VII Jornadas "Peirce en Argentina"
Academia Nacional de Ciencias de Buenos Aires,
24-25 agosto 2017

Escribiendo en un vapor trasatlántico: *Cómo esclarecer nuestras ideas*

Jaime Nubiola[1]
Universidad de Navarra
[jnubiola@unav.es]

"I should feel as I do when I find myself on an ocean steamer
and know that for ten days no business can turn up,
and nothing can happen." (*CP* 6.550, 1887)

0. Introducción

Hace dos años, en las VI Jornadas "Peirce en Argentina" tuve el gusto de presentarles algunos de los descubrimientos documentales que en estos últimos años hemos venido haciendo en el Grupo de Estudios Peirceanos de la Universidad de Navarra[2]. Desde entonces, hemos conseguido una nueva ayuda económica para estudiar a fondo la correspondencia del tercer viaje europeo de C. S. Peirce (septiembre-noviembre de 1877), de la que ya hemos publicado *online* la primera fase con los preparativos del viaje (enero-agosto 1877). Quizás el descubrimiento más importante realizado en este tiempo ha sido la carta de Charles S. Peirce, dirigida a Leopold Delisle, director de la Biblioteca Nacional de Francia, escrita en francés con fecha 5 de octubre de 1875 para solicitar acceso a unos manuscritos astronómicos y cotejar así los datos para el volumen *Photometric Researches* que Peirce estaba entonces preparando.

En mi presentación de hoy quiero hablarles de un tema distinto, concretamente, de los viajes trasatlánticos de Charles S. Peirce en vapor [*steamer*] y los que realizó por el Mediterráneo y alguna de las repercusiones que tuvieron en su escritura. Encontré la inspiración para preparar esta comunicación en el trabajo que estamos actualmente realizando sobre el tercer viaje europeo de Peirce, pues en la navegación de ida a Europa en el vapor *Suevia* redactó su famoso artículo *"How to Make Our Ideas Clear"*, y en unas palabras de Peirce de diez años después que he puesto como lema de esta presentación y que ahora repito en castellano: "Debería sentirme igual que cuando me encuentro en un vapor por el océano y sé que durante diez días no puede presentarse ningún asunto ni ocurrir nada" (*CP* 6.550, 1887). Lo curioso es que ese pasaje procede de un interesante texto en el que Peirce estudia los datos científicos acerca de la inmortalidad del alma y trae a colación que la situación de la navegación por el océano viene a ser para él como "encontrarse de repente liberado de todas las pruebas y responsabilidades de esta vida, una vez terminado mi periodo de prueba y cuando ya mi destino no pudiera decidirse ni echarse a perder [...] Debería considerar la situación

[1] Agradezco las sugerencias y correcciones de Gloria Balderas, Sara Barrena y Nathan Houser.
[2] J. Nubiola, "La investigación académica de C. S. Peirce: algunos descubrimientos documentales", *VI Jornadas "Peirce en Argentina"*, <http://www.unav.es/gep/VIJornadasJaimeNubiola.pdf>.

como un juego estupendo, debería encontrarme en la cima del alborozo y estar extremadamente contento de dejar atrás el valle de lágrimas."

Mi hipótesis es que a Charles S. Peirce le encantaba navegar en barco y disfrutaba además escribiendo durante la navegación. En el breve tiempo disponible, daré algunos datos de sus viajes por el Mediterráneo (sección 1), de los viajes trasatlánticos (sección 2), para finalmente decir algo sobre el artículo escrito por Peirce en francés en su viaje de 1877 en el *Suevia* sobre *Cómo esclarecer nuestras ideas*. La conclusión (sección 3) será la de que viajar, si es posible en vapor, puede quizás aclarar las ideas y facilitar la escritura, al menos según C. S. Peirce.

1. Viajes en vapor por el Mediterráneo

Hasta la fecha tenemos registrados varios desplazamientos en barco por el Mediterráneo con ocasión de su primer viaje por Europa. A finales de agosto de 1870 desciende en barco por el río Danubio y en tren llega hasta Varna, a las orillas del Mar Negro. Allí en una pequeña nave cruza el Bósforo —que le impresiona mucho— hasta Constantinopla, tal como describe con detalle a su esposa Zina en la carta del 28 de agosto [http://www.unav.es/gep/Zina28.08.70.html].

