

El paso de la vela al vapor en Baroja, Conrad y O'Neill

(The transition from sail to steam in Baroja, Conrad and O'Neill)

Allende Portillo, Fermín

Univ. del País Vasco/Euskal Herriko Unib. Escuela Universitaria de Estudios Empresariales de Bilbao. Elcano, 21. 48008 Bilbao
fermin.allende@ehu.es

BIBLID [1137-439X (2010), 33; 201-220]

Recep.: 02.12.2009

Acep.: 07.05.2010

Tres escritores que amaban el mar, Pío Baroja, Joseph Conrad y Eugene O'Neill, nos ofrecen su visión acerca de la transición desde la tradicional navegación a vela al moderno vapor. Ellos fueron testigos directos del paso de un mundo en cierto sentido a punto de extinguirse, a otro radicalmente distinto en la relación de las personas con el mar.

Palabras Clave: Mar. Literatura. Historia. Vela. Vapor. Baroja. Conrad. O'Neill.

Pío Baroja, Joseph Conrad eta Eugene O'Neill idazleek benetan maite zuten itsasoa. Lehengo belazko nabigazio tradizionala lurrezko izan den trantsizioaz duten ikuspegia eskaintzen digute hirurek. Izan ere, urrats handi baten lekuko izan ziren haiek, eta, hor, jadanik galtzar zen mundu batetik zeharo bestelako batera igaro da gizartea, pertsonen eta itsasoaren arteko harremanari dagokionez.

Giltza-Hitzak: Itsasoa. Literatura. Historia. Bela. Lurruna. Baroja. Conrad. O'Neill.

Trois écrivains qui aimaient la mer, Pío Baroja, Joseph Conrad et Eugene O'Neill, nous offrent leur vision de la transition depuis la navigation à voile traditionnelle jusqu'à la navigation moderne à vapeur. Ils furent les témoins directs du passage d'un monde dans un certain sens sur le point de disparaître, à un autre radicalement différent dans la relation des personnes avec la mer.

Mots Clés : Mer. Littérature. Histoire. Voile. Vapeur. Baroja. Conrad. O'Neill.

INTRODUCCIÓN

Un hecho de tanta trascendencia y que se prolongó durante tanto tiempo, como es la pugna entre la tradicional navegación a vela y el transporte marítimo derivado del vapor, forzosamente tenía que terminar por convertirse en material para la ficción narrativa de una serie de escritores. La sensibilidad de éstos no les iba permitir quedarse indiferentes ante aquella especie de *darwinismo tecnológico* por el que se estaba decidiendo el nuevo paradigma sobre el que iba a basarse la navegación del futuro. Diversos literatos, ya de por sí muy relacionados emotivamente con el mar, tendrían entonces ocasión de asistir de primera mano a la transición que estaba teniendo lugar en el mundo de la navegación marítima. Tras siglos y siglos en los que los cambios cualitativos ocurridos en este campo habían sido pausados y escasamente perceptibles; ahora, tanto desde el punto de vista de las consecuencias futuras, como desde una perspectiva meramente estética, la rotundidad de los cambios se ponía claramente de manifiesto.

Evidentemente, en todo ello había un potencial material literario de indudable importancia para los escritores. Y de esto es de lo que trata este trabajo, de analizar el modo en que diversos literatos sensibilizados con el mundo del mar observaron estos cambios. Para ello, en primer lugar se introducen en este texto una serie de avances tecnológicos que motivaron la progresiva sustitución de la vela por el vapor, a continuación se hace una breve mención a la literatura del mar en general y, por último, se analiza la forma en que tres escritores –que tenían en común su amor al mar–, como eran Pío Baroja, Joseph Conrad y Eugene O'Neill, nos han dejado constancia de cómo vieron y sintieron este proceso que provocó el fin de la vela y la llegada del vapor.

1. LA PUGNA ENTRE LA VELA Y EL VAPOR

La adaptación de la energía derivada del vapor transformó radicalmente el mundo de la navegación. La búsqueda de un medio de propulsión independiente de la vela constituye, como habitualmente ocurre en la historia de la ciencia, el relato de un largo proceso encaminado a superar una serie de obstáculos. En el caso que nos ocupa, esta trayectoria arranca ya a finales del siglo XVII, con los intentos de Denis Papin experimentando con el vapor; continuando en el siglo XVIII con Thomas Newcomen y sobre todo con James Watt, quienes ya sientan firmemente las bases de la moderna energía del vapor y su aprovechamiento industrial; hasta llegar a Robert Fulton en la primera década del siglo XIX, cuando se hizo realidad el empleo de un barco de vapor fluvial –el *Clermont*–, que operaba mediante el sistema de rueda con paletas laterales, diseño que iba a perdurar durante mucho tiempo.

