIÁLOGOS CON EL MAR

Fragmentos para una iconografía del mar
por Édouard J. Maunick 12

LOS DIOSES Y EL ABISMO

El tenebroso océano
por Rachid Sabbaghi 16
Historia de un abandono
por W. E. Cheong 20
Los descendientes de Ulises
por André Kédros 24
Los nómadas del Pacífico
por Tipene O'Regan 28

LAS VOCES DEL MAR

Al ritmo de las olas
por Georges Moustaki 32
Yemanjá, la diosa del mar
por Mario de Aratanha 34
La soledad del vigía nocturno
por Arthur Gillette 37

EL REVÉS DEL ESPEJO

El relato del náufrago 40
Urashima Taro o un sueño de eternidad
por Ninomiya Masayuki 43
Moby Dick o el viaje interior
por A. Robert Lee 46
Reflejos en el mar
por Elisabeth Mann Borgese 50
Ritos y símbolos de la travesía
por Pier Giovanni d'Ayala 54

LA ÚLTIMA FRONTERA

La conquista del océano
por Don Walsh 58
Baychimo, el barco fantasma
por David Gunston 63
Los cuatros pilares del templo de Neptuno
por Jacques Ferrier 66
Solos bajo el mar 70

71

NOTICIAS
BREVES...

72 *ACCIÓN/UNESCO*

MEDIO AMBIENTE
Mediterráneo:
un Plan Azul para el futuro
por Michel Batisse

75 *ACCIÓN/UNESCO*

MEMORIA DEL MUNDO
El Parque Nacional
del Manu,
reserva de biosfera
por José Serra-Vega

78 *ACCIÓN/UNESCO*

LAS RUTAS DE LA SEDA
El regreso
del *Fulk al-Salamah*
por François-Bernard Huyghe

81 *ACCIÓN/UNESCO*

Noticias de la UNESCO

82

RITMO Y COMPÁS
Discos recientes

el CORREO de la UNESCO

AÑO XLIV
Revista mensual publicada en 35 idiomas y en braille

"Los gobiernos de los Estados Partes en la presente Constitución, en nombre de sus pueblos, declaran:

(...) Que una paz fundada exclusivamente en acuerdos políticos y económicos entre gobiernos no podría obtener el apoyo unánime, sincero y perdurable de los pueblos, y que, por consiguiente, esa paz debe basarse en la solidaridad intelectual y moral de la humanidad.

Por estas razones, (...), resuelven desarrollar e intensificar las relaciones entre sus pueblos, a fin de que éstos se comprendan mejor entre sí y adquieran un conocimiento más preciso y verdadero de sus respectivas vidas."

(Tomado del Preámbulo de la Constitución de la UNESCO, Londres, 16 de noviembre de 1945.)

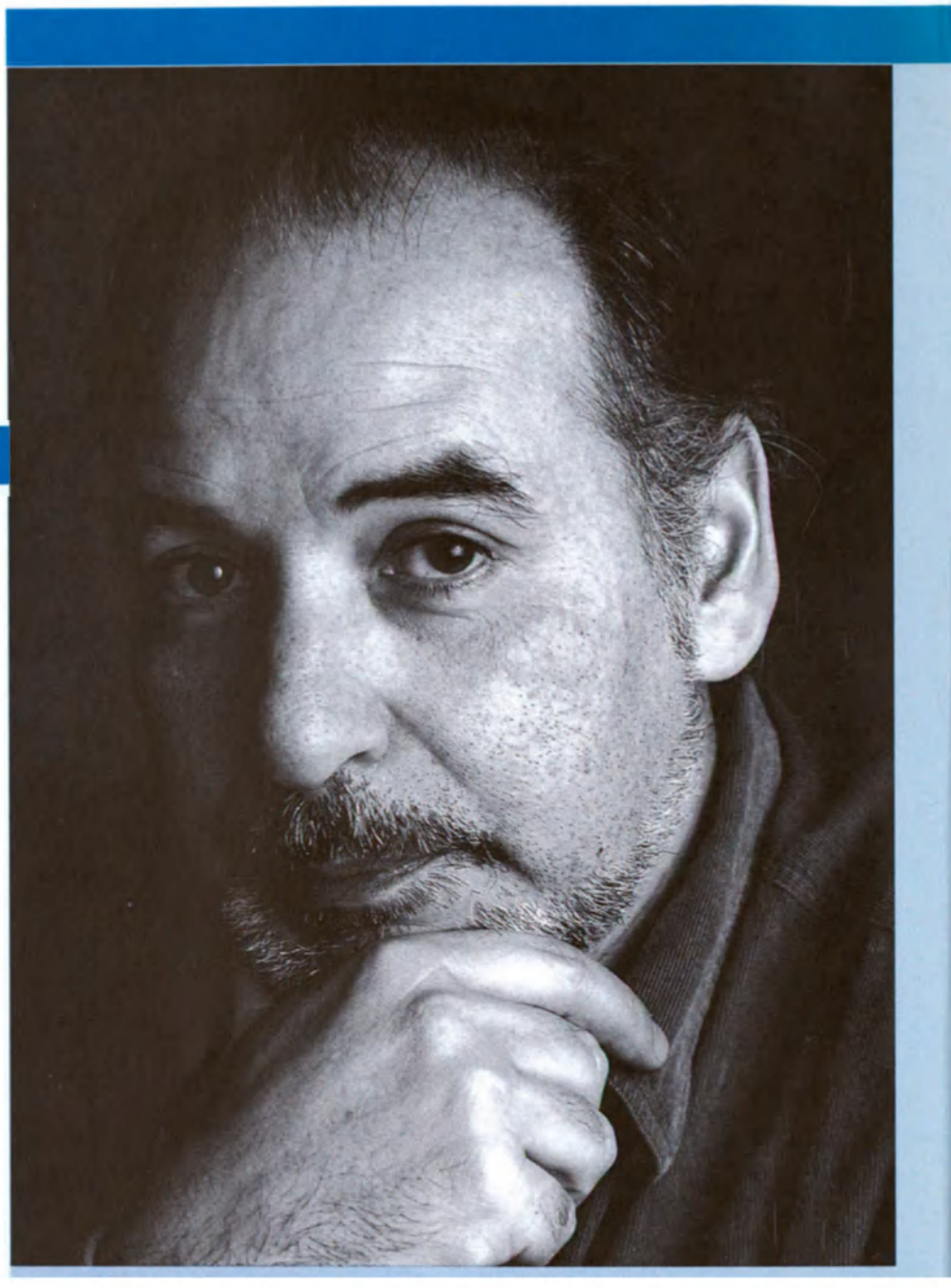
Nuestra portada:
Ola y puesta de sol.

Portada posterior: miniatura de la escuela de Bujara (comienzos del siglo XVI).

Consultor especial
para este número:
LUC CUYVERS

ENTREVISTA

TAHAR BEN JELLOUN



Poeta y novelista marroquí de lengua árabe y lengua francesa, Tahar Ben Jelloun es el primer escritor árabe agraciado con el premio Goncourt —la más prestigiosa de las distinciones literarias francesas— que recibió en 1987 por *La nuit sacrée* (*La noche sagrada*, Edición 62, Barcelona, 1988). También se ha publicado en español su obra *Día de silencio en Tánger* (Edición 62, Barcelona).

Pendiente de los sufrimientos y las esperanzas de los pueblos árabes, así como de los brotes de libertad en el mundo entero, amante de la verdad y de la justicia, explica aquí el significado de su compromiso.

■ *Empecemos por... el principio: usted es un autor árabe que escribe en francés, ¿qué significa eso?*

— Pertenezco a una categoría especial de escritores, que se expresan y escriben en una lengua que no es la de sus padres. Soy marroquí, árabe. Mi cultura es árabe, islámica, pero es el idioma del antiguo colonizador, el francés, el que empleé espontáneamente para expresarme cuando comencé a escribir. Es una paradoja que se debe a una situación histórica. Al expresarme en francés no tengo ni remordimiento ni la impresión de proseguir el trabajo de los colonos. Lo que digo en francés también habría podido expresarse, en definitiva, en cualquier otro idioma.

Ahora bien, el hecho de no utilizar la lengua de mi pueblo me ha dejado quizá tomarme libertades con algunos temas que el árabe, la lengua del Corán —que me intimida naturalmente— no me habría permitido. Por un lado hay tabúes; por otro, mi propio pudor. Es difícil, para nosotros, maltratar la lengua árabe.

■ *¿Quiere usted decir que la lengua de la fidelidad y de la permanencia es su idioma materno, mientras que las audacias, las*

La poesía para mí es una situación —un estar en la vida, una manera de afrontar la existencia y de afrontar la historia.

viscisitudes del mundo, necesitan para expresarse una lengua extranjera?
— Sí, ello libera y ayuda a la imaginación. La poesía es, en gran medida, un trabajo con las palabras, con el idioma. Se concibe mal un poeta que se expresa en una lengua que no es la de su pueblo. Pero hay una segunda concepción de la poesía que, para mí, es más amplia y más receptiva. La poesía para mí es una situación —un estar en la vida, una manera de afrontar la existencia y de afrontar la historia. La poesía no consiste solamente en elegir palabras que se relacionan unas con otras, va más allá, para dar algo de nuestra visión del mundo. Lo da con imágenes, a través de un universo musical. Y es muy posible que este universo se exprese en palabras, en sílabas, que no son las de la lengua materna.

Ahora bien, la lengua francesa me ha acogido. Mis poemas en francés son una tarea en idioma francés, tarea que he realizado a mi manera, y no como habría hecho un francés...

■ *Justamente, ¿qué tipo de adaptación se produjo, de esa lengua a su universo y de ese universo a la lengua francesa?*
— No hubo adaptación, sino más bien un matrimonio, una especie de concubinato que establecí con el francés y gracias al cual introduzco esa lengua, bastante cartesiana, en una intimidad y en una memoria diferentes. La llevo a un universo donde no habría podido entrar... Por ejemplo, usted puede enviar a un sociólogo, un investigador o un periodista francés a hacer una encuesta en Marruecos. Verá muchas cosas, pero no las que veo yo desde el interior de mi intimidad árabe y marroquí. El investigador no verá eso, y no podrá expresarlo.

¡En cierto sentido somos nosotros, los escritores árabes de habla francesa, los que damos hospitalidad al francés! No sólo lo adoptamos, sino que lo invitamos a nuestro país, lo transformamos, lo hacemos pasar por circuitos, por lugares donde no está acostumbrado a aventurarse. A veces se pierde, pero es mejor pues quizá sea una lengua demasiado rígida a menos que la empleen grandes poetas como Mallarmé, Baudelaire o Rimbaud. Jean Genet, por su parte, convierte al francés en una hermosa princesa rebelde. ¡Pero pocos poetas franceses han hecho con el francés lo que hicieron Kateb Yacine o Aimé Césaire, dos grandes poetas francófonos! Son creadores que llegaron muy lejos en la expresión, en la investigación y en el rigor de la escritura.

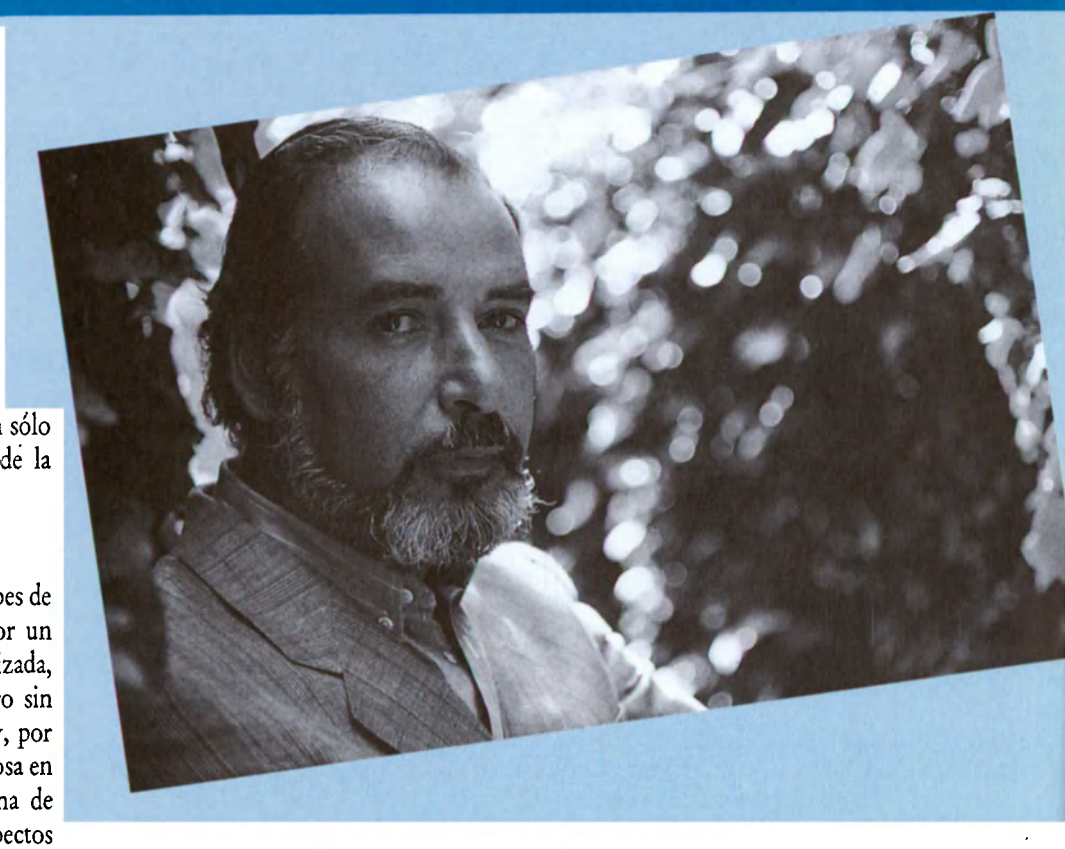
■ *¿Otras imágenes? ¿Otras sonoridades?*
— Es sobre todo otra manera. La poesía es una matemática, una relación muy rigurosa con las palabras. El genio de un Césaire es saber elegir las palabras con una terrible precisión, y combinarlas de tal modo que produzcan imágenes inesperadas. Crea así nuevos accesos al significado, que son sorprendentes y sublimes. Es belleza, y no puede explicarse técnicamente. La belleza es, ante todo, una emoción. Cuando leí por primera vez *Cahiers d'un retour au pays natal* me sentí subyugado. Y cuando leí *Nedjma* de Kateb Yacine, me ocurrió lo mismo. Tal vez mi sensibilidad me impulsa hacia esos escritores singulares.

■ *Para ellos como para usted, ¿el hecho de escribir en francés ha ampliado o restringido el número de personas que leen sus obras en sus respectivos países?*
— Puede parecer extraño, pero el hecho de escribir en francés y de publicar en Francia me ha permitido llegar a un público bastante amplio, incluso en el Magreb. Y ese público me lee tanto en francés como en árabe. Pero los que me leen en francés son más numerosos. Existe probablemente un deseo de acceder a la fuente. Pero debo señalar también que es tal el desorden en el mundo de las ediciones en árabe, que no he podido encontrar aun un público adecuado en esos países. La piratería hace terribles estragos. Los piratas no sólo roban la traducción, sino que hacen otra que desfigura y desnaturaliza el trabajo de uno y falsea la relación con los lectores. Por no hablar de los países donde los libros están lisa y llanamente prohibidos, a causa de una alusión erótica o política.

Pienso que, en conjunto, la situación actual del libro en el mundo árabe es grave. Lo que se publica allí no siempre se basa en criterios acertados. Se publica enormemente; algunas cosas buenas, pero muchas malas. Hay un desorden que es el reflejo de una situación general.

■ *¿Cómo así?*
— El mundo árabe, globalmente, atraviesa desde hace unos cuarenta años una crisis muy seria. Esta crisis, que es crónica, domina a cada cual y lo esteriliza, paralizando sus impulsos creadores. Es como si el mundo árabe no hubiese conocido un dolor suficientemente grande para que de él surgieran grandes escritores como Dostoyevsky y Kafka, escritores que nacen del sufrimiento y de la humillación. Tal vez no hemos llegado aun al fondo del precipicio.

No tenemos muchos intelectuales que puedan ser nuestros portavoces a escala universal. No tenemos escritores reconocidos, respetados y apreciados fuera del mundo árabe. Se diría que Naguib Mahfuz sólo existe desde hace dos años para el resto del mundo. ¡Desde que obtuvo el premio Nobel! En el fondo, el mundo árabe sólo despierta interés cuando se produce alguna desgracia. ¿Quién conoce a Yussef Idriss en Europa, a Edouard Kharrat



y a Chaker Essayab? Mahmud Darwich sólo suena en Europa como simpatizante de la causa palestina.

■ *Hemos cambiado de tema...*

— Si no contamos con intelectuales árabes de dimensión internacional es porque, por un lado, vivimos una mediocridad generalizada, estamos suspendidos en el abismo pero sin llegar al fondo, como acabo de decir; y, por otro, porque la mirada que el mundo posa en nosotros no traduce una voluntad sana de saber y de conocer. Creo que ambos aspectos se complementan.

■ *Tratemos de profundizar el primer aspecto. ¿Qué obstáculo impide la creación? ¿La situación del intelectual?*

— Para mí, el intelectual, el hombre que piensa, duda y analiza, debe, por definición, dar lo mejor de sí mismo. Puede para ello encontrarse en dos situaciones claramente diferenciadas: o vive en un país donde reina la libertad —una libertad asumida, no una libertad de fachada— o en un país donde la represión es tal que provoca en él un estallido. No puede soportar la humillación, la represión, el miedo, el silencio. En ambos casos, puede crear.

Pero también es posible que el intelectual se encuentre en una situación equívoca, vaga, viscosa. Es lo que a menudo nos sucede. ¿Qué hemos instaurado desde el término de la Segunda Guerra Mundial? Instauramos, o más exactamente dejamos que se instalaran, regímenes pequeño burgueses donde todo debe ser a medias, moderado, mediocre. En esa situación de medianía, que yo llamo mediocridad, hay intelectuales que procuran existir. Pero su situación es la más difícil. Los que han tenido el valor de oponerse, a menudo han pagado muy caro su actitud. Merecen nuestro aplauso.

■ *¿No existe también la costumbre de "pensar en conjunto", el temor de distinguirse, de apartarse de la comunidad? En el fondo, en esa situación de medianía se siente uno más seguro...*

— Hay una constante, algo que se repite en todas partes: el individuo, como entidad única, como ser humano, singular, no es plenamente reconocido. Lo que se reconoce, incluso hoy día, aunque se afirme lo contrario, es lo que hay detrás de él: el clan, la familia, la tribu, el barrio o la aldea, no la expresión de su singularidad. Ahora bien, una civilización moderna sólo es posible desde el momento en que se acepta la existencia de seres singulares que se expresan libremente.

En nuestras sociedades, cuando una persona se declara en desacuerdo con el consenso general, cuando ya no forma parte, ni sigue la corriente del resto de la tribu, se reniega de ella. Es una voz que desentona en un coro uniforme. Y eso no se perdona.

Es cierto que hay grados y matices. Me parece que Egipto, por ejemplo, está rompiendo ese esquema, tal vez porque posee una gran profundidad histórica y una práctica de la democracia moderna que se remonta a 1923. En resumen, tiene una ventaja histórica, ha tenido tiempo de formar mentes capaces de ejercer la ciudadanía. Es el país que ha sufrido las más duras pruebas para lograrlo...

Para ser riguroso, tendría que citar algunos ejemplos en otros países árabes. Pero lo cierto es que aun queda mucho camino por recorrer. La subjetividad sigue siendo un baldón en la mayoría de los casos. No se entiende que un escritor o un cineasta explore su subjetividad y la exprese en público.

■ *Piense en la gran cantante Om Kalsum. Cuando canta hace vibrar las cuerdas más sensibles de decenas de millones de árabes... ¿Se trata o no de subjetividad?*

— Es algo que se encuentra entre la subjetividad y valores muy delimitados. Hay un teclado de emociones que aprovecha, pero esas emociones se ordenan en torno a arquetipos y sentimientos estilizados, más bien convencionales. Llega rara vez a los desórdenes íntimos del ser; está mucho más cerca de una "subjetividad colectiva", si se la puede llamar así...

■ *Usted compara naturalmente las sociedades occidentales con las sociedades árabes. Queda mucho por analizar y por explicar. Si los intelectuales en el mundo árabe no desempeñan un papel destacado,*

¿por qué son lo que son y cómo pueden salir del atolladero? En Occidente, son sobre todo los intelectuales y los escritores los que han introducido los cambios.

— Por el momento, no veo que los cambios se produzcan gracias a los intelectuales. Por una razón sencilla y terrible, y es que entre los pueblos y los intelectuales árabes hay un foso, un abismo...

■ *En el siglo XVIII, entre Voltaire y el campesinado francés, ¿existía un vínculo tan estrecho?*

— Siempre ha habido, en todas partes, una relación polémica e incluso violenta entre los intelectuales y el pueblo. Pero lo importante es que haya una relación. Ahora bien, en el mundo árabe, desde las rupturas culturales introducidas por el colonizador, no existe ya un vínculo entre los hábitos culturales de la población y la manera de pensar y de crear de los intelectuales modernos. El único ejemplo que se me ocurre, en los últimos años, de adecuación entre pueblo e intelectuales, es el del tándem Cheikh Imam-Fuad Nagm, en Egipto. Pero hay que tener en cuenta que transmitían su mensaje por un medio muy popular, el de la canción, difundida por casetes. Si se hubiera tratado sólo de escritores, solitarios en su rincón, no se habría producido esa simbiosis.

Hay que añadir que fueron muy populares, pero con ribetes intelectuales y militantes. No llegaban a las masas campesinas, pero sí a amplios sectores. No sólo a los intelectuales y los pensadores, sino a decenas e incluso a centenares de miles de personas que logran leer un periódico, miran la televisión, viven en las ciudades, viajan tal vez... y que reciben, en todo caso, la influencia del cine, la radio y la televisión.

En el mejor de los casos, los escritores, los pintores, los escultores, los poetas, pueden conmover a esa masa difusa. Pero no consiguen llegar a la mayoría de la población, sobre todo a los campesinos. Lo lograrán tal vez, poco a poco, si los medios de comunicación se empeñan en darlos a conocer, si contribuyen a una amplia divulgación de su obra. Pero, en general, sólo tienen acceso a esos medios los que cultivan ciertos géneros fáciles e inofensivos, como los cantantes melódicos o los actores de teatro y de cine.

Siempre ha habido, en todas partes, una relación polémica e incluso violenta entre los intelectuales y el pueblo. Pero lo importante es que haya una relación.

Lo que se difunde casi sin interrupción son seriales ridículos en los que se exaltan valores de bajo nivel. Es lo único que ve la gente. En esas condiciones, a la mayoría de los verdaderos intelectuales sólo les queda un camino —optar por ser modestos y realizar su trabajo aislados, al margen de todo. Y creo que no es vergonzoso, sino lo contrario, que decidan retirarse y hacer avanzar su obra, en espera de que, más adelante, las nuevas generaciones la descubran y la aprecien.

■ *Si usted piensa que, por el momento, es poco lo que cabe esperar de los intelectuales, ¿de dónde puede venir el cambio?*

— Analicemos el ejemplo de Europa. Hasta una época reciente había tres dictaduras poderosas: España, Portugal y Grecia. El futuro de esos países parecía bloqueado y no se veía cómo podrían superar el marasmo. Sin embargo, lograron renacer, en primer lugar por haber recuperado la legitimidad política. Terminaron por admitir la idea elemental de que, para dirigir un país, el poder tenía que someterse periódicamente a una especie de licitación nacional, en la que cada cual proponía su programa.

Todo empieza el día en que el poder pierde su carácter sagrado y en que los políticos acceden a él, no por haber comprado la mejor ametralladora, o por haber aprovechado el momento más adecuado para derribar a un

compañero, sino porque tienen una visión de futuro y un programa aprobado por una mayoría que les ha brindado su confianza.

■ *Pero, ¿no está usted empezando la casa por el tejado? Para llegar a eso...*
— Sí, por cierto, es la labor de los intelectuales, cuesta mucho trabajo, mucho tiempo, y no es la literatura comprometida, o mejor dicho, la ideología, la que hará que la población cobre conciencia. Hay dos planos: el de la actividad política propiamente dicha y el de la actividad creadora. Por lo general no se confunden, pues si ello ocurre la literatura y el arte resultantes serán insubstanciales y estériles.

■ *¿Cómo pueden los intelectuales preparar el terreno para los progresos futuros?*
— Deben acostumbrar a los individuos a la existencia de la duda, de la crítica, de la polémica, exaltar el valor de oponerse, legitimar el derecho a rehusar, a estar solo, a salirse del montón. Y eso pueden decirlo los creadores, cada uno a su modo y en su esfera, trabajando con responsabilidad y rigor.

Hay dos caminos posibles: o los creadores siguen su propio ritmo y sus propias exigencias, sin preocuparse de saber si el pueblo los entiende o no, o tratan de penetrar en los ámbitos y los lugares donde actualmente surge la cultura para la mayoría. Lamentablemente, no es posible hacer abstracción de un vehículo tan importante como la televisión. Es un objeto extraordinario, que hay que saber utilizar, aprendiendo a trabajar en él y a expresar por su intermedio los nuevos valores. Y, por cierto, hay que batallar para lograrlo. Como en todas partes, las ideas nuevas deben enfrentar las ideas del pasado. Volvamos al ejemplo de Europa, que no siempre fue lo que es hoy día. La gente luchó para llegar a la situación actual. La libertad no es algo que uno encuentra un buen día al despertarse como los bollos con el desayuno. Hay que merecerla y ser vigilante, pues nada está garantizado eternamente.

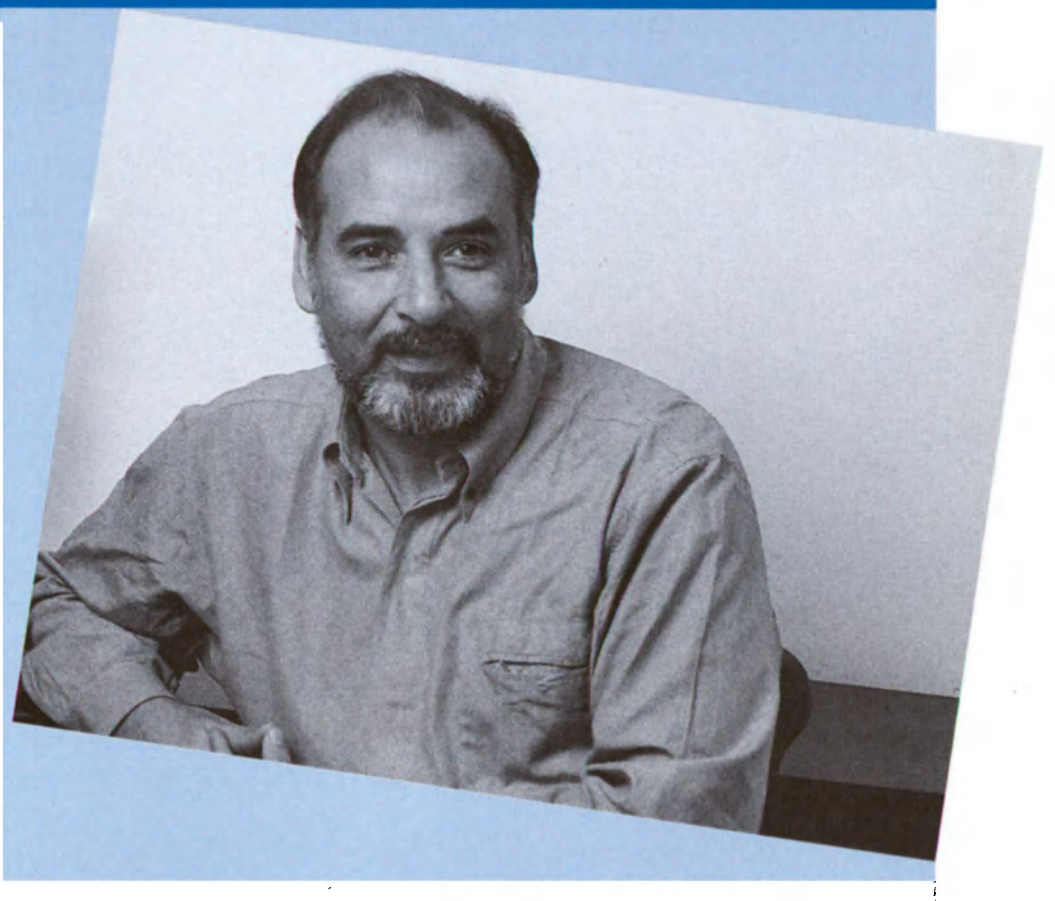
La libertad no es algo que uno encuentra un buen día al despertarse como los bollos con el desayuno. Hay que merecerla y ser vigilante, pues nada está garantizado eternamente.

■ *Pero, tratándose de un intelectual, ¿por dónde empezar?*
— Lo primero es expresarse. Ahora bien, ¿qué ocurre en la actualidad? Hay como una enorme tapadera de plomo. No se oye a los intelectuales. ¿Acaso se expresan y su voz no llega hasta nosotros? Quizá. Tal vez están dando alaridos, pero no los oímos...

■ *¿No se plantea también un problema importante pero elemental, que es el de poder comunicarse con el resto del mundo? ¿Estar al corriente de lo que pasa en otras latitudes, del pensamiento de los demás?*
— Sí, la información está mal hecha y no incita a la gente a saber. Pero existe el rumor popular. Es terrible. Es el arma de los pobres. El rumor, el humor, la ironía. Puede ser formidable, pero no es suficiente.

■ *¿Quiénes son, a su juicio, los que en la novela, el arte, la literatura, han abierto perspectivas de futuro? Usted citó ya a Naguib Mahfuz...*
— Sí, Mahfuz, es nuestro monumento nacional. ¡Pero no olvidemos, antes que él, a Taha Husayn! También hay que mencionar a Al Sayyab, iraquí, muerto en Kuwait en 1962; es a mi juicio un gran poeta. Moderno, se adelantó a su época, y abrió importantes derroteros a la poesía árabe. Tenía una visión universalista del mundo, pero fuertemente arraigada en Iraq, su tierra natal. Fue sumamente riguroso en el empleo de la lengua árabe.

Adonis, por su parte, ha dado a ese idioma un nuevo impulso, pero que me parece inacabado. Su poesía es muy técnica, muy cerebral. Mahmud Darwich es todo lo contrario. Es un poeta de la generosidad de la palabra, con sentido de la imagen y una percepción muy amplia, que se dirige a la mayoría. Lo ideal sería una combinación de Adonis y de Darwich; así tendríamos el poeta más notable del mundo árabe... Pero no lo tenemos... Por lo demás, hay muy pocos poetas notables en el mundo.



■ *¿Y entre los narradores?*

— Algunos de ellos han hecho cosas excelentes. En primer lugar Yussef Idriss, que es extraordinario. Para mí está a la altura de William Faulkner. En muy pocas páginas expresa las inquietudes de toda una sociedad. En un anécdota, a través de un personaje, que después se olvidan, deja en nosotros una huella indeleble. Idriss es un gran escritor.

■ *¿Los pintores?*

— Mis pintores preferidos son abstractos. Creo que el más grande es un pintor marroquí, Ahmed Charkawi. Murió muy joven, a los treinta y seis años, en 1967. Es el pintor de las emociones fuertes. Su pintura utiliza los colores y los signos fundamentales de nuestro universo consciente o inconsciente, nuestro universo de árabes y de africanos.

■ *Toda esa labor en profundidad con el idioma, el signo, la imagen, ese trabajo que consiste en abonar un terreno que conduce a la modernidad, en dar al espíritu la perspectiva adecuada y prepararlo para la libertad, ¿supone acaso un discurso de ruptura o un discurso de síntesis; es una búsqueda de compromiso entre lo interior y lo exterior, entre lo antiguo y lo nuevo, o una formidable tensión para romper la continuidad?*

— En una primera etapa se necesita, a mi juicio, un lenguaje de ruptura, para estremecer y despertar las mentes. En una segunda fase, hay que buscar las coincidencias. Sobre todo, es indispensable no erigirse en víctima, u opositor, de Occidente. Hay que participar, con éste, en pie de igualdad, en la reconstrucción del mundo. Decir nuestra palabra, no mediante la violencia, la agresión o el miedo. Decir nuestra palabra serena y vigorosa. Sólo podemos incorporarnos a la nueva era del mundo jugando el juego del diálogo con los demás. Y sólo aceptando al individuo entre nosotros, en nuestro propio país, podremos llegar a respetar al vecino, y a hacernos respetar. Entonces podremos imaginar juntos nuestro porvenir común. Para que el estado respete y garantice los derechos humanos, tenemos que empezar por respetarnos entre nosotros. Es preciso que el niño que nace abra los ojos en medio de ese respeto que el hombre debe a la mujer, por ejemplo, y recíprocamente.

■ *¿Y su obra, es una obra de ruptura o de síntesis?*

— La urgencia de denunciar la injusticia, la explotación, la humillación, me llevó a la poesía. Sé que eso no basta para cambiar el mundo. Pero callar habría sido una especie de complicidad intolerable.

La ruptura está ahí: destruir la letanía de los silencios. Decir en poesía la voluntad y el deseo de un mundo más humano. Todo ello reconociendo los límites de la literatura. Y sin embargo hay que escribir, incluso y sobre todo cuando el ser humano no es particularmente bueno ni simpático.

■ *¿Cuales son los personajes y los temas que, en su obra, le parecen hoy más representativos de su pensamiento?*

— A menudo anima a mis personajes una voluntad inquebrantable de restablecer la justicia. En eso son rebeldes e incorruptibles. Cito dos, una mujer, Harrouda, y un hombre, Moha. Ambos, en libros diferentes, muestran las heridas de los pueblos magrebíes. Tal vez son marginales, pero expresan con vigor la pasión por la verdad y por la dignidad. Cuando pienso con cierta perspectiva en mi trabajo, me doy cuenta de que escribí sobre los desposeídos, trátese de la condición de emigrado, la situación de las mujeres que carecen de los mismos derechos que los hombres, los palestinos privados de su tierra y condenados al exilio y la desesperación... Incluso al consagrar una obra breve al escultor Giacometti, esos son los temas que desarrollé, el de la soledad, el desamparo, la angustia...

Amo la vida pese a sus sinsabores, amo la amistad, el humor y la risa, pero escribo en realidad sobre las heridas, esas eternas traiciones del destino. No es muy alegre, pero es sincero. La sinceridad, he ahí mi compromiso. ■

Navíos holandeses en un puerto chino. Detalle de un biombo chino de laca de Coromandel (siglo XVIII).

Diálogos con el mar

"TODOS los hombres, en algún momento de sus vidas, han experimentado en mayor o menor grado el mismo sentimiento que yo hacia el océano", afirma Ishmael, el narrador de *Moby Dick*, la gran novela de Melville, aludiendo a la atracción que el mar ejerce sobre los hombres. Aunque muchos, y Melville es el primero en admitirlo, no son conscientes de ello.

¿A qué se debe esa atracción? Algunos creen que las ondas sonoras que emite el agua son en parte responsables de ese sentimiento. Otros lo atribuyen a la belleza de los paisajes marinos, uno de los espectáculos más fascinantes de la naturaleza, y al deleite y la frescura que el agua depara.

Nuestros sentimientos hacia el mar parecen reflejar, de manera intuitiva, el papel fundamental del agua en la aparición de la vida en nuestro planeta. Sin ella no existiría la atmósfera y las condiciones climáticas hubieran sido hostiles a toda forma de vida.

Es probablemente en el agua donde se hallan nuestros orígenes, de los que todavía conservamos algunas huellas. La sangre que corre por nuestras venas contiene las mismas sales minerales que el agua de mar, al igual que el líquido amniótico que rodea al embrión humano durante su gestación. No es de extrañar, entonces, que para el recién nacido sumergirse en un baño de agua tibia sea tan placentero como si regresara al calor del seno materno.

Algunos científicos estiman que, durante su evolución, nuestra especie atravesó una fase acuática. Según esta hipótesis, nuestros remotos antepasados pasaban más tiempo en las aguas templadas de los mares tropicales que en los árboles o en las sabanas. Aunque dista mucho de ser admitida por todos, esta teoría presenta al menos la ventaja de explicar nuestra fascinación por el mar y nuestra simpatía por los delfines y las ballenas, esos grandes mamíferos que emigraron también hacia los océanos pero que permanecieron en ellos, adaptándose a los formas de vida de la fauna acuática.

Si en lo que hemos dicho hubiera algo de verdad, ¿no tendríamos que experimentar todos una misma y universal atracción por el océano? Es precisamente el interrogante que se plantea este número de *El Correo de la UNESCO*. Al analizar la presencia del océano en la imaginación humana, nos hemos preguntado si los sentimientos que inspira se han manifestado de la misma manera en todas las latitudes; si existía una trama común entre los relatos del mar del pasado y los de la literatura contemporánea; si las marinas de antaño y las obras de los artistas modernos se inspiraban en las mismas fuentes. Y si, pese a las diferencias culturales, existían similitudes en el comportamiento, por ejemplo, de los polinesios, que siempre han vivido en un medio acuático, y los chinos.

Cualquiera sea la respuesta, desde hace unas pocas décadas nuestras relaciones con el mar han cambiado profundamente. Impulsados por una necesidad cada vez mayor de espacio vital y de recursos, creamos instrumentos para explorar y explotar el océano hasta en sus profundidades más recónditas. Nos apropiamos una y otra vez del mar y afluimos cada vez más numerosos a sus litorales para vivir o para descansar. Y, por último, somos capaces de actuar sobre él y transformarlo, tal vez irremediablemente.

Al principio esta situación despertó cierto optimismo. En los años sesenta, la producción pesquera experimentó un crecimiento continuo. Se descubrieron en los fondos marinos valiosos minerales y recursos de energía que muy pronto se empezaron a explotar. Los transportes marítimos se transformaron de manera revolucionaria. Se proyectaron y estudiaron nuevas formas de explotación del mar: obtención de energía no contaminante a partir de las diferencias de temperatura entre la superficie y el fondo, por ejemplo, o aprovechamiento de la fuerza de las mareas y de las olas; descubrimiento de nuevas substancias farmacológicas en los organismos marinos; y eliminación en las aguas del océano de ciertos desechos tóxicos.

Diversos accidentes acabaron rápidamente con ese optimismo inicial. Hace poco más de veinte años el mundo descubrió con horror la tragedia de Minimata, ciudad costera del Japón donde los contaminantes industriales arrojados al mar habían envenenado la cadena alimentaria, causando la muerte de muchos habitantes o afectándolos gravemente. A partir de entonces, otros accidentes se iban a suceder, al parecer cada vez más a menudo: contaminación provocada por la lluvia radioactiva de las pruebas nucleares, contaminación del litoral con pesticidas como el DDT, agotamiento de las reservas de peces debido a métodos de pesca cada vez más agresivos. Al ensuciar las playas y exterminar la fauna acuática, las mareas negras provocadas por derrames en las plataformas de sondeo o por accidentes de navegación alertaron a la opinión pública y demostraron que la capacidad humana de dominar los océanos no era ilimitada. Cualquiera que sea el poder que creemos ejercer sobre el mar, éste posee muchas maneras de recordarnos que siempre tendrá la última palabra.

Los grandes medios de comunicación, y sobre todo la televisión, han modificado también en gran medida nuestra percepción del mar, ya que nos revelan sus secretos y misterios sin que tengamos que acercarnos a él. Gracias a la televisión, la genera-ción actual sabe más sobre el océano que las precedentes, aunque la información no sea de primera mano ni de primera calidad.

Hoy en día ya no se considera el mar como un medio peligroso e inhóspito, sino como un lugar encantador y romántico donde es posible descansar y divertirse. En él viven criaturas que no son monstruos aterradores como Moby Dick, el cachalote que hundió el barco del capitán Ahab, sino inofensivas ballenas cuyo canto resuena en el fondo del océano. En una época en que los viajes por mar no presentan ningún riesgo, revivimos el terror de los naufragios en la quietud de nuestros hogares.

Pero aunque apreciamos esta familiaridad tranquilizadora, queremos también que el mar conserve su misterio. ¿Qué se esconde bajo la superficie de las aguas, en la noche eterna de sus profundidades abisales? **L.C.** ■

LUC CUYVERS, escritor y cineasta belga especializado en temas marítimos, es presidente de la Mare Nostrum Foundation, organismo de información, sin fines de lucro, sobre los recursos marinos creado en 1980 en Annapolis, Estados Unidos. Participó en la realización de un serial internacional para televisión en ocho episodios titulado "The Blue Revolution" (La revolución azul) y es autor de numerosos artículos y de cuatro libros sobre el mar.

Fragmentos para una iconografía

por Édouard J. Maunick

Fragmentos y no extractos. Es decir trozos identificables, no necesariamente simétricos. Espacios de la imaginación más que territorios de la geometría. Aquí el mar azotó la tierra de los vivos y los muertos, según la inmutable ley de las mareas. Pero el mar se retira sin llevárselo todo. Entre la sal viva y el alga difunta, ha dejado fragmentos que son astillas, briznas, esquirlas sobre los que el flujo y el reflujo no ejercen ya ningún derecho ni soberanía. Los peñascos de las costas los retuvieron; los habitantes del litoral y los que vienen del interior han recogido a lo largo del tiempo, con fines diversos, tal vez en virtud de una brujería que escapa a cualquier análisis, esos jirones, como impalpables papiros.

Iconografía y no álbum. Es decir, imágenes libremente dispersas más que retratos inmóviles. Lo que el mar cuenta y no lo que escribe. El revés de lo efímero. En lugar de la caligrafía cautivante pero cuán fugitiva de la espuma, las huellas indelebles de lo memorable: acontecimientos, simples circunstancias, sucesos. Todos los ruidos y susurros que el mar trae en su incesante ir y venir.