El 4 de septiembre de 1870 [http://www.unav.es/gep/Helesponto04.09.70.html] escribe a su mujer desde el barco:

On Steamer Neptune[3]
In the Hellespont. 1870 Sep 4
Sunday 10 1/2 Am

Y comienza así la carta: "Durante los próximos días podré escribir un diario de forma regular, siendo capaz de hacerlo por la misma causa que motivará que no tenga nada que decir". Da la impresión de que efectivamente la lasitud y pasividad del viaje por mar le invita a escribir precisamente porque no ocurre nada que le distraiga. Unas líneas más abajo añade:

> He encontrado que el vapor, muy para mi sorpresa, es bastante cómodo. Camarotes separados, buena mesa, butacas en cubierta, etc. Al principio solo había cuatro pasajeros de primera clase: dos griegos, un turco y yo mismo. Me parece que recogimos a otros dos durante la noche, y me parece que los griegos solo van hasta Lagos, a donde llegaremos hoy a las 11 p.m. Por suerte no hay ninguna mujer, de modo que podemos fumar indefinidamente, y puedo escribir mi carta con paz y silencio en el salón.

Al día siguiente (5 de septiembre), escribe de nuevo a su esposa Zina y la encabeza así:

Egean Sea. Leaving Cavalla.
1870 Sep. 5. Evening. Monday

Añado un extracto un poco más amplio de esta carta:

> Allí [en Lagos] mis tres compañeros pasajeros desembarcaron y hoy he estado todo el día solo en la gloria hasta que esta tarde ha aparecido un nuevo compañero [...] Este mar es maravilloso.

[3] Como curiosidad puede añadirse que Max Fisch leyó *Naptun* y así ha pasado a la escasa bibliografía disponible (Fisch 1986, 243; W8: 454).

> Primero has de imaginar que es más azul que cualquier otro mar, y el agua más clara casi que la de un manantial. Después, tiene un modo soñador y tranquilizador de hacer las olas, tan completamente distinto del Atlántico [...] El aire tiene una suave bruma y los colores son de tonos armoniosos. Navegamos pacíficamente sobre un mar como un espejo y no podemos alzar nunca nuestros ojos para mirar a la orilla sin nueva admiración. [...] Es, en resumen, tan de cuento de hadas que en lugar de lamentar que tenga que durar hasta el viernes casi desearía poder estar yendo a Volos por toda la eternidad.

Pocos días después escribe de nuevo a su esposa yendo ahora a Messina, en el sur de Italia y le cuenta sus andanzas por Grecia. Este es el encabezamiento:

On Steamer going to Messina
1870 Sep. 15

En este viaje por el Mediterráneo tomará de nuevo otro buque para viajar hasta Málaga adonde llega probablemente el 5 de noviembre procedente de Marsella, pero no se conservan datos de este viaje.

2. Los viajes trasatlánticos de Charles S. Peirce

Mayor cantidad y amplitud en días tienen los viajes trasatlánticos a los que prestaré ahora atención. Se corresponden con los cinco viajes de ida y vuelta a Europa que hizo por encargo del United States Coast Survey, la principal agencia científica norteamericana de su tiempo en la que trabajó durante más de treinta años (1859-1891). Reunimos aquí los datos de que disponemos junto con algunas imágenes.

2.1. Primer viaje (1870-71):

Ida: 18 de junio de 1870 salida de Nueva York y llegada a Southampton el martes 28 de junio. Charles y su hermano Jem hicieron el viaje en el vapor *SS Deutschland,* construido en 1866 para la compañía alemana Norddeutscher Lloyd, que cubría regularmente el traslado de inmigrantes desde Alemania a Nueva York. Este vapor tenía acomodo para 60 pasajeros en primera clase, 120 en segunda y 700 en tercera, además de los 105 miembros de la tripulación. El *Deutschland* llevaba todavía dos mástiles para el velamen lo que permitía alcanzar una mayor velocidad y tener que llevar menos cantidad de carbón. El barco fue fletado en 1866 y naufragó en 1875.

Vuelta: Charles y su esposa Zina se embarcarían en el vapor *Aleppo*, que salió de Liverpool el 21 de febrero de 1871 y llegó a Boston el 7 de marzo con fuerte viento en contra.