Esto, por supuesto, no significaba el fin de la clásica navegación a vela. De hecho, como es de sobra conocido, a lo largo de varias décadas iban a coexistir en los barcos las máquinas de vapor con los tradicionales mástiles y las velas. Todo ello hasta que posteriores avances técnicos lograsen

superar uno de los grandes inconvenientes de la propulsión a vapor: el alto consumo de carbón. Cuando por fin el mayor rendimiento energético de las máquinas se convirtió en una realidad, tuvo lugar un claro punto de inflexión en el paso de la vela al vapor. En definitiva, paulatinas mejoras en la eficacia de las máquinas, encaminadas a conseguir mayor rendimiento y fiabilidad, garantizaron que al final del siglo XIX los barcos de vapor ya no tuvieran que disponer de un sistema de velas alternativo para navegar en caso de cualquier eventualidad.

Más mejoras técnicas llegaron de la mano de la implantación de la hélice sumergida como medio de tracción en sustitución de las ruedas de paleta, permitiendo un mayor aprovechamiento del sistema de vapor.

El progresivo empleo del vapor iba a dar lugar a un salto cualitativo en lo referente a la independencia de la navegación respecto a las condiciones climáticas. El transporte marítimo dejó de depender sustancialmente del régimen de vientos y corrientes dominantes, al tiempo que comenzó a resultar menos vulnerable en caso de tormenta (especialmente las arboladuras de las velas eran tradicionalmente frágiles en este aspecto). Otra meta en este sentido lo constituyó el afán por lograr mayores velocidades en la navegación. La mayor rapidez progresivamente alcanzada por el vapor iba a constituir otra de sus ventajas. Y ello a pesar de que, hasta una fecha muy avanzada, su velocidad era similar o en ocasiones incluso inferior a la lograda por algunos barcos de vela, como los *clippers*. Esto fue así hasta que la introducción de la turbina de vapor permitió claramente derrotar a los veleros en este campo.

Al mismo tiempo, diversas mejoras implantadas en el sector de la siderurgia fueron convirtiendo en algo habitual la construcción de los cascos de las embarcaciones con hierro, siendo incluso enseguida sustituidos por el acero. Se consiguió de este modo un volumen y tamaño de los buques mayor que el tradicionalmente posibilitado por la construcción en madera. Con todo ello, además, se logró que los barcos fuesen más sólidos, seguros y fiables, a la vez que más ligeros. Mientras, los progresivos perfeccionamientos introducidos en la maquinaria acabarían permitiendo un menor consumo de carbón como combustible y, con ello, un mayor espacio en los buques para la mercancía.

La implantación del vapor, dada su mayor regularidad como medio de tracción, también iba a permitir por fin la introducción de servicios marítimos sujetos a horarios. Con todo ello, su empleo en las principales rutas comerciales se fue convirtiendo paulatinamente en una realidad.

En definitiva, la aplicación del vapor, unida a la introducción de cascos metálicos para los buques y de la hélice para la propulsión, permitieron mayor rapidez, tamaño y seguridad de los barcos, lo que iba a provocar a su vez un importante abaratamiento del precio del pasaje y de los fletes, contribuyendo enormemente al desarrollo de los intercambios materiales y culturales entre continentes y posibilitando un flujo de emigración prácticamente desconocido hasta entonces.

Desde un punto de vista meramente económico, este desarrollo de la navegación, acompañado de mejoras también en el transporte terrestre gracias al ferrocarril, permitió la exportación masiva de cereales y de otros productos agrícolas y ganaderos, desde otros continentes hacia la vieja Europa. La respuesta del sector agrícola europeo no se hizo esperar, solicitando en muchos casos a los gobiernos respectivos dosis de protección cada vez mayores, tratando con ello de evitar la avalancha de productos más competitivos que llegaban de países como Estados Unidos, Argentina o Australia.

Desde un punto de vista estético, por su parte, la progresiva desaparición de mástiles y velas supuso un cambio drástico en el diseño y la fisonomía de los buques, que venían disponiendo de su peculiar estructura desde los inicios de la práctica de la navegación. Precisamente, la literatura de ficción atiende con frecuencia a este cambio de aspecto estético y de imagen que supuso el paso de la vela al vapor.