Iconografía particular, así como se dice colección particular. Esta pertenece a J.M.D. Soledad, sesenta años, nativo de una isla del Océano Indico y un apasionado de la Palabra. Fue en su casa de espaldas al mar, abierta a los senderos de tierra y de hierba apisonada, donde encontré al día siguiente de un terrible ciclón, un bello cuaderno de páginas cosidas y encuadernadas con cartón y tela, como pueden comprarse en las papelerías anglosajonas de Londres, Melbourne o Vancouver, tan hermoso que se diría que el viento y la lluvia no se atrevieron a tocarlo. Durante años me contuve para no abrirlo, para no cortar la cinta de grueso papel que lo rodea, ciñéndolo como un valioso fajo, por temor a traicionar una amistad tan profunda que ha hecho de J.M.D. Soledad y de mí dos seres idénticos, como nacidos del mismo vientre.

Cuando informé a mi amigo, siempre de viaje como yo,

ÉDOUARD J. MAUNICK, poeta y escritor mauriciano, es autor de numerosas obras, entre las que merecen particular mención *Ensoleillé vif* (premio Apollinaire 1976), *Anthologies personnelles* (1984), *Paroles pour solder la mer* (1989). Actualmente dirige la Colección UNESCO de Obras Representativas.

del mar

Atrapado en el círculo de su isla,
un hombre escucha la llamada del mar
y sueña con atravesarlo.

de que había salvado milagrosamente su diario de la intemperie, me respondió que lo conservara "como un secreto más entre nosotros". Ahora bien, hace poco recibí una carta suya, en la que con un tono que cabe calificar de sibilino me anunciaba que se "ausentaba definitivamente". "No muerto", aclaraba, "pero ausente". Y agregaba: "Cuento con nuestra vieja complicidad para que nadie procure saber dónde estoy. Digamos que mi exilio es actualmente total... No soy el mismo hombre... Hace mucho tiempo.... ahora hay que dejarme proseguir mis vagabundeos..." En un postscríptum se refería a su cuaderno salvado de la tempestad y me autorizaba a disponer de él a mi arbitrio.

Lo abrí con la certeza de que encontraría en él cosas que ya sabía. Repito que J.M.D. Soledad y yo tenemos un mismo

pasado y un mismo presente. En su cuaderno volví a encontrar mi propia memoria: un leitmotiv del mar consignado en una iconografía particular, de la que presento aquí tres fragmentos.

III. Mirar el mar...

A los diecisiete años, cuando se es nativo de las islas Mascareñas desperdigadas frente a la costa sudeste de Africa continental como migajas volcánicas o rocosas, no es difícil dejarse vencer por la seudomaldición de "dar vueltas en redondo". Las distancias no son distancias, apenas la extensión de unos palmos de tierra. Tras cerrar libros y revistas, y sobre todo el Gran Larousse ilustrado con imágenes, mapas y nombres de países y palabras nunca oídas hasta entonces —como a propósito de embarcación: acrostolio y gaviete, escobén y gualdrín, cabilla y ceguiñuela, y, para abreviar, tormentín y tangón—; o al salir del cine, después de haber visto *Gerónimo* y *Les revoltés du Bounty*, *Pepe Le Moko* y *El Conde de Montecristo* y en total desorden películas del oeste, de indios y egipcias, que nos han transportado a mundos, regiones y grandes puertos abiertos a todas las fantasías, nos asalta la forma más perversa de inanición: la del hambre de partir que aguijonea la cabeza, el corazón y las entrañas. Y terminamos por inventarnos una "soledad poblada de aislamiento" para emplear el conmovedor título de un libro del poeta negro norteamericano de la generación "beat", Bob Kaufman.

Entonces para conjurar el destino, vamos a ver el mar...

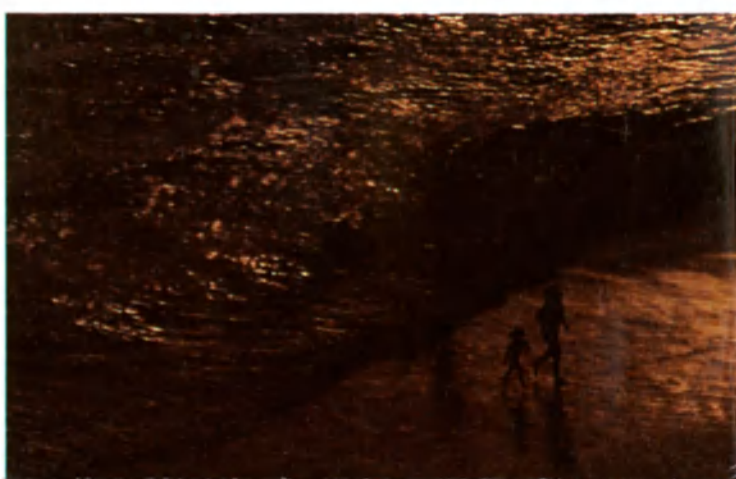
Se elige el momento del crepúsculo a causa del sol que va a beber bajo el horizonte, dejando tras de sí largos minutos de una luz tan especial, que se duda, para describirla, entre la llama y la brasa. Después, cuando la noche emerge de las aguas tranquilas de la ensenada, los barcos mercantes y los escasos buques de pasajeros, en el muelle o anclados frente a la costa, se iluminan uno tras otro. Se enciende la mirada, aumenta la fascinación y la imaginación se desboca. El sueño roza, entonces, la desmesura. Subimos a bordo con destino a Génova, Marsella, Lisboa, Southampton, Amsterdam.... vamos por fin a frecuentar los grandes puertos. Seremos Cristóbal Colón, Magallanes, Vasco de Gama, Américo Vespucio, Diogo Cao... En el puente, nos volvemos con un último gesto de despedida para los amigos que se quedan en el muelle. Una vez en la cabina, acariciamos con la palma de la mano los tabiques y con las yemas de los dedos los remaches de metal para convencernos de que en verdad hemos embarcado y a través del ojo de buey echamos una última mirada: ¡qué pequeña es en realidad la isla! Nos decimos que no estamos marcados por la maldición porque vamos a ver lo que hay del otro lado del agua... Y lo repetimos en *créole*: *lote koté dilo*...

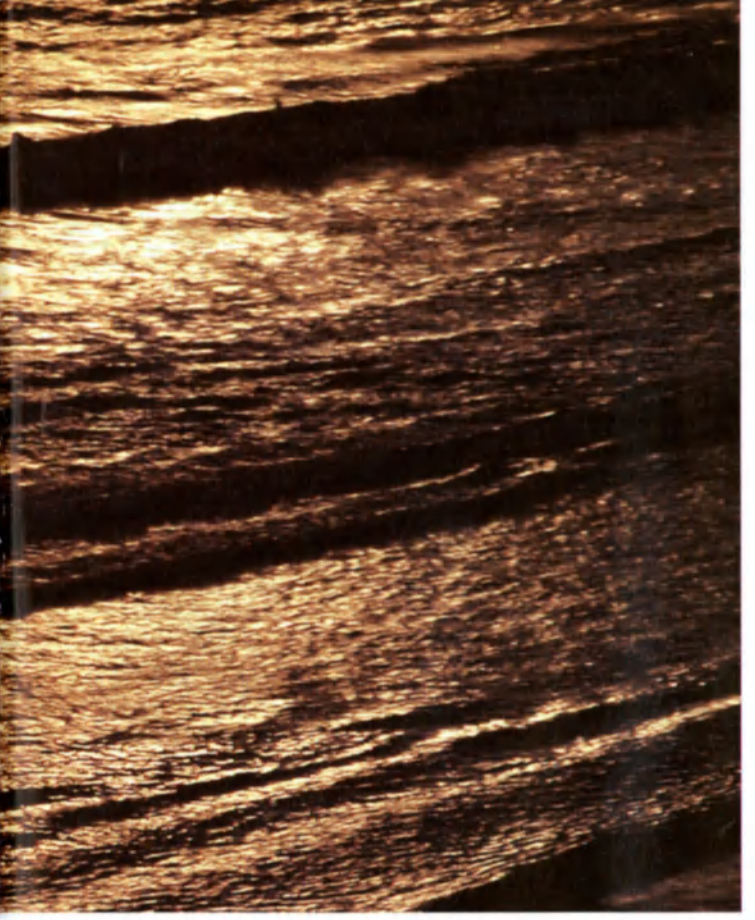
Pero, en cada nuevo crepúsculo el otro lado del agua es un muro de cielo vertical contra el cual la embarcación encalla. No ha llegado todavía el momento de partir. Habrá que volver mañana, y otra vez ... y otra vez.

Un día, yo, J.M.D. Soledad, no volveré a mirar el mar: la maldición habrá cambiado de signo. No será más la pequeñez de la isla, sino el gigantismo de las metrópolis demasiadas veces visitadas, una inmensidad a la que faltará lo esencial: dos palmos de tierra y un jardín frente al océano...

VII. El mar Gólgota...

Veo la montaña santa como una cresta de ola atlántica. La cruz que lleva un hombre coronado de espinas es un barco negrero que avanza con el jadeo de hombres encadenados que reman desnudos. Los gritos de la muchedumbre son golpes en un gran tambor de cala para marcar la cadencia. La flagelación se confunde con el látigo. Este fue vendido por treinta denarios, aquél por treinta monedas de plata, quizá menos. Uno será crucificado,





el otro desollado o quemado vivo. Cristo se llamaba Jesús, el esclavo no tenía nombre. Uno fue negado, el otro fue la negación misma. Y más de un Poncio Pilatos se lava aun hoy en día las manos ante otras Pasiones.

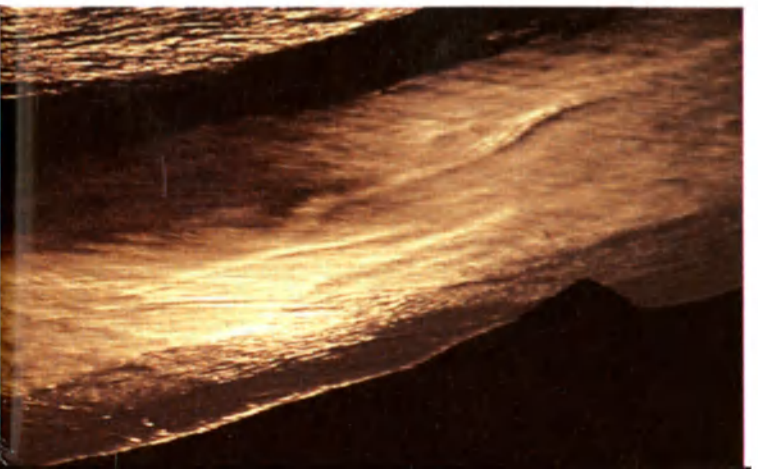
Cada vez que pienso en ello, acuden a mi memoria los versos de René-Guy Cadou, muerto a los treinta años de edad y que descansa en el humilde cementerio de Luoisfert, en Bretaña:

"Si eso hacen al rey de los judíos,
Qué no harán a un pobre negro..."

y me digo que no son los corsarios los que más profanaron los caminos del mar y que Gorée responde a Gethsemaní.

IX. ¿El pájaro venido de la ola?

A mediodía, en la costa de Senegal, en Cayar, a poca distancia de Dakar, me paseo en compañía de Jacques Howlett. Nos alejamos de una sesión de digresiones sobre la negritud, en el marco del Primer Festival Mundial de Artes Negras. Nos pareció, con



o sin razón, que era más provechoso oír el mar que dejarnos arrullar por una glosa algo gratuita. Me habla de los últimos manuscritos recibidos en Presencia Africana, donde oficia con fidelidad desde hace muchos años. Pero, rápidamente nos damos cuenta de lo fútil que es hablar de literatura cuando el mar está allí, magnífico bajo el sol ardiente.

¡Silencio!...

Caminamos, deslumbrados por la blancura de la arena. Sólo el espectáculo de la madera carcomida, de colores desvaídos, de algunas barcas abandonadas, demasiado viejas para navegar, da tregua a nuestras pupilas. Es temprano para que regresen las que partieron al alba a tender las redes frente a la costa. Volverán al atardecer. Lamentamos no poder asistir al rito bullicioso y animado del paso de la barra. Una lucha con la ola a algunos metros de la playa. Cada vez, la sacrosanta insolencia de los piragüeros que se burlan del oleaje. No, no veremos todo aquello.

Pero una voz insólita interrumpe el silencio. Una especie de letanía en voz baja. Buscamos, Jacques y yo, entre los cascos de las piraguas, y descubrimos a un anciano, sentado en una piedra, con un cincel en la mano, desbastando un trozo de madera que aprieta entre sus escuálidas rodillas. Cada uno de sus gestos y cada incisión de la madera van acompañados por una melopea gutural, grave, lenta o viva según la suavidad o la violencia con que la herramienta penetra en la materia.

Prosigue su trabajo un momento, aparentando no darse cuenta de que lo observamos. Luego, lentamente, alza la cabeza y nos hace una señal con el mentón, aprobando nuestra presencia. Después sigue tallando. Escuchamos atentamente su salmodia, procurando captar su significado. Su intensidad aumenta a medida que, con los golpes del cincel, una cabeza de pájaro surge de la masa informe. No nos preocupamos del paso del tiempo, totalmente embebidos en el rito que se desarrolla ante nuestros ojos.

Ahora, los rasgos del cálao son nítidos. El viejo deja su herramienta para mirar más de cerca su obra. Sus ojos se detienen en todos los ángulos. Luego, con sus dedos huesudos, acaricia cada detalle, contemplando, esta vez, fijamente el mar. Se diría que está ausente... Se levanta, va a partir. No puedo contenerme y lo interrogo:

— Papá, ¿cuáles eran las palabras que murmuraba hace un momento?

— Sólo llamaba al pájaro oculto en el trozo de madera. Sin la palabra, hijo, puedes hurgar como quieras con el cincel. Nada vendrá si no llamas, sobre todo cuando trabajas frente al mar...

Acto seguido, partió, llevando consigo la cabeza de pájaro, seguramente el primer trozo de una veleta que se instalaría en la proa de una barca, para indicar la dirección del viento.

No quise preguntarle por qué "sobre todo frente al mar"...

LOS DIOSES Y EL ABISMO

El océano se percibe tradicionalmente como un espacio sagrado, benévolo o maligno. La vocación marítima, poderosa en ciertos pueblos, inexistente en otros, depende, en definitiva, de la visión que cada uno tiene del mar. Entre los árabes, hombres del desierto, predomina la desconfianza. El Imperio chino, pese a algunos gloriosos episodios navales, se apartó del océano. Mientras que la civilización polinesia, fruto de un nomadismo oceánico único en la historia, está tan íntimamente vinculada al mar como lo están los griegos, esos descendientes de Ulises que surcan aun todos los mares del planeta.

El tenebroso océano

¿Los mares del islam en la época clásica? Un mundo diferente y, para esos hijos de nómadas, hombres de la tierra por antonomasia que son los árabes, un mundo ambivalente. Próximo y familiar cuando no se alejan de la presencia tranquilizadora de las costas. Aterrador cuando se adentran en el enigmático océano. Allí comienza un universo donde todo es excesivo, sometido a leyes que están más allá del bien y del mal. Es el triunfo del mutuo exterminio, donde miembros de la misma especie, incluso de la misma familia, se acosan sin piedad; el Dadjal (el Anticristo) hace resonar sus tambores en los efluvios de islas embrujadas. Satán no está lejos. Es incluso tal vez él quien, finalmente, reina bajo las aguas.

Las referencias más antiguas al mar en la poesía árabe describen ese mismo mundo, hostil e inconmensurable para el ser humano. El poeta arcaico Al Muhalhil formula una advertencia cuyo eco resonará para siempre en el mundo imaginario árabe: "Hacerse a la mar sin tomar infinitas precauciones equivale, ciertamente, a una pérdida segura."

Para los bardos de la época el mar es también el símbolo por excelencia de la fuerza y el poderío. El poeta preislámico Malik Ibn Numweyra describe el ataque de su tribu contra un campamento enemigo: "Nos vieron llegar al alba/más destructores que el espumoso mar." Y Antara Ibn Shaddad evoca una batalla en estos términos: "Interrógales acerca de mi coraje/cuando se abalanzaron como olas/ las tribus de Kalb, de Ghaniy y de Amir..."

La aparición del islam no modificará esa actitud hacia el mar. El Corán lo presenta a menudo como un símbolo del poder o de la benevolencia divina. Hace también de su violencia una de las características esenciales del acontecimiento apocalíptico: "Cuando el Cielo se hienda, cuando los astros se dispersen, cuando los mares se entremezclen..." (azora 82, versículo 3); "Cuando el sol se oscurezca, cuando los astros se empañen (...), cuando los mares entren en ebullición..." (azora 81, versículo 6).

En el Corán las olas (Mawdj, Amwadj) son una metáfora del peligro. La raíz árabe "M.W.DJ." abarca un campo semántico donde predominan los significados de ruptura de equilibrio, trastorno, agitación, conmoción,

Detalle de un mapa del sabio persa al-Istajri, documento del siglo XV.

por Rachid Sabbaghi

tormenta... Ese término aparece en el Corán en repetidas ocasiones: "Cuando las olas, a semejanza de las tinieblas, los cubren, invocan a Dios." (azora 31, versículo 31); "Y les azotan olas de todas partes. Entonces creen que se les cerca con la muerte e invocan a Dios (...) Si nos salvas de esto, estaremos entre los agradecidos." (azora 10, versículo 23).

Los *hadiths* (palabras del profeta) abundan en el mismo sentido: "Quien se aventure en el mar con tempestad, sólo podrá reprochárselo a sí mismo."

VIAJEROS Y NARRADORES

Los árabes no eran navegantes aunque sus antiguas tradiciones muestren que estaban familiarizados con las cosas del mar y el Corán recurra a las metáforas del peligro o de los beneficios que depara el mar para ilustrar el poder o la bondad divinas. Los coraisquitas, la tribu del Profeta, mantenían probablemente relaciones con Abisinia por mar, a través del mar Rojo. Pero al parecer, como demuestran los trabajos de especialistas (W. Barthold o G. Hourani), no poseían embarcaciones propiamente dichas, pues eran incapaces, por ejemplo, de perseguir a los fugitivos por mar. Con la fundación del Imperio, los árabes tuvieron que recurrir, en el Mediterráneo, a los coptos de Egipto para establecer y desarrollar su poderío naval.

Sin embargo, hasta el advenimiento de los otomanos, el Mediterráneo tuvo una importancia marginal y fue para el califato sólo un elemento secundario y periférico de sus ambiciones. Es en el gran mar de Oriente (Al Bahr Al Sharqui Al Kabir), la parte del océano Indico que se extiende de las costas indias al Africa Oriental, con los dos brazos del Golfo y del mar Rojo, donde los árabes cumplieron verdaderamente su bautismo marítimo; la contribución más notable que aportaron sus navegantes y geógrafos fue precisamente el conocimiento de esos mares.

Desde épocas muy antiguas, los árabes desempeñaron el papel de intermediarios del comercio entre Oriente (India, China, Ceilán y Java) y Occidente (Egipto, Siria, Roma). Pero con la fundación de Bagdad (762) y el florecimiento de los puertos de Basra y de Siraf, comenzaron a desarrollar una actividad propia desde Hangchou, en el Lejano Oriente, a Sofala, en la costa oriental de Africa.

Los primeros maestros de los árabes en el arte de navegar fueron probablemente los persas que habían desarrollado bajo los Sasánidas una verdadera talasocracia en torno a la región occidental de ese mismo gran mar de Oriente.

En el siglo IX, con el apogeo de los Abasidas, los árabes asimilaron y probablemente llegaron a superar la cultura marítima anterior. Los navegantes árabes poseían por entonces un conocimiento bastante preciso de los monzones y los vientos. No se limitaban a costear, sino que navegaban directamente del litoral de Arabia a los confines de la península india y conocían perfectamente todos los pasos del mar que se extiende

El pájaro Roc salva a un náufrago. Pintura que ilustra un manuscrito, fechado en el siglo XVI, del *Libro de las maravillas* de al-Tusi, uno de los grandes sabios del Islam (siglo XIII).

entre el Golfo y el mar de China. El Africa negra, incluso, no era totalmente *terra incognita*; sus navíos zarpaban de Adén en Africa hasta Sofala (la Sofalat Al Zindj de los geógrafos árabes). Surcaban también el mar Rojo, el Mediterráneo, el mar Caspio y el mar Negro y recorrían algunos ríos navegables, como el Nilo y el Indo.

A esta época se remonta el empleo de portulanos (*rahmanis*), de guías de rutas terrestres o marítimas (*dafatirs*). En sus *Praderas de oro*, Masudi (siglo X), enciclopedista y gran viajero, cita los nombres de varios *nakhuda* (capitanes de navío) y especialistas del océano Indico que él conocía. En esa época florece la literatura marítima, sobre todo los relatos de viajes y de sucesos maravillosos en los que el mar tiene un papel protagónico. Pocos han llegado hasta nosotros. Entre los más antiguos relatos de viaje, hay que citar los *Akhbar Al-Sin wa al Hind* (Relatos de China y de la India) que se atribuyen al mercader Sulayman, quien describe sus impresiones sobre los países y pueblos que encuentra en los diversos viajes que realizó al Lejano Oriente.

Otro autor interesante de ese mismo periodo es Buzurg ibn Shahriyar. Capitán de navío, Buzurg compuso hacia 953 una antología de relatos y cuentos sobre el mar titulada *Kitab Adja'ib Al Hind*. La obra presenta historias curiosas sobre las aventuras de los marinos en las islas de las Indias orientales y de otras partes del océano Indico. Destinados a un lector no erudito, los relatos de Buzurg, que mezclan la experiencia vivida con la ficción, pertenecen en gran medida al género de los "Adj'aib" (relatos maravillosos) muy difundidos en aquella época.

Las Mil y una noches, cuyas primeras compilaciones según los especialistas se remontan al siglo IX, incluyen numerosos cuentos de inspiración marítima, cuyo ejemplo más destacado son las famosas "Aventuras de Sindbad el Marino". El oceanógrafo y escritor egipcio Hussein Fawzi demostró en un libro hermoso y erudito (*El discurso de Sindbad el viejo*, 1942) la originalidad árabe de ese cuento, sus relaciones con la literatura marítima árabe de ese entonces, que hacen de "Sindbad" una suerte de compendio de los conocimientos de la época sobre el mar.

EL CAMINO DE LAS MARAVILLAS

¿Pero qué iban a buscar los navegantes y mercaderes árabe- musulmanes en comarcas tan lejanas como el Japón o Madagascar? Las mercancías "maravillosas" que, según los viajeros y geógrafos, abundaban en esos países. De la seda de China al oro y el ébano de las islas Wak-Wak (Borneo, Filipinas), de los topacios y los rubíes de Sirandib (Ceilán) al estaño blanco de la península de Malaca... Productos que hoy son más comunes, pero que para los viajeros de esa época estaban llenos de encanto y de magia.

Es lo que demuestran diversos pasajes de *Las Mil y una noches*. Pero Sindbad, ¿no viaja acaso también para saber, para conocer, movido por la atracción de los países lejanos, de lo desconocido, del "otro"?

El océano Indico que da acceso a países de cucaña está también asolado por los *bawaridj*, navíos piratas que surcan sus aguas, y sus islas están pobladas de caníbales: "A la derecha de la isla de Kalah se encuentra la isla de Balus, sus habitantes comen carne humana", nos dice el autor del *Compendio de las maravillas*. E Idrissi: "Los habitantes de esa isla (Balus) son negros y van desnudos... Si un extranjero se aventura por esos parajes lo cuelgan de los pies, lo cortan en pedazos y se lo comen... Su lengua es incomprensible."

Los cielos de este mar se oscurecen a veces cuando despliegan sus alas enormes pájaros llamados *rukh* o *anka (feng* entre los chinos y *simorg* entre los persas): "El *anka*, afirma Kazwini, es el pájaro más grande. Caza elefantes, ballenas y dragones. Cuando vuela, sus alas hacen un ruido como el de los torrentes... Cuando las abre el sol se oculta y el cielo se ensombrece."

Los viajeros de esa época nos hablan de otros monstruos marinos que infestaban las profundidades de ese gran mar de Oriente. Algunos son tan inmensos que "cuatro meses de navegación separan la cabeza de la cola". Las tortugas gigantes, miradas de lejos, parecen islas. Un mercader relata: "Encontramos en medio del mar una isla que sobresalía del agua y donde crecía la hierba. Desembarcamos y preparamos la comida. La isla comenzó a moverse. Los marinos gritaron: ¡Al barco! ¡Al barco!, es una tortuga, el fuego del almuerzo la ha despertado... ¡Al barco antes de que se sumerja!"

En las islas Wak-Wak se dan árboles extraños cuyos frutos son mujeres que mueren unas horas después de haber sido recogidas, pero no sin haber dispensado al viajero hambriento intensos y misteriosos placeres: "En esas islas hay árboles cuyos frutos son mujeres colgadas de los cabellos... Según afirman algunos viajeros, son muy hermosas. Si se las recoge cortando adecuadamente las raíces de los cabellos con que están atadas al árbol, pueden vivir varios días. Esos viajeros pasaron con ellas momentos de felicidad incomparable." Es así como Ibn Al Wardi describe las islas Wak-Wak en su *Libro de las maravillas*.

Los viajeros y los geógrafos de ese tiempo señalan otros fenómenos extraños: enanos que salen del mar, suben a los navíos, pasan la noche a bordo y luego se marchan sin decir ni hacer

El árbol que habla en la isla encantada. Miniatura del siglo XVII que adorna un manuscrito del *Libro de los Reyes* (*Shah-nama*), obra maestra de la literatura persa.

RACHID SABBAGHI,
escritor y periodista marroquí, se interesa en especial por la filosofía francesa del siglo XX, tema al que dedicó un ensayo que se publicará próximamente en árabe.

nada, lo que, para los navegantes de la época era el anuncio del *khub*, el más terrible de los vientos del mar; la famosa nube blanca que, en contacto con las olas, las hace encresparse y rugir como un tornado; el agujero en el mar, llamado *durdur*, que empuja a los barcos hacia los abismos; las montañas imantadas que los aspiran y los destrozan...

El mar es impenetrable: bienhechor y temible, da la vida y la muerte, conduce a riquezas fabulosas o provoca un terror indecible. El hombre roza apenas su superficie incomensurable, que está sometida, sin embargo, como todo lo que existe, a la ley divina, garantía postrera del sentido del mundo, a la que viajeros, geógrafos y cosmógrafos de esa época pensaron siempre obedecer al emprender sus viajes y al descifrar con su inteligencia los signos de la creación, remitiéndose a la benevolencia de Dios para todo lo que sobrepasara los límites por El fijados a esa inteligencia. ■

Primer viaje de Sindbad

Diole a mi alma por elegir los viajes por mar; así que me embarqué a bordo de un navío en el puerto de Bazra en unión de una partida de mercaderes y fuimos navegando por espacio de varios días y noches, hasta que costeamos una isla y el capitán de la galera decidió fondear en ella y echó el ancla y apretó las amarras.

Bajaron a la isla todos los que en el barco iban y armaron allí unos fogones improvisados y encendieron lumbre y repartieron los quehaceres, encargándose los unos de cocinar y los otros de limpiar.

Pero estando en esos menesteres he aquí que el dueño del barco, que de él no se había separado, nos lanzó un gran grito que hirió con fuerza nuestros oídos:

—¡Ye pasajeros de la seguridad! Corred aprisa acá y montad en el barco, dándole a todo lo demás de lado; no os preocupéis de vuestros efectos; abandonadlos y venid acá con sólo vuestras almas si de la perdición queréis salvarlas, pues habéis de saber que esa que os parece isla no es tal, sino un gran pez (...)

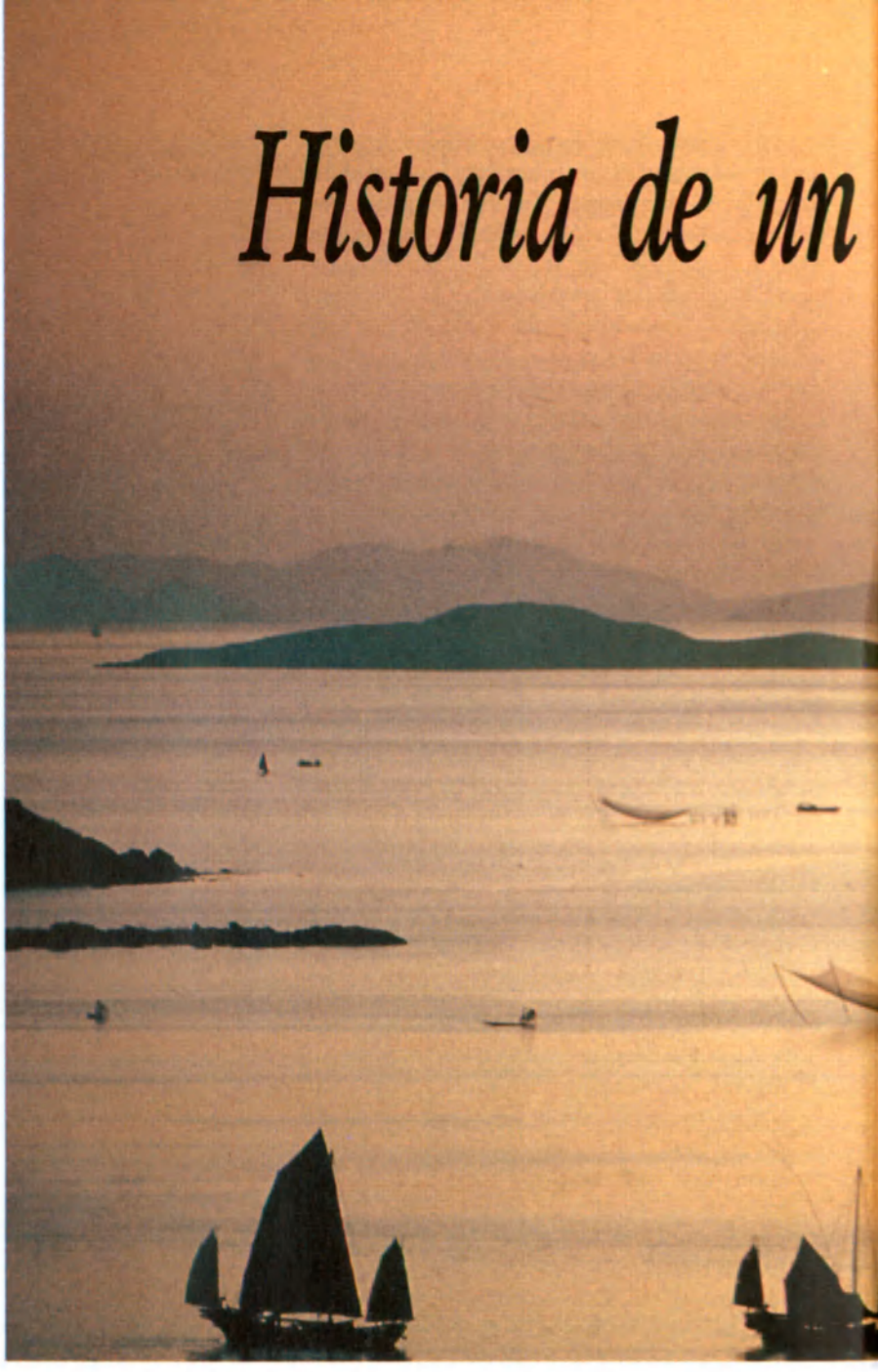
Luego que tal oyeron los pasajeros lo dejaron todo y corrieron desalados a montar en el barco, abandonando sus improvisados fogones y sus provisiones; pero a pesar de la prisa que a huir se dieron, hubo algunos que no llegaron a alcanzar el barco, pues no les dio tiempo, que de repente sacudióse la isla entera y se sumergió en las entrañas del mar, con todo cuanto llevaba encima, y luego cerróse sobre ella el mar embravecido, siempre por encontradas olas combatido.

Fui yo del número de aquellos que con el pez se hundieron en lo profundo del mar, donde se ahogaron los más; pero a mí quiso Alá librarme de morir ahogado y me deparó un gran tronco de árbol, de los que llevaba allí, para lavarlos.

Asíme a él y me monté de espaldas y empecé a azotar el agua con los pies como si fueran remos, y las olas me zarandeaban y traían y llevaban de acá para allá, y así, impelido a diestro y siniestro de las olas y el viento, fui a parar al pie de una isla elevada (...)

Las Mil y una noches
(trad. de R. Cansinos Assens, Madrid, Aguilar, 1963)

Historia de un

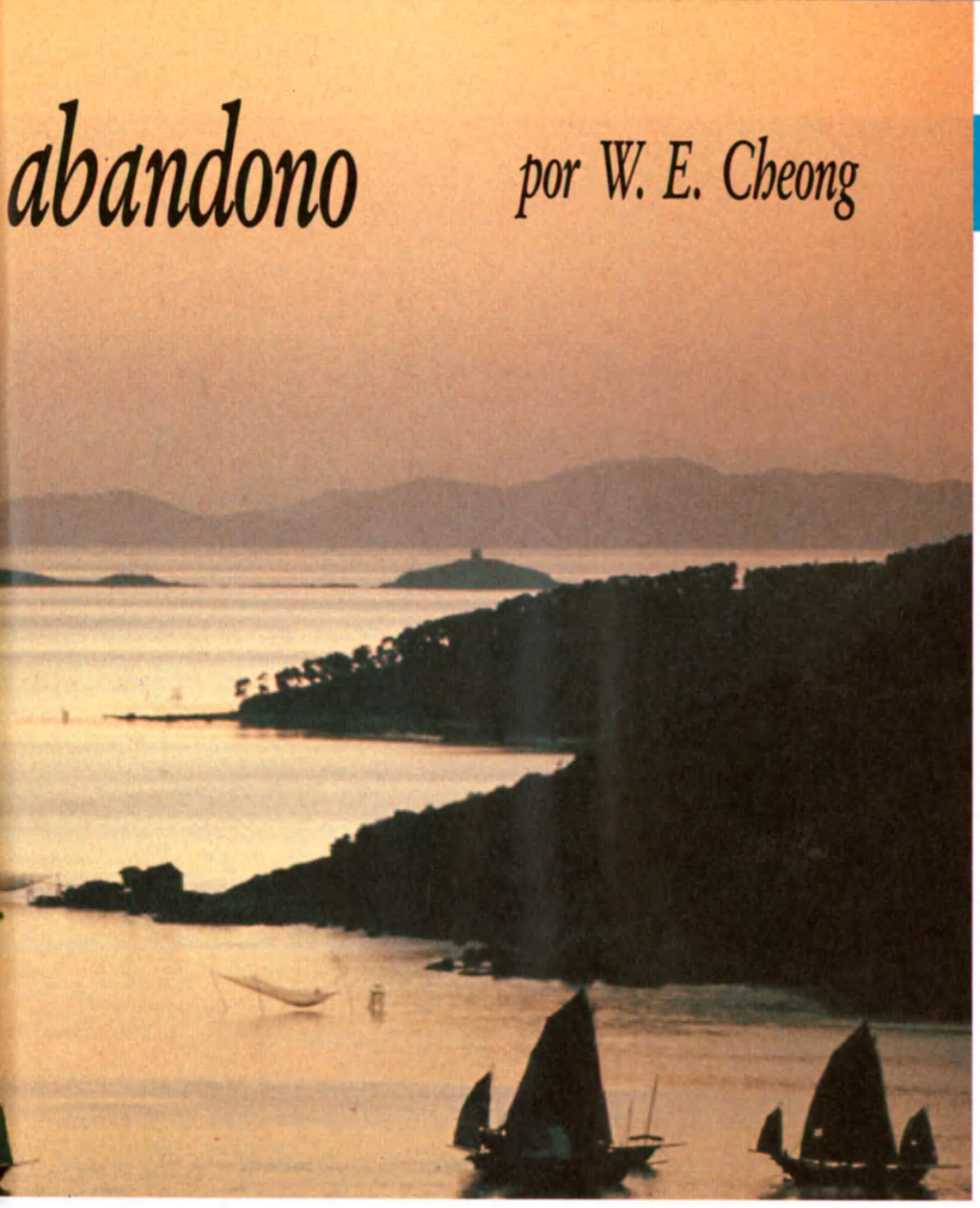


La antigua China permaneció largo tiempo replegada sobre sí misma. Por consiguiente, el hecho de que se extendiera hasta la costa iba a inaugurar un nuevo capítulo de su historia. Los chinos alcanzaron el dominio del mar en tiempos de la dinastía Tang (618-906 d.C.) y su expansión marítima prosiguió bajo la dinastía Song (960-1279 d.C.). Durante largo tiempo fue proverbial el saber náutico de los Song en todos los mares de Asia, pero la superioridad tecnológica de los chinos hubo de sufrir numerosos embates tanto en tierra como en el mar. La conquista de China por los mongoles tras la derrota de los Song del Sur abrió el camino a la dinastía Yuan: ello representó el primer vislumbre de una amenaza naval que iba a terminar por reducir el país a una situación semicolonial.

Bajo la primera dinastía Ming (1368-1644 d.C.), el estado chino organizó grandiosas expediciones marítimas en las que cientos de barcos y decenas de miles de hombres llegaron hasta países y regiones tan remotos como los del Africa

abandono

por W. E. Cheong



oriental. Los emisarios chinos desempeñaron el papel de árbitros en Ceilán y Sumatra y, como contrapartida, más de sesenta embajadas visitaron China en un breve lapso de tiempo, muchas de ellas portadoras de regalos consistentes en valiosas joyas y plantas y animales exóticos. Esta vasta empresa, que fue posible en gran parte gracias al patrocinio del Estado, perdió su más firme apoyo con la muerte del emperador Yong-le en 1423, aunque los viajes continuaron durante el reinado de Hsüan-te. En adelante no hubo nadie —emperador, dignatario imperial o aventurero— que se decidiera a emprender o simplemente a financiar expediciones semejantes.

En lugar de continuar desarrollando el imperio marítimo que parecía a su alcance, China se volvió de espaldas al mar. Las razones de ello son de carácter histórico, ideológico y tal vez incluso temperamental. Una de ellas puede ser la indiferencia innata de los chinos hacia el mar, ya que nunca más volvió a darse en la historia del país el mismo afán de expansión marítima. Quizá podamos encontrar otra razón en la ética confuciana que tiene en muy escasa estima el comercio y los intereses mercantiles. Los chinos nunca pensaron que el comercio fuera una fuente del poder interior del Estado y a los comerciantes jamás se les consideró dignos de desempeñar un papel de primer orden en la construcción del Estado. La asociación entre éste y los mercaderes para llevar adelante una empresa ultramarina que reportara al país gloria o provecho habría supuesto transformar de arriba abajo todo el orden social y el sistema de valores de los chinos.

A medida que se desinteresaba del mar y concentraba sus esfuerzos en la defensa de las fronteras terrestres y en la reorganización de sus finanzas, China fue perdiendo la iniciativa en los asuntos marítimos del Asia oriental. En los siglos XVI y XVII se impuso en la región un nuevo orden marítimo, dirigido por los japoneses, con la directa intervención de los europeos. La piedra angular de ese orden era el lucro. Los nuevos señores europeos de los mares de Asia empezaron

Arriba, Confucio (h.552 - h.479 a.C.), estela de Sian, capital de Shensi.
A la izquierda, juncos chinos en la bahía de Macao.

pronto a reclamar concesiones en las puertas del imperio chino. El gobierno Ming, ya de por sí predispuesto a una política marítima defensiva, cerró los principales puertos y evacuó hacia el interior a la población costera.

Durante los doscientos años siguientes las costas de China se convirtieron en una región revuelta y confusa que poblaban "fidalgos" (nobles portugueses), pequeños comerciantes, "wakos" (piratas japoneses), salteadores de caminos y mercaderes y funcionarios cómplices del desorden, con sólo una pequeña proporción de comerciantes honrados y de personas que se ganaban la vida gracias al mar. Era aquel un mundo novelesco dominado por el terror, la perfidia y la pasión por las ganancias ilícitas; el papel de adalides lo desempeñaban los llamados "príncipes mercaderes" que amasaban inmensas fortunas gracias al negocio del transporte interasiático, erigiendo así un auténtico poder político que les permitía imponer su voluntad a los funcionarios locales.

Los nuevos soberanos de China a partir de 1644, los manchús de la dinastía Qing, carecían de experiencia en las cosas del mar. Necesitaron cuarenta años para liberar el sur del país de los mercaderes y potentados locales. Conseguido esto, recondujeron a la población hacia la costa y revocaron la prohibición aun vigente de la navegación ultramarina. Al mismo tiempo adoptaron una política de apertura dedicando cuatro puertos al comercio exterior.

LAS PUERTAS DEL TÉ

A fines del siglo XVII los holandeses y los españoles se habían retirado de las factorías comerciales que habían fundado en las costas chinas, ocupando su lugar los ingleses (a partir del decenio de 1670-1680) y los franceses (desde 1699). En los años de 1710-1730 llegaron los navegantes de Ostende, seguidos posteriormente por los holandeses, los daneses, los suecos, etc., todos ellos bajo las banderas de sus Compañías de las Indias Orientales. A medida que se desarrollaba, el comercio europeo con China fue quedando sometido a una administración semioficial gracias a un sistema de controles y de reglamentos. Este tipo de legislación tuvo su auge en el periodo comprendido entre 1740 y 1760.