Segundo viaje (1875-76):

Ida: Charles y su esposa Zina, junto con el ayudante de Peirce, Henry Farquhar, partieron hacia Europa el 3 abril de 1875 y llegaron a Liverpool el día 13. Durante la travesía a Europa a bordo del *Adriatic,* Peirce coincidió con William H. Appleton, editor del *Popular Science Monthly*, quien le ofreció una buena retribución por algunos artículos para su revista. La lista de pasajeros del *Adriatic*, publicada en el *New York Times* el 4 de abril de 1875, acredita que viajan en el mismo barco Appleton, su esposa

Mary, su hija Kate y una sirvienta, junto con Peirce, su esposa Zina y el ayudante. Como curiosidad puede señalarse que desde mayo de 1872 hasta 1875 el *Adriatic* ostentó la "*Blue Riband*" del Atlántico al barco que hacía más rápidamente la travesía a los Estados Unidos desde Inglaterra [7 días, 23 horas y 17 minutos entre Queenstown [ahora Cork, Irlanda] y Sandy Hook, New York][4].

Vuelta: Charles y Zina regresarán juntos en el vapor *Marathon* que partió de Liverpool el día 8 de agosto y llegó a Boston el día 20. En el *Boston Evening Transcript* del 21 de agosto de 1876 figura la llegada del vapor con 32 pasajeros de primera clase y 102 pasajeros de tercera, y una valiosa carga de mercancías. Entre la lista de pasajeros de primera se encuentran Charles S. Peirce y su esposa Zina.

Tenemos dos cartas escritas por Charles S. Peirce desde el *Marathon* en este viaje de regreso —que encontramos hace dos años en los National Archives británicos — agradeciendo las atenciones recibidas en el Kew Observatory. Están dirigidas a Robert H. Scott y a George M. Whipple.

Tercer viaje (1877):

Ida: Peirce parte el 13 de septiembre de 1877 hacia Europa en el vapor *Suevia* de la Hamburg-American Line[5] y llega a Plymouth el 24 de septiembre. Durante la travesía, Peirce aprovechó para redactar la mayor parte de "*How to Make Our Ideas Clear*", el segundo artículo de la serie que se publicaría en el *Popular Science Monthly* al año siguiente, así como la traducción al francés del primero ("*The Fixation of Belief*")[6].

En ese segundo artículo —que es probablemente "la culminación desde el punto de vista filosófico e intelectual de su denominado *periodo cosmopolita* (1870-1887)"[7]— Peirce enunciaba por primera vez —sin llamarla así— su máxima pragmática como regla para alcanzar el tercer grado de claridad. Treinta años después lo recordaba festivamente, describiendo las circunstancias en las que había estado ocupado en escribir aquel artículo fundacional:

> Solo había cuatro pasajeros de primera clase además de mí, dos señoras que viajaban solas y dos caballeros que también viajaban solos, igualmente indefensos. Congeniaron bien mutuamente y se emparejaron. Esto hizo que la sala de fumadores quedara entera para mí, y estuve ocupado escribiendo un artículo en el que enunciaba una máxima lógica (*MS* 328, c.1905).

---

[4] Cf. E. W. Smith, *Trans-Atlantic Passenger Ships, Past and Present*, George Dean, Boston, MA, 1947, p. 6.

[5] Sorprendentemente en el MS 289, p. 3 de 1905 escribirá: "The second article was entirely written during another passage of the Atlantic on a French steamer, and was written first in French…". Cornelius de Waal sugiere: "Perhaps Peirce wanting to say that he had written the paper in French during the voyage caused him to write the word French also when referring to the steamer. If so it could possibly being a slip of the pen—or, perhaps, it is artistic license, as for a native English speaker is certainly more convincing to write an article in French while sailing on French steamer than on a German steamer."

[6] Sobre la historia de este texto, merece la pena leer la introducción de Cornelis de Waal en su edición de C. S. Peirce, *Illustrations of the Logic of Science*, Open Court, Chicago, 2014, pp. 10-15.

[7] I. Redondo, "¿Por qué deberíamos seguir leyendo *How to Make Our Ideas Clear*?", Seminario Grupo de Estudios Peirceanos, Universidad de Navarra, 4 de mayo 2017.