¿Qué ocurría mientras tanto con la modalidad de la navegación a vela? ¿Se resignó a observar simplemente cómo su tiempo tocaba a su fin? Evidentemente no. Como es sabido, la vela se adaptó dentro de sus limitaciones a las nuevas circunstancias de la navegación y del comercio mundial, tratando de mantener su estatus de privilegio como vehículo de intercambio transoceánico. El hecho de que realmente la pugna entre vela y vapor se prolongase durante varias décadas prueba hasta qué punto aquella también introdujo innovaciones de relieve.

Es más, todavía mucho después de la introducción del vapor, la navegación a vela mantuvo su rentabilidad en rutas de larga distancia. Como es conocido, la reacción de la vela se materializó principalmente en los denominados *clippers*. Este tipo de barcos, tradicionalmente considerados como el canto del cisne de la era de la vela, supusieron un cambio drástico en el diseño naval, comenzando a hacer uso de un casco estilizado, estrecho y largo, en lugar del tradicional más grueso y ancho. El objetivo de estos finos veleros era lograr una mayor velocidad mediante la propulsión del viento. Evidentemente, entre sus ventajas se encontraba la de no necesitar recalar para cargar carbón. Iniciados en Escocia, en torno a la década de 1830, tuvieron su apogeo en el tercer cuarto del siglo XIX, en el contexto de la llamada carrera del té chino y de la lana australiana, desde el Índico hasta Gran Bretaña. Pero aún permanecerían activos en su faceta comercial hasta comienzos del siglo XX. De hecho, el mítico *Cutty Sark* estuvo en servicio hasta 1922.

Por su parte, la apertura del canal de Suez en 1869, al reducir sustancialmente el tiempo requerido para travesías entre los puertos asiáticos y europeos, iba a resultar negativa para los *clippers*, mientras que de todo ello sacó ventaja la navegación a vapor, cuyas embarcaciones resultaban cada vez más viables desde un punto de vista económico.

2. LA LITERATURA DEL MAR

La llamada literatura del mar constituye prácticamente una modalidad narrativa específica. Y es que, el mar ha sido desde siempre una fascinante fuente de inspiración como motivo literario.

Las clásicas mitología y poesía griegas ya nos ofrecen tempranos ejemplos de esto, tanto en *La Odisea* como en *Jasón y los Argonautas*. Por su parte también la literatura oriental nos muestra su interés por el mar, tal es el caso de *Los Viajes de Simbad el Marino*. Mientras, en el contexto literario del siglo XVI, *Os Lusíadas*, la epopeya sobre la expansión marítima portuguesa del poeta Luís de Camoes, es otra muestra de ello. También muy influyente a la hora de contribuir a crear una imagen literaria del mar iba a resultar el poema *The Rime of the Ancient Mariner*, publicado por el poeta romántico inglés Samuel Taylor Coleridge en *Lyrical Ballads* (1798).

Durante el siglo XVIII, conocidos novelistas británicos atienden parcialmente el tema marítimo, como Jonathan Swift en *Los Viajes de Gulliver* y Daniel Defoe en *Robinson Crusoe*. Y es ya durante el siglo XIX cuando hace su aparición la moderna literatura del mar. Entre los pioneros destaca el estadounidense Richard Henry Dana, quien escribe *Two Years Before the Mast* (1840), donde narra –antes de convertirse en un sedentario y reputado jurista– sus experiencias como marino mercante en la gran época de la vela en América. Este autor también resultó muy eficaz a la hora de configurar una determinada visión del mar de cara a la opinión pública. Le siguen autores enormemente relevantes sobre el tema marítimo, como son el también estadounidense Herman Melville, con *Moby Dick* (1851) y ya tardíamente con *Billy Budd* (1891); o el escocés Robert Louis Stevenson con *La Isla del Tesoro* (1883), quien incluso –aunque ya en una etapa tardía de su vida– optaría por acercarse al mundo de aventuras que había reflejado en algunas de sus obras, trasladando su residencia a Samoa, y efectuando desde allí una serie de viajes por diversas islas de los Mares del Sur. Dentro de la literatura francesa, el prolífico Julio Verne también toca el tema marítimo en varias de sus obras como *Las aventuras del capitán Hatteras* (1866), *Veinte mil leguas de viaje submarino* (1869) o *El faro del fin del mundo* (1905).