El comercio europeo con China entre 1684 y la primera guerra del opio en 1839 supuso una revolución en la historia marítima de ese país. Tras una interrupción de 250 años el Estado volvía a interesarse por el mar. Fue aquella la gran época del comercio del té chino, que desplazó a las especias, la pimienta y la seda china como producto principal que los europeos importaban de Asia oriental. Los Qing inventaron una peculiar combinación de "comercio oficial" y "comercio

Arriba, encuentro entre chinos y europeos en una concesión holandesa o portuguesa de la costa china. Pintura en papel del siglo XVIII.
A la derecha, "buque con torre" de la dinastía Sui (siglo VI-VII).

Este artículo está tomado de un estudio más largo de W. E. Cheong.

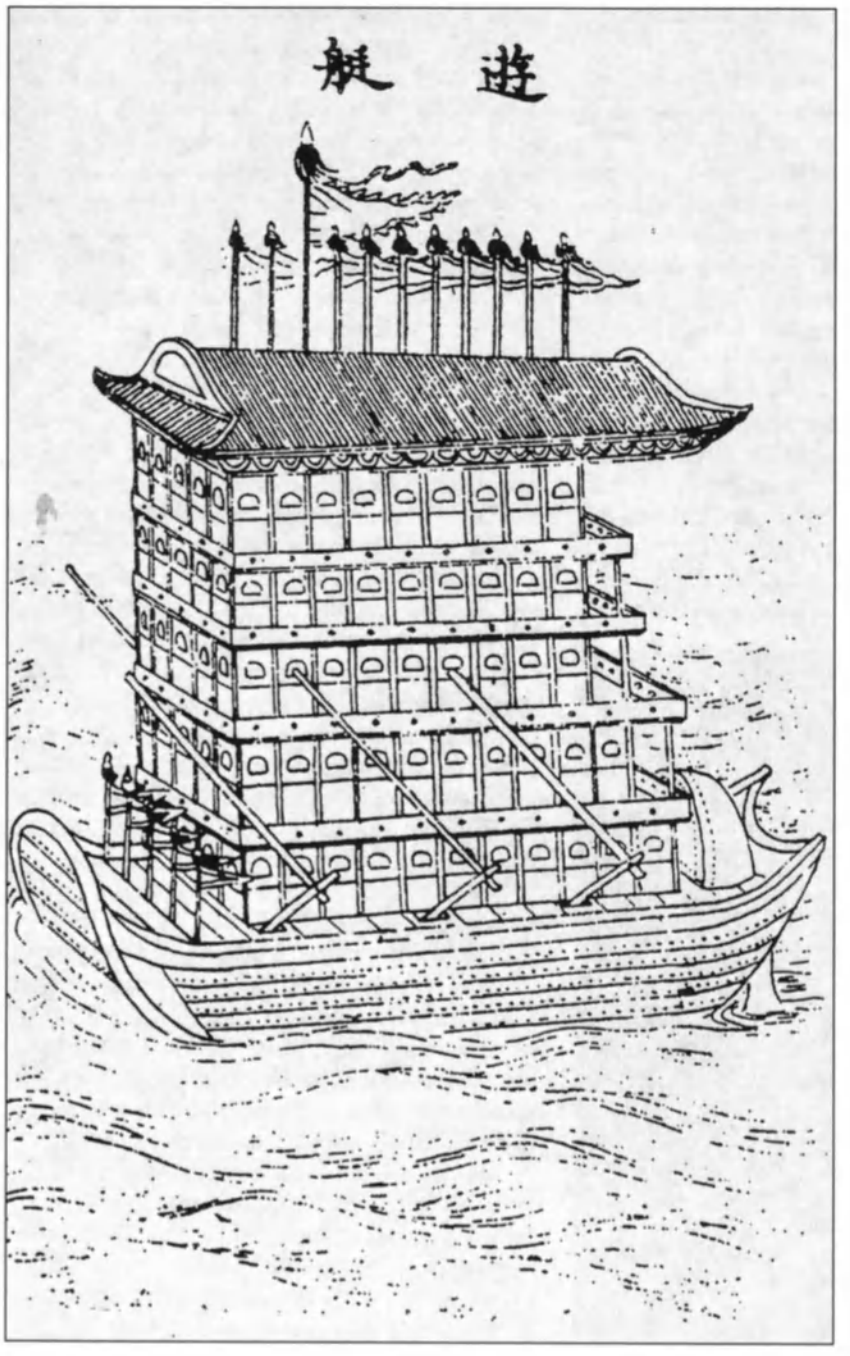
W. E. CHEONG, profesor de la Universidad de Hong-Kong, es autor de numerosas obras sobre historia de los intercambios comerciales entre Oriente y Occidente en Asia, y recibió el premio de historia imperial de la Royal Commonwealth Society por *Opium Agencies in China in the 1820s* (Las factorías del opio en China en los años 1820).

privado" para hacer frente a las apremiantes demandas occidentales, garantizar el sustento a las poblaciones costeras chinas y mantener la seguridad del litoral. Durante ese largo periodo las relaciones entre los comerciantes chinos y los europeos fueron en general pacíficas, ya que, pese a sus opiniones diametralmente opuestas acerca de la importancia del comercio y de los comerciantes en la sociedad, tanto el mercantilismo europeo como el confucianismo chino propugnaban la activa intervención del Estado como medio para afianzar sus intereses.

Desde el principio los Qing comprendieron claramente que la frontera marítima era la que podía crearles dificultades en su política interna y externa. Pero, frente a las novedades y cambios que se produjeron a fines del siglo XVIII, se mostraron incapaces de adaptarse a la nueva situación y perdieron así la oportunidad de participar en el nuevo orden mundial.

Ese nuevo orden mundial era una grave amenaza para el antiguo y tradicional. Después de 1826 el rápido incremento de las importaciones chinas, primero de algodón y opio y luego de bienes y equipo industriales y, lo que era peor, de bienes de consumo, contribuyó a acentuar la importancia de los comerciantes, del tráfico mercantil y de la industria como base de la prosperidad de los países occidentales. Pero China era impermeable al concepto de desarrollo industrial que ni siquiera figuraba en el vocabulario oficial. En definitiva, por no haber preservado ni desarrollado a tiempo su teconología, el país debió sufrir la humillante intervención de unas cuantas cañoneras enviadas a sus costas por los "bárbaros" del exterior.

Los astilleros de Fuchou que construían anticuados barcos, que a veces se iban a pique en el momento de botarlos, una flota paralizada en un puerto mientras otra era destruida a poca distancia y la ruina de varias grandes empresas industriales simbolizaron la incapacidad de un país que había sido otrora tecnológicamente avanzado y que pagaba muy caro cinco siglos de desidia y abandono. Los buques de guerra, barcos mercantes y vapores de pasajeros y de carga extranjeros frecuentaban los puertos chinos y navegaban sin trabas por los ríos del país. Fue necesaria la aplastante derrota de China en la guerra sino-japonesa de 1894-1895 para que se planteara, por fin, la cuestión clave de si pueden llevarse a cabo reformas económicas y militares sin una reforma política e institucional. ■



De cómo viajan los mercaderes

Se construyen cuatro puentes en un navío; éste dispone de cámaras, cabinas y salones para los mercaderes. Varias de las cabinas contienen células y comodidades. Tienen llave y sus propietarios las cierran. Estos llevan consigo a sus concubinas y sus esposas. Sucede a menudo que un individuo se halla en su cabina sin que nadie a bordo del navío esté al corriente de su presencia hasta que se encuentran cuando llegan a cada región.

En las cabinas moran los hijos de los marinos; siembran hortalizas, legumbres y jengibre en cubetas de madera. El intendente del navío parece un gran emir; cuando desembarca, los arqueros y los abisinios marchan ante él con jabalinas, espadas, timbales, cuernos y trompetas. Cuando llega a la hostería donde ha de alojarse, colocan sus lanzas a ambos lados de la puerta, y siguen comportándose así durante toda su permanencia. Entre los habitantes de China los hay que poseen numerosos navíos, en los que envían al extranjero a sus factores. No hay en el universo gentes más ricas que los chinos.

Ibn Battuta (1304- entre 1368 y 1377)
viajero árabe
(*Viajes*)

Los descendientes de Ulises

por André Kédros

SON aproximadamente dos mil, en su mayoría peñascos inhóspitos. Algunas carecen de agua dulce y están desiertas. Pero, desde tiempos remotos, los griegos se establecieron en las más grandes y hermosas, y en ellas floreció su civilización. ¿Cómo un pueblo que cuenta con tantas islas no había de mantener con el mar relaciones excepcionales?

Los griegos, mucho antes que los fenicios, fueron intrépidos navegantes. La expedición de los Argonautas se pierde en la noche de los tiempos. Se trata, por cierto, de una expedición mítica, pero inspirada, al igual que las andanzas de Ulises, en las primeras exploraciones griegas del espacio mediterráneo. Apolonio de Rodas, nacido hacia 295 a.C., nos dejó de ella una relación, aunque tardía. Sin lugar a dudas, Homero, que vivió tal vez cinco siglos antes, conocía una versión más antigua, que celebraba ya las proezas de Jasón y de sus compañeros lanzados a la conquista del vellocino de oro. Así, la hechicera Circe en su isla de Ea, el peligroso estrecho de Caribdis y Escila, y las Sirenas jalonan, mucho antes que la Odisea, el viaje de los Argonautas.

Las barcas a remo, como el *Argos*, y los pequeños veleros de la Antigüedad son embarcaciones sólidas. Los griegos, que conocen muy bien los vientos dominantes y la dirección de las corrientes, les tienen confianza. Pero Poseidón sufre accesos de cólera repentinos y terribles. Surcando el mar lejos de su patria, Jasón, Ulises y sus compañeros afrontan graves peligros. Para emprender largos viajes sin mapas ni brújula y desafiar la tempestad se necesita mucho más coraje que el que hace falta para guerrear contra el rey de la Cólquide o contra los troyanos. En esos periplos son inevitables el hambre, la sed, el cansancio y el estrés... Sí, el estrés... ¿Cómo explicar si no que Ulises llore con tanta frecuencia?

En medio de la tempestad, los griegos no disponen sino de sus conocimientos de navegación. Perder el control del barco acarrea la propia pérdida. Para los griegos, que nunca fueron buenos nadadores, un naufragio significa casi siempre la muerte. El mismo Ulises estuvo a punto de ahogarse dos veces.

Ulises provoca la cólera de Zeus. El dios hiere con el rayo su embarcación y ésta se disloca. Enormes olas precipitan la tripulación al mar. Ulises, único sobreviviente, se amarra a los restos del barco. Una ráfaga lo empuja hacia el estrecho vigilado por Caribdis y Escila. Caribdis se traga los restos del navío. Ulises logra de milagro aferrarse a la higuera que crece entre las rocas del escollo y que se curva por encima del oleaje. El monstruo escupe luego el mástil y la quilla, y Ulises puede proseguir su aventura.

Pero nuevamente el hijo de Laertes es víctima de la cólera de un dios. Se trata esta vez de Poseidón, quien desde hace tiempo lo persigue.

El héroe llega frente a la tierra de los feacios en la balsa que la ninfa Calipso, a regañadientes, le permitió fabricar. De pronto, con una ráfaga terrible la endeble embarcación se da vuelta. Ulises logra encaramarse a un tronco pero, golpeado por las olas, pronto se siente extenuado. Ino, la diosa de hermosos tobillos, lo salva por un pelo: envuelto en el velo mágico que le ofrece la diosa, Ulises puede alcanzar la costa.

Durante siglos, muchos navegantes griegos tuvieron que afrontar situaciones tan peligrosas como las que describe la Odisea y en las que perdieron la vida por no saber nadar. Esa ineptitud, que en varias oportunidades pude constatar entre los pescadores o los marineros de una de las flotas

La nave de los Argonautas. Arte etrusco, detalle de la cista Ficoroni (siglo IV-III a.C.), cofre religioso procedente de Praeneste, Italia.

Ulises y las sirenas, vaso griego del siglo V a.C.

mercantes más importantes del mundo, es aun más paradójica si se tiene en cuenta que los griegos son consumados buzos.

LOS PESCADORES DE ESPONJA

En tiempos pasados, la pesca de la esponja se practicaba en Grecia en mucho mayor escala. La esponja se utilizaba con fines diversos, y a veces insólitos. Los soldados, por ejemplo, se servían de ella para beber cuando no disponían de recipientes o para fabricar almohadillas que los protegían bajo la armadura. Hoy en día las esponjas sintéticas hacen una competencia desleal a las de origen animal. Sin embargo, las damas refinadas, así como los pintores, los artesanos, los pulidores, los ebanistas y los cirujanos, preferirán siempre la esponja auténtica.

El maravilloso y duro oficio de pescador de esponjas ha ido, pues, perdiendo terreno, pero sin desaparecer por completo. Sigue practicándose activamente en ciertas islas como Cálimnos y Skiros, donde se transmite de padres a hijos. Salvo que la pesca se realiza cada vez más lejos —cerca de Chipre o de Libia— y que hay que descender cada vez a mayores profundidades. Los viejos recuerdan los tiempos en que cogían la esponja en buceo libre a una profundidad de treinta metros. Hoy es necesario descender a más de sesenta metros con escafandras y otros aparatos de buceo. Estos suelen ser vetustos, y su empleo provoca frecuentes accidentes que dejan graves secuelas. Así, en los muelles del puerto de Cálimnos pueden verse a menudo ancianos de cuarenta años.

LAS CÓLERAS DE POSEIDÓN

Los marineros griegos se embarcan por millares en buques mercantes. Aceptan alistarse por salarios miserables en embarcaciones que apenas merecen ese nombre, barcuchos que navegan generalmente con pabellón de complacencia y que los marineros llaman "ataúdes flotantes".

Cuando uno de esos cargueros destartalados queda atrapado por la tempestad hay que tener los nervios bien templados. Las olas se abaten sobre el puente con el ruido sordo de los hachazos de un leñador movido por el deseo de matar. En la oscuridad de la noche, las estrellas caen al mar como una lluvia de meteoritos, para volver a saltar hacia el firmamento en fuegos artificiales cósmicos. Desde más allá del horizonte avanzan

Solsticio de verano

La mar llamada calma
navíos y velas blancas
brisa del mar venida de los pinos, y la
montaña de Egina
jadeo,
tu piel se deslizaba sobre su piel
desahogada y cálida
pensamiento casi formado y muy pronto
olvidado.

Mas en las aguas poco profundas
un pulpo arponeado lanzó su tinta
y en los fondos—
si supieras dónde echan raíces esas bellas
islas.

Te miraba con toda la luz y la oscuridad
que poseo.

Giorgios Seferis (1900-1971)
poeta griego

inmensas olas relucientes que cubren la embarcación agitada y bamboleante. Llegan con sus salpicaduras blancas hasta la punta del palo mayor, se comban en turbulentos remolinos, y sacuden el barquito atáxico hacia todos lados.

Mientras tanto, los hombres se afanan y protestan, pero nunca rehúyen el trabajo. Rellenan las brechas con estopa o cemento, acercan bolsas y cajas volcadas con su madera de lastre para evitar que el barco se bandee, reparan la instalación eléctrica cada vez que se produce una avería. En alerta constante, actúan guiados más por la intuición del peligro y por su incomparable experiencia marina que por los oficiales. Por todo eso gozan de una reputación excepcional.

PIRATAS Y ARMADORES

Las marineros griegos no son supersticiosos. A estos hijos de la luz y del Mediterráneo nunca les inquietaron las apariciones maléficas de ese "holandés errante", que obsesiona a los marinos nórdicos. No, no les atemorizan los capitanes fantasmas, sino aquellos, más reales, que se dejan corromper por armadores cínicos y encallan

Los *caballos de Neptuno* (1892), obra del pintor e ilustrador inglés Walter Crane.

voluntariamente en los peñascos de una isla desierta. La "baratería", ese engaño a la compañía de seguros, que pone a menudo en peligro la vida de la tripulación, es todavía frecuente. Cuanto más viejo es el barco, mayor es la tentación de la baratería. Los marineros lo saben y viven secretamente obsesionados por ese peligro.

Sin duda, no todos los armadores carecen hasta ese punto de escrúpulos. Son muchos los que han sabido conciliar su instinto marítimo con el don para los negocios, y han acumulado así grandes fortunas sin violar necesariamente las leyes del comercio. Lo único que se les puede reprochar es haber abusado de la tripulación griega.

UN MAR DE ENSUEÑO

Armadores, marinos y pescadores griegos obtienen del mar su subsistencia. Pero se podría afirmar también que todo el pueblo griego vive de él.

Grecia es uno de los países que más se han beneficiado con el desarrollo del turismo. ¿Qué buscan los centenares de miles de extranjeros que, cada año y cualquiera sea la estación, visitan Grecia o vienen a pasar allí sus vacaciones? Por supuesto, los sitios arqueológicos continúan siendo un punto de atracción. Delfos, Micenas, Delos son todavía lugares de peregrinación. Los hermosos mármoles de los templos, de los teatros antiguos, de las estatuas mutiladas reflejan el culto a la belleza de un pasado remoto y la suave luz del presente. Pero, además, los turistas vienen a Grecia para encontrar el mar de sus sueños. Rehuyendo las costas y las playas contaminadas por los hidrocarburos, así como la suciedad de las grandes ciudades, afluyen a las islas griegas. Allí se bañan en un mar transparente, traban amistad con las gentes del lugar que viven en estrecho contacto con el mar, incluso cuando, y con razón, no toman baños de mar. ¡No olvidemos que no saben nadar!

Si hay un mito que simboliza la extraordinaria simbiosis de los griegos con el mar, al mismo tiempo que su ineptitud para la natación, es el mito de Orión. Hijo de Helio, rey beocio, Orión era un gigante que atravesaba sin perder pie los brazos de mar que separaban una isla de otra. Un día Apolo y su hermana Artemisa, la diosa cazadora de las flechas infalibles, competían en una playa disparando flechas con sus arcos. Apolo, señalando un objeto que flotaba a lo lejos, desafió a su hermana: "Te apuesto a que no puedes alcanzarlo."

Artemisa tensó el arco, y la flecha voló para clavarse vibrando en el lejano blanco. Pero, éste no era otro que la cabeza de Orión que, como de costumbre, caminaba en el mar a gran distancia de la costa.

Al advertir que por error había matado al buen gigante, Artemisa se sintió tan apenada que subió con Orión al cielo y lo transformó en constelación. ■

La pesca de las caracolas. Pintura en seda de Hokusai (1760-1849), pintor, dibujante y grabador japonés.

ANDRÉ KÉDROS, escritor griego de lengua francesa, ha publicado trece novelas que se han traducido a numerosos idiomas. Es autor de varios ensayos históricos entre los que cabe mencionar una historia de la resistencia griega de 1940 a 1944.

La playa rosa

El sexto día de la Octava Luna (hacia el 2 de octubre), se despejó el tiempo. Yo tenía ganas de recoger las minúsculas caracolas encarnadas que se encuentran al otro lado de la bahía. Alquilamos una barca para dirigirnos a la "playa rosa". Para esa travesía de ocho leguas, un tal Tenya nos había proporcionado servidumbre y tripulación numerosas y llenado nuestro barco de vituallas y frascos. Un viento favorable nos condujo rápidamente a nuestro destino.

En la playa sólo hay algunas cabañas de pescadores y un templo budista de la secta del Loto muy deteriorado. Allí pedimos té e hicimos calentar nuestro sake, *en medio de la melancolía del atardecer.*

Aun más desgarrador y
solitario que en Suma
es aquí el otoño.

La ola que devuelve
pétalos de lespedazas
y caracolas mezclados.

Pedí a Tosai que escribiera el relato de ese día, que dejamos en el templo en señal de gratitud.

Basho (1644-1694)
poeta japonés
(*La ruta hacia los distritos del norte*)

En los mitos polinesios, la fuerza espiritual primordial es Tangaroa, *atua* o dios del océano, hijo de Raki, el cielo, y compañero de Hinemona, la mujer del mar. Si bien Tangaroa adopta diversas formas en las distintas culturas, todas ellas emparentadas, de la Polinesia, es un personaje omnipresente y al que es preciso complacer en toda ocasión.

Los polinesios viven en un mundo casi exclusivamente acuático. La tierra firme que conocen está formada, con excepción de Nueva Zelandia, por islas de reducidas dimensiones, algunas de ellas producto de erupciones volcánicas y la mayoría meros atolones coralinos. La superficie habitable no representa más que el 1,5 por ciento de la Polinesia.

En su mitología la tierra procede del mar, de donde la sacó el semidiós Maui. Las islas son enormes peces izados desde las profundidades o bien *waka* (piraguas) desde las que Maui hizo subir a la superficie las más pequeñas.

Los habitantes indígenas de la Polinesia se caracterizan por una considerable unidad lingüística, étnica y cultural, con una nota de diversidad básicamente imputable a la adaptación a cada uno de los mundos insulares que constituyen el hábitat de cada grupo. Viven en la inmensa región del Pacífico conocida con el nombre de Triángulo Polinesio, que se divide en dos zonas estrechamente relacionadas aunque culturalmente distintas, la Polinesia Occidental y la Polinesia Oriental. La primera comprende Tonga, Samoa, Tuvalu e, históricamente, parte de Fidji, y la segunda Hawai, el archipiélago de Tahití, las islas Cook, las Marquesas, Rapa-Nui (Isla de Pascua) y Aotearoa (Nueva Zelandia).

LA POBLACIÓN DE POLINESIA

¿Qué pueblos eran éstos y de dónde procedían? Según las modernas investigaciones, los polinesios actuales descienden de navegantes austronesios que se hicieron a la mar en algún punto del Asia Sudoriental y llegaron por el rosario de islas que hoy en día conocemos como el Triángulo Polinesio occidental. Para los arqueólogos, los restos de su peculiar cerámica indican que esos pueblos eran capaces de recorrer enormes distancias pasando de un grupo de islas a otro.

Lo que llegaría a ser la cultura polinesia surgió hace unos 6.000 años en el triángulo de Tonga-Samoa. Aproximadamente 2.000 años más tarde, algunos de estos protopolinesios empezaron a ocupar la Polinesia Oriental. La hipótesis más

Los nómadas del Pacífico

por Tipene O'Regan

A la izquierda, piraguas de guerra tahitianas. Pintura de William Hodges realizada durante el segundo viaje del capitán Cook (1772-1775). A la derecha, el dios de la pesca "Grandes Orejas". Mascarón de proa procedente de Rarotonga, en las islas Cook.

aceptada es que este gigantesco salto a través de los mares los llevó a las islas Marquesas, desde donde se dispersaron hacia Hawai, el archipiélago de Tahití y, desde éste, llegaron a Aotearoa (Nueva Zelandia). Este último desplazamiento se produjo, al parecer, hace unos mil años. Una ojeada al Triángulo Polinesio en el mapa del Pacífico basta para hacerse una idea de la enormidad de esas distancias.

¿Obedecían esas migraciones a un propósito determinado o eran travesías ocasionales a la deriva? Los especialistas, basándose en la simulación informatizada de las condiciones climáticas de la época y otros indicios como la distribución de la flora y de la fauna, coinciden en afirmar que si bien es posible que hubiera algunos desplazamientos ocasionales, se trataba en realidad de una migración intencional y deliberada.

A la tesis de las travesías a la deriva puede oponerse la objeción de que la ruta seguida por las migraciones no es favorable a causa del predominio de los vientos del levante en el Triángulo. De hecho, el viento cambia al oeste con cierta regularidad en periodos determinados, y la espera del cambio llegó a ser un elemento importante de las creencias religiosas polinesias. Tawhiri-a-matea, el dios de los vientos, tiene casi tanta importancia en las tradiciones polinesias como Tangaroa, de quien es, según la *whakapapa* (genealogía) de la creación, el hermano mayor con el cual éste actúa de consuno. Su relación era activa y constante; de modo que cuando los polinesios se hacían a la mar se encomendaban a estos dos *atua*.

LA PIRAGUA, SÍMBOLO DE PRESTIGIO

El objeto culturalmente más destacado en la tradición migratoria era la *waka* o piragua, símbolo de *mana*, que significa a la vez autoridad tribal, prestigio y, sobre todo, riqueza. La construcción de una gran piragua era una operación de envergadura que requería la plena participación de

todos los miembros capacitados de la tribu y una cantidad de recursos que sólo algunas de las grandes culturas insulares de la Polinesia podían proporcionar. La decoración de los *waka* y todo el ritual correspondiente eran un elemento capital de la vida religiosa.

La piragua tradicional polinesia no era, ni mucho menos, una embarcación rudimentaria, sino la cúspide de la tecnología marítima para la época. Según testimonios históricos y estudios de simulación recientemente realizados, su casco doble, ensamblado con cajeta, permitía navegar a gran velocidad. Las fuertes tensiones a que están sometidos los catamaranes modernos de doble casco se evitaban manteniendo un casco muy cerca del otro para que no originaran una excesiva resistencia a la presión de las velas. De este modo podían ceder al empuje del viento, curvarse y funcionar según el movimiento de las olas.

La característica vela polinesia de botavara que impulsaba esas piraguas era de fibra de pandánea tejida. Los estudios de simulación realizados recientemente indican que su capacidad de propulsión era incluso mayor que la del aparejo de proa y popa de la embarcaciones modernas, si bien resultaba más difícil de manejar. Una excelente reconstrucción moderna de estas piraguas polinésicas, la *Hokule'a*, fabricada en Hawai, ha hecho travesías velocísimas entre Hawai y Tahití, Tahití y Raratonga y entre esta isla y Nueva Zelandia.

El mar de los niños

El mar —una montaña saltarina—
azota y aplasta la roca de los poderosos acantilados.
¿Qué me importan esos frágiles elementos?
"¿Conoces mi fuerza?" El mar azota,
amenazador, rompe y aplasta.
Ignoro el temor y el miedo.
Lo que hace la fuerza y el orgullo de la tierra
son para mí meros juguetes.
Todo aquello que la tierra considera poderoso
no es para mí más que una pluma en el agua.

Ch'oe Nam-son (1890-1957)
escritor coreano

PRODIGIOSAS HAZAÑAS MEMORÍSTICAS

Ahora bien, tales resultados no eran íntegramente imputables a la *waka*. Esos largos viajes no hubieran sido posibles sin el dominio de un sistema muy avanzado y complejo de navegación. Para realizarlos se precisaban unas nociones considerables de astronomía y un excelente conocimiento del régimen de los vientos y de otros fenómenos naturales y estacionales. Así, un navegante tenía que conocer la posición de salida y ocaso de unas mil estrellas acimutales. Además de realizar estas prodigiosas hazañas memorísticas, los navegantes tenían que levantar y manejar "mapas mnemónicos" de los archipiélagos y conocer bien el

A la derecha, poste esculpido de una vivienda colectiva maorí de Rotorua (Nueva Zelandia).
Abajo, réplicas de antiguas piraguas hawaianas frente a las costas de Maui.

régimen de los vientos y el oleaje. El aprendizaje y la memorización de este gigantesco acervo de conocimientos, transmitido sin anotaciones ni instrucciones, formaban parte de la práctica religiosa. Se sabe que esos sistemas de navegación daban buen resultado porque han sido sometidos a todo tipo de pruebas en el periplo de la *Hokule'a*.

¿Qué era lo que impulsaba a estos pueblos a emprender esas extraordinarias travesías? La existencia de intercambios comerciales en piragua entre Samoa y Tonga, Tahití y otras islas de la Polinesia oriental está comprobada, pero ¿cómo explicar las migraciones a cientos de millas a través del océano? En las tradiciones polinesias hay referencias a las rivalidades provocadas por la superpoblación de algunas islas, por derrotas sufridas en la guerra, por conflictos familiares y por razones de prestigio. Sin embargo, buena parte de esas expediciones parecen deberse al más humano de los estímulos: el atractivo que ejercen los horizontes lejanos y el afán de conocer y explorar. Sea cual fuere el motivo, lo indudable es que esos extraordinarios navegantes tenían una fabulosa confianza en su destreza, en la calidad de sus embarcaciones y en la benevolencia de sus *atua*.

Cuando se hacían a la mar era a bordo del bien más preciado que poseía la comunidad. Los palos altos, decorados con tallas, de la popa y las proas bajas de las *waka* maoríes y tahitianas son una muestra de la fusión del arte y las creencias. El arte, el saber y el orgullo de la comunidad se expresaban básicamente por medio de las piraguas. Las *waka* más pequeñas y utilitarias que servían para la pesca y los desplazamientos a lo largo del litoral tenían menos adornos, pero nunca faltaba algún tipo de decoración, ya sea en forma de tallas, de incrustaciones de conchas o del dibujo geométrico de las sogas con que se ensamblaba la embarcación.

En estas embarcaciones magníficamente diseñadas y trabajadas, los antropólogos estiman que no sólo la decoración es una obra de arte, sino también la propia piragua. Para los polinesios, sin embargo, el arte es inseparable de la función. La proa tallada de las piraguas de guerra de los maoríes representa una figura desafiante que, volando sobre Tangaroa, se abalanza contra el enemigo. Las figurillas talladas que viajaban a bordo de las piraguas de pesca y transporte no eran consideradas como obras de arte muy preciadas, sino como símbolos y habitáculos de los *atua* protectores de los polinesios.

Todo lo que guardaba alguna relación con Tangaroa (anzuelos, plumadas, arpones) tenía que estar decorado. El arte era necesario para impetrar a los *atua* una buena pesca. Todavía hoy se observa la costumbre de devolver el primer pez a Tangaroa. El arte y la tradición exigen que sea aplacado el dios del océano. ■

TIPENE O'REGAN,
neozelandés, es miembro del Consejo Tribal de los Maoríes Ngai Tahu, presidente de la Comisión Maorí de Pesquerías, miembro de la Sociedad de Geografía y Administrador del Museo Nacional de Nueva Zelandia. Es autor de diversas publicaciones sobre historia maorí y polinesia y sobre temas culturales del Pacífico.

Mar valeroso

Tal vez el enciclopedista que nos informaría más adecuadamente sería Hegel cuando atribuía lo mejor de la formación del hombre al mar.

*Para describir este mar recurre espontáneamente a la expresión con la que caracteriza la lógica de la Historia: la astucia de la razón (*die List der Vernunf*); no es difícil, tampoco, volver a las imágenes de la* Ilíada *y de su astuto Ulises. Consultemos el párrafo sobre el mar. El marino es, entre los hombres, el que mejor simboliza la grandeza y el valor de la empresa humana: "El mar infunde valor" (*Das Meer erweckt den Mut*).*

Ese valor está aquí esencialmente ligado a la inteligencia y también debe ser astucia pues ha de luchar contra el elemento más astuto, menos seguro y más mentiroso: "esa extensión infinita y perfectamente blanda, pues no resiste a ninguna presión, ni siquiera a un soplo; parece infinitamente inocente, sumisa, amable y cariñosa y es justamente esa facilidad la que transforma al mar en el elemento más fuerte y más peligroso.

A una picardía y una violencia semejantes, el hombre (...) opone únicamente un simple trozo de madera, sólo confía en su valor y en su ingenio y pasa así de lo firme a algo sin apoyo, trayéndose a sí mismo con el suelo que se ha fabricado."

Yvon Belaval
filósofo francés
(*El mar en el siglo de las enciclopedias*, 1987)

LAS VOCES DEL MAR

Entre el mar y la música existe una larga complicidad. Sea que suscite la vocación de un cantante y compositor actual, tras haberlo arrullado de niño, o que inspire, en un intercambio permanente, la música popular de un país con un extenso litoral atlántico —el Brasil—, el mar es siempre la encrucijada de corrientes culturales muy diversas. Hacia él también se torna, como si regresara a los orígenes, un navegante solitario, habitante de la ciudad, que rehúye las presiones de la sociedad moderna.

Al ritmo de

El mar, base del sustento de los que viven en las costas, patria de los viajeros, de los que reúnen los mundos, cuyo movimiento y cuyo soplo tienen la amplitud y los acentos de un poema sinfónico. El mar fuente de melodías y de ritmos; el viento que lo agita hace sonar las cuerdas de las guitarras, de las arpas y los laúdes, vibrar la piel de los tam-tam; llena el fuelle del acordeón. Grandes composiciones y melodías ligeras —Debussy, Trenet... — viven y respiran la cadencia del ir y venir de sus olas.

Hijo de Alejandría, mi vocación de músico creció en una ciudad con puerto y playa. Desde mi infancia, mis andanzas y vagabundeos están asociados al olor de las algas, la espuma del mar, el estrépito de las olas que rompen sobre las piedras del malecón, su murmullo discreto cuando mueren en la arena, la sirena de los transatlánticos, el grito de las gaviotas.

Cuando caminaba hacia la escuela por la orilla del mar, los primeros cantos del día eran las salmodias de los pescadores que recogían su red, remolcaban su barco o dedicaban una serenata a una bañista.

Después de la guerra se proyectaba en Alejandría una película titulada *Fièvres*, en la que Tino Rossi, solo en medio del Mediterráneo, cantaba a capella el *Ave María* de Schubert. Como pasaba buena parte del día en el *Maiscaizone*, el botecito que me había regalado mi padre, me identifiqué espontáneamente con el héroe de la película y me ponía a cantar mientras remaba. Más adelante supe que el navegante solitario y escritor Gérard d'Aboville, para combatir el silencio, el agotamiento o simplemente para distraerse durante sus viajes, entonaba canciones de mi repertorio.

Cuando compuse para Edith Piaf la música de *Milord*, traté de revivir el ambiente sonoro de las tabernas del barrio de los marineros, tanto por la presencia turbadora de las mujeres del puerto como por las canciones que sus parroquianos cantaban a gritos acompañados por un piano desafinado.

Canciones del mar, del amor, de la muerte.

Canciones de alta mar o de tierra firme.

Esas canciones impregnaron mi memoria, y mis estrofas resuenan a veces como una invitación a viajar. Es en Grecia, en la isla de Spetsai, donde el mar me sopla mis primeras notas.

GEORGES MOUSTAKI, cantante y compositor francés hijo de griegos, nacido en Alejandría (Egipto). Compuso numerosas canciones para Edith Piaf, Serge Reggiani, Barbara, Dalida e Yves Montand antes de hacerse famoso como cantante en 1969 con *Le métèque*. Ha publicado *Questions à la chanson* (Preguntas a la canción) y *Les filles de la mémoire* (Las hijas de la memoria), con prólogo de Jorge Amado.

las olas

por Georges Moustaki

Dondequiera que esté presente el mar nacen canciones para apaciguar los dramas, hacer más llevaderas las partidas, saludar las llegadas, seducir a las muchachas que esperan en el muelle o consolar a las esposas vestidas de negro cuando saben que el mar, su rival, les ha arrebatado a su marido.

En todas sus composiciones, Dorival Caymmi, poeta, cantante y músico del norte del Brasil, relata la odisea cotidiana de los pescadores de Bahía, amantes del océano, víctimas de su furia, enamorados de sus sortilegios y de Yemanjá, diosa de las aguas que los arrastra a veces a su reino submarino.

Antes de las ondas hercianas, eran las del mar las que llevaban la música de boca en boca, de país en país, de un continente a otro, mezclándose con otras para engendrar nuevas melodías y nuevos ritmos.

El bandoneón, armonio portátil inventado por el alemán Band para acompañar las procesiones religiosas, se convirtió en el rey de los instrumentos de una música profana, el tango, cuando los marineros de Hamburgo lo dieron a conocer a los músicos porteños de la Argentina.

En Tananarive compré una especie de arco de música y un tambor cuyas notas podían modularse gracias a una varilla colocada sobre la piel. Tiempo después los encontré, casi idénticos, en Brasil, con los nombres de *berimbau* y *cuica*.

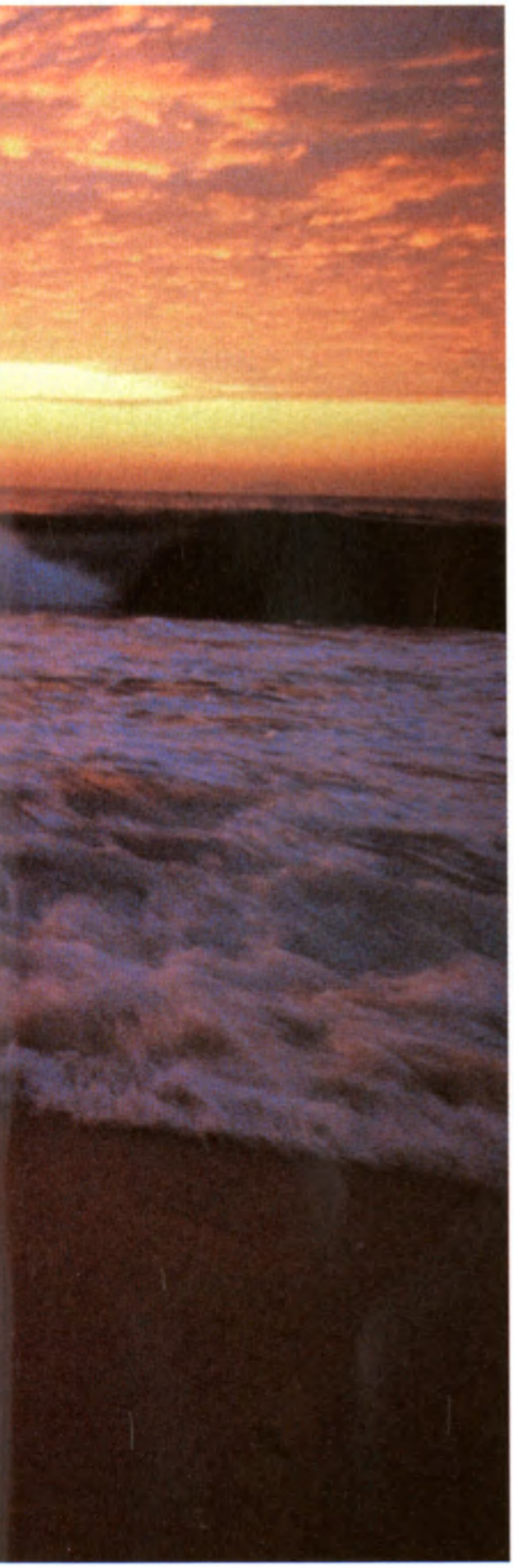
La música andaluza, originaria del Pakistán o de Bizancio, difundida por los nómadas marinos —y terrestres— llegó hasta el norte de Africa y el sur de España.

El encuentro de los folklores europeos y de los emigrantes del Nuevo Mundo con la pulsación africana del canto de los esclavos, todos venidos por mar, creó la expresión musical de las dos Américas. Este es el mestizaje que confirmó la universalidad de la música.

El *Mundo del silencio* es el título de una gran película sobre el mar. No hay que olvidar que el silencio, en definitiva, también es música. ■

Yemanjá, la diosa del mar

por Mario de Aratanha



El 31 de diciembre se celebra en Río de Janeiro la fiesta de Yemanjá, diosa del mar y de la fecundidad, arrojando ofrendas en el agua.

La tradición musical del litoral brasileño se remonta a la época de los primeros navegantes portugueses y se desarrolló durante más de trescientos años de migración forzada de los esclavos procedentes de las costas africanas. Pero es Dorival Caymmi, un mulato de origen afroitaliano, quien, inspirándose en las canciones de los marineros portugueses, los pescadores mestizos y los celadores de las tres divinidades negras del mar, hizo famosa y dio verdadera jerarquía a esta música de la costa, en un país que posee justamente uno de los litorales más largos del mundo.

TRADICIÓN AFRICANA

Sus costas se extienden en efecto, a lo largo de unos 8.500 km y es allí donde desde comienzos del siglo XVI se concentró la colonización. Hizo falta la fiebre del oro para que llegase a Minas Gerais, el auge del caucho para que remontara el Amazonas, y el café para que Sao Paulo creciera hacia el interior. En 1960, la inauguración de Brasilia —la nueva capital continental— es un desafío oficial a la pasión del brasileño por el mar.

La cultura marina es importante en todo el Nordeste, en las grandes aglomeraciones como Recife o Fortaleza. Pero es sobre todo en Bahía donde el murmullo de las olas se transforma más fácilmente en música. Después de las primeras influencias lusitanas, por ejemplo la "majurada" —"los que me enseñaron a nadar, los que me enseñaron a nadar/ fueron, marinero, los pececillos del mar. .."—, los cantos del candomblé africano van a constituir una verdadera tradición de la canción marina, doblemente negra por su forma musical y su fuerza religiosa. En Salvador de Bahía, la más africana de la ciudades brasileñas, se canta para todos los Orixás, los santos de esos ritos sincréticos, pero las mejores ofrendas se destinan siempre a Yemanjá, la diosa de alta mar, la más amada entre sus iguales: Oxum, dios de la aguas de la costa, y Ayoká, diosa de las profundidades.

"Día 2 de febrero, día de fiesta en el mar,
quiero ser el primero en saludar a Yemanjá..."

El que muestra así su solicitud es el joven Dorival Caymmi que, en 1938, partió de Bahía a Río de Janeiro en busca de la fama. Tuvo un éxito notable con su gran guitarra y su voz grave que canta a los dioses, los peces y el mar de Bahía.

"La balsa partió con Chico Ferreira y Bento,
la balsa regresó sola..."
"Cuántas perdieron
a sus maridos, a sus hijos en las olas del mar..."

Mientras Caymmi describía en sus canciones el drama de las familias de los pescadores del Nordeste —viudas desconsoladas, novias afligidas esperando el regreso de su hombres, ofrendas a Yemanjá para que la pesca fuera abundante—, el almirante Paulo Moreiro da Silva, que instauró una moderna política de pesca en el Brasil, lo resumía en la frase siguiente: "El problema del

hambre en el Nordeste se resolvería si se invirtiese el mapa del Brasil, enviando los grandes cardúmenes del sur hacia el norte." De hecho, en el sur del Brasil, rico y frío, donde la economía se ha orientado más bien hacia la industria y la agricultura, y donde el litoral está poco poblado, la pesca, sobre todo de la sardina, es abundante y se practica en gran escala, con barcos modernos.

