

EL AGUA Y LAS CIFRAS

Para muchos de nosotros, el mar no es más que un simple decorado, un tapiz sobre el que se conjugan el sol, el cielo claro, una orilla arenosa con suaves olas rompientes y grupos de bañistas satisfechos por el disfrute de unas horas de ocio. A veces ese paisaje de bambalinas nos amarga la comida del mediodía a través de una pantalla de plasma porque unos seres lastimosos, de piel oscura, abrasados, ateridos y sedientos, van a la deriva en el mar de Homero, en ese mar «del color del vino»: ¿el color de tanta sangre derramada? La vida en suma, placer y dolor.

El mar de los hombres es un mar viejo. Desde que se construyen —a golpe de lítica azuela— las navecillas de Bibong-ri (Corea del Sur), Pesse (Holanda) o Dafuna (Nigeria) hasta la botadura del MSC Oliver el 30 de marzo de 2015, han pasado casi diez mil años: demasiado tiempo para los hu-

manos, tan efímeros. El mar, sin embargo, continúa siendo ancho y profundo, insondable en tantos sentidos. Medirlo, reducirlo a cifras resulta una empresa casi imposible, aunque el intento —como muestran las páginas que siguen— no es tarea inútil, sino necesaria: como mínimo, nos producirá alivio. Ya los antiguos griegos, que humanizan sus barcos —con el don de la palabra como la nave *Argo*, con ojos en las amuras de proa— pergeñan un embrión protoestadístico de sus fuerzas marítimas: el «catálogo de las naves» del canto II de la *Ilíada*. Mil ciento ochenta y seis barcos toman las playas de Troya para vengar la deshonra de Menelao. Elaborado por gente de tierra, y no por marinos, el recuento presta más atención a los hombres que a los buques: «huecas naves», «negras naves»; solo de las que comanda Odiseo se ofrece una nota singular «doce naves de bermeja proa». Aun así, ardor y miedo siente uno cuando ve desembarcar a «los veloces abantes, con su larga cabellera al viento», respirando furia.

Pocos estudiosos han mirado al mar con tanta pasión como Braudel. Suyo es el Mediterráneo, y de sus palabras hay que partir para contar otros mares: «Viajar por el *Mediterráneo* [...] es encontrar cosas, viejísimas, vivas todavía, que bordean lo ultramoderno: [...] al lado de la barca del pescador, que es todavía la de Ulises, el pesquero devastador de los fondos marítimos o los enormes petroleros». Hoy, en el Océano Índico, junto a los viejos *dhow*s, los Triple E de Maersk. Otro aviso de Braudel: que no nos encandile lo descomunal, que no olvidemos lo diminuto. Los mares, inmensos, acogen a grandes y chicos; cada uno busca su arrimo. En nuestros días, allegar datos en serie es algo más fácil que en siglos pasados, pero corremos el riesgo de que los pequeños pasen por invisibles y no cuenten. Casi siempre fue así; a veces, no.

En 1429, el rey de Dinamarca Erik VII instaura el *Sound toll*, un impuesto que deben pagar todos los barcos que crucen el estrecho del Sund. Los registros ocupan sesenta metros de estantería, más de setecientos legajos, que informan, aproximadamente, de 1.800.000 viajes entre 1497 y 1857, cuando se deroga la imposición. Perdidos los primeros años, desde 1574 la serie está completa. Cada apunte nos detalla la fecha, el nombre y vecindad del capitán, el puerto de salida y (desde 1660) de destino, la composición del cargamento y la tasa que hubo que abonar. Esta ruta del Sund



no era de campanillas, ni estuvo organizada por ninguna institución central. Participan barcos de casi toda Europa, con tonelajes variables, desde las panzudas urcas —enormes, lentas y torpes— hasta las afiladas carabelas —pequeñas, rápidas, ágiles—. Se trasiega mucha mercancía barata, pesada y voluminosa (trigo, madera, cáñamo, brea), fundamental para que otras marinas puedan salir adelante. Amsterdam, por ejemplo, considera que la base de su prosperidad reside en este *moederne-gotie*, en este comercio-madre que alimenta a sus hijos y a sus barcos.