Ya situados a comienzos del siglo XX, diversos escritores estadounidenses, como Lincoln Colcord en *The Drifting Diamond* (1912), reflejan el paso de la vela al vapor. Lo mismo hace el carismático Jack London, quien plasma en diversa medida su aventurera vida marinera en algunas de sus influyentes novelas del mar como *The Sea Wolf* (1904) y *The Mutiny of the Elsinore* (1914)¹.

1. Otro escritor estadounidense que también había sido marino es Felix Riesenber. Analiza la transición de la vela al vapor en *Mother Sea* (1933), cuya acción discurre a finales de la década de 1890.

Alguien que conoció en propia persona y con verdadera profundidad lo que supuso el paso de la vela al vapor, fue el escritor de origen polaco Joseph Conrad (1857-1924). Conrad estuvo embarcado desde mediados de la década de 1870 a mediados de la de 1890 como marino mercante en barcos franceses y posteriormente en británicos. Como marinero primero y más tarde como oficial mercante, tuvo ocasión de conocer de primera mano en múltiples viajes por Europa, Latinoamérica, Asia y África lo que realmente supuso el paso de la vela al vapor. No resulta extraño, por tanto, que diversas de sus obras puedan considerarse novelas del mar, como *An Outcast of the Islands* (1896), *The Nigger of the 'Narcissus'* (1897), *Lord Jim* (1900), *Typhoon* (1902) o *The Rescue* (1920). Mención aparte merece *The Mirror of the Sea* (1906), una obra que no es de ficción, sino que recoge lo que podríamos denominar ensayos autobiográficos, que previamente habían sido publicados en diversas revistas. De esta obra nos ocuparemos más adelante, porque tiene mucho sabor a mar, y nos deleita con sus reflexivas descripciones acerca de las diferencias entre las modalidades de la vela y del vapor.

Otro autor que también había sido marino profesional durante una etapa de su vida, y también conocía de primera mano por tanto el material literario sobre el que iba a trabajar posteriormente, es el dramaturgo neoyorquino Eugene O'Neill (1888-1953), quien escribirá una serie de obras teatrales –muchas de ellas en un solo acto– que tienen como telón de fondo la vida en el mar². Estos dramas con sabor salobre son: *The Moon of the Caribbees*, *Bound East for Cardiff*, *The Long Voyage Home*, *In the Zone*, *Ile* y *Where the Cross is Made*³. Posteriormente O'Neill volvería a prestar atención al tema marino en otras obras, como en *The Hairy Ape*, que más adelante analizaremos, al ser ésta la que verdaderamente trata el tema del paso de la vela al vapor. Eugene O'Neill obtendría el Premio Nobel de Literatura en 1936.

También diversos literatos españoles de finales del siglo XIX y comienzos del XX dedican cierta atención al mar, especialmente mediante la novela realista. A ello se refieren, entre otros, Galdós, Pereda, Palacio Valdés o Blasco Ibáñez. Pero posiblemente sea Pío Baroja quien más interés ha prestado al tema en *Las inquietudes de Shanti Andía* (1911), *El Laberinto de las Sirenas* (1923), *Los Pilotos de Altura* (1929) y *La Estrella del Capitán Chimista* (1930): las cuatro novelas que comprenden su denominada tetralogía del mar. En *Las*

2. O'NEILL, E. *The Moon of the Caribbees and six other plays of the sea* (la primera edición es de 1919). O'Neill navegó como marino entre 1910 y 1911 en cuatro barcos. Uno de ellos, el carguero británico *Ikala*, en ruta entre Nueva York y Buenos Aires, le sirvió de modelo para el *Glencairn* de sus primeras obras.

3. En *The Moon of the Caribbees*, *Bound East for Cardiff*, *The Long Voyage Home* e *In the Zone*, los protagonistas son marineros del carguero a vapor británico *Glencairn*. En estas obras se encuentran latentes temas como la dureza de la vida en el mar, la añoranza de la vida en tierra firme de la que nunca se ha disfrutado, o la juventud que ya no se recupera. En *Ile*, a su vez, asistimos al tema de los sentimientos de la mujer del marino, así como al de la aspereza e incomodidad diaria a bordo de un ballenero, que tanto contrasta con el mito y la aureola de leyenda que frecuentemente acompañaban a este tipo de barcos. También observamos aquí el tema de la reputación y el prestigio profesional del capitán que éste tratará de sostener a toda costa, aunque ya su tiempo de gloria haya pasado.

inquietudes de Shanti Andía, Baroja se refiere de forma poética al paso de la vela al vapor, y también sobre ello nos extenderemos posteriormente⁴.