En el Nordeste, donde la pesca ha sido siempre una actividad de subsistencia, los peces son más grandes y más nobles, pero se les pesca con caña, uno por uno, a bordo de embarcaciones rudimentarias (como las barcas, los *saveiros* de Bahía), e incluso en simples balsas. Y la reciente industrialización de la pesca en la región sólo ha beneficiado a algunas empresas del sur.

INSPIRACIÓN POÉTICA

Aventuras solitarias, como las que inmortalizó Hemingway en *El viejo y el mar*, son frecuentes en las cálidas aguas de Bahía, de Ceará, de Pernambuco. Han inspirado numerosos poemas, como el que compuso Caymmi con su gran amigo el escritor Jorge Amado:

"Es dulce morir en el mar, en las olas verdes del mar...
Al hermoso marinero, la sirena del mar se llevó..."

Las influencias que ejerció Caymmi en la música popular brasileña son múltiples. Muchos otros compositores de temas folklóricos siguieron su ejemplo, llevando a Río de Janeiro, centro cultural del subcontinente brasileño, las músicas típicas de sus regiones, incluso las más lejanas. Como músico y guitarrista, introdujo grandes innovaciones en la armonía. Por último, cuatro de las primeras canciones de João Gilberto, el iniciador de la bosanova, fueron compuestas por Caymmi, veterano ya en esa época. Sus continuadores son innumerables.

Caymmi está todavía muy de moda cuando aparece la bosanova. Comparte su gloria con Vinicius de Moraes en el disco en que ambos cantan, acompañados por el Cuarteto em Cy, la *Suite de los pescadores*, que marca el apogeo de ese género:

"Mi balsa va a hacerse a la mar.../ cuando regrese, un buen pescado voy a traer/ mis compañeros también van a volver/ y al Dios del cielo vamos a agradecer...
"Adiós, adiós, pescador, no te olvides de mí/ voy a rezar para tener buen tiempo/ para que el tiempo no sea ruin...
"Con un tiempo así no se sale/ quien se hace a la mar no regresa..."

UN NUEVO CULTO

Del encuentro histórico de Caymmi con la bosanova nace también un nuevo culto a las playas de un mar que se ha vuelto simbólico, un mar urbano límite del cemento de los edificios de la zona sur de Río, donde se saluda el verano desde la ventana:

"Día de luz, fiesta de sol, y el barquito se desliza en el azul suave del mar" ("O Barquinho", de Menescal y Boscoli, grabado por João Gilberto en 1961).

Es el culto a la salud, la belleza y la pasión. De "Tereza de Praia", en la que Dick Farney y Lucio Alvez cantaban: "No es de nadie, no puede ser mía, tampoco suya", al éxito extraordinario de Tom Jobim y Vinicius de Moraes con "La muchacha de Ipanema" y "su dulce balanceo camino del mar", la belleza física de las muchachas (y de los muchachos) que repletan las playas y los bares de Ipanema, Copacabana y Leblon ha pasado a ser la gran fuente de inspiración de los poetas del agua salada y de la cerveza helada.

Es en las playas de Río donde se concibieron, vivieron y cantaron las mayoría de los movimientos que transformaron las costumbres del carioca y, como consecuencia, del brasileño en general: la política y la resistencia cultural a la dictadura militar, la liberalización de las costumbres y ahora la profilaxis del sida.

Cuanto más aumenta la población urbana, tanto más se agrava el problema de la contaminación del mar pese a las obras realizadas para alejar los desagües de la costa. El equilibrio ecológico es precario y se hacen grandes esfuerzos para devolver a las playas su hermosura y al agua, su pureza.

Tal vez se responde así a los anhelos de la diosa Yemanjá, cuyo culto gana terreno en Río, no sólo entre los adeptos tradicionales del candomblé —segunda religión del país después del catolicismo— sino también entre el público en general, que ha transformado la Nochevieja en una inmensa fiesta en honor de la diosa del mar. En esa fecha, Río de Janeiro se paraliza virtualmente debido a la afluencia de cientos de miles de adoradores que arrojan flores en un mar iluminado por fuegos artificiales.

Ese instante simboliza muy bien lo que se espera a lo largo del año. Cuando no es el receptáculo de todos los desechos de la ciudad, se le pide suerte y felicidad, salud, dinero y amor. Como si el mar pudiese absorber todas las energías negativas del hombre y devolvérselas en forma de alimentos y beneficios.

Es quizás el afán de prevenir una posible amenaza a esta eterna buena voluntad de los dioses el que impulsó a dos compositores de Bahía, Geronimo y Vevé Calasans, a componer esta nueva canción:

"Una docena de rosas... quise regalar,
mas sin pedir nada, las arrojé al mar...
Abracé al mar, mas nada pedí,
Sólo agradecí..." ■

MARIO DE ARATANHA, periodista brasileño, es productor de discos y de espectáculos culturales y musicales.

La soledad del vigía nocturno

por Arthur Gillette

AMITIÉ es un cúter de 7,60 metros, con casco azul y velas blancas, que bautizamos así en recuerdo de una canción muy popular de los voluntarios del Servicio Civil Internacional, y para evocar también la amistad entre los miembros de nuestra tripulación y la de las personas que esperábamos conocer durante nuestro crucero de dos años. Sólo mucho después descubrimos la existencia de la barca *Amitié*, varada en la playa de una tela de Van Gogh.

Una hermosa tarde de abril, nuestro *Amitié* zarpó del puerto de Las Palmas, en las islas Canarias, rumbo al oeste con destino a Bridgetown, capital de Barbados, a donde debían conducirnos los alisios, a unas 2.700 millas marinas de allí. Eramos tres a bordo: Nicole (Francia), Glyn (Reino Unido) y yo (Estados Unidos) —o más bien cuatro. En efecto, Glyn acababa de ser padre por primera vez de un niño y, como muestra de amor paterno, pero también para conjurar la mala suerte (que los marinos temen tanto como las tempestades), había colgado una cuerda en cuyo extremo flotaba un pato de goma perteneciente al recién nacido. Atándola firmemente había declarado: "Cuando regrese a Inglaterra, este pato de agua dulce será un viejo lobo de mar."

Las primeras veinticuatro horas fueron difíciles, pues debíamos atravesar una ruta marítima surcada por navíos gigantescos. *Amitié* no era más grande que los botes salvavidas que los monstruos

que nos rodeaban llevaban en el puente. En sus pantallas de control nuestra imagen debía confundirse con la de una gaviota. Por fin salimos de allí para afrontar la inmensidad, donde estábamos seguros de no cruzar alma viviente por lo menos durante un mes.

Solamente mar, cielo, viento y olas... enormes olas que se estrellaban en la popa, levantándonos lentamente en su cresta como en una montaña rusa, para dejarnos caer (no siempre con suavidad) en el seno de la ola siguiente. La situación era tanto más impresionante cuanto que, al instaurar una rutina cotidiana, debíamos relevarnos para hacer guardias en la cabina durante muchas horas, día y noche, en medio de la nada.

¿Pero puede hablarse de la nada tratándose del mar, en circunstancias que flotamos sobre unos dos mil metros de agua y de sal, elementos que constituyen el 70% de la materia orgánica de nuestro cuerpo? Y el que llevaba el timón, envuelto en su impermeable de hule —o en traje de baño cuando, más al sur, el tiempo mejoró— no podía dejar de pensar que sólo un metro lo separaba de esa inmensa masa agitada y turbulenta.

La ventaja de estar tan cerca era que podían observarse sin dificultad los movimientos de los delfines que nos escoltaban y de otros peces voraces que perseguían a sus congéneres voladores. Estos huían para caer prácticamente en el pico de las fragatas y demás aves marinas que revoloteaban en torno a nuestra embarcación en espera de esas movedizas golosinas.

¿Y puede hablarse de la nada en el cielo cuando el sol y las estrellas nos servían de guía? Nos divertíamos con el espectáculo de un pájaro que trataba de posarse en el extremo del palo que se bamboleaba con el movimiento de las olas.

SOLEDAD

Y como a mí me gustaban las guardias de noche, aprovechaba la luz de la luna y de Júpiter para descifrar todo tipo de materiales de lectura, incluso un número atrasado del diario *Le Monde*, cuya letra microscópica no era la más indicada para iluminación tan precaria.

Entonces, no era la nada lo que nos sobrecogía sino más bien la soledad, acentuada por la prematura desaparición del pato de Glyn, víctima de un ave de presa: en efecto, la cuerda que lo sostenía no estaba deshilachada sino que presentaba un corte tajante.

Soledad, es cierto, pero que no nos permitía olvidarnos del género humano: durante toda nuestra travesía nunca dejamos de ver toneles vacíos, envases de plástico de diversas formas y tamaños y otros desechos flotantes de nuestra "civilización". Hasta el extremo de que un día, al divisar un embalaje que, como una propaganda flotante, nos ordenaba (a nosotros y a las gaviotas) "Beba coca cola", no pude dejar de exclamar: "¡Antes morir!", pero la botella indiferente se deslizó a lo largo de nuestro casco para ir a entregar su mensaje al improbable cliente que pasaría por allí dentro de un mes o de un año.

También la radio nos mantenía informados y nos servía además para verificar nuestra posición dos veces por día. Supimos así, por la BBC, que la guerra civil arreciaba en Africa y que la agitación se propagaba a los centros universitarios de Europa. Y gracias a Radio Moscú pudimos vivir en directo, desde nuestra cabina, el gran desfile del 1 de mayo en la Plaza Roja, con todo el estruendo de las bandas militares.

La mano del mar

Me extravié.
Y encontré la mano del mar,
su ruta siempre abierta,
los verdes centelleos de las olas.
Anduve por la orilla,
oh dulzura de la efímera calma de la tarde.
Oh embriaguez de la aurora.
Y el monstruo de la tempestad
me tomó en sus brazos.

Elmer Diktonius (1896-1961)
escritor finlandés

FRITURA EN EL AVIÓN

Una noche, hacia las dos de la mañana, contemplé largo rato, fascinado, los focos de dos aviones de vuelo regular que iban a cruzarse en el cielo, sobre mi cabeza. Me precipité hacia la radio y escuché, en medio de un chirrido característico de fritura, el diálogo de dos pilotos de la British Airways: "Espero que no hayas olvidado tu impermeable, amigo, llueve a cántaros en Río. Terminado." "Mensaje recibido, amigo. Y a ti, te aconsejo que tomes el metro en Heathrow. Todavía hay obras en la autopista. Terminado."

En cuanto a mí, no tenía con quién hablar, y en cualquier caso, pocas ganas de hacerlo. Pero lancé una carcajada pensando que esos dos individuos, a la velocidad a que iban, aterrizarían en algunas horas, mientras que a nosotros nos quedaban aun dos semanas de navegación.

Poco a poco, esas noches de soledad se transformaron en un ejercicio de introspección. Me preguntaba, por ejemplo, si tenía miedo, sabiendo que ese sentimiento habría sido comprensible. Recientemente, los pasajeros de un velero sueco, que había quedado detenido en pleno océano Atlántico por falta de viento, llegaron a las Antillas muertos de sed y con un bote de mermelada como única reserva de víveres. Y nosotros nos habíamos salvado por un pelo el día en que la cruceta de babor se desprendió del estay, lo que podría haber sido una catástrofe. Por suerte, éramos dos en el puente en ese momento, y Glyn, de pie en el estribo que hice con las manos, pudo realizar una reparación rápida. Recordamos entonces nuestro encuentro en Las Palmas con el navegante solitario polaco Leonid Telega. Nos había mostrado su libro de a bordo donde el poeta soviético Evtuchenko, en Haití, había escrito que el nombre del barco, *Opty*, despertaba en él un "optimismo a medias". En todo caso, optimista o no, no puedo afirmar que tuviera miedo (no soy un superhombre, pero es la altura la que me causa vértigo).

En cambio, sentía satisfacciones que halagaban mi vanidad, pero muy disculpables. Contra todas las previsiones, había aprendido a utilizar un sextante, y nuestro margen de error después de 15.000 km en el mar no pasaba de 10, lo que no está mal tratándose de aficionados. Y luego, inspirándome en la idea de un navegante solitario y pintor de marinas francés de la preguerra llamado Marin-Marie, había logrado equipar a *Amitié* con un par de trinquetillas gemelas —las llamábamos Fred y Jim— que hacían más o menos las veces de timón automático, dejándonos tiempo para cavilar.

No es que me tomara por un Tabarly, pues *Amitié* hacía pensar en un asno familiar más que en un fogoso corcel de los mares. Si luchábamos, era contra el peligro pero no contra el reloj. Y el hecho de no estar obsesionados con la velocidad nos hacía saborear el lento transcurrir del tiempo.

LA LLAMADA DEL MAR

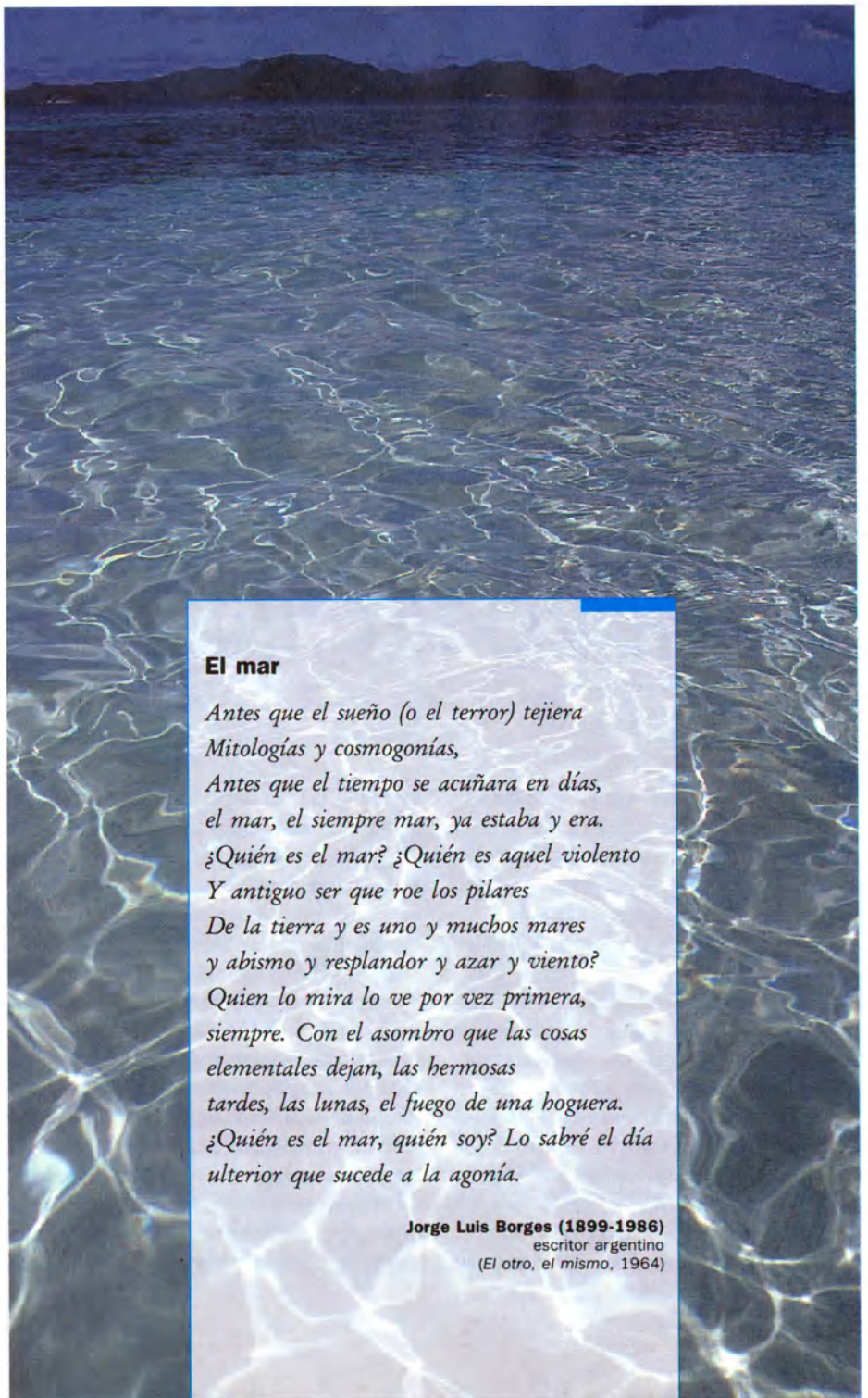
Aunque no perteneciéramos a la raza de los grandes navegantes, nos sentíamos sin embargo próximos a ellos, y de noche los evocaba a menudo —así como a nuestros heroicos y lejanos predecesores, a quienes a veces tomaba meses una travesía, sin balsas salvavidas inflables, y en embarcaciones mucho más rudimentarias y

difíciles de conducir que nuestro casco de fibra de vidrio con velas y jarcias de material sintético.

Pensaba en el patriarca yanqui, capitán Joshua Slocum, que construyó él mismo sus barcos y fue tal vez (en el siglo XIX) el primer navegante solitario que dio la vuelta al mundo. Y también en Vito Dumas, argentino, pariente lejano del gran escritor francés Alexandre Dumas, que se vio obligado a abrir con un cortaplumas, en medio del mar, un absceso que amenazaba su vida. Sin olvidar al pintor Marin-Marie, ya mencionado, que realizó en 1933 una hazaña sin precedentes, atravesar solo el Atlántico de este a oeste, en condiciones —es cierto— relativamente cómodas. De sesenta y cinco días de mar, sólo pasó veintitrés en el timón, pues el sistema de trinquetillas gemelas que había inventado permitió que su cúter, el *Winibelle II*, navegara sin timonel el tiempo restante.

Ahora bien, ¿qué los impulsaba? ¿Y qué nos impulsaba a nosotros a hacer otro tanto? Quizás la idea de "olvidarse de todo" —durante cierto tiempo por lo menos— de sumirse en la naturaleza, de fundirse con ella y de depender de ella, para aprender no a dominarla sino a cooperar con ella. Además (éramos jóvenes entonces), como un desafío. Por el mero disfrute del sol, del viento y de la estela en la popa; por la excitación del peligro de las tempestades (aunque ya lo hubiésemos vivido en el Mediterráneo el invierno anterior y no quisiéramos repetirlo); por último, porque años antes, en una cálida noche de verano en París, en medio del olor a limo del Sena y de los gases de los coches, en la cabina del barquito *Geneviève*, donde vivíamos bajo el puente de la Concordia, Glyn y yo habíamos decidido de repente que el mar nos pertenecía.

Como el alcohol estaba estrictamente prohibido a bordo, celebré mi trigésimo primer cumpleaños con un dedal de ron robado en el botiquín. Recuerdo de una realidad temporal que se había tornado algo irreal después de permanecer tres semanas en el mar. Sin embargo, jamás me aburrí. Es cierto que los corredores de regatas no tienen tiempo de aburrirse, pero yo tenía todo el tiempo necesario para que ello no ocurriera. No quiero decir que me enfrascara en pensamientos muy profundos, pero estaba dispuesto a acoger y analizar todos los que se presentaban, un poco alborotados por el viento alisio que nos empujaba inexorablemente hacia el Nuevo Mundo.



El mar

Antes que el sueño (o el terror) tejiera
Mitologías y cosmogonías,
Antes que el tiempo se acuñara en días,
el mar, el siempre mar, ya estaba y era.
¿Quién es el mar? ¿Quién es aquel violento
Y antiguo ser que roe los pilares
De la tierra y es uno y muchos mares
y abismo y resplandor y azar y viento?
Quien lo mira lo ve por vez primera,
siempre. Con el asombro que las cosas
elementales dejan, las hermosas
tardes, las lunas, el fuego de una hoguera.
¿Quién es el mar, quién soy? Lo sabré el día
ulterior que sucede a la agonía.

Jorge Luis Borges (1899-1986)
escritor argentino
(*El otro, el mismo*, 1964)

AL RITMO DE LA NATURALEZA

Al amanecer del trigésimo quinto día, las costas de Barbados aparecieron en el horizonte.

A medida que nos acercábamos, me sentí primero intrigado, luego sorprendido, e incluso un poco asustado, por los destellos luminosos que recibíamos de manera intermitente, antes de darme cuenta de que se trataba del reflejo del sol en los vidrios de los automóviles que circulaban por la carretera a la orilla del mar. Pero entonces sentí miedo realmente, miedo por la vida de esos pobres automovilistas que avanzaban por esas carreteras en zig zag a velocidades verdaderamente espeluznantes.

Más adelante comprendí que circulaban a una velocidad normal, y que era mi ritmo biológico el que se había aminorado, después de pasar un mes en el mar, en armonía con la respiración de la naturaleza y la cadencia inexorable de la olas, el viento y las estrellas.

Así, mis largas meditaciones nocturnas habían provocado en mí cierta perplejidad, pero lo único que había aprendido con certeza, pese a olvidarlo más adelante, es que la velocidad no constituye necesariamente un progreso.

Entonces, aunque más no sea por eso, ¡gracias *Amitié*! ■

ARTHUR GILLETTE, ex jefe de redacción de la revista *Museum*, trabaja actualmente en la División de la Juventud y de las Actividades Deportivas de la UNESCO. Es autor de numerosos artículos sobre el mar publicados en revistas especializadas.

EL REVÉS DEL ESPEJO

La Muy Verde, como dicen los textos del antiguo Egipto, es también un lugar simbólico que alimenta sin cesar la imaginación creadora. Relatos fabulosos, cuentos emblemáticos o novelas metafísicas, algunas narraciones reflejan admirablemente los diversos significados que el mar puede adoptar en la imaginación universal. Aun hoy, el viaje a través del líquido elemento no ha perdido su valor simbólico, como prueban las prácticas rituales o los tabúes que lo acompañan. Pero el mar va perdiendo su carácter sagrado a medida que aumenta su explotación indiscriminada y que se extiende la contaminación de sus aguas.

El relato del náufrago

En este relato del antiguo Egipto, llamado también La isla de la Serpiente, *un egipcio narra sus extraordinarias peripecias: después de zarpar de un puerto del mar Rojo hacia la región de Sinaí, su nave naufragó. Fue a dar así a una isla maravillosa, cuya dueña y señora, una Serpiente, lo recibió con grandes muestras de amistad y lo devolvió a su país colmado de regalos. A su regreso a Egipto, el rey lo acogió cordialmente, elevándolo a la categoría de Compañero.*

La isla donde una ola de la Muy Verde arrojó al náufrago se llama "la isla del ka*". El* ka *es en principio una potencia invisible que nace con el hombre, lo acompaña toda su vida y lo abandona cuando muere, pero*

Navío del antiguo Egipto. Detalle del hipogeo que Nefer, dignatario de la dinastía V (h. 2500-2400 a.C.), se hizo construir en Sakkara.

sigue representando la personalidad del ser con el que coexistió en la tierra, noción que corresponde aproximadamente al concepto occidental de alma. El ka *es también la fuerza vital, el principio de vida, e incluso todo lo que puede mantener vivo a un individuo: los alimentos, el favor del rey, etc.*

La isla del ka *sería pues aquélla donde se encuentran en abundancia "todas las cosas buenas" que garantizan la existencia. También puede interpretarse según el significado inicial de* ka*: la isla del espíritu, la isla del fantasma, es decir "la isla encantada".*

Estaba situada en el "país del Punt", nombre que al parecer designaba primero la costa occidental del mar Rojo, pero que abarcó después la ribera opuesta, es decir Arabia y en particular el Yemen (donde se hallaba el reino de la legendaria reina de Saba).

Desde el Imperio Antiguo los egipcios enviaban al país del Punt expediciones en busca de esencias aromáticas y olíbano (incienso). En la travesía era difícil evitar los accidentes, pues la escarpada costa estaba erizada de arrecifes e islotes. Los viajes eran, por ende, agotadores y azarosos, y los que regresaban nunca dejaban de adornar sus aventuras con episodios fantásticos que maravillaban e intrigaban a sus auditores.

Así nació probablemente el Relato del náufrago.

VOY a contarte algo que me ocurrió (...) cuando iba a las minas del Soberano y había bajado a la Muy Verde a bordo de un navío de ciento veinte codos de largo y cuarenta de ancho.[1] Ciento veinte marinos formaban su tripulación, lo más selecto de Egipto: que vigilasen el cielo o la tierra, su corazón era más intrépido que el de los leones. Podían anunciar, antes de que estallara, una tormenta o una tempestad.

LA TEMPESTAD Y EL NAUFRAGIO

Una tormenta se desencadenó cuando estábamos en la Muy Verde y antes de que llegásemos a tierra. Seguimos navegando, pero arreció la tormenta, provocando una ola de ocho codos (...). Luego zozobró el navío, y no sobrevivió ninguno de sus tripulantes. En cuanto a mí, fui arrojado en una isla por una ola de la Muy Verde. Pasé tres días solo, con mi corazón como única compañía; inerte pero protegido por un árbol (?), abracé la oscuridad. Luego estiré las piernas en busca de algo que llevarme a la boca. Encontré higos y uvas, hortalizas magníficas de todo tipo, frutos de sicomoro (...) y pepinos como si fueran cultivados. Había también peces y aves. En realidad, se encontraba de todo. Entonces, después de saciar mi hambre, arrojé al suelo (parte de esos víveres), pues eran demasiado abundantes para llevármelos. Luego, con un madero encendí fuego y celebré un holocausto a los dioses.

APARICIÓN DE LA SERPIENTE

Entonces oí un ruido de trueno: pensé que era una ola de la Muy Verde: Los árboles crujieron y tembló la tierra. Cuando me descubrí el rostro vi que venía una serpiente: medía treinta codos y su barba era superior a dos codos; sus miembros estaban recamados de oro, sus

cejas (?) eran de verdadero lapislázuli; avanzaba con prudencia (?).

Abrió la boca hacia donde yo estaba, de bruces ante ella, diciéndome: "¿Quién te ha traído hasta (aquí), quién te ha traído, pequeño? ¿Quién te ha traído? Si tardas en decírmelo, pronto te darás cuenta, pues te reduciré a cenizas, de que te has convertido en algo invisible." (Respondí) "Me hablas y no entiendo (lo que me dices): estoy frente a tí y he perdido el sentimiento."

Entonces me cogió en su boca, me llevó a su guarida, donde me liberó sin rozarme, sano y salvo, y sin quitarme nada. Abrió la boca hacia donde yo estaba, de bruces ante ella, y me dijo: "¿Quién te ha traído hasta (aquí), quién te ha traído, pequeño? ¿Quién te ha traído a esta isla de la Muy Verde cuyas riberas baña el mar?"

[El egipcio relata el naufragio]

LAS PROMESAS Y EL RELATO DE LA SERPIENTE

Entonces me dijo: "No temas, no temas, pequeño: no pongas esa expresión atormentada ahora que has llegado junto a mí. Sin duda Dios ha permitido que continúes viviendo, pues te ha traído a esta isla del *ka* donde nada falta y donde abundan todo tipo de cosas buenas. Pasarás aquí un mes tras otro hasta cumplir cuatro meses en la isla. Después un barco llegará del país, tripulado por marinos que conoces; con ellos regresarás y morirás en tu ciudad.[2] ¡Feliz aquél que puede contar lo que ha vivido una vez superados los trances dolorosos!

Te contaré algo parecido que sucedió en esta isla, donde yo estaba con mis congéneres, entre los que había pequeñuelos: éramos en total setenta y cinco serpientes, con mis hijos y mis demás congéneres. Y no mencionaré una hija de corta edad que me había procurado gracias a mis ruegos. Cayó una estrella incandescente y todos se abrasaron. Cuando esto sucedió yo no estaba con (ellos); se quemaron sin que estuviese a su lado. (Estuve a punto) de morir cuando los encontré convertidos en un triste montón de cadáveres.

Si eres fuerte, domina tu corazón: estrecharás en tus brazos a tus hijos y a tu mujer, verás tu casa, y eso vale más que todo. Regresarás al país donde vivías con tus hermanos."

DIÁLOGO

Entonces, tendido boca abajo, tocaba yo el suelo (con la frente) ante ella, diciéndo(le): "Relataré al Soberano tu poderío y le informaré de tu grandeza. Te haré traer (perfumes-) *ibi, hekenu, iudeneb, khesayt*, así como incienso de los templos con el que se agasaja a los dioses. Narraré lo sucedido (en esta isla), recordando lo que habré visto gracias a (tu) poder. Te darán las gracias en la ciudad, ante los notables de todo el país. Por tí sacrificaré toros en holocausto y retorceré el cuello de las aves. Haré que te traigan navíos cargados de todos los productos preciosos de Egipto, como hay que hacer con una diosa que ama a los hombres, en un país lejano que los hombres desconocen."

Entonces rió de mí[3] (o más bien) de lo que yo había dicho y que consideraba una insensatez, diciéndome: "No posees mucho olíbano, pero, en cambio, naciste dueño de resina de trementina de Quío. Pero a mí, que soy la princesa (del país) del Punt, el olíbano me pertenece; en cuanto a ese (perfume-) *hekenu*, que pensabas traer, es el principal producto de esta isla. Además, cuando la abandones, nunca volverás a verla porque se convertirá en agua.

EL REGRESO AL PAÍS

Ahora bien, el navío llegó como ella había predicho: fui y me encaramé a un árbol alto y reconocí a las gentes que venían a bordo. Corrí a anunciar esta noticia (a la Serpiente), pero advertí que (ya) lo sabía. Me dijo: "(Regresa) con buena salud, con buena salud, pequeño, a tu hogar, —¡que veas a tus hjos! Hazme buena fama en tu ciudad: es lo único que te pido." Entonces me prosterné con los brazos extendidos ante ella y me dio un cargamento de olíbano, (perfumes-) *hekenu, iudeneb, khesayt, tichepes, chaasekh*, colirio negro, colas de jirafas, un montón de resina de trementina de Quío, colmillos de marfil, perros de caza, cercopitecos, mandriles, y todo tipo de productos preciosos de calidad.[4] Cargué todo en el navío. Después cuando me prosterné para darle las gracias me dijo: "Llegarás a tu país dentro de dos meses, abrazarás a tus hijos, volverás joven al país y (allí) te enterrarán." Acto seguido bajé a la playa cerca del barco y llamé a voces a sus tripulantes. Dí las gracias, en la ribera, a la dueña de esa isla y también (a) los que estaban a bordo.

Navegamos hacia el norte, hacia la corte del Soberano y llegamos al país en dos meses, exactamente como ella había dicho. Me presenté ante el Soberano y le entregué los regalos que había traído de la isla. Me dio las gracias en presencia de los notables de todo el país. Luego me otorgó el rango de Compañero y me obsequió siervos que le pertenecían. ■

La gran noche

Al principio me pareció que era imposible permanecer tres horas solo en el mar. Pero a las cinco, cuando ya habían transcurrido cinco horas, me pareció que aún podía esperar una hora más. El sol estaba descendiendo. (...) De pronto el cielo se puso rojo, y yo seguía escrutando el horizonte. Luego se puso color de violetas oscuras, y yo seguía mirando. A un lado de la balsa, como un diamante amarillo en el cielo color de vino, fija y cuadrada, apareció la primera estrella. Fue como una señal. Inmediatamente después, la noche, apretada y tensa, se derrumbó sobre el mar.

Mi primera impresión, al darme cuenta de que estaba sumergido en la oscuridad, de que ya no podía ver la palma de mi mano, fue la de que no podría dominar el terror. Por el ruido del agua contra la borda, sabía que la balsa seguía avanzando lenta pero incansablemente. Hundido en las tinieblas, me di cuenta entonces de que no había estado tan solo en las horas del día. Estaba más solo en la oscuridad, en la balsa que no veía pero que sentía debajo de mí, deslizándose sordamente sobre un mar espeso y poblado de animales extraños. Para sentirme menos solo me puse a mirar el cuadrante de mi reloj. Eran las siete menos diez. Mucho tiempo después, como a las dos, a las tres horas, eran las siete menos cinco. Cuando el minutero llegó al número doce eran las siete en punto y el cielo estaba apretado de estrellas. Pero a mí me parecía que había transcurrido tanto tiempo que ya era hora de que empezara a amanecer.

Gabriel García Márquez
escritor colombiano
(Relato de un náufrago, 1968)

1. Aproximadamente sesenta metros por veinte metros: era una embarcación grande.
2. La mayor desgracia que podía ocurrirle a un egipcio era morir lejos de su patria.
3. La Serpiente ríe porque no necesita recibir de Egipto productos que los egipcios habitualmente venían a buscar a su país.
4. Esta enumeración comprende precisamente todo lo que los egipcios se procuraban en el país del Punt.

Urashima Taro o un sueño de eternidad

por Ninomiya Masayuki

En el profundo mar de mi niñez se levantaba un edificio maravilloso llamado *Ryugu*, el palacio del Dragón. Contrariamente a lo que su nombre permitía suponer, en él reinaba una delicada atmósfera femenina y no se veía ningún dragón. En ese palacio submarino, cuyos muros estaban decorados con esmaltes y corales, vivía una hermosísima muchacha, Otohime, vestida con un exótico atuendo. ¿Era la hija del rey-dragón o algún otro animal metamorfoseado? Mi libro de estampas no daba explicación alguna.

Un huésped humano, sin embargo, vivía con ella. Se llamaba Urashima Taro. Esos encantadores personajes pasaban juntos alegremente los días y los meses. No les faltaba nada: innumerables peces multicolores —besugos, lenguados y mil otros más— ejecutaban a su alrededor un fantástico ballet al son de una música cautivante; deliciosos manjares colmaban su mesa. "¿Incluso en el fondo del mar, comen peces y mariscos?", me pregunté ingenuamente más de una vez. Pero, en cambio, no me plantée ninguna pregunta acerca de los lazos que unían a esa extraordinaria pareja. ¿Eran sólo novios o estaban casados? El narrador de mi viejo libro decía solamente que el joven era feliz, y eso me bastaba.

Yo sabía, en cambio, por qué Urashima Taro se encontraba en el fondo del mar: por haber socorrido a una enorme tortuga que unos niños malvados estaban maltratando en la playa. En prueba de agradecimiento, el animal marino había llevado a su salvador hasta ese lugar maravilloso.

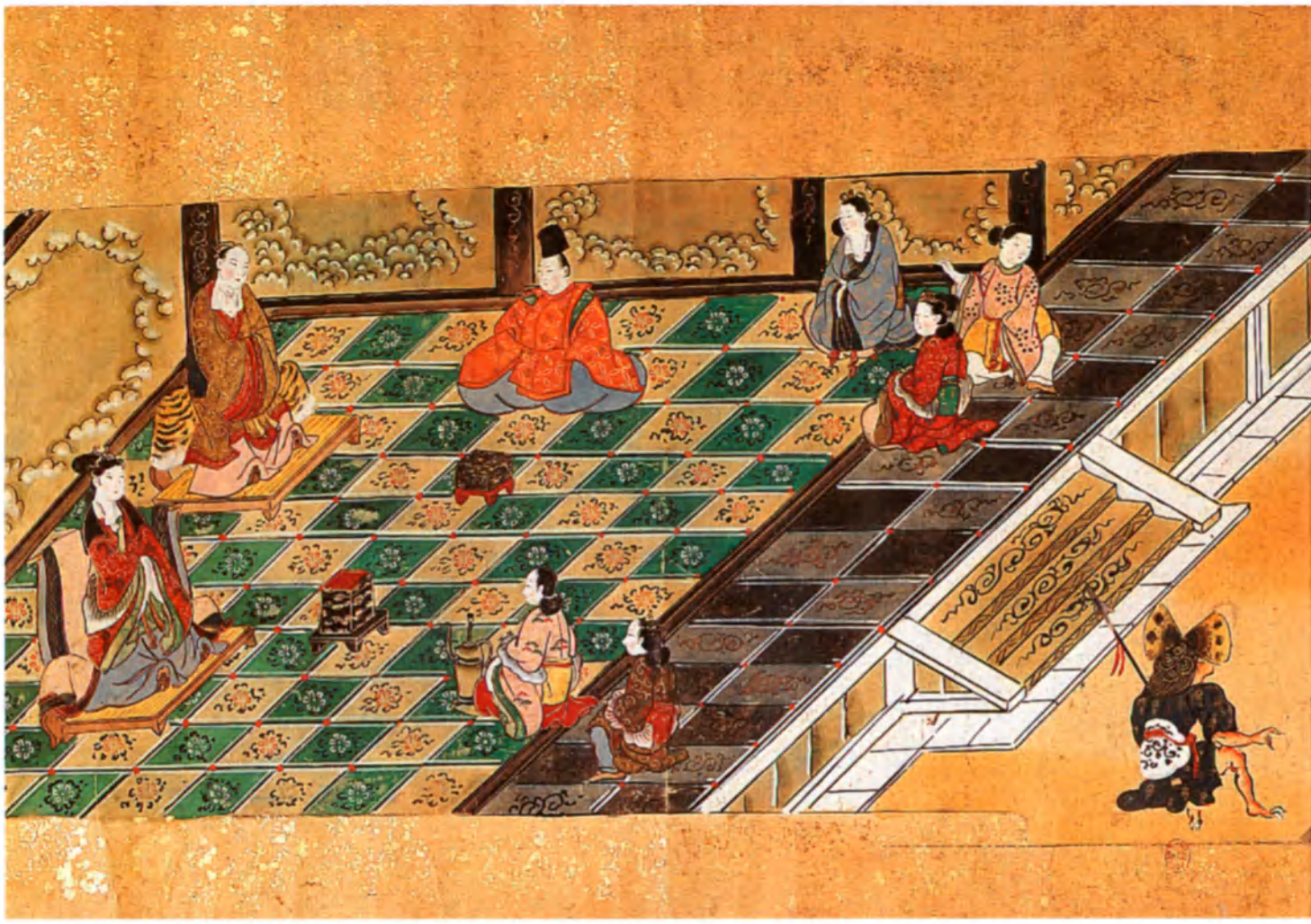
El pequeño lector de entonces sabía también cómo concluía la historia. Al cabo de algunos años, aburrido de esa existencia dedicada exclusivamente a los juegos y las diversiones, y movido por la nostalgia, el héroe decide regresar a su país natal. Pero es grande su sorpresa al no hallar a su madre, ni su antiguo hogar. En la aldea nadie lo reconoce. Por ese motivo quería yo pasar el mayor tiempo posible contemplando las imágenes del palacio del Dragón.

La última imagen que ilustraba el relato era sumamente angustiosa para un niño. En una playa solitaria un anciano muy delgado y con una larga barba blanca parecía agobiado por su extraño destino. A su lado, de una preciosa cajita se elevaba una columna de humo blanco. Pese a la prohibición, el héroe acababa de abrir el regalo que Otohime le había ofrecido como recuerdo de su vida en común. Los tres años que Urashima creía haber pasado en ese mundo encantado equivalían a setecientos años en la tierra. La muerte inminente del héroe constituía para mí un enigma. ¿Qué falta había cometido para merecer ese castigo?

El regreso de Urashima a su aldea. Pintura que ilustra un manuscrito del siglo XVII.

Más tarde supe que el personaje legendario de Urashima Taro vive desde hace siglos en la memoria colectiva de mis compatriotas. Resume, en cierto modo, el significado que los japoneses atribuyen al mar que rodea sus pequeñas islas.

La primera referencia escrita a ese pescador aparece en el *Nihonshoki* (Anales del Japón, compilado en 720), que recoge acontecimientos míticos e históricos desde el origen del mundo hasta el siglo VII. A diferencia del relato que leía



El canto del Océano

Viejo océano, gran soltero (...) Mecido voluptuosamente por los mil efluvios de tu lentitud majestuosa, que es el más grandioso de los atributos con que te ha gratificado el poder soberano, despliegas, en medio de un sombrío misterio, en toda tu superficie sublime, olas incomparables, con la sensación tranquila de tu eterno poderío. Estas te siguen paralelamente, separadas por breves intervalos. En cuanto una disminuye, otra acude a su encuentro dilatándose, acompañadas por el ruido melancólico de la espuma que se funde, para advertirnos que todo es espuma. (Así los seres humanos, esas olas vivientes, mueren uno tras otro, de manera monótona; pero sin dejar un ruido espumoso.)

Lautréamont (1846-1870)
poeta francés
(*Cantos de Maldoror*)

en mi infancia, allí la realidad carnal del amor de Urashima y Otohime está claramente indicada.

La leyenda reaparece luego en numerosas obras de diferentes géneros literarios. El *Man.yo.shu* (759?), la antología poética más antigua en japonés, contiene varios poemas que evocan la historia de Urashima. Un relato popular (*otogi-zoshi*) de la literatura medieval presenta una versión particularmente desarrollada, donde se advierte la voluntad moralizadora del budismo y la influencia de la literatura china a través del tema de la búsqueda de la inmortalidad. Tras envejecer en un abrir y cerrar de ojos, Urashima se transforma en una grulla gracias a la pluma conservada en una de las tres cajas que recibió como recuerdo. Otohime se reúne con él adoptando la apariencia de una tortuga. Así se unen, al concluir el relato, los dos animales que simbolizan la longevidad: mil años de vida para la grulla, diez mil para la tortuga. El tema aparece tratado de manera similar en una obra de teatro *no*. La leyenda figura igualmente en ciertos cuentos folklóricos transmitidos oralmente, y varios escritores modernos la han utilizado después con variantes.

LA historia que leí en mi infancia constituye una versión simplificada, si no simplista. Pero aun hoy la prefiero, con su fin despiadado, a cualquier otra.

Llegada de Urashima al palacio del Dragón. Rollo del siglo XVII.

En mi memoria ha quedado grabada de manera indeleble la misteriosa aventura de Urashima, asociada, paradójicamente, al ritmo de una marcha militar. Como todos los niños japoneses que crecieron durante la Segunda Guerra Mundial, en esos años canté a menudo una canción titulada "Urashima Taro", difundida por iniciativa del Ministerio de Educación. La letra relataba, de manera aun más condensada, la vida del pescador. En la rítmica melodía no hay nada excepcional, pero, vinculada a un periodo de la historia, me ha acompañado con frecuencia en ese salto fantástico de la imaginación a las profundidades del mar.