En la carta a su madre desde Le Hâvre del 2 de noviembre, justo antes de embarcar de regreso en el *Herder*, describe esto con más detalle:

> En el viaje a Europa solo estábamos cinco pasajeros de primera clase. Dos señoras solas y tres señores solos. Uno de los caballeros estuvo mareado todo el camino. El otro se dedicó a las señoras, y por lo tanto tuve la sala de fumar para mí solo y la convertí en mi estudio[8]. Tuvimos un tiempo muy agradable y escribí la mayor parte de mi segundo artículo, "*How to make our ideas clear*"; como mis ideas en el mar siempre distan mucho de ser claras, me temo que el estilo resulte algo confuso.

Además de este artículo, en el viaje de ida escribe el 14 de septiembre una carta a su madre y el 21 y 24 de septiembre otras dos al superintendente Carlile P. Patterson. De ellas seleccionaré unas pocas líneas. Primero, de la carta a su madre en el segundo día de navegación:

> Hasta ahora mi viaje ha sido encantador. El vapor es hermoso, tengo mucho espacio, hay solo cinco pasajeros en la cabina de primera y el tiempo ha sido perfecto excepto que es un poco demasiado cálido. [...] He intentado penosamente trabajar sobre mi lógica, pero sin gran éxito hasta ahora. He hecho algunos cálculos, pero temo que estoy demasiado pesado para la lógica. Si este tiempo continua intentaré hacer un gran esfuerzo mañana.

Ese trabajo sobre su lógica se refiere muy probablemente a sus escritos anteriores sobre lógica que ahora iban a ser completados con la "lógica de la ciencia", que es lo que tratará de ilustrar con "*How to Make Our Ideas Clear*" y con su artículo precedente "*The Fixation of Belief*"[9]. En la carta de siete días después a Patterson, justo un día antes de tocar tierra ya en Europa, tiene una impresión mucho más favorable de su trabajo en aquellos días, aunque al superintendente le hable solo de los cálculos gravimétricos que ha revisado pacientemente:

> Hemos tenido buen tiempo y he podido hacer cada día el trabajo de un día, revisando todos los cálculos del trabajo de Berlín. [...] Solo cuatro pasajeros en la cabina de primera además de mí y he tenido la sala de fumar solo para mí a lo largo de todo el viaje por lo que la he convertido en mi estudio.

Vuelta: El 2 de noviembre de 1877 regresa desde El Hâvre a los Estados Unidos en el vapor *Herder*. Llegará el día 18 de noviembre.

Todavía no hemos reunido todos los datos de su cuarto viaje a Europa (entre abril y agosto de 1880) que se vio interrumpido por la grave enfermedad de su padre Benjamin, ni del quinto (entre mayo y septiembre de 1883) con su segunda esposa Juliette (que fue también el viaje de novios). Sí sabemos que en el cuarto viaje fue a Europa en el *Amerique* el 28 de abril y regresó en el vapor francés *St. Laurent* que llegó a Nueva York el 4 de agosto "después de una travesía con fuertes vientos del Oeste y con niebla la mayor parte del tiempo"[10]. En el quinto viajaron en el paquebote *Labrador*

---

[8] En el *New York Times* del 13 de septiembre de 1877 se da la lista de los "*saloon passengers*" incluyendo a C. S. Pierce [sic]. Sería interesante descubrir si alguno de estos pasajeros en su correspondencia o en su diario se refiere a Peirce.
[9] Cf. C. de Waal, "Introduction", C. S. Peirce, *Illustrations of the Logic of Science*, p. 9.
[10] Cf. W4:xx, Victor Lenzen a Max H. Fisch, 3 marzo 1963.

que llegó a Le Hâvre el 13 de mayo de 1883[11] y regresaron en el *France* que partió para Nueva York el 8 de septiembre, pues figuran Peirce y su esposa en la lista de pasajeros de ambos buques.

3. El artículo escrito en el viaje de 1877: *Cómo esclarecer nuestras ideas*

El artículo *Cómo esclarecer nuestras ideas* fue escrito al parecer en francés[12] por el propio Peirce para que así resultara más clara su redacción; "con la idea —escribirá Peirce muchos años después (*MS* 289, 1905, p. 3)— de que las tentaciones de ser demasiado oscuramente filosófico fueran disminuidas por ese medio y el editor fuera en alguna medida complacido". Achaca a esa circunstancia que su tratamiento de la cuestión no fuera tan completo como hubiera deseado.