Evidentemente, cualquier país con tradición marinera dispone de académicos interesados en analizar la literatura del mar. Este tipo de estudios normalmente se llevan a cabo desde una perspectiva muy amplia, que abarca tanto aspectos culturales y simbólicos como técnicos e históricos. Pero esta circunstancia no es exclusiva de nuestro tiempo; sino que viene, cuando menos, ya de comienzos del siglo XX.

Por ejemplo, para el caso de Estados Unidos, disponemos del trabajo de Lewis (ya publicado en 1943) y de la obra de Bender (1988) –cuyos capítulos VII y VIII se refieren al paso de la vela al vapor en la literatura–, así como de los trabajos de Benesch, Adams y Schmidt (2004); Gidmark (2001) y Springer (1995).

Para la historia de la literatura marítima británica contamos con una serie de estudios pioneros como son los de Ross (1926), Starr (1928), Treneer (1926), Ward (1931) y Watson (1931); así como con los trabajos posteriores de Behram (1977), Klein (2002), Mcelroy (1960), Morton (1976), Philip

4. De modo específico es en el libro primero, capítulo II, titulado *El Mar Antiguo*, donde Baroja se refiere a ello de forma muy efectiva, utilizando la antítesis como herramienta literaria. Al margen de esto, *Las inquietudes de Shanti Andía*, como novela del mar que es, también dedica atención a otros aspectos relacionados con la navegación. En el mismo capítulo encontramos una hermosa descripción del mar y lo que representa para un marino. Así, por ejemplo, leemos: “Si a uno le coge mozo como a mí, le moldea de una manera definitiva, le hace marino para siempre; al que de niño se entrega a su poder con el alma cándida, con la inteligencia virgen, le convierte en su esclavo” (p. 44). Mientras, en el libro segundo son expuestos los diferentes viajes de Shanti, el protagonista, en varios bergantines o en la fragata *La Bella Vizcaína*, entre Cádiz y diversos puertos del mundo.

En *El Laberinto de las Sirenas*, de una forma u otra, el mar está presente de nuevo en prácticamente toda la novela: son frecuentes las referencias al paisaje marino visto desde tierra; encontramos descripciones de los puertos de Nápoles y de Marsella (Prólogo, 47-50 y primera parte, libro primero, II, 79-86); Baroja nos traslada también a un barrio de pescadores napolitanos, el barrio de la Marina en Roccanera, y nos lleva a la ceremonia de una procesión en el mar (primera parte, libro segundo, III, 135-9 y segunda parte, libro segundo, VIII, 279-82). Encontramos aquí asimismo la famosa oda a los mascarones de proa (segunda parte, libro primero, II, 219-20), y nos trasladamos en la goleta *Argonauta* por el Mediterráneo (tercera parte, libro primero, 331-71).

Evidentemente, también el mar está constantemente presente en *Los Pilotos de Altura*. Aquí asistimos a las aventuras de los marineros vascos Embil y Chimista. Pero lo que promete ser un canto más al mar como objeto narrativo en el marco de la literatura iniciática y juvenil que se respira en las novelas marítimas de Baroja, termina en esta ocasión creando una sensación más que desazonadora, cuando vamos contemplando con espanto el modo en que los protagonistas se dedican básicamente al tráfico de esclavos, con derrota entre Sierra Leona y La Habana y Charleston, sin que nadie parezca cuestionarse siquiera mínimamente el componente moral o humano del asunto.

La presencia del mar es permanente una vez más en *La Estrella del Capitán Chimista*. De nuevo con Embil y Chimista como protagonistas, asistimos en esta ocasión a diversas aventuras marinas en las que están presentes la piratería, el contrabando, pero también el comercio honesto y el transporte regulado de mercancía general. En esta obra Baroja nos traslada en fragata y en bergantín por diversos puertos, sobre todo de Latinoamérica y del Sudeste Asiático.

(1994) y Sobocki (2008). Mientras Joseph Conrad y sus novelas del mar son estudiadas por Burgess (1976) y Bruss (1979).

En el caso de la literatura española disponemos del trabajo de Haydée (1972) dedicado a Baroja y el mar. Y, a su vez, para la visión del mar en la literatura francesa contamos con la obra de Leys (2003).