¿TENGO que aclarar hoy, desde el punto de vista del adulto, los motivos de mi preferencia? ¿No es acaso un acto tan peligroso como abrir la cajita de Otohime? A modo de explicación me referiré a otra imagen legendaria del mundo submarino que está igualmente grabada en la memoria de los japoneses.

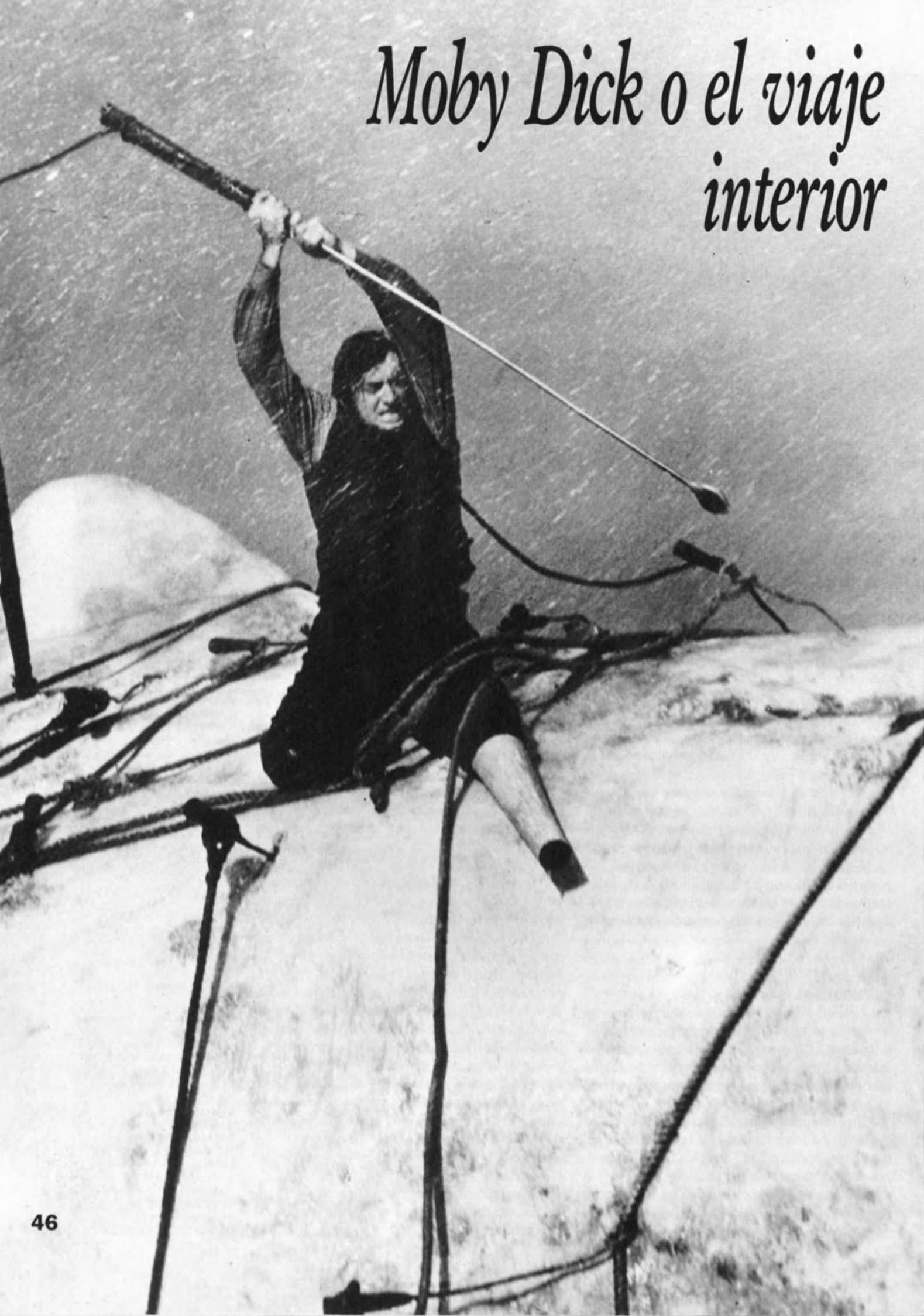
En un episodio del *Kojiki* (Notas sobre el pasado), texto fundamental de la literatura japonesa compilado en 712, dos personajes míticos, que se encuentran en una situación análoga a la de nuestros dos héroes, llevan una existencia totalmente diferente. La hija del dios del mar, Toyotamabime no mikoto, recibe en el palacio de su padre Watatsumi a una divinidad procedente de la tierra, Yamasachibiko. Se casa con su huésped y, a diferencia de Otohime, queda encinta. Así, el ciclo del tiempo individual se perpetúa gracias a la procreación. Ahora bien, Urashima Taro y Otohime no tuvieron hijos, que yo sepa, pese a haber vivido juntos tres años —setecientos en la cronología terrestre. A mi parecer, ese universo submarino sólo puede existir al margen del tiempo humano.

Se entiende, entonces, que el apego al tiempo personal rompa el sortilegio. Urashima comete un primer error al querer volver a ver a su madre y su aldea. Luego, cuando busca el recuerdo del palacio submarino, que tal vez subsiste en el cofre, infringe definitivamente las reglas del juego. Es entonces inevitable que todo se disuelva en humo. El hombre embrujado volverá a caer en el tiempo humano para afrontar su destino. El relato de mi libro de estampas se detiene en ese punto. A diferencia de la caja de Pandora, en el fondo de la cajita de Otohime ni siquiera se encuentra la Esperanza. Esa versión infantil parece sin duda más cruel, pero es también más verdadera. Si el mar de la vida eterna existe, la vida y la muerte de los individuos también. La imaginación debe aceptar la realidad.

Tras la cortina de humo de mi brumosa explicación, no me queda a mi vez más remedio que desaparecer. ■

NINOMIYA MASAYUKI, catedrático y ensayista japonés, es profesor del Instituto de Lenguas y Civilizaciones Orientales y secretario general ejecutivo de la Asociación para la Construcción de la Casa de la Cultura del Japón en París. Entre otros ensayos, ha publicado *Watashi no naka no Sharutoru* (Chartres en el corazón de la memoria, 1990, Tokio), por el que fue agraciado con el premio del Club de Ensayistas del Japón.

Moby Dick o el viaje interior



por A. Robert Lee

En 1839, cuando tenía diecinueve años, Herman Melville, hijo de una distinguida familia estadounidense venida a menos, hizo el viaje de ida y vuelta de Nueva York a Liverpool como grumete a bordo del paquebote *St. Lawrence*. Esta fue su primera experiencia del mar. Apenas dos años después, tras un breve y desafortunado intervalo de dedicación a la docencia, volvió a embarcar, esta vez como simple ballenero, en el *Acushnet*, que lo llevó desde Fairhaven (Massachusetts), dando la vuelta por el Cabo de Hornos, hasta el Pacífico. Después de abandonar el barco y de haber participado en un motín en otro buque ballenero, estuvo vagabundeando unas veces, trabajando como arponero otras, en diversas islas, desde las Galápagos (a las que unos años antes había llegado Charles Darwin a bordo del *Beagle*) hasta Tahití. En 1844 regresó a Boston desde Honolulú, alistado como marinero en el buque de guerra *United States*.

Fue entonces cuando, nutrida con su experiencia directa del mar, sus bonanzas y tempestades, las alegrías y tribulaciones que depara, se inició realmente su carrera literaria. El mar para Melville era algo profundamente real, como el resto del universo visible y, al mismo tiempo, una especie de clave del cosmos. En sus flujos y reflujos, sus superficies ondulantes y sus profundidades misteriosas, su profusión de especies vivas, desde el plancton hasta animales gigantescos, debía encontrarse el auténtico enigma de la existencia. Según decía, "hay que recorrer mucho mar para poder hablar de la verdad que encierra".

Difícilmente podía haber dado una idea más cabal de las dimensiones oceánicas de la narración épica que por entonces estaba forjando en su imaginación, cuyo protagonista, el capitán Ahab, recorre una y otra vez en su barco *Pequod*, con una tripulación internacional, las largas rutas pesqueras del Atlántico y el Pacífico, en pos de la más espléndida de las criaturas acuáticas, la ballena blanca Moby Dick, cuyo nombre da título a la novela.

Ahora bien, cuando Melville habla de largos recorridos marinos recoge una antiquísima tradición de la cultura occidental, cuyos orígenes se remontan al Libro de Jonás (al que alude explícitamente en el capítulo 9 de *Moby Dick*). El relato bíblico es una parábola de intento de huida y culpabilidad en la que el mar aparece descrito como la turbulenta morada de un pez enorme que se traga al testarudo profeta para arrojarlo después. También Homero escribió dos epopeyas, la *Ilíada* y la *Odisea*, que se convirtieron en narraciones básicas del acervo cultural grecorromano. Sobre todo esta última, que relata el regreso de Ulises a su patria después de la guerra de Troya en busca de su fiel esposa Penélope, es una de las obras clásicas en la que el mar pertenece a la vez al dominio de la realidad y al de la metáfora.

En otras obras cimeras de la literatura occidental, como el poema anglosajón anónimo *Beowulf*, y las sagas marinas nórdicas, el mar se presenta como el reino de la oscuridad y el frío septentrionales. La lectura de *Narrenschiff* de Sebastian Brant, extraordinaria sátira alemana del siglo XV, deja el recuerdo imborrable de una nave de locos surcando un mar de ilusiones y falsas esperanzas. El Renacimiento europeo, época de vastos descubrimientos, ofrece una imagen del mar como escenario de batallas y piraterías, de lo desconocido y de posibles rutas que conducen a la Utopía, como en *La tempestad* de Shakespeare o en *Los Lusíadas* de Camoens, la epopeya nacional portuguesa. No es casual que la obra de Camoens fuese la lectura predilecta de Melville. Otras obras poéticas en las que el mar tiene un papel protagónico son, por ejemplo, la visionaria *El viejo marino* de Coleridge o *El barco ebrio* de Rimbaud, de imaginación desbordante, sin olvidar los poemas de Fernando Pessoa, Hart Crane o Rafael Alberti que completan esta panorámica.

Ahora bien, tal vez sea en la novela moderna donde el mar ha tenido su más acabada expresión literaria. ¿Quién no ha disfrutado leyendo las peripecias de *Robinson Crusoe* de Defoe, *Los viajes de Gulliver* de Swift o *La isla del tesoro* de Stevenson? Y *Las aventuras de Arturo Gordon Pym* de Edgar Poe o el imperio bajo el mar del capitán Nemo en *Veinte mil leguas de viaje submarino* de Julio Verne, ¿no tienen una capacidad de sugestión que se prolonga mucho más allá de la infancia? El mar no ha perdido en nuestro siglo ni un ápice de la fascinación que ha ejercido desde siempre, a pesar de la competencia cada vez mayor de la inmensidad de los espacios siderales. Leer las obras de Joseph Conrad, escritor y marino polaco, pero de habla inglesa, es explorar los estrechos de Malasia en compañía de *Lord Jim* o viajar de las orillas del Támesis hasta la cuenca del Congo en *El corazón de las tinieblas*. La novelística inglesa ha dado también *Las olas* de Virginia Woolf, un clásico modernista en el que el mar cumple la función de metáfora de la conciencia humana, y recientemente, en los años ochenta, *Ritos de viaje*

Página de la izquierda, el combate del capitán Ahab con el cachalote Moby Dick en la película de John Huston (*Moby Dick*, 1956).
Abajo, Jonás y la ballena. Mosaico de la basílica de Aquilea (siglo IV), Italia.

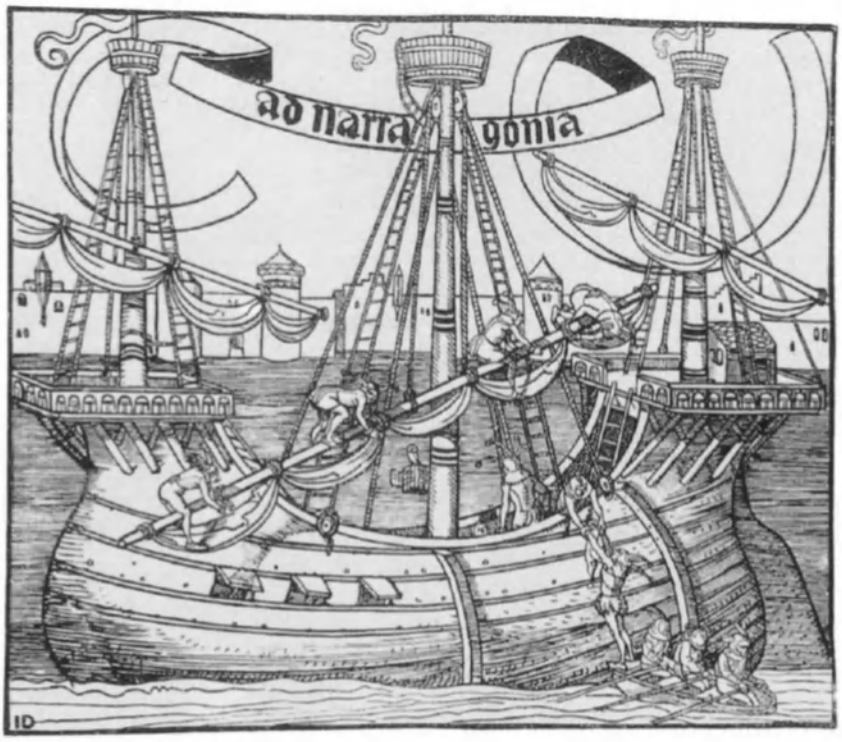
de William Golding, diario de navegación novelado de una travesía a Australia a finales del siglo XVIII. También en estas obras el mar trasciende la simple temática, y sus ritmos y cadencias informan la narrativa misma.

Así pues, Herman Melville forma parte de una pléyade de autores ilustres, y no sólo gracias a *Moby Dick*. El mar está presente en muchas de sus otras obras, aunque su "libro ballena", como Melville solía llamarlo, es el más importante de cuantos escribió, tal vez porque en él se entremezclan de manera portentosa la aventura extrema y la filosofía, el conocimiento auténtico del mar y la afición a la metafísica. Melville decía a su amigo el escritor Nathaniel Hawthorne: "He escrito un libro perverso y me siento tan inocente como un cordero." Frente a esta afirmación, cabe preguntarse cómo aparece caracterizado el mar en la epopeya de Melville.

Ante todo está el mar como fuerza física; es pasmoso el arte de Melville para reproducir la violencia del viento y las corrientes, de manera realmente espectacular, cuando Ahab y sus hombres se encuentran frente a la ballena blanca que salta fuera del agua:

"¡La mole de Moby Dick emerge impetuosamente! La ballena blanca no revelaba ahora su proximidad con chorros tranquilos e indolentes, con el apacible surtidor de esa fuente mística que le brota en la cabeza, sino mediante el fenómeno, infinitamente más prodigioso, de sus saltos.

La nave de los locos. Grabado alemán del siglo XVI.



Ascendiendo a la máxima velocidad desde las extremas profundidades, el cachalote proyecta toda su mole en el puro elemento aéreo y, levantando una montaña de espuma resplandesciente, delata su trayectoria a una distancia de siete millas o más. En esos momentos las olas enfurecidas que corta parecen sus crines..."

En este pasaje, el mar y la ballena son todo uno, el océano como reino en el que el coloso constituye una de las presencias que lo rigen. Para Melville, pocos espectáculos de la Naturaleza podían igualar la aparición de un cachalote surgiendo de las profundidades marinas.

Pero Melville sabía que en el mar viven también un sinfín de criaturas distintas, que podía ser la morada de especies rapaces, agresivas y predadoras, y ninguna tanto como el tiburón. Con un ligero toque de humor negro, describe así cómo éstos se abalanzan sobre la carne de una ballena capturada:

"...miles de tiburones, empujándose alrededor del cadáver del coloso, celebraban un ruidoso festín. Los pocos marineros que dormían en las literas del sollado sufrían frecuentes sobresaltos al oír el chasquido de sus colas golpeando contra el casco, a escasos centímetros de su corazón. Asomándose se los veía, como antes se los había oído, remolinando en las aguas negras y tenebrosas y volteando sobre el lomo cuando arrancaban de la ballena tajadas redondas del tamaño de una cabeza humana..."

Contrastando con esta descripción, en el capítulo acertadamente titulado "La gran armada", Melville presenta el mar como deliciosamente femenino y maternal, escenario de nacimiento y vida tanto como de muerte. Un buque ballenero se introduce involuntariamente en medio de un grupo de ballenatos recién nacidos acompañados de sus madres:

"Pero, lejos de este mundo maravilloso de la superficie, descubrimos al desviar la mirada otro todavía más sorprendente. Suspendidas en esas bóvedas acuáticas flotaban las formas de las madres nodrizas y las de aquéllas que, a juzgar por sus abultadas dimensiones, pronto iban a serlo. El mar, como ya he dicho, era extraordinariamente transparente hasta una gran profundidad; y al igual que los niños apartan del seno su mirada fija y serena mientras maman, como si vivieran dos vidas diferentes... también las crías de esas ballenas parecían mirar hacia nosotros, pero sin vernos..."

La clave de la paz y la belleza que se desprenden de esta escena es el reconocimiento de Melville de que, independientemente de cómo consideremos el mar, éste conserva siempre su singularidad. Así, los ballenatos miran hacia los seres humanos que los observan, pero sin prestarles atención.

A medida que se va acercando el momento de la destrucción del *Pequod*, Melville levanta un catálogo completo de todos los aspectos de la vida de las ballenas. Disfruta plenamente con el papel de cetólogo que él mismo se adjudica, presentando listas, sistemas de clasificación, citas y fábulas procedentes de un sinnúmero de fuentes, entre otras algunos exploradores famosos como Thomas Cook y Charles Darwin. Describe con lujo de detalles los delfines, las marsopas, las morsas, los pequeños y grandes crustáceos y las inmensas colonias flotantes de sargazos y otras algas. Casi parece que estuviera empeñado en glorificar la incalculable abundancia de vida de los mares y su función de repositorio, de espacio de renovación y continuidad. Más aun, si existe un libro que avise de los riesgos que entraña la inconciencia ecológica, es *Moby Dick*. En esta era nuclear, en la que el recalentamiento de la atmósfera y la contaminación de todo el planeta se han

El naufragio del "Minotauro", cuadro del pintor inglés Joseph Turner (1775-1851).

convertido en realidad cotidiana, difícilmente podría encontrarse una advertencia más oportuna que el relato que hace Melville de la obsesión de Ahab y de una tecnología que pretende herir e incluso destruir a una de las criaturas más extraordinarias del universo.

Las descripciones de Melville del mar y de los seres que lo pueblan, aunque están basadas en la realidad, se entreveran también con digresiones especulativas y filosóficas. Desde el principio mismo Ishmael, el narrador, no lo oculta. Mientras se dirige hacia el mar, afirma: "Sí, como todo el mundo sabe, la meditación y el agua están indisolublemente unidas." Califica a los grandes océanos de "llanuras de agua" que generan nada menos que "vibraciones místicas". Más tarde hace esta reflexión: "La inundación provocada por el Diluvio Universal no ha bajado todavía: dos terceras partes del mundo permanecen cubiertas." Y contemplando el mar como fuente inagotable de mitos y ritos, invoca dos de las culturas más antiguas del mundo:

"¿Por qué los antiguos persas veneraban el mar? ¿Por qué los griegos hicieron de él una deidad en sí y creyeron que era el propio hermano de Júpiter? Indudablemente todo esto significa algo. Y más aun la historia de Narciso, que al no poder asir la dulce y torturadora imagen que venía del manantial, se arrojó a él y se ahogó. Pero nosotros vemos esa misma imagen en todos los ríos y los océanos. Es la imagen del fantasma inasible de la vida; y allí reside la clave de todo."

En pasajes como el que acabamos de citar queda claro hasta qué punto Melville ha escrito no sólo un relato sobre el mar, uno de los más extraordinarios, sino también algo infinitamente más ambicioso. El viaje del *Pequod* puede llevarnos literalmente, gozosamente, al Atlántico o al Pacífico, pero también nos lleva al encuentro de otros mares, los "mares prohibidos", como los denomina Ishmael. Son los mares que existen en nuestro interior y en los cuales tal vez sea posible encontrar el primero y el último de todos los significados. ■

La tempestad

CANCIÓN DE ARIEL

Tu padre yace enterrado bajo cinco brazas
de agua;
se ha hecho coral con sus huesos;
los que eran ojos son perlas.
Nada de él se ha dispersado,
sino que todo ha sufrido la transformación
del mar
en algo rico y extraño.
Las ondinas, cada hora, hacen sonar su
campana.

ESTRIBILLO

¡Ding-dong!

ARIEL

¡Escuchad, ahora la oigo!

¡Ding-dong!... ¡Dan!

William Shakespeare (1564-1616)
dramaturgo inglés
(*La tempestad*,
trad. Luis Astrana Marín, Madrid, Aguilar, 1961)

A. ROBERT LEE,
británico, es profesor de literatura norteamericana en la Universidad de Kent, en Canterbury, Reino Unido. Dirige una colección de estudios críticos, de la que se han publicado ya doce volúmenes, entre los que merecen particular mención los consagrados a Herman Melville, Edgar Allan Poe y William Faulkner:

Reflejos en el mar

por Elisabeth Mann Borgese

El mar suscita en los seres humanos sentimientos universales y eternos, como el océano mismo, ya sea porque nacieron en una determinada civilización para difundirse luego entre las demás o porque surgieron de manera análoga en épocas y lugares diferentes. Es difícil saberlo.

Tal vez ello se debe, simplemente, a que los hombres siempre han visto en el mar el origen de todo lo creado. En numerosas mitologías, el agua es el elemento primordial, que precede a todos los demás. Para los griegos, como para los aztecas, los dioses mismos nacieron del agua. En las cosmogonías del Perú, de México, de Norteamérica, India o Escandinavia, el mar es el origen de la tierra y de la evolución de la vida.

Esos sentimientos que el mar suscita se caracterizan por su ambivalencia. El mar es al mismo tiempo un dador y un usurpador de vidas. Brinda sosiego y belleza, alimento físico y espiritual, riqueza y poder. Es un camino hacia nuevas tierras, hacia nuevos conocimientos, un medio de comunicación. Pero, al mismo tiempo, separa las tierras y aísla a los pueblos. Misterioso, insondable, irascible, sus cóleras terribles, sus tempestades y mareas destruyen la riqueza y el poderío, traen muerte y sufrimiento, provocan miedo y desolación. En ese mito universal de la condenación eterna que es el Diluvio las aguas exterminan una humanidad que ha violado las leyes de la naturaleza.

Aunque arraigadas en ese sentimiento universal, hay maneras de percibir el océano que son específicas de ciertos pueblos y culturas. Así, en el hemisferio norte, donde predomina la tierra firme, los océanos, y en particular los fondos océanicos, se suelen considerar como una prolongación del continente. Los habitantes de las islas del hemisferio sur, esencialmente acuático, en cambio, ven la tierra firme como una extensión del principal elemento de su medio, el agua. La imagen que los occidentales se han forjado del océano es tan compleja como Occidente mismo. Ven en el océano un reflejo de su personalidad contradictoria, donde combaten las fuerzas de la creación y de la destrucción, el bien y el mal.

"QUIEN DOMINA EL MAR, DOMINA LA TIERRA"

El océano ha desempeñado un papel fundamental en la evolución de Occidente. Desde la edad de piedra la pesca es la base de las economías costeras. Para pescar fue necesario construir barcos, con lo que cobraron impulso las ciencias y las técnicas, los descubrimientos, el comercio y la navegación. Ya en la Edad Media la influencia de la Liga Hanseática, la federación de ciudades del norte de Alemania, radicaba en su poder marítimo. Quien domina el mar domina la tierra afirma un proverbio que la sabiduría popular ha acuñado en casi todas las lenguas, y la experiencia demuestra que, desde la Antigüedad griega hasta nuestros días, las batallas navales deciden el destino de los pueblos.

Basada en el poderío naval, la civilización occidental prosperó gracias a los descubrimientos y las conquistas marítimas. Así, el mar fue para Occidente un gran maestro que enseñó a sus navegantes el amor a la libertad. Las repúblicas nacieron en el litoral; las tiranías, en cambio, tierra adentro. En su *Filosofía del derecho* Hegel atribuye al mar en las sociedades industriales un papel similar al que desempeña la tierra en las sociedades agrarias menos desarrolladas.

Océanos, tempestades y marejadas; embarcaciones y navegantes; pescadores, sirenas y monstruos marinos pueblan las páginas de nuestros libros y las telas de nuestros pintores e irrumpen en nuestra música. La música occidental es, sin duda, la forma artística más idónea para aprehender el mundo marino y traducir todos sus matices: el murmullo cristalino de las olas y el ruido sordo de la resaca, el crescendo y el decrescendo de la tempestad, la ondulación del oleaje y su eterna cadencia. La armonía y el contrapunto, la sucesión melódica de los sonidos traducen en la duración las múltiples dimensiones del espacio océanico, del misterioso fondo del mar y sus corrientes submarinas hasta el centelleante movimiento de su superficie.

El océano es hoy nuestra "última frontera". Penetramos en él cada vez más profundamente gracias a la industrialización y dominamos su inmensidad con medios de comunicación cada vez más rápidos y eficaces. La vastedad del océano, donde desde siempre los hombres han pescado y cazado arriesgando sus vidas, se transforma poco a poco en zonas de cría y explotación minera, al igual que los grandes espacios terrestres se han ido transformando desde hace diez mil años.

La piscicultura, que permite la intervención del hombre y, probablemente, de la ingeniería genética en el ciclo de vida de las especies comercializables, reemplaza paulatinamente la pesca de especies salvajes. Del océano se obtienen productos químicos y farmaceúticos, energía, metales y minerales. Al mismo tiempo, gracias a las ciencias del mar, evolucionan los

Página de la izquierda, *Habitaciones junto al mar* (1951), óleo en tela del pintor estadounidense Edward Hopper. A la derecha, el Arca de Noé (1731), grabado alemán de Johann Andreas Pfeffel el Joven para la Biblia de Scheuchzer.

conocimientos sobre el origen de nuestro planeta. Así, se ha demostrado que los continentes se desplazan, que los océanos nacen y se transforman por la erupción de masas magmáticas en las dorsales oceánicas, y que ello provoca la expansión de los fondos marinos y la deriva de los continentes. Mientras tanto otros océanos desaparecen, sus fondos se hunden en las fosas abisales, y los continentes entran en colisión dando origen a las montañas.

Allí, en las profundidades del océano donde se produce esta actividad tectónica, donde las erupciones volcánicas arrojan materia magmática del núcleo terrestre y el agua alcanza temperaturas incompatibles con la vida tal como la conocemos, se ha descubierto recientemente la existencia de asombrosas criaturas. Colonias de gusanos tubulares de cresta roja, cangrejos blancos y ostras gigantes viven allí, no de la fotosíntesis como todas las formas de vida que conocemos, sino gracias a procesos de quimiosíntesis en simbiosis con bacterias capaces de transformar el azufre volcánico en energía y biomasa. Es problable que en otros planetas la vida tenga características análogas y que en el nuestro haya sido ésta la primera forma de vida, de la que surgieron todas las demás.

EL ESPEJO DEL MAR

¿Qué imagen nos devuelve la superficie brillante de ese océano que comenzamos a descubrir? ¿Qué nos revela acerca de nosotros? Nos muestra tal vez que el conocimiento científico y el misterio no se excluyen mutuamente y que uno no contrarrestra al otro. El desarrollo extraordinario de la ciencia moderna ha permitido dominar el espacio planetario, sin embargo, el mar sigue siendo un misterio insondable. Cuanto más sabemos acerca de él, más conscientes somos de nuestra ignorancia. Y, en algunos aspectos, la ciencia no ha hecho más que resucitar con una nueva apariencia los antiguos mitos universales del Génesis, el Leviatán y el Diluvio.

Tal vez aquella imagen nos revela también que el esplendor y la violencia del mar siguen suscitando en nosotros la misma fascinación y el mismo temor de siempre; que su fuerza elemental y purificadora continúa atrayéndonos como un escape a la complejidad corruptora de la vida urbana, con el mismo anhelo de pureza que nos empuja hacia las nieves eternas; que desearíamos traducir esa pureza elemental en nuestro arte y nuestra música; que aspiramos a la integridad y a la unidad de la vida en el eterno devenir de la naturaleza.

***El Leviatán* (1908), del acuarelista e ilustrador inglés Arthur Rackham.**

Pero, de pronto, una nube oculta el sol y las aguas oscuras nos devuelven una imagen diferente: pesca industrial y barriles de petróleo; mareas y corrientes transformadas en dólares y centavos; puertos, ensenadas y barcos mercantes; satélites que trazan la ruta de buques de guerra; y los desechos fétidos que nuestros ríos y desagües vierten continuamente en el mar.

Nuestra codicia, entonces, se transforma en vergüenza y temor; temor de nuestro poder de destrucción tan peligroso como el del océano. La avaricia y la generosidad, la pasión y la sensatez, libran una terrible batalla en nuestros corazones. ¿Optaremos por el desarrollo o por la protección del medio ambiente?

ELISABETH MANN BORGESE, canadiense, enseña ciencias políticas en la Universidad Dalhousie de Halifax (Canadá) y preside el Consejo de Planificación del Instituto Internacional Oceanográfico. Es autora de numerosos artículos sobre derecho del mar y gestión de los recursos marinos, así como de diversas obras, entre las cuales cabe señalar *The Mines of Neptune* (1983). En 1992 publicará varios libros, entre los que merecen especial mención *Ocean Frontiers* (Las fronteras del océano, con prólogo de Federico Mayor) y *Chairworm and Supershark*, una obra sobre los océanos ilustrada por Laura Facey.

Los occidentales estamos acostumbrados a razonar en términos opuestos y excluyentes: bien o mal, egoísmo o altruismo, mío o tuyo, nacionalismo o internacionalismo. No nos resulta fácil comprender la interdependencia de esos elementos, que forman un todo coherente.

Sin embargo, tendremos que aprender a ver el mar como un universo donde todo fluye y se comunica, donde las fronteras desaparecen y las nociones de soberanía y propiedad carecen de significado. Tendremos que actuar todos juntos, superando los intereses egoístas y las ficticias fronteras geográficas, o estamos condenados al fracaso. El desarrollo depende de la protección del medio ambiente, y sin ella está irremediablemente amenazado. La economía es indisociable de la ecología; la cultura, de la naturaleza; y el ser humano, del reino animal. La fluidez del medio marino nos enseña esas verdades, mientras que la aparente solidez de la tierra firme mantiene nuestra ilusión de autonomía e independencia, de superioridad y de dominio.

Otras culturas han sabido permanecer fieles a una visión unitaria del mundo. Occidente ha tenido que volverse hacia el mar para recobrarla. No es resultado del azar, entonces, que en la evolución de la civilización occidental la búsqueda de un nuevo orden mundial comience con la proclamación de un derecho del mar, una expresión que resume perfectamente el vínculo que existe entre la cultura (el derecho) y la naturaleza (el mar) y todo lo que deriva de esa unión. ■

Un sueño metafísico

¡El mar, infinito! El amor que profeso al mar cuya prodigiosa simplicidad siempre he preferido a la diversidad pretenciosa de las montañas, ese amor al mar es tan antiguo como mi amor al sueño, y estoy convencido de que ambas atracciones tienen una raíz común.

Hay en mí mucho de indio: una fascinación pesada e inerte por esa forma de perfección llamada nirvana *o nada, y, aunque sea un artista, siento una inclinación no artística por la eternidad (...).*

El mar no es un paisaje. Es la experiencia de la eternidad, de la nada y de la muerte: un sueño metafísico.

Thomas Mann (1875-1955)
escritor alemán

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

La aprobación por las Naciones Unidas, en 1982, de la Convención sobre el Derecho del Mar marca un hito en la historia de las relaciones internacionales, pues se trata del primer instrumento de derecho internacional completo, aplicable y obligatorio en lo que se refiere al medio ambiente. Es el primer instrumento jurídico que integra efectivamente las nociones de desarrollo y medio ambiente introduciendo el concepto de desarrollo duradero.

Es también la primera vez que un instrumento de esta índole establece un sistema obligatorio de arbitraje para resolver las controversias relacionadas no sólo con el medio ambiente sino con todas las demás cuestiones que suscita la utilización de los mares y de los océanos.

La Convención se basa en dos ideas fundamentales: la de patrimonio común de la humanidad y la de que los problemas del espacio marítimo están relacionados entre sí y no pueden resolverse aisladamente.

El concepto de patrimonio común de la humanidad aplicable a dos espacios geográficos (fondos marinos y espacio intersideral), a los recursos naturales (minerales, metales) y a nociones abstractas como la ciencia y la tecnología, obedece a cuatro imperativos fundamentales:

Desarrollo: es necesario valorizar nuestro patrimonio común en provecho de toda la humanidad.

Equidad: los beneficios del desarrollo deben hacerse extensivos a los pobres y a los desfavorecidos.

Medio ambiente: la valorización de ese patrimonio ha de tener debidamente en cuenta la necesidad de preservar el medio ambiente y de no desperdiciar los recursos. La humanidad incluye también las generaciones futuras, que tienen igual derecho que las actuales al patrimonio común.

Seguridad: nuestro patrimonio común sólo puede explotarse con fines pacíficos.

La incorporación del concepto de patrimonio común en el texto de una convención de las Naciones Unidas es algo tan inusitado que todavía no estamos en condiciones de medir sus verdaderas consecuencias.

En efecto, esa noción nos obliga a elaborar una nueva teoría económica, basada en una concepción diferente del derecho de propiedad (o más bien de no propiedad), capaz de convertirse en un punto de convergencia de nuestros esfuerzos comunes para afrontar los problemas del medio ambiente.

Los alcances económicos y filosóficos del patrimonio común conducen lógicamente a una concepción a la vez global y ampliada de la seguridad. Global, porque hoy en día la seguridad de todos presupone la de cada cual y porque no es posible basar la propia seguridad en la inseguridad de los demás. Ampliada, pues en el mundo contemporáneo la seguridad no sólo se refiere a aspectos militares, sino que abarca también los económicos y ecológicos.

La idea de que todos los problemas del medio marino están relacionados y deben resolverse es tanto más importante cuanto que las actividades en ese medio influyen en las que se realizan en tierra firme. Buena parte de nuestra alimentación proviene del mar; los metales y los minerales de los fondos marinos se comercian en el mercado mundial, y lo mismo ocurre con el petróleo; el medio marino forma parte de la biosfera y no es posible abordar el problema del desarme sin pensar en la carrera de armamentos navales.

Ello significa que un enfoque integrado es igualmente necesario cuando se habla de los grandes problemas del mundo que frente a la gestión del espacio marítimo. Con la interdependencia de las economías, de los mecanismos financieros y de los sistemas de comunicación y de información, las fronteras terrestres se tornan cada vez más ilusorias.

Esta interrelación generalizada es más evidente aun tratándose de los océanos. Por ese motivo, el derecho del mar constituye la base jurídica y el marco institucional más idóneo para integrar los imperativos de desarrollo y la protección del medio ambiente.

Tenemos entonces que aprender la lección que nos enseña el océano y aplicar los mismos principios al conjunto de los problemas planetarios. **E.M.B.**

Ritos y símbolos de la travesía

CUALQUIER persona que frecuente los puertos de recreo habrá observado, en la pasarela de los yates que se balancean en el muelle, una placa semejante a las de señalización del tráfico que representa un zapato colocado sobre una prohibición de pasar. La etiqueta, que respetan escrupulosamente los que tienen la suerte de subir a bordo de esos elegantes barcos, ordena quitarse los zapatos antes de avanzar por la pasarela. Si, por curiosidad, uno pregunta a qué obedece esta regla, obtiene respuestas vagas como por ejemplo: "los tacones de las señoras dañarían la cubierta" o "el polvo del muelle ensuciaría el barco".

Pero, aunque las cubiertas de esas nobles embarcaciones son de teca, una de las maderas más duras, sus propietarios no tomarían las mismas precauciones para proteger su parqué al recibirnos en su casa. Sin tener en cuenta que la prohibición, que no se aplica al calzado de trabajo, sólo afecta a los zapatos corrientes, en resumen los del día domingo.

Un pescador siciliano amigo mío me hablaba un día de uno de sus tíos, muy apegado a las tradiciones: "Una fría mañana de febrero, contaba, nos fuimos a pescar. Aun era de noche. Al despuntar el alba, mi tío se dio cuenta de que yo no me había quitado los zapatos. Furioso, me obligó a descalzarme y, después de haber atado mis zapatos a una cuerda, los arrojó al agua para que el barco los remolcara." Una solución de compromiso para el buen hombre, que sabía que su imprudente sobrino sólo poseía un par.

La prohibición es muy común en el mar del Norte, entre los pescadores de Escocia y de Inglaterra, si bien los pescadores malayos de Penang observan una precaución semejante. Se difundió probablemente entre los que practican la navegación de recreo a partir de Inglaterra, país donde nació ese deporte, para adoptar, a lo largo de las costas mediterráneas y tal vez en otros lugares, ese aspecto semirracional que ya conocemos.

¿Cuál es la relación entre el calzado y los barcos? Para entenderla quizá haya que estudiar otra superstición, asociada esta vez a un accidente propio del nacimiento.

por Pier Giovanni d'Ayala

Barco de pesca portugués con una piel de cordero simbólica en la proa.

Algunos niños, al nacer, traen una membrana adherida a la cabeza, lo que da origen, en el mundo entero, a múltiples creencias. Se le atribuyen generalmente cualidades extraordinarias y no es casual que, en Europa del norte como en Sicilia, se estime que impide morir ahogado. Nacer "con mantilla" es una garantía de buena suerte.

Los nacimientos favorables son tradicionalmente aquellos en los que el recién nacido atraviesa las aguas amnióticas con la cabeza por delante. Los "malos", aquellos en que se presenta por los pies, provocando un parto difícil que, en el pasado, acarreaba la muerte de la madre o de la criatura.

Si el nacimiento es un paso a través de las aguas saladas del seno materno, la muerte, en los mitos y las religiones, se considera a menudo como una travesía hacia el más allá. Este último viaje debe ajustarse, a semejanza del primero, a ciertas modalidades. De acuerdo con la costumbre, el difunto ha de partir "con los pies por delante". Y, como exige la solemnidad de los ritos fúnebres, debe dejar definitivamente este mundo con sus mejores galas y su mejor calzado.

He ahí la explicación. Aventurarse en el mar, en barco, con esos zapatos es algo que evoca el espectro de la muerte en un universo obsesionado por el peligro.

EL SACRILEGIO INDISPENSABLE

Desde tiempos remotos y en numerosas civilizaciones, el agua y el mar se vinculan con el mundo ctónico de la muerte, el abismo y el caos donde toda criatura se disuelve para renacer e iniciar un nuevo destino.

Cruzar el agua valiéndose de una construcción humana (un puente, un barco) implica un contacto directo con el elemento que separa el mundo de los vivos del de los muertos, elemento a través del cual se pasa al más allá, y que evocan tantas mitologías, de la barca de Caronte a las leyendas mesopotámicas, egipcias o escandinavas. Para cometer ese sacrilegio, indispensable sin embargo, se toman diversas precauciones de carácter simbólico.

En Roma, el *pontifex maximus*, el que "hacía los puentes", encarnaba la máxima autoridad religiosa. César adquirió esa dignidad cuando hizo construir el puente sobre el Rin. La ceremonia anual que consistía en arrojar una muñeca al Tíber desde el puente Sublicio, el más antiguo de Roma, recordaba el sacrificio humano realizado con motivo de su construcción.

En una época más reciente, la cruz que lanza al mar el obispo ortodoxo para bendecir el día

de la Epifanía, y la unión entre el mar y el anillo arrojado al agua por el Dux de Venecia, evocan también el rito redentor.

Se entiende entonces el gesto de Cristo andando sobre las aguas, y el de Moisés, "salvado de las aguas", que atraviesa a pie el mar Rojo con su pueblo. ¿Cuántos héroes y santos mostraron así que el sacrilegio era necesario y el acto reparador posible?

EL BAUTISMO DE SANGRE

Este rito consiste a menudo en un sacrificio sangriento, real o simbólico: el de Ifigenia, que su padre Agamenón debe inmolar en la epopeya homérica a fin de que la flota griega pueda zarpar hacia Troya, o el del joven persa degollado en la proa de un navío ateniense antes de la batalla de Salamina.

Desde las costas de Anatolia hasta Alejandría, en Egipto, se sacrifica siempre un cordero en la proa de un barco, perpetuando así el antiguo rito mediterráneo y la substitución simbólica, desde Abraham, de un hombre por un cordero. Es lo que recuerdan indirectamente los navíos de cachetes rojos de Homero y las pieles de cordero suspendidas en la roda de las embarcaciones de los pescadores, del Mediterráneo oriental a Portugal.

Incluso hoy en día se bautiza a los navíos, desde la barca más pequeña hasta el petrolero gigante. ¿Por qué? Un pescador siciliano me dijo un día: "¿No bautizas a tu hijo y le pones un nombre? Con el barco ocurre lo mismo, es un cristiano."

Son numerosas las prácticas relacionadas con la construcción de un barco y su lanzamiento. Todas traducen simbólicamente la idea de que es necesaria una ceremonia para dar vida a la materia inerte y purificarla, así como para proteger al marino y a su familia. Los armadores griegos e italianos dan a menudo a su navío el nombre de un pariente, de un santo o de un héroe para destacar que el barco pertenece a una familia espiritual más amplia.