Con los viajes de Cristóbal Colón y Vasco de Gama a fines del XV, se cumple la frase de J. H. Parry: «Todos los mares son uno». Las carreras de Indias castellana y portuguesa son rutas bajo control estatal y, por ello, ricas en datos seriados. Un accidente pavoroso —el terremoto de Lisboa de 1755— nos priva de las series más preciadas que elabora la Casa da Índia (como antes la Casa da Guiné) en el cumplimiento de sus funciones. Hay que ingeniárselas para hacer el catálogo de naves de la *Carreira*. Rui Landeiro Godinho ofrece las cifras más completas: entre 1550 y 1649, 323 barcos salen de Portugal hacia la India; en el tornaviaje hay que agregar otros 22 buques adquiridos en Asia. Ruta valiosa por lo que embodegan los *galeões* (pimienta, canela, nuez moscada, clavo de olor, porcelana, seda, calicós), pero no muy significativa en cuanto al material naval que emplea. La ruta transatlántica de España es otro cantar. La Casa de la Contratación de Sevilla, desde 1503, toma nota de cuanto entra y sale. Su libro-registro de naos nada tiene que ver con la *Ilíada*. Chaunu, en su *Seville et l'Atlantique* —más que un libro, un archivo en miniatura— da noticias de 4.086 naves que cruzan el Atlántico entre 1504 y 1650. Sucesivos *cuentabarcos* como Lutgardo García Fuentes o Antonio García-Baquero continuaron ofreciendo cifras: entre 1650 y 1700, 775 buques; 492 entre 1717 y 1778. De 1503 a 1828, navegan a las Indias españolas, de forma legal, unas 2.280.000 toneladas y participan, poco más o menos, 410.400 hombres de mar, según nuestros propios cálculos.

No hay estadísticas marítimas más tristes que las que nos hablan del tráfico de esclavos en el Atlántico. En 1969, Philip D. Curtin dio la cifra de nueve a diez millones de personas transportadas a la fuerza desde las costas de África hasta el continente americano; en 2001, David Eltis afina aún más: 11.092.400. Solo unos años antes, en 1999, el mismo Eltis publicó, con Behrendt, Richardson y Klein, un estudio sobre la base de 24.259 viajes de

barcos negreros entre los siglos XVI y XIX. Durante el Siglo de las Luces, el Atlántico se oscurece con sangre humana: al menos 66.000 africanos cruzan el océano cada año de las décadas de 1760 y 1770; 75.000 anuales, en la de 1780. Entre 1801 y 1806, 156.000 esclavos llegan a los Estados Unidos. ¿Veremos algo nuevo (y bueno) bajo el sol?

Sin que nos percatemos, estamos lanzados al mar casi desde cualquier punto de la tierra firme: nuestro móvil, ordenador, lavadora, televisor, automóvil —hasta el más insignificante cachivache— posiblemente han viajado miles de kilómetros por varios océanos. Si China es el taller del mundo, lo es también gracias a sus puertos. En 2013, de los veinte primeros del planeta por número de contenedores negociados, nueve son chinos: Shanghai, Shenzhen, Hong Kong, Ningbo-Zhoushan, Qingdao, Guangzhou Harbor, Tianjin, Dalian, Xiamen; en total, algo más de 159.000.000 de contenedores TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) pasaron por ellos, según el World Shipping Council. La competencia entre Maersk, Mediterranean Shipping Company y China Shipping Container Company somete a presión las infraestructuras portuarias de medio mundo, y explica las obras de transformación del Canal de Panamá. Pero no todo son barcos portacontenedores. Los petroleros —desde los pequeños Panamax de 200 metros de eslora hasta los ULCC (de más de 400)— surcan los siete mares para asegurarnos el suministro de energía; los graneleros (*dry bulk carrier*) nos traen las materias primas sin empacar: hierro, carbón, cobre, cereales, cemento, grava...; los barcos frigoríficos proporcionan a nuestros supermercados naranjas, plátanos, kiwis y uvas todo el año; los ultra-congeladores nos hacen creer que comemos gambas frescas. Y detrás, pescadores, marineros, mariscadores, capitanes, maquinistas, sobrecargos, consignatarios, estibadores... sueños, afanes y muchas cifras: procedentes de la UNCTAD, la FAO, el Banco Mundial, The Baltic Exchange, los informes de Alphaliner, la International Maritime Organization, del Instituto Nacional de Estadística... Contar, medir, pesar.

Tales y Pitágoras: en el principio era el agua; en el principio era el número. Contemos el mar, démosle forma de cifra en todas las maneras posibles. Seamos también prudentes en las interpretaciones, en la resolución de los problemas ante los que se enfrenta el elemento marino y nuestra relación con él, porque —como decía Josep Pla— «el mar innumerable, siempre cambiante, agota nuestra fantasía».

Sergio M. Rodríguez Lorenzo