Otros académicos han optado por efectuar un análisis más amplio acerca de la relación entre el mar y la literatura, refiriéndose mayormente, no ya a un país concreto, sino a la navegación occidental en general; aunque –eso sí– básicamente centrados en los casos de Estados Unidos y Gran Bretaña. En este grupo se incluyen trabajos tales como la ambiciosa obra conjunta editada por Carlson (1986) –que dispone de un capítulo sobre el fin de la vela titulado “Life in the Dying World of Sail, 1870-1910”, escrito por R. Foulke–; tal es el caso también de Auden (1950), Corbin (1995), Foulke (2002), Fuentes (1999) y Peck (2001); así como de la clásica guía acerca de la literatura y el mar de Knight (1958), que abarca desde la antigüedad hasta la llegada del vapor.

Otros académicos han optado por efectuar un análisis más amplio acerca de la relación entre el mar y la literatura, refiriéndose mayormente, no ya a un país concreto, sino a la navegación occidental en general; aunque –eso sí– básicamente centrados en los casos de Estados Unidos y Gran Bretaña. En este grupo se incluyen trabajos tales como la ambiciosa obra conjunta editada por Carlson (1986) –que dispone de un capítulo sobre el fin de la vela titulado “Life in the Dying World of Sail, 1870-1910”, escrito por R. Foulke–; tal es el caso también de Auden (1950), Corbin (1995), Foulke (2002), Fuentes (1999) y Peck (2001); así como de la clásica guía acerca de la literatura y el mar de Knight (1958), que abarca desde la antigüedad hasta la llegada del vapor.

3. LA PUGNA ENTRE LA VELA Y EL VAPOR VISTA POR LA LITERATURA

Vamos a analizar ahora en qué términos se refieren a la transición de la vela al vapor tanto Joseph Conrad en *The Mirror of the Sea*, como Eugene O'Neill en *The Hairy Ape* y Pío Baroja en *Las inquietudes de Shanti Andía*. Cada uno de ellos está representado por la obra en la que de manera más explícita y evidente se decide a exponer este asunto. Con este fin, entiendo que entre los diferentes métodos posibles a la hora de abordar el tema, una opción adecuada puede resultar la de establecer un criterio de clasificación diferenciando, tanto entre las dos modalidades de navegación, como entre los tres autores.

3.1. La navegación a vela en Conrad

A la hora de referirse a los barcos de vela en *The Mirror of the Sea* Conrad emplea diversas expresiones. Así, por ejemplo, en un tono que podría denominarse como serenamente melancólico habla con cierta frecuencia de “barcos

del pasado” o “barcos del ayer”⁵; también se refiere a ellos como “nuestros casi extintos barcos de vela” o “la raza extinta”⁶. Y sobre todo, Conrad frecuentemente considera explícitamente a la navegación a vela, a la navegación del pasado, como una forma de expresión artística⁷.

Conrad se refiere a lo que él denomina la incomparable emoción que suscita este tipo de navegación y, al mismo tiempo, al intenso esfuerzo que requiere su manejo: “Nada provocará la misma respuesta de emoción placentera o de concienzudo esfuerzo” nos dice⁸. Entiende que la modalidad de la vela requería una pericia y una técnica que admitía mil matices y formas de interpretación diferentes, y sostiene que en este tipo de navegación los marinos encontraban “no solamente su sustento, sino una salida a las peculiaridades de sus temperamentos”⁹.

Respecto a la fuerza eólica, la energía de la navegación a vela, Conrad refiere poéticamente el esfuerzo y la pericia que requiere su aprovechamiento¹⁰. Y pone de manifiesto cómo este tipo de navegación hace uso –por utilizar un lenguaje actual– de un tipo de energía renovable que “nada se lleva de los depósitos materiales de la tierra” sino que “parece sacar su fuerza del propio alma del mundo, su formidable aliado”¹¹. Por supuesto, él, que había sido marino, reconoce el carácter voluble y vulnerable de esta dependencia respecto a las condiciones de la naturaleza y de la climatología a la hora de navegar, condiciones que pueden hacer del barco de vela algo inmensamente frágil: “una caprichosa y no siempre gobernable fuerza (...) sujeta a obediencia por los más débiles vínculos”. Pues, –viene a decirnos–,

[...] contra el poderoso aliento del infinito ¿qué son el aparejo de las sogas más fuertes o los más altos mástiles o las telas más resistentes, sino débiles cañas y frágiles telarañas?¹².