Foto superior, barcas de pesca en Bangkok (Tailandia). Arriba, barcas de Siracusa (Italia).

CROMATISMOS

Que se vierta sangre o que se la reemplace por vino —o, variante moderna, por champaña—, el rito del sacrificio se cumple en todas partes para infundir vida al navío.

En Lao se dan "ojos" a los barcos simulando el sacrificio de una muchacha y la colocación de sus ojos en la proa. La de las piraguas de Bali representa la cabeza de Makara, el elefante-pez mítico. Los *drakkars* vikingos enarbolaban una cabeza de dragón y los navíos griegos y romanos miraban las olas con ojos de jabalí o de delfín. Hay que mencionar también las miradas herráticas de los mascarones de proa de los grandes veleros de Occidente. Los juncos del mar de China muestran, incluso en nuestros días, ojos bondadosos.

Ahora bien, si el navío es algo vivo, casi humano, no es de extrañar que lo amenacen los mismos peligros que a los hombres de la tripulación. Es preciso protegerlo contra la mala suerte mediante diversos signos simbólicos que sólo exteriormente adquieren valor decorativo.

En los archipiélagos de Melanesia, como en las islas Trobriand por ejemplo, las piraguas que participan en las ceremonias de intercambio de regalos (*kula*) están adornadas en la proa con ricas esculturas que representan al héroe mítico Manikinki con la apariencia de la Serpiente que da vida. El héroe-serpiente y la piragua se convierten en una sola criatura. Para poder realizar una identificación de esa índole, el escultor debe someterse a un aprendizaje que puede durar más de veinte años.

En el litoral mediterráneo, cuando las barcas de una aldea se pintan de color verde o rojo, se advierte, al visitar la iglesia, que la efigie de su santo patrón lleva vestimenta del mismo color. En otra aldea predominará el azul porque las embarcaciones locales se han puesto bajo la protección del manto de la Virgen que allí se venera. La gama cromática de los barcos puede enriquecerse en

Arriba, piragua de Bali con la cabeza de Makara, el elefante-pez mítico, en la proa.
Arriba a la izquierda, un barco con señales de duelo; abajo, proa de una barca de Ghana.

honor de un santo más personal y familiar. Alguien habrá hecho una promesa a San Francisco de Paula y se verá entonces aparecer una banda marrón, color del sayal del santo eremita que, según la leyenda, cruzó el estrecho de Messina sobre su manto. Este santo es, por lo demás, el protector oficial de la marina mercante italiana.

LA BÚSQUEDA DE LA SALVACIÓN

Al marino que, arriesgando su vida, ha efectuado el viaje sacrílego, se impone una acción de gracias que sólo puede cumplirse en tierra firme. Todos los escolares helenos conocen la historia del profeta Elías, por el que los navegantes, tanto ortodoxos como musulmanes, sienten una devoción inquebrantable. "El santo profeta, cuenta la leyenda, era marino. Un día, cansado de afrontar los peligros del mar, llevando un remo al hombro, ascendió a tal altura en la montaña, tan lejos de la costa, que un campesino, que no sabía nada de barcos, tomó el remo por una paleta para cribar el trigo. Fue en ese sitio donde el santo profeta plantó su remo, del que brotó la verde rama de un roble, y estableció su residencia."

A menudo, en la cumbre de las islas griegas hay una capilla blanca dedicada a San Elías por algún marino agradecido de haber escapado a los peligros de la navegación. Y aunque pueda verse en ello una reminiscencia de la aventura de Ulises, hay que reconocer que a menudo los lugares santos consagrados al mar se encuentran en las alturas, tierra adentro. Nuestra Señora de la Guardia en Marsella y Génova, Nuestra Señora de Monserrat en Barcelona, Nuestra Señora de Guadalupe en México y otros santuarios antiguos o recientes muestran así la necesidad secreta del marino de alejarse, en una verdadera peregrinación que a menudo realiza descalzo, del lugar del peligro, el mar, para dirigirse a la tierra en busca de la salvación, o a lo que representa el centro de ésta, la montaña.

Es allí donde, por un simple juego de oposiciones, el agua salada pasa a ser el agua dulce de un pozo o de una fuente milagrosa, donde el náufrago se lava para eliminar la amargura del peligro, como suele ocurrir en el santuario siciliano de la Virgen negra de Tindari, que domina el horizonte azul del mar Tirreno. Es en las alturas donde se deposita el objeto votivo —cuadro, maqueta, cirio, elemento de aparejo o jarcia— al pie de la imagen venerada. Espacio de salvación, al margen del espacio peligroso de la vida cotidiana. Tiempo eterno, más allá del tiempo del espanto y de la noche de la tempestad.

Como todo viaje al universo simbólico de los hombres, éste queda inconcluso. Sólo a condición de no rechazar de plano todas esas creencias, considerándolas pueriles y relegándolas a un pasado de ignorancia y miseria, se logrará penetrar más a fondo en el mundo secreto de las gentes del mar y reconocer la dignidad y el valor de su azaroso oficio. ■

La "Bag-Noz" (*La barca fantasma*)

Cada vez que ha de producirse algún siniestro en las cercanías de la isla de Sein aparece un buque fantasma (...)

Se lo llama "bag-noz" (en bretón, barca de noche) porque es sobre todo al anochecer cuando surge de repente, sin que pueda decirse en qué dirección viene, ni cuál es su ruta. Pues se esfuma súbitamente, en el momento en que se le mira, para mostrarse, un instante después, en otro punto del horizonte. Boga, a velas desplegadas, con un pabellón negro a media asta. (...)

Su tripulación —que debe de ser numerosa— grita y llama sin cesar, como pidiendo auxilio, con voces suplicantes, voces que parten el alma. Pero en cuanto alguien intentaba acercarse, la visión se borraba, y las voces se tornaban tan lejanas que no se sabía si el clamor procedía del fondo del mar o de las profundidades del cielo.

Se cuenta sin embargo que una noche un piloto de la isla logró acercarse al buque fantasma lo suficiente para comprobar que no había nadie a bordo, salvo un timonel en la popa. El piloto llamó al hombre:
— ¿Puedo ayudarlo en algo? ¿Quiere que lo remolque?

En vez de responder, el hombre torció el timón y el barco desapareció.

Si el piloto hubiese tenido la presencia de ánimo necesaria para decir "Requiescant in pace", habría salvado toda una barcada de tripulantes difuntos.

Anatole Le Braz (1859-1926)
escritor francés
La leyenda de la muerte en Baja Bretaña (1893)

PIER GIOVANNI D'AYALA es funcionario de la División de Ciencias Ecológicas de la UNESCO. Fue investigador en la Escuela de Altos Estudios de Ciencias Sociales, y se ha interesado especialmente por la etnopsiquiatría y la etnología europeas. Entre sus publicaciones recientes cabe mencionar *Carnavals et Mascarades* (en colaboración con Martine Boiteux, 1988)

LA ÚLTIMA FRONTERA

El mar, patrimonio de todos, encierra una inmensa riqueza. Las ciencias del mar han demostrado la influencia decisiva de los océanos en el clima del planeta y revelado los secretos de los fondos marinos. Un espacio común, explotable, y tal vez habitable en el futuro, pero a la vez frágil y devastado, que hay que proteger sin tardanza para que continúe siendo una fuente de vida.

Fabricación de un barco, estampa japonesa del final de la escuela Kano (siglos XV-XIX).

La conquista del

SABIDO es: la humanidad vive a la vera del mar. Más de 145 de las naciones que hoy existen en el mundo tienen costas o son estados insulares, y la mayoría de los habitantes del planeta habitan a una distancia del litoral no superior a 200 km. Las zonas costeras se utilizan actualmente con creciente intensidad con fines de asentamiento humano, comercio, producción de recursos y actividades de esparcimiento. En Estados Unidos, por ejemplo, pese al vasto espacio interior de que el país dispone, se prevé que en el año 2000 el 80 por ciento de la población habitará como máximo a 80 km del mar.

océano

por Don Walsh

Son numerosas las obras literarias y musicales que dan fe de los vínculos emotivos que unen al hombre con el mar. En cambio, en el plano intelectual, esa inmensa región del globo que desde los albores de la historia se ha utilizado como vía de comunicación entre distintos países nunca se exploró con tanta premura ni tan minuciosamente como la tierra firme.

¿A qué se debe tal cosa? Tal vez una de las razones sea que hasta el siglo XX el estudio científico del mar suscitaba escaso interés y, además, no existían los medios para que el hombre pudiera penetrar en él para llevar a cabo observaciones directas. Todavía hoy la exploración marina no despierta tanto interés público como la del espacio. El desarrollo de la primera tiende a ser lento, sus resultados son poco espectaculares y se habla poco de ellos. Sin embargo, la influencia del océano mundial en nuestra vida es capital.

LOS ALBORES DE LA OCEANOGRAFÍA

Es opinión general que la oceanografía nació como ciencia interdisciplinaria hace 115 años, cuando el navío de la Armada Real británica *Challenger* salió de Inglaterra para llevar a cabo de 1872 a 1876 una expedición científica circunnavegando el globo. El grupo de personas que consignaron los resultados de tres años y medio de exploración ha quedado en la historia como el primer equipo internacional de científicos marinos. Todavía hoy los hombres de ciencia siguen estudiando los cincuenta volúmenes de informes de la expedición.

Fue también en los años setenta del pasado siglo cuando se fundó, en Nápoles, el primer laboratorio marino. En 1893 se creó el Laboratorio de Biología Marina de Woods Hole, en Estados Unidos. Y al finalizar el siglo se realizaban estudios oceanográficos en múltiples lugares de todo el mundo. En 1902 se fundaba en Dinamarca el Consejo Internacional para la Exploración del Mar, primera organización intergubernamental relacionada con las ciencias marinas.

En su mayor parte las investigaciones oceanográficas anteriores a la Primera Guerra Mundial tenían por objeto la biología marina con vistas al fomento de las pesquerías. Hasta esa fecha eran escasas las muestras de minerales marinos recogidos de los fondos oceánicos, y el estudio de las corrientes oceánicas y de las profundidades marinas se orientaba casi únicamente a mejorar la seguridad de la navegación en las aguas costeras poco profundas. Pero la tragedia del paquebote *Titanic* en 1912 sirvió de luctuosa ocasión para que se emprendieran estudios sobre los icebergs, su formación y sus trayectorias de deriva. Estos estudios prosiguen aun hoy día, aunque gracias a los satélites en órbita terrestre la localización de tan temibles obstáculos resulta ahora más fácil y exacta.

Con la Primera Guerra Mundial la necesidad de disponer de mayor información sobre los océanos se hizo más apremiante, en particular para poder localizar y destruir los submarinos enemigos. Como el medio principal para detectar a una de estas naves es la propagación del sonido por el agua, la necesidad de información impulsó el progreso de la oceanografía física; nació así la especialidad de la acústica marina. Durante la Segunda Guerra Mundial prosiguieron las investigaciones en este campo y al finalizar la conflagración se habían ya instalado en submarinos y navíos de superficie eficaces sistemas de "sonar" (sigla de "sound navigation and ranging": navegación y costeo por sonido). Con ello quedaba abierto el camino para que la oceanografía pudiera hacer enormes progresos en los años de posguerra.

El resultado de la investigación científica del mar es la información predictiva que permite utilizar a la larga el océano en beneficio de la humanidad. Si no se apoya en una sólida base de ciencia y tecnología, la explotación de los recursos del mar resulta antieconómica, ineficaz y potencialmente dañosa para el entorno marino. Si falta o escasea la información científica ello no puede dejar de contribuir al mal uso del océano mundial que se materializa en la pesca excesiva, la evacuación de residuos y la contaminación de las aguas costeras y de alta mar.

Gran parte de los usos del océano son de carácter comercial, pero no todos. También la seguridad pública es importante. Por ejemplo, el preaviso exacto y la predicción de la evolución de fenómenos meteorológicos marinos como los tifones y los huracanes pueden salvar miles de vidas y evitar miles de millones de dólares de pérdidas materiales.

Uno de los problemas más inquietantes con que hoy se enfrenta la comunidad mundial es el del recalentamiento del planeta y la consiguiente elevación gradual del nivel del mar. Necesitamos conocer más a fondo la manera como los océanos interactúan con la atmósfera terrestre, influyendo en su composición y estado. Hoy no nos cabe la certeza absoluta de que la quema acelerada de combustibles fósiles desde que se inició la revolución industrial sea la causa de esos problemas. Pero sí está a nuestro alcance hacer el necesario esfuerzo de investigación científica para poder estar seguros al respecto. La realización de semejante tarea obligará a mancomunar científicos y medios de investigación en una escala sin precedentes. Y es que no hay país que pueda llevarla a cabo por sí solo.

Tratando de dar respuesta a este y otros interrogantes, los modernos oceanógrafos recurren a una triple serie de "plataformas" y técnicas de macroescala, mesaescala y microescala, para estudiar los océanos. Las plataformas de macroescala son sistemas de teledetección, tales como los aviones, los globos aerostáticos y los satélites orbitales gracias a los cuales puede obtenerse un "panorama general" de los océanos que permite a los hombres de ciencia observar vastas zonas de su superficie. En particular, los satélites constituyen el único medio para medir en tiempo real los procesos de interacción entre la atmósfera y el mar.

La principal plataforma de mesaescala es el barco, que en general representa el medio más económico de obtener información en el mar aplicando programas de investigación a largo plazo con equipos relativamente numerosos de especialistas y grandes cantidades de instrumentos. En los últimos años, gracias a la refinada ingeniería de su construcción, a las computadoras de alta capacidad instaladas a bordo y a las nuevas técnicas de detección que emplea, el moderno navío de investiga-

¿De dónde vienen los mares?

Algunos piensan que el mar es un vestigio de la humedad primera: ésta, por efecto del calor, vio volatilizarse la parte más importante y esencial de su substancia, mientras que el resto se transformó en mar. Otros afirman que el fuego de las revoluciones solares extrajo de la totalidad de la humedad primitiva lo más puro y el residuo se convirtió en sal y amargura... Otros aun consideran que el mar es aquello que escapó, por su consistencia, al filtrado de la humedad acuosa por la tierra, exactamente como sucede con el agua dulce, que, al mezclarse con ceniza y filtrarse luego, pierde su dulzura y se vuelve salada (...) Se ha pensado también qué el mar es un sudor que la tierra segrega por la acción del sol, que la calienta girando constantemente a su alrededor...

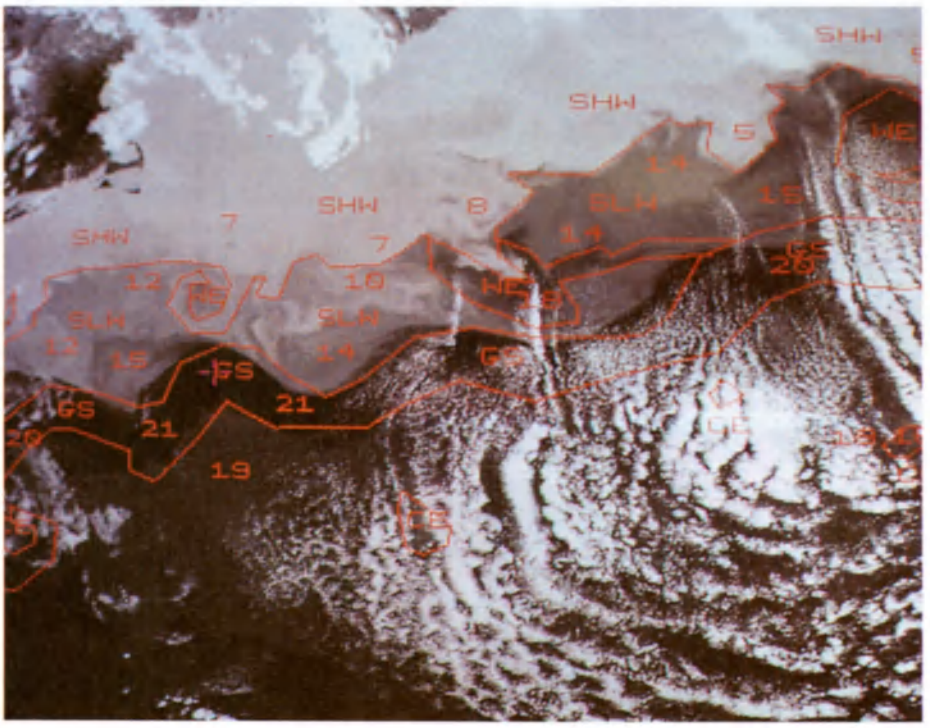
Al Masudi (h.900-h.965)
viajero y enciclopedista árabe
(Las praderas de oro)

ciones puede realizar una labor varias veces más eficaz y fructuosa que los de hace sólo veinte años. Los navíos se utilizan también como sistema de teledetección. Trabajando en la superficie, realizan observaciones y toman muestras utilizando "ojos y manos" mecánicos bajo la superficie marina.

Gracias a la última categoría de plataformas, las de microescala, la vista y la mente alertas del científico pueden trabajar en el seno mismo del mar. Por un precio aproximado de mil dólares, el hombre de ciencia puede convertirse en un buzo equipado con su aparato de respiración submarina y capaz de operar en profundidades de hasta cuarenta metros. Los especialistas en ciencias marinas de todo el mundo emplean hoy esta técnica de investigación, incluso bajo los hielos polares. Para las profundidades superiores a los cuarenta metros hay que utilizar un sumergible. Con estos aparatos manejados manualmente el oceanógrafo puede descender a profundidades de hasta seis mil metros para realizar directamente *in situ* observaciones y mediciones.

Desde que aparecieron los primeros en los años cincuenta, se han construido más de 150 sumergibles tripulados. Actualmente hay en servicio en 11 países unos 24 en apoyo de actividades científicas marinas. Además se está estudiando en varios países la posibilidad de construir una nueva generación de sumergibles pilotados capaces de descender hasta las simas más profundas de los océanos. Por su parte, una sociedad canadiense ha propuesto crear un submarino atómico comercial que sería capaz de llevar a cabo

Arriba, el submarino *Cyana*, con sus tres tripulantes, puede llegar a 3.000 metros de profundidad. Se utiliza con fines industriales o científicos.
A la izquierda, un navío oceanográfico soviético en el puerto de Estambul (Turquía).
A la derecha, imagen tomada con satélite que permite a los especialistas seguir con precisión el rumbo de la Corriente del Golfo.



DON WALSH,
estadounidense, especialista en oceanografía, ingeniería naval y tecnología submarina, prestó servicios en la marina de su país durante veinticuatro años. Se ha dedicado permanentemente a actividades relacionadas con el mar y ha escrito numerosas obras y dictado cursos sobre temas de su especialidad.

Recogida de la sal en el lago Rose (Senegal).

misiones de hasta ochenta días en profundidades de hasta mil metros.

También se han construido sumergibles no tripulados para labores científicas bajo el agua. El tipo más común es el vehículo teledirigido, controlado desde la superficie mediante cable. Los vehículos teledirigidos pueden ir equipados con cámaras de televisión y fijas, brazos mecánicos para hacer diversas operaciones y toda una serie de sensores, según la misión científica que se les confíe.

El vehículo es controlado desde un barco de superficie que utiliza las imágenes de televisión procedentes del primero y las medidas de la profundidad y del rumbo que indican los instrumentos. Desde su aparición en los años sesenta se han construido cerca de mil vehículos teledirigidos, pero sólo unos pocos se han utilizado con fines científicos. Sin embargo, en los últimos cinco años algunas organizaciones de investigación oceanográfica han adquirido varios de esos vehículos.

EL FUTURO

El foso que separa la investigación científica del océano de la práctica comercial es muy ancho. En cada etapa del camino se presentan problemas importantes que hay que resolver para que los habitantes de nuestro planeta puedan disfrutar al máximo de los recursos del océano. Uno de esos problemas es la falta de interés público y, por consiguiente, de inversiones en material de ciencias y tecnología marinas. Como esas ciencias sólo producen resultados a largo plazo, es difícil que unos gobiernos de más o menos corta duración se preocupen de ellas. Las dificultades se agravan aun más debido a que las modernas ciencias del mar necesitan la cooperación internacional. En tales circunstancias, ¿podrían ganar la partida las ciencias del océano? Obviamente, la respuesta es que *deben* ganarla. ■

Datos y cifras

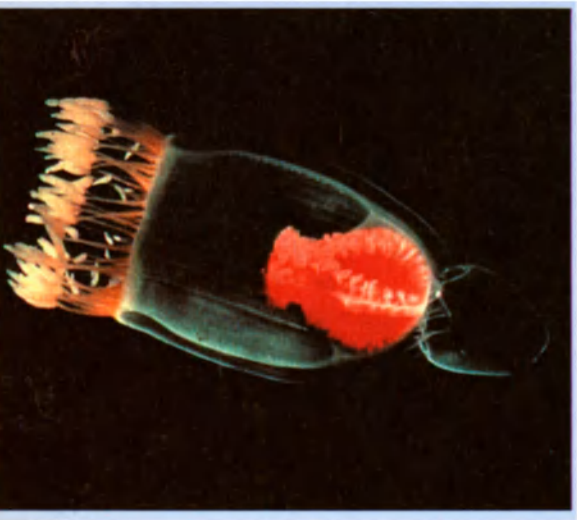
■ El océano cubre cerca de los dos tercios de la superficie terrestre, lo que supone 361 millones de km^2. Sólo el océano Pacífico cubre una parte del planeta superior a la que corresponde a todas las tierras emergidas.

■ Las dos terceras partes de las tierras emergidas se sitúan al norte del ecuador. Al hemisferio sur suele llamársele el hemisferio oceánico.

■ La profundidad media del océano es de 3.730 metros. La máxima es de casi 11.000 metros, pero sólo el 2% de los suelos oceánicos se sitúan por debajo de los 6.000 metros.

■ El volumen total de las aguas marinas es de 1.500 millones de km^3. Los océanos contienen más del 86% de toda el agua de nuestro planeta.

Animal planctónico.



■ El agua de los océanos existe desde hace unos 3.000 millones de años. Esa agua se ha mezclado completamente más de un millón de veces, por lo que esta solución química tan removida contiene la misma proporción relativa de elementos químicos (sales) en cualquier muestra que de ella se tome.

■ Sólo seis elementos constituyen ya el 99% de las sales del agua de mar: el sodio, el calcio, el cloro, el magnesio, el potasio y el azufre. La cantidad de esos elementos en un volumen dado de agua marina puede variar de un lugar a otro. A este fenómeno se le llama salinidad. La media en todo el océano mundial es de 35 gramos por kilogramo de agua marina. Se calcula que, si se extrajeran y se acumularan en tierra firme todas las sales disueltas en el agua de los océanos, formarían una capa de 150 metros de espesor.

■ La vida en el mar se inicia en la fotosíntesis cuando las plantas microscópicas marinas capturan la energía solar; esas plantas forman el fitoplancton, que constituye el primer eslabón de la cadena alimentaria marina. Igual que las plantas terrestres, el fitoplancton absorbe dióxido carbónico y libera oxígeno. Una gran parte del oxígeno de nuestro planeta es producido por el mar.

Como el agua marina absorbe rápidamente la energía solar, la mayor parte de la vida marina se acumula en las capas superiores relativamente someras del mar. En realidad, el 90% aproximadamente de esos seres vivos se mueven en la capa de 30 metros más cercana a la superficie. El máximo de productividad biológica se da junto a las costas donde los ríos y el resto de la escorrentía terrestre procuran a la vida marina un suministro constante de nutrientes. Aunque esas zonas costeras representan sólo el 15% aproximadamente de la superfice oceánica, son las zonas clave para la vida marina. El resto del océano mundial está muy escasamente poblado, siendo algo así como un desierto biológico.

El sistema de aire acondicionado de la Tierra

El principal sistema de corrientes de los océanos recibe el nombre de circulación por los vientos. El motor de esa circulación es el viento que sopla sobre la superficie marina a una velocidad constante y en la misma dirección estación tras estación y año tras año. El movimiento de las aguas superficiales como resultado de la fuerza del viento resulta modificado por la forma de la cuenca oceánica y por el movimiento de rotación de la Tierra. El resultado de todo ello es un sistema de circulación generalizada consistente en una serie de gigantescos movimientos circulares de las aguas en cada uno de los grandes océanos. El sentido de la circulación es el de las manecillas del reloj en el hemisferio norte y al contrario en el hemisferio sur. Las grandes corrientes de superficie como la Corriente del Golfo en el Atlántico y el Kuroshio en el Pacífico son ejemplos de circulación por los vientos, cada una de esas corrientes forma parte de una espiral más amplia en la cuenca oceánica correspondiente. Esos ingentes movimientos de aguas marinas actúan como uno de los elementos del "sistema de aire acondicionado" de la Tierra. El calor en exceso es transportado desde las regiones tropicales a las latitudes superiores donde existe un déficit calorífico. Este proceso contribuye a mantener constantes de año en año las temperaturas medias regionales de todo el planeta. **D.W.**

Baychimo, el barco fantasma

por David Gunston

En las historias sobre el mar, incluso en las más misteriosas, nunca falta al final un barco que se salva del naufragio o que, por el contrario, se hunde y desaparece. Nada de eso ocurre en la singular aventura que se relata a continuación, tanto más extraordinaria si se tiene en cuenta que todavía no se conoce el desenlace... Me refiero al *Baychimo*, ese barco fantasma, sin tripulación, que desde hace tiempo se niega obstinadamente a morir y vuelve sin cesar, como una obsesión, a visitar la memoria de los hombres.

El *Baychimo*, un carguero de vela de 1.322 toneladas, elegante, bien proporcionado, con casco de acero, construido en Suecia en 1914, pertenecía a la Compañía de la Bahía de Hudson. Se lo utilizaba para recoger y transportar las pieles que los cazadores esquimales vendían en las costas de la isla Victoria, en los Territorios del Noroeste canadiense. Con su gran chimenea, su proa larga y alta y su sólida construcción, era capaz de resistir a los icebergs y a los bancos de hielo de los mares polares.

Fue una de las primeras embarcaciones que se utilizó para el comercio de pieles con las factorías esquimales del mar de Beaufort. Circulaba regularmente —cumpliendo un periplo de unos 3.200 kilómetros— por una de las zonas de navegación más traicioneras del mundo. Todos los años emprendía el mismo viaje, penoso y difícil,

El 22 de septiembre de 1931 la tripulación del *Baychimo* trata en vano de liberar al navío de los hielos.

siguiendo un itinerario bien definido: distribuía víveres, combustible y otras mercancías, y hacía escala sucesivamente en ocho factorías de la Compañía de la Bahía de Hudson, cargando a bordo cueros y pieles.

El 6 de julio de 1931, el *Baychimo* zarpó de Vancouver, en la Columbia Británica, para emprender su recorrido habitual, con John Cornwell como capitán y una tripulación de 36 hombres. Todos suponían que, como de costumbre, la travesía sería difícil, pero nadie sospechaba que se trataba del último viaje del *Baychimo*, o más bien de su último viaje "con hombres a bordo".

ATRAPADO POR EL HIELO

Noche y día, bañado por la luz brumosa de un sol que nunca se pone, el *Baychimo* navegó hacia el este y alcanzó al término de su viaje las costas de la isla Victoria. Tras cargar las bodegas, el capitán, aliviado, ordenó hacer rumbo a Vancouver.

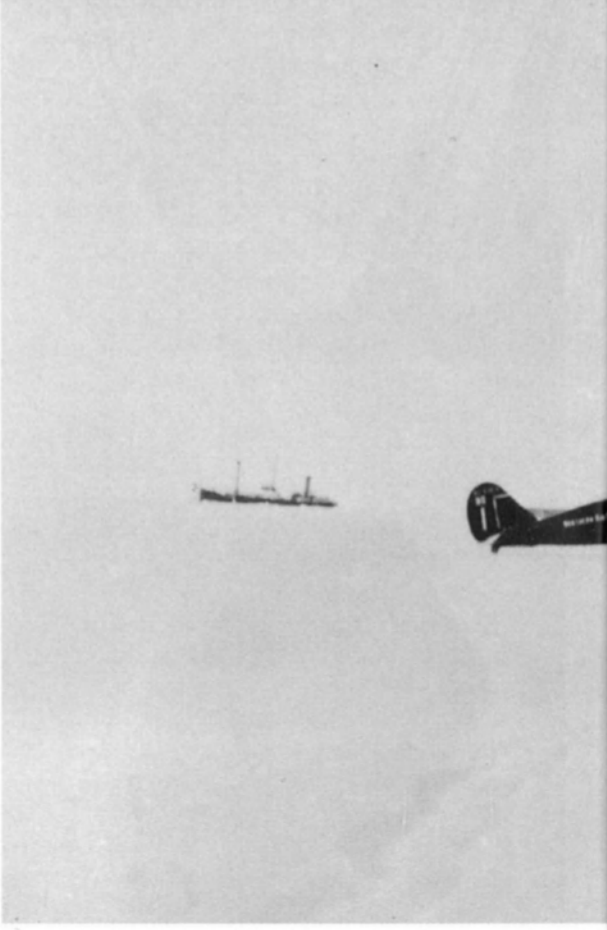
Lamentablemente, ese año el invierno llegó muy pronto a las vastas y desiertas extensiones del Gran Norte. Los vientos fueron tan violentos, las heladas tan intensas, que los bancos de hielo, el enemigo más temido de los marinos, se formaron en el sur mucho más rápido que de costumbre. El 30 de septiembre no quedaba más que un estrecho paso de aguas navegables; el 1° de octubre, el hielo lo obstruyó por completo y el *Baychimo* quedó atrapado.

Con las máquinas detenidas, paralizado por el hielo, a merced de una masa helada y quebradiza, el carguero quedó bloqueado frente a Barrow, una aldea de Alaska donde la Compañía había hecho construir algunas cabañas cerca de la orilla. Al advertir la amenaza de una violenta tormenta de nieve, el capitán ordenó a sus hombres franquear la extensión helada de casi un kilómetro que los separaba de los refugios. Tras una marcha sumamente penosa, permanecieron encerrados en las cabañas durante dos días, medio muertos de frío e imposibilitados de salir al exterior.

Se produjo entonces un hecho extraordinario, el primero de una serie que jalona la historia del *Baychimo*. Sin el menor signo precursor, la masa de hielo aflojó su abrazo y se apartó de los flancos del navío, que recobró así la libertad. La tripulación se precipitó a bordo, y durante tres horas el barco avanzó a todo vapor hacia el oeste. Por muy poco se había evitado la catástrofe.

Pero, nuevamente, el hielo se cerró como una tenaza en torno al pequeño carguero. Recién el 8 de octubre la masa helada se resquebrajó con un impresionante crujido, agrietando el terreno próximo al barco en el que los miembros de la tripulación jugaban al fútbol.

La embarcación se dirigió a marcha lenta hacia la costa, pero al capitán Cornwell ya no le cabía duda de que, por sólido que fuera su pequeño barco, los hielos lo triturarían como una cáscara de nuez. Los tripulantes confiaban aun en salvarse, ellos con su barco, pero el 15 de octubre la situación tomó tal cariz que la Compañía de la Bahía de Hudson envió para socorrerlos dos aviones de la base de Nome, a unos mil kilómetros de distancia. Recogieron a 22 hombres de la tripulación del *Baychimo*; el capitán y otros 14 hombres permanecieron en el lugar esperando el momento en que el deshielo liberaría al barco con su valioso cargamento. Como sabían que la espera podía durar un año, construyeron en el banco de hielo, a aproximadamente un kilómetro y medio del litoral, un pequeño refugio.



Dos aviones norteamericanos vienen a socorrer a los tripulantes del *Baychimo*.

Su estadía iba a ser tan breve como pasmosa... El 24 de noviembre, una noche oscura como boca de lobo, se levantó una tempestad terrible, inmovilizando a los hombres en su refugio de madera. Cuando volvió la calma, en medio de las tinieblas heladas descubrieron que el *Baychimo* había desaparecido bajo una montaña de nieve de más de veinte metros de altura. Aunque exploraron atentamente los alrededores, no encontraron huella alguna del desafortunado barco; llegaron a la conclusión de que, despedazado por la tormenta, había terminado por hundirse.

UN SUCESO IMPREVISTO

Ganaron entonces tierra firme e iniciaron los preparativos del regreso. Pero, pocos días más tarde, un cazador de focas esquimal llegó con una noticia increíble: había visto el barco a unos 70 kilómetros de allí, hacia el sudeste. El *Baychimo* comenzaba a transformarse en barco fantasma, un juguete a la deriva en la inmensidad polar, a merced de la fuerza todopoderosa de los hielos, los vientos y el océano. Guiados por los esquimales, los quince

DAVID GUNSTON
es un escritor y periodista británico especializado en temas como los fenómenos naturales, el océano, el clima y las previsiones meteorológicas. Entre sus obras, publicadas en cuarenta países, cabe mencionar las biografías de Guglielmo Marconi y Michael Faraday.

hombres avanzaron con gran dificultad hasta el lugar indicado: en efecto, allí estaba el *Baychimo*.

El capitán Cornwell comprendió que no tenía ninguna posibilidad de salvar su barco: el hielo era más fuerte. Hizo retirar de la bodega las pieles más valiosas, y después, con lágrimas en los ojos, él y sus hombres abandonaron al *Baychimo* para siempre. Un avión los llevó de regreso a sus hogares.

Pasaron los meses. Un día, la sede de la Compañía, en Vancouver, recibió de los esquimales la información de que se había vuelto a ver al *Baychimo*, que se creía perdido desde hacía tiempo, esta vez a varios centenares de kilómetros al este del punto donde se lo había abandonado. El 12 de marzo de 1932, Leslie Melvin, un joven cazador y explorador que se dirigía en trineo de la isla Herschel a Nome, divisó el carguero. El *Baychimo* flotaba tranquilamente cerca de la costa. Melvin logró subir a bordo y comprobó que aun quedaban numerosas pieles intactas en la bodega. Solo, sin equipo apropiado y a centenares de kilómetros de su base en Alaska, le resultó imposible, lamentablemente, traerlas de vuelta.

Algunos meses más tarde, un grupo de buscadores de petróleo volvió a ver la embarcación. Lograron también subir a bordo, donde todo seguía en perfecto orden. En marzo de 1933, el *Baychimo* volvió aproximadamente al punto donde su capitán lo había dejado: flotaba perezosamente en las aguas que comenzaban a helarse. Un grupo de unos treinta esquimales llegó hasta él en kayak. En el preciso momento en que subían a visitarlo estalló una terrible tormenta, que los obligó a permanecer encerrados en el barco fantasma, sin alimentos, durante diez días antes de poder partir.

En agosto del mismo año, la Compañía de la Bahía de Hudson supo que el *Baychimo* se dirigía plácidamente hacia el norte, pero se encontraba en una zona demasiado alejada para intentar una operación de salvamento. En julio de 1934 un grupo de investigadores y exploradores que navegaban en una goleta visitaron el barco y permanecieron en él algunas horas.

La leyenda del pequeño barco con una gran chimenea gris se había difundido entre los esquimales del Artico; muchos de ellos lo divisaban de tanto en tanto durante sus desplazamientos. En septiembre de 1935, el *Baychimo* llegó a las costas de Alaska. Conseguía siempre escapar a las trampas que le tendía el hielo y sobrevivía a las peores tempestades polares. La naturaleza parecía incapaz de destruirlo, y los hombres, de salvarlo.

Después de 1939 fueron muchos los esquimales pero también los exploradores, comerciantes o aviadores que vieron al *Baychimo*. Durante años surcó, solo y sin nadie a bordo, miles de kilómetros de aguas heladas.

En marzo de 1963 un pequeño grupo de esquimales, que pescaban en kayak, volvió a ver el carguero. Flotaba, sereno, frente al litoral desierto del mar de Beaufort. Esta vez no había ningún medio de llegar hasta él; dejaron que el viejo casco herrumbrado, pero siempre vivo, desapareciera nuevamente. La última vez que se divisó al *Baychimo* fue en 1969, o sea treinta y ocho años después de haber sido abandonado, otra vez prisionero del hielo entre Icy Cape y punta Barrow.

Un representante de la Compañía de la Bahía de Hudson que encontré hace poco en la sede de Winnipeg me confirmó que en este momento nadie sabe si el *Baychimo* sigue aun a la deriva. ■

Con frecuencia se olvida que el mar, ante todo, no tiene edad: allí reside su fuerza.

Mohamed Dib
escritor argelino
(*Quien se acuerda del mar*, 1959)

Los cuatro pilares del templo de Neptuno

por Jacques Ferrier

Con roble y con acero el pecho tuvo sin duda acorazado el primero que echó su frágil barca a la mar agitada.
(Horacio, *Odas*, I, III, 9)

El mar es el mayor espacio y la más vasta fuente de recursos que el hombre posee sobre la Tierra. Es también el único que contiene en abundancia, y que regenera constantemente, esa fuente de vida de la que él mismo procede. Algo como para entusiasmar al industrioso *homo faber*, excitar la imaginación del *sapiens* y estimular su ingenio, sometiendo a un desafío permanente su espíritu emprendedor. Las respuestas científicas, tecnológicas, industriales, económicas y sociales a la influencia que lo imaginario ejerce sobre todos los "pueblos del mar" y, a través de ellos, sobre la humanidad en su conjunto pueden agruparse en cuatro categorías, que representan la culminación de cuatro sueños: las realizaciones de la ingeniería naval (andar por el mar); la conquista de los fondos marinos (penetrar en el mar); la explotación de los océanos (alimentarse del mar) y la nueva Atlántida (habitar el mar). Son éstos los cuatro pilares fundamentales del templo de Neptuno.

Las realizaciones de la ingeniería naval

Hombre libre siempre amarás el mar
(Charles Baudelaire)

Además de los navíos de guerra...o de paz, la ingeniería de inspiración marina ha inventado muchos otros objetos y construido muchas otras obras. Griegos, chinos, árabes, portugueses, españoles, ingleses, italianos y franceses, entre otros, podrían disputarse la paternidad del astrolabio y del sextante, de la brújula, de los portulanos y los mapas marinos, de los cronómetros de marina para calcular las longitudes, del ancla y el aparejo, de la quilla y el timón. Los polders de Holanda y los diques proyectados en Bangladesh, el puerto artificial de Arromanches y el túnel bajo el canal de la Mancha pueden formar parte de las maravillas del mundo después del Faro de Alejandría, y la estatua de la Libertad en la entrada del puerto de Nueva York no tiene nada que envidiar al Coloso de Rodas. En los diccionarios de todos los idiomas abundan los términos técnicos convertidos en nombres comunes y los nombres propios que designan objetos y acontecimientos soñados, vividos y creados por el hombre en contacto con el mar. Pero el navío continúa siendo la más hermosa de sus creaciones, casi su criatura.

Cada pueblo en todas las épocas imprimió la huella de su propio genio en las formas de un navío inventado por él, testigo y a menudo agente de su destino. La historia de las ciencias y de las técnicas, que sirve de infraestructura a la historia de las civilizaciones, presenta un fresco donde los fastos navales desempeñan un papel tan importante como en el tapiz de Bayeux. Las "Galeras de Nínive trayendo del lejano Ofir/ hacia sus soleados puertos de amarre en Palestina/ cargamentos de marfil, monos, pavos reales y maderas preciosas" (John Masefield) serán reemplazadas, veintisiete siglos más tarde, aunque esta vez sin mucha poesía, por los petroleros gigantes enviados desde el Japón al Golfo.

La leyenda de los siglos y el transcurso de la historia, el sueño y la realidad entremezclan sus hebras al punto de confundirse en la mirada del poeta, del novelista y del cronista marino, en los más bellos decorados y en los más hermosos teatros del mundo, donde se mecen, a impulsos de la imaginación o de las olas, la nave de los Argonautas, la barca de Ulises y la de Eneas, los trirremes de Salamina, las balsas polinesias (¿sueño o realidad?), los *drakkars* de Ragnar Lodbrok y de Leifr Erikson, las naves de las primeras cruzadas y los *landing ships* de la última, la *Santa María* de Cristóbal Colón, los juncos de guerra chinos, los praos malayos, antepasados de los catamaranes de la carrera del Ron, la Armada Invencible dislocada por la tempestad y las flotas mongoles dispersadas por el viento kamikaze, las galeras de Lepanto, las embarcaciones de Sindbad y de Henri de Monfreid, los clippers de la carrera del té, el *Victory* de Hood y de Nelson, el *Queen Elizabeth* y el *France*, superando en tonelaje y velocidad, en comodidad y elegancia al *Great Eastern*, inmortalizado por Julio Verne en *Una ciudad flotante*, y el *Titanic* hallado recientemente en el fondo del océano.

La conquista de los fondos marinos

Así conoceréis la longitud, la anchura, la altitud y la profundidad
(San Pablo, Efesios III, 18)

En 1868, gracias a la pluma de Julio Verne y para deleite de varias generaciones de "niños aficionados a los mapas y las estampas" (Baudelaire, *El viaje*), el profesor Aronnax y sus dos compañeros descubren bajo las olas de un mar embravecido al monstruo de acero con propulsión eléctrica *Nautilus* del capitán Nemo, tan vanamente perseguido y arponeado por Ned Land como Moby Dick por el capitán Ahab hacia 1851 en la obra de Melville.

Caricatura del escritor francés Julio Verne, autor de *Veinte mil leguas de viaje submarino*, estudiando los fondos marinos (1883).

Todos esos nombres están profundamente grabados en la imaginación colectiva de varios millones de nuestros contemporáneos. Menos de un siglo más tarde, el submarino nuclear de la marina norteamericana *Nautilus*, el primero que atravesó en inmersión el casquete polar, había realizado en algunos años de existencia más de diez veces "veinte mil leguas de viaje submarino". En la misma época, que sigue siendo la nuestra, los buzos del *Calypso* nos permitían seguirlos hasta los rincones más secretos del "Mundo del silencio". Los *Viajes extraordinarios* imaginados por Julio Verne se convertían en realidad en los maravillosos cruceros del comandante Jacques-Yves Cousteau; y el ingeniero naval Camille Rougeron se complacía en diseñar el casco de un petrolero submarino supergigante que, escapando en semiinmersión a los efectos destructores en superficie, podría transportar en cada travesía, de terminal a terminal en aguas profundas, varios millones de toneladas de petróleo bruto. ¡Que Dios nos ampare!