El texto merece una lectura detenida y para sorpresa del lector, a pesar de su título y de su fama, no resulta en absoluto un artículo claro. Parte de las nociones tradicionales de *claridad* y *distinción* puestas en boga en la filosofía moderna por Descartes a partir de las nociones acuñadas por la Escolástica. Peirce sostendrá que el primer grado de claridad corresponde a la familiaridad con el concepto hasta el punto de ser capaz de reconocerlo; el segundo grado consiste en dar una definición abstracta de esa idea o concepción, mientras que

> la regla para alcanzar el tercer grado de claridad de aprehensión es como sigue: Consideremos qué efectos, que puedan tener concebiblemente repercusiones prácticas, concebimos que tenga el objeto de nuestra concepción. Nuestra concepción de estos efectos es la totalidad de nuestra concepción del objeto (*CP* 5.402).

Como saben todos ustedes bien, esta es la llamada "máxima pragmática" a la que William James en su famosa conferencia en Berkeley de 1898 consideró "el principio del pragmatismo"[13].

En el resto del artículo —las secciones III y IV— Peirce aspira a ilustrar la máxima con algunos ejemplos, en particular, la noción de *dureza* y la de *realidad*. Se trata de un texto fundacional para el pragmatismo, ya que es la primera vez en que Peirce pone por escrito esta máxima que vertebrará todo su sistema, junto con el método de la ciencia que permite investigar las repercusiones prácticas que señala el pragmatismo. En este sentido, puede decirse quizá que una de las tesis más importantes de Peirce toma forma escrita precisamente en un viaje trasatlántico.

---

[11] Escribe el 24 de abril de 1883 a Gilman, presidente de Johns Hopkins University, despidiéndose: "I think I had better bring my course to a close. I will forward the Syllabus of lectures from Havre as I want the quiet of the ship to write. *Au revoir*."

[12] Sobre esta cuestión C. de Waal, "Introduction", C. S. Peirce, *Illustrations of the Logic of Science*, p. 14, J. M. C. Chevalier, "La réception de Charles S. Peirce en France (1870-1914)", *Revue Philosophique de la France et de l'Étranger*, 200 (2010), pp. 179-206 y G. Deledalle, "English and French Versions of C. S. Peirce's 'The Fixation of Belief' and 'How To Make Our Ideas Clear'", *Transactions of the Charles S. Peirce*, XVII (1981), pp. 141-152.

[13] Cf. C. de Waal (ed.), C. S. Peirce, *Illustrations of the Logic of Science*, p. 103, n. 11.

4. **Conclusión**

Debo terminar. ¿Viajar en barco aclara las ideas? No es unívoca la respuesta. Todo hace pensar que para Peirce subir a un trasatlántico significaba al menos salir de la rutina y eso estimulaba su creatividad. Abrir un espacio de ocho o diez días para pensar y escribir le ayudaba probablemente a aclararse, si lograba crear en el barco un espacio de trabajo. Cuando escribe a su madre que *en el mar sus ideas distan mucho de ser claras*, quizá quiere decir —siguiendo una sugerencia de Sara Barrena— que al tener más tiempo para pensar vienen a su imaginación muchas más ideas a las que con dificultad puede poner orden.

Quizás el viaje en barco era una buena ocasión para practicar el *musement* que Peirce recomendaría años después en el "*Neglected Argument*" para dejar libre la mente, dejar vagar los pensamientos y favorecer la creatividad, como diríamos hoy. De hecho utiliza una metáfora náutica al tratar del *musement*, cuando dice aquello de sube al bote del *musement*, empújalo en el lago del pensamiento y deja que la brisa empuje tu navegación (*CP* 6.461, 1908).

El *musement* y la clarificación de las ideas constituyen los dos momentos extremos opuestos que constituyen la actividad científica, me decía hace unas semanas Nathan Houser. La experiencia de C. S. Peirce en los barcos nos ayuda a entender esto un poco. En todo caso, a nosotros sus viajes en vapor y la escritura a bordo nos brinda la ocasión de conocer más a este científico y pensador extraordinario y esclarecer un poco más la idea que de él tenemos.