5. CONRAD, J. *The Mirror of the Sea*. Conrad se refiere de modo genérico a “a ship of yesterday”, por ejemplo en IX, 14 y XI, 18. Las citas literales de Conrad y O'Neill del presente trabajo son traducción propia.

6. *Ibid.*, XXII, 34.

7. Son frecuentes las menciones de Conrad al componente artístico de la navegación a vela, por ejemplo en: *Ibid.*, VIII, 14; IX, 14; IX, 15; XII, 20 y XXXV, 59.

8. *Ibid.*, VIII, 14.

9. *Ibid.*, IX, 14.

10. “Los altos mástiles (...) que, sin movimiento y en silencio, cogen del aire el motivo de la fuerza del barco, como si fuera un don del Cielo concedido a la audacia del hombre”. *Ibid.*, X, 17.

11. *Ibid.*, X, 17. Y añade: “en una galerna, la estructura silenciosa de un barco de vela podría atrapar no sólo la fuerza, sino la salvaje y exultante voz del alma del mundo”.

12. *Ibid.* X, 17. Al respecto, posteriormente dirá: “El barco de vela, con su cuerpo no latente, parecía llevar misteriosamente una clase de existencia no terrenal, lindando con la magia de fuerzas invisibles, sostenido por la inspiración de los vientos que otorgan la vida y negocian la muerte”. *Ibid.*, XIX, 30.

En relación con la velocidad alcanzada por el barco de vela, considera que en ese tipo de naves esta variable se encuentra en función de la pericia del marino a la hora de sacar el mayor provecho a las condiciones del mar y a las características del propio barco. De este modo, afirma:

Un cierto misterio prende sobre la calidad de la velocidad tal y como fue mostrada por los viejos barcos de vela mandados por un competente marino. En aquellos días, la velocidad dependía del marino (...)¹³.

Hace mención también a la cercanía, a la inmediatez y al contacto íntimo con el mar sentido por el marino de vela. Al respecto, dice: "Aquí habla el hombre de mástiles y velas, para quien el mar no es un elemento navegable, sino un compañero íntimo". Y dice que esa sensación de compañerismo con el mar no la pueden sentir los modernos marineros de vapor¹⁴.

Por último Conrad se refiere con nostalgia a la propia estética de los barcos de vela, a la altura de los mástiles: "Recuerdo momentos cuando (...) el aparejo del barco incluso parecía alcanzar las mismas estrellas"¹⁵ y capta nuestra atención, igualmente en un tono similar, respecto a la belleza de los mascarones de proa¹⁶.

3.2. La navegación a vela en O'Neill

Paddy –un marino irlandés enrolado inicialmente en barcos de vela, pero que ahora trabaja de fogonero en la sala de calderas de un transatlántico– es el carácter diseñado por O'Neill en su obra teatral *The Hairy Ape* para simbolizar la modalidad de navegación a vela¹⁷. Haciendo uso de un tono altamente emotivo y melancólico, utiliza el concepto de juventud, el de la juventud pasada que ya no regresará, para referirse a esta forma de navegación. De este modo, asumiendo de manera explícita que el mundo de la vela ya se ha ido; nos dice: "Mi tiempo ha pasado ya (...) ¡Me quedaré soñando los días pasados!"¹⁸.

13. *Ibid.*, XIV, 22.

14. *Ibid.*, XXII, 34.

15. *Ibid.*, X, 17. Igualmente, a la estética del barco de vela se refiere de nuevo en *Ibid.*, XXXV, 59.

16. *Ibid.*, XXXV, 59-60. Tal y como se ha mencionado anteriormente, respecto a la estética de los mascarones de proa también Baroja en *El Laberinto de las Sirenas*, II parte, libro I, 219-20, nos ofrece una descripción memorable, similar a la que en *The Mirror of the Sea* presenta Conrad.

17. La denominación *hairy ape* ("simio peludo") ya la empleaba O'Neill en *The Moon of the Caribbees*, p. 13, así como los nombres de Paddy y Yank pertenecían en esta obra a dos marineros del vapor *Glencairn*, diferentes de los Paddy y Yank que aquí aparecen.

18. O'NEILL, E. *The Hairy Ape*, I, 11.

Paddy se detiene también en los conceptos de belleza y de estética tan unidos al barco de vela, cuando habla por ejemplo de sus recuerdos de “*clippers* con altos mástiles tocando el cielo”¹⁹.