Todas esas proezas se realizaban, con el pensamiento y la acción, a unos cuantos cables submarinos de la superficie, en el "inmenso azul", donde penetran los acariciadores y vivificantes rayos del sol que no son totalmente absorbidos, allí donde retozaban los dioses de la mitología. Pero nadie, hombre o semidiós, ni siquiera Hércules, se había aventurado en los fondos marinos antes de William Beebe y Otis Barton en 1934. E incluso ambos llegaron a menos de mil metros, en una "batisfera" que oscilaba de un cable listo para romperse bajo su propio peso. Había que tener mucho valor.

Habrá que esperar hasta 1954, veinte años después de la proeza de Beebe y de Barton, sin consecuencias prácticas (pero con un efecto catalítico considerable sobre la imaginación colectiva), para que desaparezcan los tabúes psicológicos y los obstáculos tecnológicos con el buceo en profundidad a más de 4.500 metros y de manera autónoma frente a Dakar del capitán de corbeta Georges Houot y el ingeniero naval Pierre Willm a bordo del batiscafo *FRNS III*. Para ello fue necesario, además del acero forjado y el acabado impecable de la cabina esférica capaz de resistir a más de 400 kg de presión por cm², la triple alianza de la imaginación científica del profesor Auguste Piccard, del ingenio de los constructores de submarinos franceses —pues el batiscafo es una verdadera embarcación, como su nombre lo indica— y de la valentía de esos dos pioneros de la inmersión sin cable, audaces exploradores de la cuarta dimensión y conquistadores de lo imposible.

La faz oculta del océano fue visitada y observada de cerca en varias oportunidades, hasta 9.050 metros de profundidad en el foso de los Kuriles por los mismos Houot y Willm en 1958 a bordo del *Archimède*, y durante estos últimos años regularmente en la fractura atlántica donde se

superponen y entrechocan las plataformas continentales que sostienen a Europa y América. Hasta ahora no ha aparecido ningún monstruo marino. Lo que no significa que no existan. Así como es posible que existan, aunque las luces de los proyectores (que tal vez los ahuyentan) no hayan descubierto nada todavía, las reservas de seres vivos acumuladas a cierta profundidad según la hipótesis formulada por el oceanógrafo danés Hans Petterson.[1] Ello nos conduce a hablar del tercer pilar.

La explotación de los océanos

El mar es el bosque
(Víctor Hugo, *Pobres gentes*)

El poeta más imaginativo y más universal del siglo XIX, exiliado a los cincuenta años en un acantilado que domina el mar, no vio en él más que una inmensidad inquietante y estéril, un cementerio de barcos, una fuerza hostil, una energía indomable lista para aplastar y sepultar a los pobres habitantes de las costas, condenados a recoger y apresar en sus seno escasas provisiones, con métodos y medios que casi no habían progresado desde tiempos bíblicos.

Fueron necesarias menos de dos generaciones para que esa pesadilla dejara paso a una realidad radiante y esperanzadora. La pesca artesanal convertida en industrial será superada por la piscicultura. Bastará teledirigir un robot para recoger en abundancia el fabuloso metal que tapiza en forma de nódulos, como se descubrió recientemente, el fondo de los océanos. La fusión termonuclear del hidrógeno, controlada y confinada en un recinto que habrá que inventar —todo el mundo se dedica a ello— hará del mar, cuyo componente esencial es el hidrógeno, la reserva inagotable y omnipresente de una energía casi gratuita y muy poco contaminante. De ese modo resultará posible satisfacer todas las necesidades y las exigencias de la humanidad durante una nueva edad de oro. Se cumplirá así la maravillosa historia, imaginada por un narrador persa, del pobre pescador que, después de echar sus redes por cuarta y última vez implorando a Alá e invocando a Moisés, recoge una botella. Tras romper el sello de Salomón que la cierra, el imprudente pescador la destapa. De ella surge un espíritu "con la forma de una columna de humo que se eleva hasta los nubes extendiéndose sobre el mar antes de solidificarse en un monstruo gigante". Este espíritu maligno podría haber aniquilado al hombre demasiado curioso si éste no hubiera logrado convencerlo de volver a la botella. Ese espíritu cobró la forma de un hongo catastrófico que se elevó por encima del océano Pacífico a la altura de Bikini, el 26 de mayo de 1956. Pero tenemos motivos para confiar en que pronto será sometido a la esclavitud en la botella Tokamak[2] o en cualquier otro dispositivo al servicio del cuarto y último pilar del templo de Neptuno.

Buque-tortuga coreano, navío de guerra del siglo XVI.

La nueva Atlántida

El mar, el mar, siempre recomenzado
¡Oh recompensa, después de un pensamiento
una larga mirada a la quietud de los dioses!
(...)
¡El viento se levanta! ¡Hay que intentar vivir!
(Paul Valéry, *El cementerio marino*)

Lo imaginario y el mar están estrechamente unidos desde siempre en la leyenda de la Atlántida. Pero, ¿es una leyenda?[3] Podría convertirse o volver a ser realidad con la feliz culminación de lo que precede. Islas bajo el sol, paraísos tropicales y todos los espacios de recreación que permiten disfrutar de la vida no piden más que ampliarse y multiplicarse. Están cada vez más presentes en los ensueños de nuestros contemporáneos. Las estructuras *off-shore* de la industria petrolera podrían dar lugar, servir de proyecto o de base a una serie de "Nuevas Citeras".

Hay que apuntar más alto e ir más lejos. Contamos con los medios para construir en alta mar e incluso en grandes profundidades, lejos de las ciudades ruidosas y contaminadas, en el azul profundo, frente a la inmensidad, el horizonte intacto y la "quietud de los dioses", pero sobre todo en el mar libre bajo la sola jurisdicción internacional, islotes privilegiados destinados a las actividades superiores de la humanidad. Los "templos serenos de los sabios" que Lucrecio imaginara en un medio marítimo (*Suave mare magno*), la ciudad

La costa atlántica en Charente-Maritime (Francia).

científica ideal que Francis Bacon bautizó "La nueva Atlántida" podrían al fin abandonar el limbo de la imaginación.

Philippe Tailliez, otro pionero de la exploración submarina, que no ha cesado de pensar en estos temas desde sus primeros buceos en 1937 con su amigo Jacques-Yves Cousteau, trazó las líneas fundamentales de un *Proyecto Archipiélago* y creó en 1981 una asociación cuyo objetivo es "la concepción, construcción y experimentación de un archipiélago flotante y habitado, prolongado en sentido vertical, del cénit al nadir, mediante estructuras espaciales y submarinas. Se prevé la instalación y puesta en marcha del conjunto Archipiélago, anclado dinámicamente en el fondo del océano Pacífico, más allá de las zonas de las que diversas naciones se han apoderado o están por apoderarse con fines de explotación económica."

El proyecto Archipiélago se presenta como "un símbolo y una afirmación del próximo y común futuro marino y espacial de la especie humana, de acuerdo con la noción de patrimonio común de la humanidad". Archipiélago fue acogido favorablemente por destacados buzos y cosmonautas reunidos en Miami en 1985, en Túnez en 1986 y en Japón en 1990, bajo la égida de la Confederación Mundial de Actividades Subacuáticas. Es todavía algo irreal, por no decir utópico. Pero no es demasiado tarde, ni tal vez demasiado pronto, para emprender la construcción de esa "última ribera".

En un mar "siempre recomenzado". ■

Bonanza

En el fondo de un ardiente cielo de cobre,
A mediodía, un Sol sangriento
No mayor que la Luna
Se mantenía suspendido en la exacta vertical
del mástil.

Durante días y días, días y días,
Permanecimos detenidos, sin un soplo, sin un
movimiento,
inmóviles como un barco pintado
en un océano pintado.

Agua, agua, por todas partes agua,
y todas nuestras tablas se contraían;
Agua, agua por todas partes,
Y ni una sola gota para beber.

Samuel Taylor Coleridge (1772-1834)
poeta y filósofo inglés
(*El dicho del viejo marino*)

1. *La croisière aux abîmes* (El crucero a los abismos), citado por Houot y Willm en *Le bathyscaphe*, op. cit.
2. Tokamak: dispositivo de confinamiento de las reacciones termonucleares creado por un equipo soviético y experimentado en varios países.
3. Un estudio reciente admite la posible existencia de una civilización atlántida en el mar del Norte, hace diez mil años. Jean Dequelle, *De la préhistoire à l'Atlantide des mégalithes* (París, Ed. France-Empire, 1990).

JACQUES FERRIER,
comisario general y ex director central de la Marina Francesa, es miembro de la Academia de Ciencias Comerciales. Autor de numerosos trabajos científicos, ha publicado recientemente un ensayo sobre la Revolución Francesa y el Var (1990).

SOLOS BAJO EL MAR

LAS perlas mencionadas en algunos escritos cingaleses e indios del siglo VI a.C., así como las esponjas a las que se refieren Homero e Hipócrates, sólo pudieron recogerse gracias a la acción de los buzos. Es, por lo demás, en la *Ilíada* (canto XVI) donde aparece la referencia más antigua e inobjetable al buceo. Patroclo increpa así al troyano Cebrión, que acaba de derribar de su carro: "¡Qué hombre tan ágil y qué bien se sumerge! Si por ventura nos encontrásemos encima de las profundidades exuberantes, a este hombre, saltando del barco, no le costaría ningún trabajo alimentar a una multitud recogiendo ostras, incluso con mal tiempo, ya que con tanta facilidad se ha sumergido del carro en la pradera."

Historiadores antiguos, como Tucídides, evocan la hazaña de los buzos que lograron burlar la vigilancia de la flota enemiga. Los primeros buzos que contenían la respiración procedían del Mediterráneo oriental, de las islas polinésicas o del Sudeste asiático y de las costas del mar Amarillo, lugares donde se conjugaban diversos factores favorables: mar relativamente tranquilo, agua clara y temperatura que permitía una inmersión prolongada.

Hasta fines del Renacimiento, las limitaciones del buceo eran la duración (apnea) y la profundidad (visibilidad). De Vegecio en el siglo V a Leonardo de Vinci en el siglo XV, se pensó en prolongar las vías respiratorias del buzo hasta la superficie gracias a un tubo, pero esos intentos fracasaron pues se ignoraban aun ciertos principios de hidrostática. Pascal los formulará en el siglo XVII. Se llegó a saber entonces que un hombre sumergido que respira gracias a un tubo que sale a la superficie debe desarrollar, en el momento de la aspiración, una fuerza superior a la presión hidrostática. Ahora bien, los músculos respiratorios son débiles: a dos metros de profundidad, el esfuerzo de la aspiración es agotador, e imposible a una profundidad mayor.

Sin embargo, se probaron en esa época varios modelos de campanas de buzo. Inspiradas directamente en las marmitas o urnas de los buzos romanos —que colocaban en el fondo del agua recipientes llenos de aire, con el orificio hacia abajo, de los que se alimentaban regularmente—, se utilizarán durante casi un siglo.

CAMPANAS Y CAJONES

En 1690 Edmond Halley perfeccionó el sistema proponiendo una renovación del aire mediante barricas con lastre en el fondo.

A partir de una idea formulada cien años antes por Denis Papin, el famoso ingeniero británico John Smeaton (1724-1792) dio un paso importante al inyectar ininterrumpidamente aire comprimido en el aparato de buceo con una bomba colocada a bordo de un navío.

Pero la utilización de campanas y cajones, además de su peso y el espacio que ocupaban, seguía planteando serias dificultades. El buzo debía respirar aire a la presión hidrostática ambiente, el aire recibido tenía que asegurar su oxigenación y era necesario eliminar el dióxido carbónico sin reinhalación.

El alemán Augusto Siebe redujo el tamaño de la campana, que pasó a ser individual, y equipó al buzo con un casco de cobre dotado de ventanillas y alimentado con aire comprimido producido en la superficie por una bomba con pistones y un brazo. El flujo era constante y el exceso de aire salía por el reborde inferior del casco. En 1837 Siebe lo perfeccionó y le añadió un traje hermético y suelto de tela engomada.

Crear un aparato autónomo a fin de que el buzo no dependiera de la superficie y hacer más fáciles sus movimientos, tal era la meta perseguida por los inventores

Un aparato de ese tipo era el que querían realizar Borelli (1680), Fréminet (1776), Forfait (1783), Klingberg (1796) y Drieberg, que propuso en 1811 el "Tritón": la respiración por la boca se efectuaba por un tubo conectado a un receptáculo dorsal y el aire circulaba gracias a un fuelle accionado con movimientos de la cabeza.

W.H. James lo perfeccionó aun más (1825-1828), y luego Condert, que advirtió la necesidad de que el flujo de aire fuera suficiente, imaginó un mecanismo regulable de admisión del aire comprimido, pues como descompresor un grifo resultaba demasiado primitivo, y un escape libre para el excedente. Cabirol mejoró también el aparato en 1885.

NACIMIENTO DEL DESCOMPRESOR

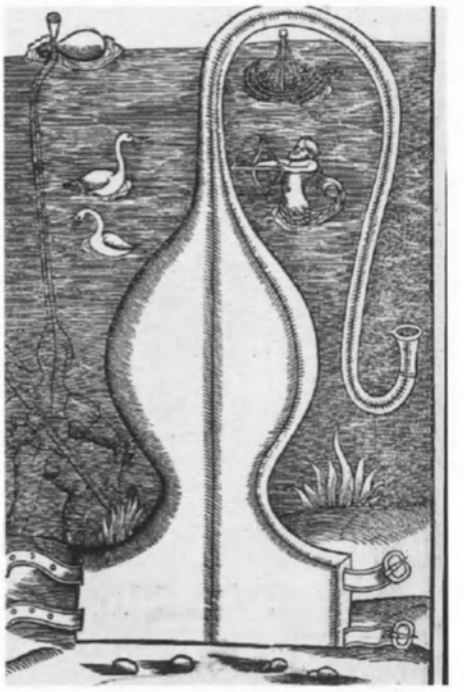
Ya en 1860 un ingeniero de minas, Benoît Rouquayrol, y un oficial de marina, Auguste Denayrouze, perfeccionaron de manera decisiva la escafandra clásica: imaginaron un "aparato regulador" o "aeróforo", que cuando se necesita libera aire a una presión equivalente a la presión ambiente. Así nació el descompresor.

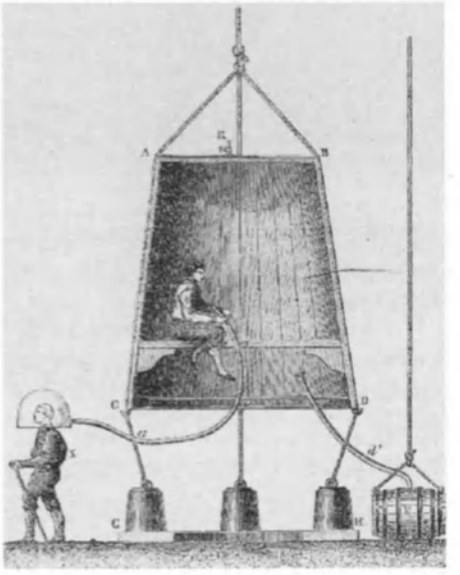
Un hombre, provisto de un regulador de gaz alimentado por una bomba en la superficie, podía por tanto, en 1864, moverse fácilmente bajo el agua hasta 40 metros de profundidad.

El año siguiente esos inventores geniales pensaron en dotar su regulador de un receptáculo de aire llevado por el buzo en la espalda. Así nació la escafandra autónoma moderna.

El buzo pudo entonces moverse sin ningún vínculo con la superficie, durante media hora, a diez metros de profundidad. El éxito fue extraordinario. Julio Verne comprendió inmediatamente las posibilidades futuras de semejante descubrimiento: en *Veinte mil leguas de viaje submarino* el capitán Nemo y sus hombres utilizan ese aparato. ■

Fuente. *Océanorama, Revue de la Fondation Océanographique Ricard*, N° 7, 1984.





De arriba hacia abajo: caperuza concebida por el escritor latino Vegecio en el siglo V; campana de buzo de Halley (siglo XVII); ajuste del casco de una escafandra (1927).

Prosiguiendo la obra de Mozart

Por encargo de la prestigiosa fundación internacional Stiftung Mozarteum, el compositor japonés Shigeaki Saegusa acaba de completar una obra que Mozart dejó inconclusa por razones que se ignoran (la *Sinfonía concertante* en la mayor, para violín, viola y violoncelo KV. 320°, supl.104). De una duración de veinte minutos, la nueva sinfonía se estrenará en Salzburgo el 5 de diciembre próximo para conmemorar el bicentenario de la muerte del gran músico.

Al-Andalus

En marzo de 1992 se inaugurará en la Alhambra de Granada la exposición "Al-Andalus: las artes islámicas de España". Se trata de una muestra multinacional organizada por el Museo Metropolitano de Nueva York con el patrocinio privado del Banco Bilbao Vizcaya, en la que se expondrán 125 objetos provenientes de museos y colecciones privadas de España, Berlín, Londres, San Petersburgo, Nueva York y París. Se ha limitado voluntariamente el número de objetos, pero las explicaciones serán en cambio exhaustivas para acentuar la finalidad didáctica de la exposición.

Menos gases tóxicos

El Consejo de Ministros del Medio Ambiente de la Comunidad Económica Europea aprobó recientemente en Bruselas una disposición que impondrá límites reducidos a la emisión de gases tóxicos de camiones y autobuses. La nueva medida, que comenzará a aplicarse desde el 1 de julio de 1992, exigirá una norma comunitaria que obligue a colocar en el mercado un combustible con menor contenido de azufre.

Juventud del cerebro femenino

Después de estudiar los cerebros de 34 hombres y 35 mujeres, los científicos del laboratorio de la universidad norteamericana de Pensilvania han llegado a la conclusión de que el cerebro de los hombres se deteriora tres veces más rápido que el de las mujeres. Los resultados del estudio publicado en los *Proceedings of the National Academy of Sciences* muestran que las células cerebrales de los hombres mueren más rápidamente que las de las mujeres y que gran parte de la pérdida se concentra en las regiones del cerebro responsables del razonamiento, el cálculo, la planificación y la conceptualización.

Planificación familiar

El informe sobre el *Estado de la población mundial 1991* publicado por el Fondo de las Naciones Unidas para Actividades en Materia de Población demuestra que sin los programas de planificación familiar que se realizan desde hace veinte años la población mundial contaría con 412 millones de personas más. En los países en desarrollo un 10% de las parejas recurrían al control de la natalidad en 1960, mientras que en la actualidad el porcentaje es de aproximadamente 51%.

Pese a los avances de la planificación familiar, los expertos de las Naciones Unidas estiman que la población mundial pasará de 5.400 millones de habitantes en 1991 a 6.400 millones en 2001 y a 8.500 millones en 2025, crecimiento que se concentrará sobre todo en los países en desarrollo.

El derecho a un planeta limpio

El comandante Jacques Cousteau inició el pasado mes de mayo una campaña para lograr que las Naciones Unidas establezcan con toda solemnidad el derecho de las generaciones futuras a heredar una Tierra a salvo de los gravísimos riesgos de contaminación y sobrepoblación que la amenazan. Cousteau propone que a la Carta de las Naciones Unidas se añada una Declaración de Derechos de las Generaciones Futuras que consta de cinco artículos y que ha sido redactada por el mismo Cousteau con la colaboración de científicos y filósofos franceses y estadounidenses.

Indignación

Al cumplirse este año el 30° aniversario de su fundación, la organización humanitaria Amnesty International ha publicado un desalentador informe en el que se afirma que dos de cada tres personas en el mundo son gobernadas por autoridades que torturan y matan a sus ciudadanos. Tras señalar que este aniversario "no es motivo de júbilo sino de indignación", la organización formula un llamamiento para que gobiernos y ciudadanos pongan fin a las excusas que permiten la violación de los derechos humanos.

Contra la droga

El Día Internacional contra el Uso Indebido y el Tráfico Ilícito de Drogas que, por resolución de la Asamblea de las Naciones Unidas, se celebra todos los años el 26 de junio tuvo en 1991 como tema central la prevención de la toxicomanía y coincidió con el lanzamiento del Decenio de las Naciones Unidas contra el Uso Indebido de Drogas (1991-2000).

Para terminar con las basuras

Los tres sistemas utilizados para la eliminación de basuras (incineración, almacenamiento en depósitos controlados y elaboración de abonos) están resultando insuficientes. Una empresa suiza acaba de idear un nuevo procedimiento que no genera humos ni residuos de cualquier otro tipo. Recicladas gracias a una fosilización acelerada (8 minutos), las basuras son mineralizadas en un reactor, mediante una doble radiación de luz y calor. El producto resultante es una especie de arenilla que puede destinarse a varios usos, desde la construcción a la industria mecánica.

Nausicaa, el Centro Nacional del Mar

El pasado mes de mayo abrió sus puertas en Boulogne-sur-Mer, en el norte de Francia, el mayor centro mundial dedicado a la divulgación del conocimiento del mar. Con 15.000 m² de exposiciones, 1.400 m² de acuarios, una biblioteca de 5.000 títulos sobre el mar, siete puntos de consulta videográfica y una sala de proyección para 120 personas, el Nausicaa procura ofrecer al visitante "un recorrido, entre iniciático y maravilloso, en el que cuajen todos los sueños dispersos que tenemos sobre el mar".

Un planeta femenino

Tras la labor cartográfica realizada por la sonda Magallanes que identificó en el planeta Venus aproximadamente 4.000 cráteres, llanuras y montañas, la comisión de nomenclatura de la Unión Astronómica Internacional decidió designar esos lugares exclusivamente con nombres de mujeres célebres fallecidas hace más de tres años, con excepción de la montaña más alta del planeta a la que ya se había atribuido el nombre del físico James Clerk Maxwell antes de que se adoptara esa resolución.

Un fósil de 95 millones de años

Durante las obras del túnel del Canal de la Mancha, a 16 km de la costa de Kent, al sudeste del Reino Unido, un topógrafo hizo el primer descubrimiento significativo de estas excavaciones: un fósil perfectamente conservado de un nautilo en forma de pulpo que vivió hace 95 millones de años. El geólogo británico Stuart Warren señaló que esta especie de moluscos es una de las criaturas que no cambió de aspecto durante 500 millones de años.

Jeu de Paume

El pasado mes de junio reabrió sus puertas el renovado Jeu de Paume de París. El edificio, construido en 1861 por Napoleón III, se convirtió en museo en 1947 y acogió hasta 1986 la magnífica colección de pintores impresionistas que le dio fama, hasta que fue trasladada al Museo d'Orsay. El nuevo Jeu de Paume deja de ser museo para convertirse en galería nacional, sin colecciones permanentes. A la retrospectiva dedicada a los últimos años de Jean Dubuffet, que se presenta para su inauguración, seguirán exposiciones de artistas contemporáneos poco o mal conocidos, sobre todo fuera de sus países.

ACCIÓN/UNESCO
MEDIO AMBIENTE

Mediterráneo: un Plan Azul para el futuro

por Michel Batisse

El mar sigue siendo para el hombre un medio en el que se siente extraño y que aun conoce mal. A veces supervalora las riquezas que contiene y en ocasiones ignora su importancia. Se comporta como si los océanos pudieran soportar cualquier cosa, sin reconocer el papel crucial que desempeñan en la regulación del clima. Piensa que las existencias de peces son ilimitadas, en circunstancias que el volumen de la pesca en el mundo alcanza el máximo de lo tolerable. Y así sucesivamente, como si, tratándose del mar, al hombre le costara trabajo distinguir entre el mito y la realidad...

En ninguna parte esas contradicciones entre lo que creemos y lo verdadero, entre lo que deseamos y lo posible, aparecen más claramente que en el Mediterráneo, ese "mar en medio de la tierra", cuna y encrucijada de civilizaciones milenarias, que se señala con el dedo por su contaminación y su degradación. ¿Qué está sucediendo en verdad y qué reserva el porvenir a esas costas "donde florece el naranjo"?

Desde 1976, pese a sus divergencias políticas y económicas, todos los países que baña el Mediterráneo cooperan, en el marco de la Convención de Barcelona, para proteger de la contaminación el mar que les es común. Es un mar cerrado, sin mareas importantes, y un accidente como el del *Amoco Cádiz*, o incluso del *Exxon Valdez*, podría tener consecuencias catastróficas para las ciudades históricas situadas junto a él, así como para las playas, las instalaciones turísticas y portuarias y la frágil economía de sus regiones costeras. La pequeña capa de petróleo que se derramó frente al puerto de Génova bastó para hacer temblar a la ribera italiana y francesa.

Por consiguiente, la cooperación entre los países costeros se orientó en primer lugar hacia los riesgos resultantes del petróleo, así como de los desechos y productos tóxicos sumergidos en el Mediterráneo. Pero pronto se advirtió que los riesgos provenían principalmente del litoral, de los ríos y de la atmósfera, y que era sobre todo la tierra la causante de los males que padece el mar. En realidad, contrariamente a lo que suele afirmarse, la alta mar en el Mediterráneo no está contaminada más que por bolsas de plástico, trozos de alquitrán y, en ciertos casos, por la proliferación de algas debidas a los abonos agrícolas. En cambio, es posible encontrar aun zonas muy limpias cerca de las costas poco pobladas, pero también zonas con una fuerte contaminación química y bacteriológica cerca de los lugares donde se arrojan los desperdicios urbanos, industriales y agrícolas. Es en las regiones costeras de los países mediterráneos donde convergen las actividades humanas y se acumulan las presiones de todo tipo que éstas provocan.

La cuenca del Mediterráneo tomada en su totalidad, o bien teniendo en cuenta cada país, cada provincia o cada sitio, se comporta como un "sistema" cuyos distintos elementos actúan y reaccionan entre sí. Todo esfuerzo para entender el estado actual y la posible evolución de la situación en el Mediterráneo sólo puede basarse en el análisis del sistema y su estudio prospectivo. Toda acción que sólo se ejerza sobre uno u otro de los elementos del sistema y que ignore los lazos evidentes u ocultos que los unen corre el riesgo de conducir al fracaso. Así por ejemplo, pretender acoger un número mayor de turistas en una costa puede constituir un mito si no se dispone de los recursos de agua indispensables, o si se instala en las cercanías una industria que genera contaminación.

Los países mediterráneos han optado justamente por dotarse de un instrumento de estudio sistémico y prospectivo para apreciar mejor la naturaleza y la magnitud de los cambios hacia los cuales se ven arrastrados y para tratar de orientar sus políticas en un sentido

La gestión integrada del litoral tropieza con la disociación total entre las autoridades administrativas terrestres y marítimas.

Pescadores. Mosaico de la ciudad antigua de Utica, en Túnez (siglo IV).

favorable. Es el Plan Azul. En ese trabajo, el sistema mediterráneo está formado en primer lugar por las poblaciones humanas, pues son ellas, por su número, edad, necesidades, aspiraciones y movimientos, las que constituyen el principal factor de cambio, actuando directamente, de manera cuantitativa y cualitativa, sobre todos los demás elementos del sistema —a saber la agricultura, la industria, la energía, el turismo, los transportes, así como los suelos, los bosques, las aguas continentales, el litoral y el mar propiamente dicho.

Hipótesis sobre el futuro

A partir de conjuntos coherentes de supuestos relativos a la evolución demográfica, los tipos de desarrollo y las tasas de crecimiento resultantes, las políticas ambientales y los niveles de cooperación entre los países mediterráneos del norte y del sur, ha sido posible formular diversas hipótesis sobre la evolución del sistema mediterráneo hasta el año 2025 y esbozar así algunas imágenes sobre la situación futura de la región.

Ahora bien, con esas hipótesis no se espera predecir el futuro pues éste, al igual que el pasado, será probablemente el resultado del curso siempre caótico de la historia. Pero ellas procuran mostrar lo que puede suceder dentro de una evolución lógica normal, y según se presenten o no determinadas condiciones. Se han elaborado dos tipos de hipótesis: las de tendencias, que, en mayor o en menor grado, son una prolongación de la evolución que puede observarse actualmente en los distintos elementos del sistema; y las alternativas, que se apartan claramente de las anteriores, dando más importancia al medio ambiente, y se basan en una cooperación económica y técnica mucho más efectiva entre los países de la ribera norte y los de las riberas sur y este del Mediterráneo. En efecto, estos últimos se encuentran, o se encontrarán en el futuro, en una situación mucho más difícil que los del norte. En el plano demográfico, la población de sus regiones costeras mediterráneas pasaría de 60 millones en la actualidad a una cifra que oscilaría entre 100 y 130 millones en 2025, en circunstancias que la población correspondiente en los países del norte sólo pasaría de 80 a 90 millones como máximo. Ese crecimiento demográfico engendraría por sí solo un aumento correlativo de las necesidades, con graves consecuencias tanto para la economía como para el medio ambiente.

Los resultados de las diversas hipótesis del Plan Azul son por cierto sumamente complejos y no es posible resumirlos en pocas líneas. Se puede afirmar, sin embargo, que las hipótesis relativas a las tendencias desembocan en situaciones difícilmente tolerables tanto desde el punto de vista económico como ecológico. La urbanización desordenada, la contaminación y los perjuicios de todo tipo ocasionados a la tierra y al mar, y, para los países del Sur, la degradación aguda de las condiciones de vida, conducen a una verdadera destrucción del paisaje del litoral. Dichas hipótesis llegan también a cifras alarmantes, como por ejemplo el número de centrales eléctricas que habría que construir desde la actualidad hasta 2025: una central cada 20 kilómetros como promedio, de la costa de Marruecos a la de Turquía.

Las hipótesis alternativas son, sin duda, más aceptables, incluso si para realizarlas hay que vencer dificultades considerables. La dificultad más evidente estriba en el cambio radical de política que supondría una ayuda masiva del Norte en favor del Sur. Al mismo tiempo, el comportamiento de los individuos, tanto del Norte como del Sur, en relación con el medio ambiente y el consumo —o el despilfarro– de los recursos tendría que modificarse completamente. De todos esos recursos, el más escaso es tal vez el agua dulce, un factor que limita realmente el desarrollo de numerosos países mediterráneos y que exigirá una gestión previsora y rigurosa.

Sin embargo, el recurso más amenazado es el propio litoral, pues en ese espacio necesariamente reducido surgen los conflictos de utilización más graves y numerosos. Un ejemplo permite ilustrar la importancia de las opciones que se presentarán. Desde principios del siglo XXI, casi todos los países mediterráneos deberán importar gran parte de sus productos alimenticios. Para obtener las divisas necesarias recurrirán a menudo al importante capital que representa el patrimonio natural y cultural concentrado en sus costas. Es allí donde, según las previsiones, podrán acoger cada año entre 125 y 190 millones de turistas de Europa o de otros continentes, a condición de que la anarquía total de la urbanización y la contaminación de todo tipo de las tierras, las playas y los fondos marinos no hayan degradado el litoral mediterráneo al punto de ahuyentarlos.

Prioridad al litoral

Para "salvar" el Mediterráneo, si esa expresión tiene realmente sentido, la tarea prioritaria es la gestión adecuada de sus costas. Ello supone tomar en cuenta todos los elementos que componen el "sistema litoral", tanto en tierra firme —control de la urbanización, tratamiento de aguas residuales, reducción del empleo de abonos y pesticidas en la agricultura, respeto de las tierras productivas, instalación de industrias en sitios adecuados, empleo de tecnologías limpias, control en el punto de origen de las emisiones que contaminan el agua y el aire, desplazamiento hacia el interior de autopistas y aeropuertos, preservación de las zonas boscosas y húmedas— como en el mar —instalación de puertos con estaciones de vaciado para los barcos, control de dragados e inmersiones, traslado de las bocas de desagüe a alta mar, limitación de las zonas turísticas a orillas del mar, protección de los fondos marinos, reglamentación de la pesca.

Lamentablemente esta gestión integrada del litoral no se ajusta a la tradición. Se enfrenta en la mayoría de los países con un obstáculo capital: la completa disociación, dentro de la autoridad administrativa, entre lo relativo a la tierra y lo que concierne al mar. La gestión integrada va contra los corporativismos egoístas, los intereses privados y los sectarismos administrativos. Sin embargo, hay motivos suficientes para reaccionar y cada cual, por poco que se interese en el mar o visite sus costas, puede contribuir a cambiar favorablemente la situación, aunque más no sea modificando su propio comportamiento hacia el litoral en el que busca solaz.

El Plan Azul para el Mediterráneo muestra los límites y las posibilidades de protección de sus costas. Muestra también que planes azules similares podrían ser útiles para el porvenir de otras regiones pues, por la naturaleza misma de los conflictos que allí se plantean, entre el Norte y el Sur, entre el medio ambiente y el desarrollo, entre la tierra y el mar, la cuenca mediterránea constituye un auténtico microcosmos representativo de todo el planeta.

En esa cuenca excepcional se sucedieron las civilizaciones más prósperas y variadas: egipcios y fenicios, griegos e hititas, romanos y cartagineses, árabes y francos, el renacimiento italiano, el surgimiento del mundo moderno... No es de extrañar entonces que sea allí donde aparezca una nueva reflexión acerca del porvenir. Pero es necesario proseguir con energía las acciones que ya están en marcha a fin de que ese porvenir no desmerezca su pasado. No nos queda mucho tiempo para modificar o invertir las tendencias que llevan inevitablemente a la degradación de la costas. Si Venus, la diosa de la belleza, hija del Mediterráneo, volviera a surgir de sus olas, procuremos que no lo haga cubierta de algas rojas, de plástico y alquitrán. ■

Portada de una publicación del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente relativa al Plan Azul para el Mediterráneo.

MICHEL BATISSE
es un ingeniero y físico francés. Ex funcionario de la UNESCO, colabora actualmente con esta organización y con el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente en calidad de consultor. Desde 1985 preside el Centro de Actividades Regionales del Plan Azul para el Mediterráneo.

El Parque Nacional del Manu, reserva de biosfera

por José Serra-Vega

ACCIÓN/UNESCO
MEMORIA DEL MUNDO

Perezoso de la especie *Bradypus tridactylus* que es exclusivamente vegetariano y vive en los árboles.

SITUADA al sudeste del Perú, la Reserva de Biosfera del Manu comienza en las estribaciones orientales de los Andes, a una altura de más de 4.000 metros, para descender luego vertiginosamente a través de un laberinto de cañones a la humedad y el calor sofocante de la selva amazónica. Antes de reunirse para formar el Amazonas, los caudalosos ríos de la región, el Manu, que da su nombre a la reserva, y el Madre de Dios, transforman su tumultuoso descenso desde las altas mesetas en un curso de lentas aguas e infinitos meandros, atravesando en su recorrido una gran variedad de ecosistemas y de climas.

Punas heladas y altas mesetas se extienden al oeste, donde el frío y los vientos sólo dejan crecer una hierba amarilla y dura, el ichu, con negras lagunas a las que se acercan tropillas de vicuñas, solitarias tarucas y poderosos pumas y, de vez en cuando, el oso de anteojos, el único de su familia zoológica que vive en Sudamérica. Más abajo, entre los 3.800 y los 2.500 metros de altura, se extiende la formación vegetal conocida como selva de altura o bosque nublado por las densas neblinas que se forman debido a la humedad. A medida que disminuye la altura aumentan la temperatura y las precipitaciones, factores que favorecen la proliferación de la vida vegetal y animal. De hecho, la mayor parte de la reserva está constituida por selvas húmedas y cálidas, donde una densa maraña verde de árboles gigantescos, plantas parásitas, lianas, orquídeas, trepadoras, epifitas, es refugio de una fauna diversa y abundante. Al llegar a la selva baja, ya en los llanos amazónicos, el río Manu sigue un recorrido sinuoso entre una valla de vegetación casi impenetrable y, en ciertos lugares, brazos antiguos del río cortados del cauce principal se convierten en "cochas", lagunas en forma de arco con una vida acuática exuberante.

Un poco de historia

Desde hace siglos, la atracción por lo desconocido, el afán de aventura y la ambición han impulsado a los hombres a interesarse por el mundo amazónico. Ya los incas del Cuzco, en su deseo de ampliar sus dominios trataron infructuosamente de penetrar en esa región, y se vieron obligados a negociar con las guerreras tribus amazónicas para obtener las brillantes y coloridas plumas con que adornaban sus mantos ceremoniales, así como alucinógenos y plantas medicinales.

Antiguas leyendas relatan que en algún sitio del Manu estaría el Paititi, la ciudad perdida donde los incas, al llegar la noticia del asesinato del Inca Atahualpa por Francisco Pizarro, escondieron enormes cantidades de oro y plata.

En busca de ese El Dorado y de sus fabulosos tesoros los ejércitos españoles se internaron en la selva del Manu, pero fueron diezmados por las enfermedades y la combatividad de los indígenas, y renunciaron, finalmente, a instalarse en la región.

Así, durante tres siglos no se supo si los ríos de la cuenca del Madre de Dios corrían hacia el norte o hacia el este, y para algunos cartógrafos de la época que ilustraban sus mapas con seres míticos y monstruosos caimanes, las fuentes del Amazonas estaban en algún lugar del Manu.

A fines del siglo pasado, la fiebre del caucho atrajo a miles de aventureros. Durante veinte años esta actividad tuvo un desarrollo fulgurante y la Amazonia se convirtió en un apéndice de la economía mundial. Pero, la entrada en el mercado de las plantaciones británicas de la península malaya provocó la quiebra o la desaparición de las compañías amazónicas.

Durante varias décadas la región permaneció olvidada hasta que en los años sesenta la caza y el comercio de pieles de tigrillo, jaguar, nutria y lagarto negro, y la explotación de maderas, especialmente de caoba y cedro, la convirtieron nuevamente en un centro de atracción para numerosos aventureros. Así se despertó el interés y la curiosidad por los recursos biológicos excepcionales de la región del Manu. En 1968 las autoridades peruanas organizaron una expedición a través de la cuenca del río Manu y de su tributario el Sotileja. Como resultado de los informes y del material recogido, el gobierno peruano declaró al Manu Parque Nacional en junio de 1973. En 1977 la Unesco lo reconoció como reserva de biosfera y desde 1987 figura en la Lista de Bienes del Patrimonio Mundial.

Un auténtico El Dorado

El núcleo de la reserva de biosfera es el Parque Nacional, que comprende 15.328 km² y en el que no está permitida ninguna actividad económica o turística. Hacia el este se extiende una zona de amortiguación de unos 2.500 km² que se desea conservar cubierta de bosques, pero donde se acepta un turismo restringido y se realizan investigaciones científicas. Más al sur hay una zona de transición de 900 km² donde viven los colonos y algunas poblaciones nativas, que pueden ejercer allí sus actividades tradicionales de manera controlada.

El primer centro de investigación fue creado en 1969 en la estación de Cocha Cashu frente a una bellísima laguna. Desde entonces, en esta casa de madera sobre pilotes con salas de estudio y laboratorios para una veintena de investigadores no han cesado las actividades científicas y antropológicas, gracias a las cuales se comienza a conocer mejor no sólo la vida de la reserva, sino también el ecosistema de los bosques tropicales. Se está construyendo, además, una nueva estación de investigación biológica fuera del Parque Nacional para llevar a cabo ciertos estudios que la reglamentación del Parque prohíbe dentro de él. Pero queda por realizar una ingente tarea. La selva encierra aun innumerables misterios: no se sabe prácticamente nada acerca de su fauna acuática y están por explorarse las colinas brumosas del bosque tropical de montaña y las mesetas de la puna.

Así, se ha terminado por reconocer que los míticos tesoros de El Dorado no son otros que el excepcional patrimonio natural de la región: los dieciséis ecosistemas naturales diferentes, prácticamente intactos, como en los orígenes de la humanidad, que los 18.800 km² de la reserva encierran.

Loros, monos, tortugas y algunas cifras...

Quizá una de las principales características de la selva húmeda tropical sea su gran diversidad, superior a la de cualquier otra región del planeta. Resultaría imposible, por ello, mencionar siquiera las principales especies forestales de la reserva. Digamos simplemente, para dar una idea de su riqueza biológica, que en un perímetro de 4 km² alrededor de la estación de Cocha Cashu los investigadores han identificado 1.200 plantas vasculares. Se estima además que el 10% de todas las especies de plantas de la reserva no han sido descritas y son una novedad para la ciencia. En un censo de insectos en las copas de los árboles de sólo una héctarea de selva húmeda se contaron 41.000 especies, incluidos 12.000 tipos de escarabajos, y en un solo árbol 43 especies de hormigas pertenecientes a 26 géneros diferentes (aproximadamente la misma variedad que existe en todas las Islas Británicas).

Los papagayos, que se alimentan sobre todo de granos y frutos, viven a menudo en bandadas.

Desde el imponente cóndor al diminuto picaflor, pasando por los ruidosos páucares negros y amarillos con sus nidos colgantes como grandes bolsas de paja, el Manu contiene el 15% por ciento de las especies de aves del mundo, entre ellas 28 especies de espectaculares loros y papagayos, algunos muy raros como los papagayos militares o los de cabeza azul.

Las aves, a las que dentro de la selva resulta más fácil oír que ver, pueden ser sorprendidas, en cambio, en los espacios abiertos del río. Así, al salir el sol, en ciertos barrancos del Manu pueden verse miles de loros y papagayos que en estridentes y multicolores bandadas se congregan para devorar una arcilla rica en sales naturales con la finalidad de purgarse. Además de las garzas, gansos y patos, la delicada espátula rosada y el desgarbado jaribú comparten las playas con letárgicos caimanes de engañadora inmovilidad, pues sus reacciones pueden ser relampagueantes. Martines pescadores, tucanes de enormes picos, rayadores de picos afilados como cuchillos frecuentan las áreas vecinas del río y se alimentan de su rica fauna ictiológica. Pero tal vez la más extraña de las aves sea el shansho (*Ophistocomus hoazin*), que vive en las riberas de las lagunas en alegres comunidades. Este pájaro primitivo tiene ganchos en las puntas de las alas con los que se ayuda para trepar a los árboles antes de aprender a volar, y un estómago con un sistema de digestión similar al de un rumiante.

Además de la multitud de pájaros que habitan en las frondas, abundan también los primates, de los que se han censado hasta ahora trece especies. Entre ellos el más pequeño del mundo, el "leoncito" (*Cebuella pygmaea*) que pesa unos 120 gramos, el inquieto pichico (*Saguinus imperator*), así llamado por sus bigotes blancos que recuerdan a los del emperador de Austria-Hungría Francisco José, el acrobático mono araña (*Ateles sp.*) y el choro (*Alouatta seniculus*) que ha asustado a más de un turista con sus aullidos que imitan los del jaguar.

Este felino y otros, como el puma y el tigrillo, son sobre todo nocturnos pero se les puede ver cuando bajan a las playas buscando tortugas en la época en que éstas vienen a desovar. También los tapires, pecaríes y perros de monte se acercan a las orillas, incluso de día, para beber y refrescarse. Pero hay muchos otros mamíferos, desde minúsculos murciélagos que duermen cabeza abajo colgando de las ramas sobre las aguas de las cochas y vampiros que se nutren exclusivamente de sangre, hasta osos hormigueros y un tipo de armadillo gigante que puede pesar hasta cincuenta kilos.

Otro habitante excepcional de la reserva es la nutria gigante. Codiciada por su fina piel, esta especie ha sido exterminada en casi toda la cuenca del Amazonas, pero en el Manu es aun relativamente abundante. De una curiosidad insaciable y muy veloces en el agua, las nutrias cazan y pescan en grupo. Provistas de poderosos dientes de lobo, no dudan en atacar a caimanes de metro y medio de largo para defender a sus crías... o para comerlos.

La belleza cautivante de la selva, realzada por la profusión de sonidos y colores, encierra también múltiples peligros. En el bosque húmedo tropical como en las zonas pantanosas de las orillas viven especies potencialmente peligrosas para el hombre, en particular varios tipos de serpientes venenosas. La más temida y agresiva es la sushupe (*Lachesis muta*) que puede medir hasta tres metros y que tiene la reputación de perseguir a los humanos que se le cruzan en el camino. Las más comunes son

las jergones (*Bothrops sp.*) capaces de detectar a distancia la fuente de calor, lo que les permite cazar en la oscuridad, y las naca-nacas o corales (*Micrurus sp.*) de bellos colores, parientes lejanas de las cobras asiáticas y africanas. En los ríos y lagunas hay anacondas, boas acuáticas que pueden alcanzar una talla gigantesca (más de nueve metros). En las orillas o en troncos a la deriva es frecuente ver un rosario de caparazones de taricayas (*Podocnemis unifilis*) o tortugas acuáticas asoleándose junto a lagartos negros. Precisamente, el reptil de mayor tamaño identificado en el Manu es un lagarto negro hembra de casi cinco metros de largo y de más de 500 kilos, que vive en el Cocha Cashu.

Los cazadores de la selva

Uno de los lugares más misteriosos del Manu es Pusharo. En ese lugar dos altos farallones enmarcan como una puerta gigante la salida del río Palotoa de las montañas. En una de ellas, escondida por la vegetación hay una banda de unos treinta metros de largo de signos grabados en la roca: símbolos solares, serpientes, cabezas de mujer, espirales, dameros. Detrás una rampa, al parecer artificial, conduce a una terraza de piedra. Como muchos otros petroglifos dispersos en la inmensidad de la Amazonia, éstos no han sido estudiados ni interpretados. Son el testimonio de una cultura amazónica perdida cuyos orígenes se confunden posiblemente con los del hombre americano.

Pero, ¿quiénes son en la actualidad los habitantes del mundo complejo y maravilloso de la selva? La reserva está escasamente poblada. Algunos habitantes pertenecen a los grupos étnicos amahuaca y yaminahua que ocupan la cabecera de los ríos Panahua y Pinquén y el sector noreste de la reserva. Cazadores, pescadores y agricultores neolíticos, durante la estación de las lluvias los amahuacas viajan hacia las cabeceras de los ríos donde se supone que tienen campos de cultivo. En la estación seca, de julio a septiembre, bajan a las playas del río Manu, y es frecuente entonces ver grupos de hombres y mujeres recolectando huevos de taricayas, que constituyen el principal elemento proteínico de su dieta. Esta vida tradicional, en la cual la administración de la reserva no interfiere en absoluto, pues las poblaciones autóctonas están autorizadas a practicar en ella la caza de supervivencia, se halla perfectamente adaptada a las duras condiciones de la selva y es el resultado de una experiencia milenaria.

Una tribu más misteriosa aun es la de los kugapákori, de lengua machiguenga, que viven de manera transhumante entre las cuencas de los ríos Madre de Dios y Urubamba. Estos indios defienden celosamente su territorio, y aquellos aventureros que, pese a las advertencias de guías y gentes del lugar, han tratado de penetrarlo pasando una frontera invisible han caído atravesados por sus flechas.

Un caso totalmente diferente es el de las tribus machiguengas. Algunos de sus miembros han adoptado las costumbres del mundo moderno y viven en la pequeña aldea de Tayakome, a unas cinco horas de canoa río arriba de Cocha Cashu, donde fueron traídos por misioneros desde sus tierras de origen, en la cabecera del río Urubamba. Otros machiguengas viven dispersos en caseríos de unas cuantas cabañas, y el gobierno ha puesto a su disposición algunas modestas escuelitas, a menudo con maestros que hablan su lengua.

Son pocos los colonos venidos de la Sierra que se han establecido en los límites del Parque Nacional, lo que hasta el momento es un factor positivo para su preservación. Una de las razones que ha desalentado la colonización son los altos costos de transporte debido al pésimo estado de la carretera que une la reserva con el Cuzco.

El jaguar es el felino mayor del Nuevo Mundo.

Un mundo amenazado

Sin embargo, son muchos los peligros que se ciernen sobre la región. De realizarse algunos proyectos de industrialización que no tienen en cuenta la integridad de la reserva ni la supervivencia de sus habitantes, el riquísimo patrimonio natural del Manu, su soledad y su misterio pueden convertirse pronto en un mero recuerdo.

El departamento Madre de Dios, donde se encuentra situado, es una de las últimas fronteras de colonización del Perú y en algunas zonas, sobre todo cerca del límite brasileño, hasta donde llega una carretera asfaltada que viene de Sao Paulo, se está quemando la selva, a menudo ilegalmente, para crear estancias ganaderas.

Una gran empresa petrolera transnacional ha descubierto un enorme yacimiento de gas natural en el límite noroeste del Manu, cuyos depósitos se prolongarían al parecer hasta dentro de la reserva misma. Las primeras actividades de instalación del campamento han ocasionado ya incontables daños: exterminio de animales salvajes, contaminación de los ríos con petróleo y productos químicos, desplazamiento de poblaciones nativas de sus lugares tradicionales de caza. Perjuicios menores si se comparan con la catástrofe ecológica y humana que representaría la proyectada instalación de un gasoducto para llevar el gas hasta el Cuzco y la construcción de una central termoeléctrica que exportaría energía eléctrica al Brasil mediante una línea de alta tensión de 350 kilómetros, de los cuales 120 atravesarían la reserva.

La realización de estos y otros proyectos, como el de la prolongación de una carretera desde Puerto Bermúdez hasta Bolivia, de la cual unos 300 km atravesarían el norte de la reserva, significarían pura y simplemente la desaparición de las selvas del Manu. ■

JOSÉ SERRA-VEGA, peruano, fue funcionario del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, en Nairobi, de 1978 1980. Trabajó en la reserva de biosfera de Manu para definir el emplazamiento y las tareas de una nueva estación de investigación científica y colaboró en la preparación de un plan de desarrollo de una reserva de biosfera en Beni, Bolivia. Actualmente se ocupa en París de cuestiones relacionadas con la transferencia de tecnología y los sistemas de purificación del agua.

El regreso del *Fulk al-Salamah*

por François-Bernard Huyghe

El 25 de abril de 1991, el *Fulk al-Salamah* regresa oficialmente a la bahía de Mima Qabus, el puerto de Mascate. Hace un mes y medio que el navío prestado por el sultán Qabus a la expedición marítima de las rutas de la seda dejó a sus pasajeros en Hakata, Japón. Pero se esperó el término del ramadán para ofrecer al comandante y a su tripulación la fiesta que merecen, una fiesta al estilo omaní con cientos de bailarines, celebración que recuerda la que acogió al Navío de la Paz a la ida, el 17 de noviembre anterior.

La expresión "acogida de jefes de Estado" es un eufemismo si se quiere describir la fiesta extraordinaria dada en honor del *Fulk al-Salamah*. Escolta de lanchas y patrulleros, flotilla de barcas blancas empavesadas con los colores nacionales en torno a nuestro navío, barcos bomba que abrían pasajes en el agua, helicóptero, plataformas flotantes que llevaban la bandera de las Naciones Unidas, el retrato del sultán o una flor misteriosa —que varios de nosotros, poco duchos en botánica, calificamos de loto, símbolo eventual de las relaciones Oriente-Occidente. Hechas las averiguaciones del caso, se supo que era la representación de una nueva especie de rosa "Sultán Qabus".

Y sobre todo los ruidos: tambores y cantos tradicionales marcan el ritmo de las danzas de varios cientos de intérpretes a bordo de buques abarrotados. Los bailarines enarbolan bastones, espadas o canglares, puñales tradicionales que los omaníes suelen llevar al cinto cuando participan en alguna solemnidad. En tierra, hay que precisarlo, ministros, miembros de la familia real, escolta, otras danzas, cortejo de vehículos oficiales...

Llegamos a Mascate en el momento en que el país conmemora el vigésimo aniversario de la ascensión al poder del sultán. En realidad, lo que celebraba la ciudad, que millares de bombillas con los colores nacionales, verde, blanco y rojo, transformaban en un mar tricolor, era un salto inverosímil en el tiempo, efectuado sin embargo en menos de una generación, y un brinco en el espacio mental: era el paso, debido en buena medida a la sucesión dinástica y al auge del petróleo, de un Omán replegado sobre su historia, donde la electricidad y las gafas de sol se consideraban un modernismo corruptor, a la más contemporánea de las civilizaciones. Todo ello atenuado, aquí más que en otras partes, por un afán de conservar su identidad y una disciplina al parecer libremente aceptada.

A las imágenes manidas sobre "la Suiza del Golfo", camellos y computadoras, agreguemos las siguientes, de las que fuimos testigos: una ciudad reconstruida pero con normas estéticas que imponen unidad a la arquitectura moderna. Una parada militar que termina con un desfile de las tribus y una demostración de antiguos ritos guerreros. Los jeques de Dhofar que visitan un centro cultural ultramoderno en Salalah y se extrañan de ver en vitrina los objetos de su vida tradicional. Cientos de jóvenes que ejecutan figuras colectivas o forman paneles electrónicos vivientes en una fiesta que recuerda la inauguración de los Juegos Olímpicos, pero en las tribunas ni un solo individuo lleva el atuendo omaní. En materia de contrastes, se baten aquí todos los records.

Los observadores más sabios nos explican cómo la población puede vivir de manera aparentemente tan serena una convulsión cultural semejante, y hasta qué punto hay en todo ello una cierta ingenuidad.

Las referencias se esfuman

Pero para nosotros, pasajeros del *Fulk al-Salamah*, la impresión es más profunda. De un mundo mediterráneo, agrícola, urbano, en el que las diferencias de culturas aparecen como estratos sucesivos, pasábamos a algo radicalmente distinto. El europeo que escribe estas líneas, habituado por su educación a ver la sucesión de las civilizaciones egipcia, griega, romana, bizantina, islámica como una armoniosa continuidad propicia a todas las investigaciones sobre las "influencias", perdía poco a poco sus referencias. De Menfis a Efeso, del museo arqueológico de Atenas al de El Cairo, todo ocurría por transformaciones sucesivas y entrecruzamientos. Ahora no.

En los seminarios a los que el equipo asistía en tierra, en las reuniones de trabajo que se realizaban a bordo dos veces por día, se suponía que aprendíamos. Bombardeados de informaciones nuevas, empeñados en la tarea ilusoria de resumir lo que constituye la trama de las culturas, el intercambio, ¿cómo no confundirnos en ese juego de pistas? Procuremos sin embargo recordar las balizas que perdimos en algún lugar del mar Rojo.

En Atenas disponíamos aun de un hilo conductor. Era, en primer término, sin jugar con las palabras, la seda. Sabíamos hasta qué punto la introducción en Roma de esa preciosa materia había desencadenado un gusto desenfrenado por lo suntuoso, una necesidad de importación y por último un endeudamiento en el que Gibbons veía una de las causas de la caída del Imperio. El ejemplo bizantino no es menos elocuente: si el vestido de seda es una parte importante del patrimonio desde el Bajo Imperio, ¡qué revolución provoca la introducción del modesto *bombyx* en Bizancio, a mediados del siglo VI! Para el Estado, el control del tráfico y después la fabricación de esa riqueza son suficientemente importantes como para justificar una reglamentación estricta. La seda dará origen, por lo demás, a una actividad económica considerable en algunas regiones de Grecia hasta el siglo XIX.

Durante un seminario en Izmir descubrimos también el papel que desempeñaba la antigua Esmirna en el tráfico de la seda y los periodos de prosperidad y decadencia de la ciudad ligados a las fluctuaciones del mercado internacional. Las conexiones de la ruta marítima de la seda con la red de caravasares, que volvíamos a encontrar en Egipto, reforzaban nuestra tranquilizadora impresión de descubrir similitudes y explorar una red unificadora cuyo control se disputaban las potencias pero que una necesidad tenaz de seguridad restablecía a la menor interrupción.

Progresivamente, pasamos de la seda a las demás riquezas intercambiadas; la ruta de las especias adquirió una importancia creciente. Era la regla del juego: había que entender las "rutas de la seda" no como una expresión geográfico-económica, sino como una "metáfora del diálogo", citando a uno de nuestros compañeros de viaje.

El viaje, una identidad

Ahora bien, lo que nos desorienta en Omán no es la falta de tales vinculaciones; por el contrario. La arqueología del país es muy reciente pero revela la existencia de lazos muy anteriores al periodo islámico. Desde el tercer milenio y hasta principios del siguiente, el país de Magan, Omán, exporta cobre y diorita a Mesopotamia. En las tumbas de Omán, en cambio, aparecen piezas de alfarería. Asimismo, las relaciones entre Magan y la civilización del Indo parecen remontarse, más o menos, al 2300 a.C.

Saltémonos tranquilamente varios siglos y repitamos algunos ejemplos recogidos durante esta etapa. Un miembro del equipo científico nos revela la historia de Sayyid, un mercader omaní de origen indio que vivió en el siglo XIII. No sólo tiene relaciones comerciales frecuentes y cordiales con los navegantes chinos que vienen a Omán, sino que, cuando

A la izquierda, el *Fulk al-Salamah* y, en primer plano, el *Zinat al-Bihar*, navío tradicional omaní que lo acompañó desde Venecia hasta las islas griegas. Arriba, figura de camellero barbudo. Estatuilla esmaltada tricolor descubierta en una tumba del siglo VIII, en los alrededores de Sian (China).

el príncipe Ma'abar se irrita a causa de esas amistades, Sayyid huye a la corte de Kubilai Jan, quien lo cubre de regalos y le da por esposa a una princesa coreana. Nuestro héroe muere próspero en Beijing en 1299.

Otra anécdota: a comienzos del siglo XV, el famoso navegante chino Zheng He visita varias veces El Balid, la actual Salalah, en el sur de Omán. Ahora bien, este viajero, musulmán de China, dispone de intérpretes formados en una escuela especial y gracias a sus relatos sabemos todo lo ocurrido.

Esos casos nos impresionan y no sólo porque permiten suponer la existencia de importantes aspectos aun inexplorados. Los primeros ejemplos hacen remontarse nuestra búsqueda varios milenios atrás y muy lejos de los territorios que ha vislumbrado hasta ahora nuestro equipo. Los segundos muestran que las relaciones entre la China y Omán, más allá del mero comercio, suponen una actitud cultural.

Pero lo más interesante es que se arroje luz tan esporádicamente sobre una historia en la que abundan las zonas misteriosas: o más bien una historia que, más allá de una cierta antigüedad, sólo parece conocida por la mirada del otro y las huellas del intercambio. Para un pueblo que elige como héroes nacionales a Sindbad el Marino y a Ahmed bin Majud, el piloto que guió a Vasco de Gama, viaje y descubrimiento no son un enriquecimiento de sí mismo, sino una identidad. Ello contribuye a aumentar nuestra desorientación.

La llegada al puerto

Con la perspectiva del tiempo, la llegada a Mascate y los agasajos recibidos cobraron para nosotros un significado diferente. A bordo hablamos varias veces de ese sentido distinto del tiempo y del viaje que nos embarga. Soltar, física y metafóricamente, las amarras, conseguir olvidar varios meses nuestra vida cotidiana para formar una comunidad, descubrir que la llegada a un puerto es un acontecimiento, sin relación con la trivialidad de los viajes contemporáneos que borran distancias y diferencias. Los rumores guerreros de la actualidad nos llegaban atenuados. Y ello contribuía a recordar la singularidad de nuestra aventura y a darnos una mirada que nos parece más virgen.

En una conversación, un miembro del equipo científico desarrollaba la siguiente idea: nuestros santos patronos Marco Polo e Ibn Battuta pudieron recorrer libremente el mundo entonces conocido sin hacerse detener ni asesinar. ¿Qué signos de paz, qué código de saludo empleaban los hombres de esa época para que así fuera? Nuestro viaje podría ser una ocasión para meditar sobre los ritos que desarman la agresión en las culturas más diversas.

Si el viaje es sólo interior, el despliegue de sonidos y colores que nos saludaba en Mascate o que celebra el regreso del *Fulk al-Salamah* revela tal vez que el viajero es aquél para quien lo nuevo es una modificación de sí mismo. La información planetaria instantánea y omnipresente da paso a otra manera de contemplar el mundo.

Hay que saber maravillarse al llegar. ■

FRANÇOIS-BERNARD HUYGHE es un escritor y periodista francés. Trabajó en la División del Patrimonio Cultural de la Unesco. Ha publicado *La soft idéologie* (1987) y *La langue de coton* (1991).

A su llegada a Mascate, capital del sultanato de Omán, el *Fulk al-Salamah* recibe una acogida triunfal.

Llamamiento de Venecia

Un grupo de destacadas personalidades, reunidas el 8 de junio por iniciativa de la UNESCO, formularon en Venecia un llamamiento instando a la comunidad mundial a reforzar la solidaridad con las víctimas del sida. Los signatarios del llamamiento solicitaron a todos aquellos que desean luchar contra ese flagelo que contribuyan económicamente a los programas de lucha contra el sida en los países más afectados de Africa, a fin de fortalecer la educación preventiva, la formación y la investigación científica y de sufragar los gastos de escolaridad de los huérfanos. A ese efecto crearon una cuenta bancaria para las donaciones:
UNESCO Sidaides World
cuenta 77666,
Chase Manhattan Bank, N.A.,
Chips Uids 019719,
18 Bv. Malesherbes,
BP 450 - 75361 París Cedex 08.

Contribución de Alemania a proyectos de educación en el Sahel

En diciembre de 1990 el gobierno de Alemania firmó un convenio con la UNESCO en virtud del cual ese país destinará un millón y medio de dólares a la financiación de un programa de educación básica, a cargo de la UNESCO, cuyos beneficiarios son seis países del Sahel: Burkina Faso, Chad, Malí, Mauritania, Níger y Senegal. La primera fase del proyecto, que durará tres años, permitirá dotar a cada uno de esos países de los medios necesarios para producir e imprimir 100.000 ejemplares de manuales de alfabetización y postalfabetización.

Una ética del desarrollo

En una entrevista concedida al periódico *Le Monde*, el pasado mes de abril, el Director General de la UNESCO afirmó que "una paz duradera presupone una ética del desarrollo". A su juicio, "tenemos que elaborar en común una moral que, más allá de las tasas de interés, la transferencia de tecnología, el precio de las materias primas, el movimiento de capitales, los obstáculos arancelarios y no arancelarios, etc., contribuya a crear formas de desarrollo de las que estemos orgullosos porque integran valores universales y transhistóricos, en particular los del derecho y la justicia".

"¿Cómo elaborar —se preguntó el Sr. Federico Mayor— formas de desarrollo humano que permitan evitar las inmensas corrientes migratorias, que generan una diáspora de la humanidad, superar las desigualdades frente a la alimentación, la salud, la educación, el acceso al conocimiento científico y técnico, que afectan a cientos de millones de personas, conjurar las amenazas que se ciernen sobre la biosfera y el medio ambiente en general, combatir la pérdida de la diversidad cultural y biológica, de los valores y de los antiguos vínculos de solidaridad, la soledad y la droga? De la repuesta a estas preguntas dependerá en gran medida la orientación de las relaciones internacionales."

"Plan Arabia"

En el marco del Decenio Mundial para el Desarrollo Cultural (1988-1997), la UNESCO ha lanzado un programa llamado "Plan Arabia" cuyo objetivo es estrechar los lazos entre el mundo árabe y Occidente. Se prevé, entre otras actividades, el otorgamiento de becas a jóvenes occidentales para profundizar sus conocimientos acerca del mundo árabe, la creación de un banco de datos de la cultura árabe, una contribución financiera para mejorar la distribución internacional de la producción cinematográfica árabe, acciones de sensibilización del público a las grandes realizaciones del arte árabe (arquitectura, miniaturas, artes gráficas, etc.).

Salvar el patrimonio cultural de la humanidad

Del 17 al 22 de junio pasado se realizó en Roma una importante manifestación llamada "Media Save Art 91", patrocinada por la UNESCO y el Gobierno de Italia, para sensibilizar al público frente a las amenazas que se ciernen sobre el patrimonio cultural de la humanidad y fortalecer la cooperación en ese sentido entre los medios de comunicación y las instituciones encargadas de la salvaguardia de ese patrimonio.

Durante esa semana se realizaron exposiciones sumamente originales en las que el público pudo observar, por ejemplo, el complicado proceso de restauración de una obra de arte, así como proyecciones de películas y documentales sobre arte y cultura, y debates entre destacadas personalidades sobre el papel de la comunicación en la preservación del patrimonio cultural.

Premio de Fomento de la Paz

El 27 de junio pasado un jurado internacional de once prestigiosas personalidades designadas por el Director General de la UNESCO anunció que el Premio de Fomento de la Paz Félix Houphouèt-Boigny se otorgará a fines de 1991 a Nelson Mandela y a Frederik De Klerk, de Sudáfrica. Henry Kissinger, presidente del jurado, señaló en esa ocasión que este premio constituía un reconocimiento a la contribución de ambas personalidades a la paz internacional, un estímulo para que prosigan su acción en este sentido y un homenaje a la labor que han realizado para que su pueblo tome conciencia de los prejuicios y los supere, lo que pocos años atrás habría parecido imposible.

La finalidad del premio, de una cuantía de 800.000 francos franceses, que se concede este año por primera vez, es rendir homenaje a las personas, organismos o instituciones que hayan contribuido significativamente al fomento, la búsqueda, la salvaguardia o el mantenimiento de la paz.

IDAMS, colección internacional de programas informáticos

La UNESCO ha elaborado una colección internacional de programas informáticos para la gestión y el análisis estadístico de datos para grandes y microcomputadoras IBM y otras que sean compatibles (IDAMS). Destinado a los profesionales de los medios científicos y administrativos que necesitan analizar datos numéricos y manejar bases de ese tipo de datos, puede funcionar conjuntamente con otro programa informático de la UNESCO, CDS/ISIS, para la gestión de bases de datos textuales.

Los usuarios encontrarán en IDAMS un conjunto de estadísticas uni y bivariables, técnicas estadísticas multivariables, así como algunas de las técnicas complejas más recientes. IDAMS contiene además programas de gestión de datos y un poderoso lenguaje de transformación de datos. La versión para microcomputadoras está equipada con funciones de tratamiento de texto de alto rendimiento, facilidades gráficas y mensajes de ayuda en línea.

Ese programa, que puede utilizarse sin conocimientos de programación, se distribuye gratuitamente a las instituciones que lo soliciten a:
IDAMS-CII/PGI,
7 Place de Fontenoy,
75700 París (Francia).

CRÉDITOS FOTOGRÁFICOS

Página 3: Denarnaud © Sipa Press, París. **Páginas 3 (derecha), 14-15, 21 (derecha), 31 (arriba izquierda), 39, 73**: © Charles Lenars, París. **Páginas 4, 6, 9**: U. Andersen © Gamma, París. **Páginas 10-11, 22**: © Rijksmuseum, Amsterdam. **Páginas 12-13, 16, 32, 40, 58**: © Monique Pietri, París. **Páginas 17, 18, 19, 68, portada posterior**: © Roland Michaud, París. **Páginas 20-21**: Roland Michaud © Rapho, París. **Página 23**: con autorización del Institut Chine-Europe, Lovaina, tomada del catálogo *Chine, ciel et terre* (1988). **Páginas 24, 27, 47, 49, 58-59**: © G. Dagli Orti, París. **Páginas 25, 29**: © Trustees of the British Museum, Londres. **Páginas 26, 48, 51, 52, 66-67**: © Jean-Loup Charmet, París. **Páginas 28-29**: © National Maritime Museum, Londres. **Páginas 30-31, 61 (abajo)**: © Luc Cuyvers, Maryland. **Página 33**: © Charles Carrié, París. **Páginas 34-35**: Claus Meyer © Rapho, París. **Páginas 36-37**: UNESCO-Arthur Gillette. **Páginas 40-41**: Brian Brake © Rapho, París. **Páginas 43, 44-45**: © Biblioteca Nacional, París. **Página 46**: © DITE/IPS, París. **Página 50**: © Yale University Art gallery, donación Stephen Carlton Clark. **Páginas 54-55, 56, 57**: UNESCO-Ayala. **Páginas 60, 70 (centro), 70 (abajo)**: © Collection Viollet, París. **Página 61 (arriba izquierda)**: © CNM Nausicaa, Boulogne sur Mer. **Página 62 (abajo izquierda)**: © C. Carré Nausicaa, Boulogne sur Mer. **Página 62 (arriba izquierda)**: © Claude Sauvageot, París. **Páginas 63, 64, 65**: © Hudson's Bay Company, Winnipeg. **Página 69**: © Muñoz de Pablos, París. **Página 70 (arriba)**: © Boyer Viollet, París, Biblioteca del Arsenal. **Páginas 72, 74**: UNESCO-Ivette Fabri. **Páginas 75, 76, 77**: UNESCO-Oficina de Turismo del Perú. **Páginas 78-79, 80**: Delegación de Omán ante la UNESCO. **Página 79**: © Robert Harding Picture Library, Londres.

ritmo y compás

■ FOLKLORE

Les nouvelles polyphonies corses
DC Philips 818515-2

Este disco compacto es un buen ejemplo de la tendencia a dar nueva vida y modernizar la música folklórica que se observa actualmente en el mundo entero. Manu Dibango, Ryuichi Sakamoto y otros nombres vinculados sobre todo a la música pop acompañan aquí los cantos polifónicos corsos que tradicionalmente se interpretan *a capella*. Esta aportación instrumental podría parecer, a primera vista, sacrílega; sin embargo, las soberbias voces de los cantantes de la iglesia de Bonifacio conservan toda su autenticidad. De esta música, comparable por su belleza a la música búlgara, más conocida internacionalmente, se desprende una poesía agreste ("Onda", "Terra Brusgiata"), a semejanza de la tierra corsa.

Radio Bratislava
DC Philips 848207-2

Este disco compacto antológico reúne las mejores piezas folklóricas de las radios de Europa del Este (Praga, Budapest, Sofía, Tesalónica, Skoplje, Varsovia, Helsinki, etc.) que desde hace veinte años participan en el concurso de Radio Bratislava. Nos deleitaremos así escuchando melodías escasamente difundidas, llenas de brío o, por el contrario, melancólicas, en particular una canción épica de Bulgaria occidental o un romántico tema de los pastores de Eslovaquia central, e instrumentos tales como el címbalo, que hace pensar en los cíngaros, o el domra. Una grabación muy oportuna, que nos recuerda, en momentos en que Europa del Este está en plena efervescencia, la riqueza y la variedad de su patrimonio cultural.

■ MÚSICA POPULAR

Gerardo Núñez.
Flamencos en Nueva York
DC VeraBra nº 28

La nueva marca alemana VeraBra parece especializarse en las músicas mestizas. El título mismo de este disco compacto revela claramente esa corriente de fusión. La canción del título, designada como "rumba", es una lograda mezcla de flamenco y salsa. "Mi patio" es un tango, pero un tango modernizado que se aproxima más a la música de los jóvenes argentinos de hoy; "A Gill Evans" (pequeño error de ortografía, el nombre de este realizador de arreglos musicales, que colaboró con Miles Davis, se escribe "Gil") tiene influencias del jazz, mientras que la mayor parte de las restantes composiciones están emparentadas con las bulerías, las alegrías o las sevillanas tradicionales. La técnica de la guitarra es admirable.

■ JAZZ

Tom Harrell. *Forms*
Harrell (trompeta, fluegelhorn), Joe Lovano (saxo tenor), Danilo Pérez (piano), Charlie Haden (contrabajo), Paul Motian (batería).
DC Contemporary/Carrère 9031-73600-2

Harrell es un joven trompetista cada vez más solicitado por la calidad de su interpretación y de sus composiciones. Este disco lleva el apropiado título de "Forms". Se trata, en efecto, de una música muy estructurada, a la vez densa y lírica, cuya calidad no decae en ningún momento. Pero aunque Harrell dirige esta sesión de jazz, es Danilo Pérez el que suscita mayor admiración. El talento de este panameño de 23 años, actual pianista de Dizzy Gillespie, es literalmente asombroso. Pérez se expresa en ésta, su primera grabación, con el lenguaje del jazz "moderno" politonal y polimodal. Acompañante atento y solista virtuoso, ha asimilado perfectamente la experiencia de los pianistas que le precedieron. Pero es sobre todo en el "latin jazz" donde sus invenciones rítmicas son más notables. Esperamos con impaciencia una grabación suya de este tipo de música que corresponde perfectamente a su temperamento.

The Branford Marsalis Quartet Featuring Terence Blanchard.
Mo Better Blues
Marsalis (saxo), Kenny Kirkland (piano), Robert Hurst (contrabajo), Jeff Watts (batería), Terence Blanchard (trompeta), Cynda Williams (canto).
DC CBS 467160 2.

Gran parte del interés que despierta el último filme de Spike Lee *Mo Better Blues* se debe a su banda sonora. Marsalis, Blanchard y su sección rítmica —todos ellos músicos experimentados pese a su edad— crean el mejor jazz actual, un jazz riguroso, estructurado y, en ciertas piezas, rebosante de arrogancia, como el viejo jazz de Nueva Orleans. Cabe destacar especialmente la voz de ricos matices de Cynda Williams —actriz en el filme— en el viejo "Harlem blues" de W. C. Handy, al que la pianista Claire Fisher da, con sus arreglos para cuerdas, nuevas tonalidades.

Isabelle Leymarie
Etnomusicóloga y periodista

■ MÚSICA CLÁSICA

Maximilien Kolbe. *Opera de Dominique Probst, libreto de Eugène Ionesco.*
Andréa Snarski, Paul Gerimon, Pierre Danais, Vincenzo Sanso. Dirección musical Olivier Holt.
DC Cybelia CY 879

La marca Cybelia se ha fijado como objetivo la difusión de la música francesa, en particular la de compositores contemporáneos vivos. Dominique Probst nació en 1954 en una familia de artistas. Probst, que es percusionista, ha compuesto mucho para el teatro: la compañía Renaud-Barrault, la Comedia Francesa. Era lógico que, tras diversos tanteos, haya buscado su propio estilo acercándose a la ópera. El libreto del gran escritor Eugène Ionesco se inspira en el martirio del padre Kolbe, quien ofreció su vida en 1941 en el campo de Auschwitz para salvar la de un prisionero que era el sostén de su familia. Al igual que Chostakovitch, Schoenberg, Britten, Penderecki y algunos otros compositores de menor importancia, Probst expresa también la rebelión contra el nazismo. Inicialmente encargada por la Opera de París, esta obra ambiciosa se estrenó en Italia en 1988. Si su representación a veces desilusiona, de su audición, en cambio, se desprende un sentimiento de autenticidad y simplicidad.

UNA NUEVA COLECCIÓN EMI: "L'ESPRIT FRANÇAIS"

Gounod. *Symphonies nº 1 y 2*
Orquesta del Capitolio de Toulouse, bajo la dirección de Michel Plasson.
DC EMI 7639492
Vincent d'Indy.
Simphonie sur un chant montagnard cévenol/
Symphonie nº 2
Orquesta de París y del Capitolio, bajo la dirección de Serge Baudo y Michel Plasson.
DC EMI 7639522
Ishtar/Wallenstein/
La fôret enchantée
Orquesta Filarmónica de Pays de Loire, bajo la dirección de Pierre Dervaux.
DC EMI 7639532
Henri Dutilleux.
Le loup
Orquesta sinfónica de los Conciertos del Conservatorio, bajo la dirección de Georges Prêtre
DC EMI 7639452 (junto con Poulenc, Milhaud)

La célebre marca EMI/VSM reedita sus tesoros de música francesa de los siglos XIX y XX. Es bien sabido: al mundo entero le gusta la música francesa... salvo a los franceses. Se diría, sin embargo, que este pueblo, con un orgullo nacional un tanto quisquilloso, está cambiando de mentalidad. Gounod no es sólo el autor de *Fausto*. Compuso en particular dos sinfonías con influencia clásica, de Mendelssohn sobre todo. Lejos de Berlioz, Gounod conserva una tradición y la enriquece. Vincent d'Indy, por su parte, había desaparecido por completo. La obra de ese compositor nacionalista pero influido por Wagner es de una gran sutileza. Se podrá escuchar con deleite su Segunda sinfonía, llena de misterio, y se redescubrirán los fragmentos sinfónicos del ballet de Herni Dutilleux *El lobo*, que Roland Petit estrenó con gran éxito en 1953. Esta obra interesante permite comprender mejor la trayectoria de uno de los principales maestros del siglo XX. En otros discos compactos de esta colección pueden escucharse obras de Castillon y de Rabaud, de Poulenc y de Pierné, de Koechlin y de Messiaen, esperando las próximas grabaciones...

Beethoven. *Symphonie nº 2*
Brahms. *Variations sur un thème de Haydn*
Orquesta del Festival de Marlboro, bajo la dirección de Pablo Casals.
DC Sony Classical SMK 46247
Schubert. *Quintette D 956. Le berger sur le rocher*
Benita Valente, Harold Wright, Rudolf Serkin.
DC Sony Classical SMK 45901
Schoenberg. *Sérénade op. 24 — Symphonie de chambre nº1 op. 9*
Solistas del Festival de Marlboro.
DC Sony Classical SMK 45894

En 1951 artistas como Adolf Busch, Marcel Moyse y Rudolf Serkin crearon en Vermont (Estados Unidos) el festival de Marlboro. Su principio es presentar intérpretes, grandes o menores, célebres o desconocidos, al margen de toda jerarquía, con un solo objetivo: disfrutar de la música. El ilustre violencelista Pablo Casals honró el Festival con su presencia de 1960 a 1973. Es el quien dirige el primero de estos discos compactos con una claridad y una poesía infinitas. Cualidades que se encuentran también en las demás grabaciones, en las que se sitúa a cada autor en su época y su estilo. Auténticas joyas que iluminan una de las más maravillosas no-instituciones de la música de nuestro tiempo.

Claude Glayman
Periodista y crítico musical

el CORREO de la UNESCO

AÑO XLIV

Revista mensual publicada en 35 idiomas y en braille por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura.

31, rue François Bonvin, 75015 París, Francia.

Teléfono:
PARA COMUNICARSE DIRECTAMENTE CON LAS PERSONAS QUE FIGURAN A CONTINUACIÓN MARQUE EL **45 68** SEGUIDO DE LAS CIFRAS QUE APARECEN ENTRE PARÉNTESIS JUNTO A SU NOMBRE

Director: Bahgat Elnadi
Jefe de redacción: Adel Rifaat

REDACCIÓN EN LA SEDE (PARÍS)

Secretaría de redacción: Gillian Whitcomb
Español: Miguel Labarca, Araceli Ortiz de Urbina
Francés: Alain Lévêque, Neda El Khazen
Inglés: Roy Malkin, Caroline Lawrence
Estudios e investigaciones: Fernando Ainsa
Unidad artística, fabricación: Georges Servat
Ilustración: Ariane Bailey (46.90)
Documentación: Violette Ringelstein (46.85)
Relaciones con las ediciones fuera de la Sede y prensa: Solange Belin (46.87)
Secretaría de dirección: Annie Brachet (47.15), Mouna Chatta
Asistente administrativo: Prithi Perera
Ediciones en braille en español, francés, inglés y coreano: Marie-Dominique Bourgeais

EDICIONES FUERA DE LA SEDE

Ruso: Alexandre Melnikov (Moscú)
Alemán: Werner Merkli (Berna)
Arabe: El-Said Mahmoud El Sheneti (El Cairo)
Italiano: Mario Guidotti (Roma)
Hindi: Ganga Prasad Vimal (Delhi)
Tamul: M. Mohammed Mustafa (Madrás)
Persa: H. Sadough Vanini (Teherán)
Portugués: Benedicto Silva (Río de Janeiro)
Neerlandés: Paul Morren (Amberes)
Turco: Mefra Ilgazer (Estambul)
Urdu: Wali Mohammad Zaki (Islamabad)
Catalán: Joan Carreras i Martí (Barcelona)
Malayo: Azizah Hamzah (Kuala Lumpur)
Coreano: Yi Tong-ok (Seúl)
Swahili : Domino Rutayebesibwa (Dar-es-Salaam)
Croato-serbio, esloveno, macedonio y serbio-croata: Blazo Krstajic (Belgrado)
Chino: Shen Guofen (Beijing)
Búlgaro: Dragomir Petrov (Sofía)
Griego: Nicolas Papageorgiou (Atenas)
Cingalés: S.J. Sumanasekera Banda (Colombo)
Finés: Marjatta Oksanen (Helsinki)
Sueco: Manni Kössler (Estocolmo)
Vascuence: Gurutz Larrañaga (San Sebastián)
Vietnamita: Do Phuong (Hanoi)
Pashtu: Zmarai Mohaqiq (Kabul)
Hausa: Habib Alhassan (Sokoto)
Bangla: Abdullah A. M. Sharafuddin (Dacca)
Ucranio: Victor Stelmakh (Kiev)
Checo y eslovaco: Milan Syruček (Praga)

PROMOCIÓN Y VENTAS

Responsable: Henry Knobil (45.88), **Asistente:** Marie-Noëlle Branet (45.89), **Suscripciones:** Marie-Thérèse Hardy (45.65), Jocelyne Despouy, Alpha Diakité, Jacqueline Louise-Julie, Manichan Ngonekeo, Michel Ravassard, Michelle Robillard, Mohamed Salah El Din, Sylvie Van Rijsewijk, Ricardo Zamora-Pérez
Relaciones con los agentes y los suscriptores: Ginette Motreff (45.64), **Contabilidad:** (45.66),
Correo: Martial Amegee (45.70)
Depósito: Héctor García Sandoval(47.50)

TARIFAS DE SUSCRIPCIÓN

Tel: 45.68.45.65

1 año: 139 francos franceses. 2 años: 259 francos.
Tapas para 12 números: 72 francos
Para los países en desarrollo:
1 año: 108 francos franceses. 2 años: 194 francos.
Reproducción en microficha (1 año): 113 francos.
Pago por cheque, CCP o giro a la orden de la UNESCO.

Los artículos y fotografías que no llevan el signo (copyright) pueden reproducirse siempre que se haga constar "*De El Correo de la UNESCO*", el número del que han sido tomados y el nombre del autor. Deberán enviarse a *El Correo* tres ejemplares de la revista o periódico que los publique. Las fotografías reproducibles serán facilitadas por la Redacción a quien las solicite por escrito. Los artículos firmados no expresan forzosamente la opinión de la UNESCO ni de la Redacción de la Revista. En cambio, los títulos y los pies de fotos son de la incumbencia exclusiva de ésta. Por último, los límites que figuran en los mapas que se publican ocasionalmente no entrañan reconocimiento oficial alguno por parte de las Naciones Unidas ni de la UNESCO.

IMPRIMÉ EN FRANCE (Printed in France)
DEPOT LEGAL: C1-AOÛT-SEPTEMBRE 1991
COMMISSION PARITAIRE Nº 71843 — DIFFUSE PAR LES NMPP.
Fotocomposición: El Correo de la UNESCO.
Fotograbado-impresión: Maury-Imprimeur S.A., Z.I. route d'Etampes, 45330 Malesherbes.

ISSN 0304-310X Nº 8/9 - 1991 - OPI - 91 - 3 - 495/496 S

El tema de nuestro próximo número será:

La infancia en peligro

con una entrevista al escritor colombiano

GABRIEL GARCÍA MÁRQUEZ

Premio Nobel de literatura (1982)

Dibujo de Anamika Pual (5 años, India). © Museo Internacional de Arte Infantil, Oslo.