También hace mención a la dureza del trabajo, pero aun considerando dura la tarea del marino en un barco de vela, dice que esto no era tan relevante, dado que afortunadamente la faena se realizaba siempre al aire libre, bajo el cielo y el sol. Igualmente se refiere al alto grado de complejidad y habilidad requerido por el trabajo en las embarcaciones de vela, así como al riesgo que éste conllevaba. Dice al respecto: “El trabajo, ¡ay!, duro trabajo, ¿pero a quién le importaba eso? Se trabajaba bajo el sol, y era un trabajo que requería pericia y osadía para ser efectuado”²⁰.

Idealiza claramente al propio mar y a los profesionales que trabajaron en este tipo de embarcaciones, a los que considera plenamente integrados en el entorno marino, y de los que, afirma, sabían adaptarse al medio y eran “magníficos hombres fuertes (...) hombres que eran hijos del mar”²¹. Dice también, manteniendo el clásico lugar común de la libertad ligada a la navegación a vela: “No necesitábamos más, puesto que éramos hombres libres”²². Se refiere –no sin cierto resentimiento ante la pérdida de algo que ya es irrecuperable– a la fusión entre hombre, barco y mar, que él había conocido durante los tiempos de navegación a vela: “Estos eran días en los que un barco era parte del mar, y un hombre era parte del barco, y el mar los juntaba y hacía de todo ello una unidad”²³.

3.3. La navegación a vela en Baroja

Baroja se refiere al mundo de la navegación a vela de un modo nostálgico y poético. Para ello se sitúa en el lugar de Shanti Andía, un marino retirado.

Tal y como ya se ha mencionado, el capítulo II (titulado precisamente *Mar Antiguo*) del libro I, compendia expresamente y de forma genérica el concepto del mundo de la navegación a vela tan caro a Baroja; la idea de un mundo que entonces tocaba a su fin. De esta forma nos dice: “Yo no olvidaré nunca la primera vez que atravesé el océano. Todavía el barco de vela dominaba el mundo”²⁴. Y, posteriormente: “¡Qué época aquella! Yo no digo que

19. *Ibid.*, 10. La similitud entre Conrad y O'Neill es evidente aquí. Conrad nos hablaba de apaños de los barcos que “parecían alcanzar las mismas estrellas”. Ver CONRAD, J., op. cit., X, 17.

20. O'NEILL, op. cit., I, 10. También Conrad y Baroja se refieren a estos conceptos de pericia requerida por el trabajo de la navegación a vela y de riesgo que conlleva su ejecución.

21. *Ibid.*

22. *Ibid.*

23. *Ibid.*, 11.

24. BAROJA, P. *Las inquietudes de Shanti Andía*, libro primero, II, 45.

el mar entonces fuera mejor, no; pero sí más poético, más misterioso, más desconocido”²⁵.

El componente estético, la propia belleza del diseño del barco de vela, así como su diversidad en forma de fragatas, corvetas, bergantines y multitud de modalidades diferentes también tiene su espacio aquí, cuando nos dice que “la variedad de formas y aparejos era extraordinaria”; y cuando leemos: “De aquellas airosas arboladuras que tanto nos entusiasmaban, no quedan más que esos palos cortos para sostener los vástagos de las poleas”²⁶.

Baroja también se refiere al carácter cautivador y a la adoración que suscitaba el mar: “Antes el mar era nuestra divinidad, era la reina endiosada y caprichosa, altiva y cruel”²⁷. Este concepto de belleza y de atracción propia del mar aparece igualmente en Baroja intrínsecamente unido a la idea de riesgo y de peligro: “El mar entonces no era tan bueno como hoy, ni tan pacífico; pero sí más hermoso, más pintoresco, un poco más joven”²⁸. Esto nos conduce a un componente de inseguridad y de vulnerabilidad en la práctica de la navegación, resultando evidente la dependencia respecto a las condiciones de la naturaleza, básicamente al régimen de vientos dominantes. Al respecto, leemos: “se iba llevando la casualidad, la buena suerte, el viento favorable”²⁹.

En relación con la fuerza motriz de la que se servía la navegación a vela, Baroja condensa el concepto de dependencia existente respecto a la naturaleza de la siguiente forma: “El viento, algo caprichoso, impalpable, fuera de nosotros”³⁰. Otro aspecto tratado por Baroja con relación a la vela –en el que coincide con los demás autores aquí analizados– es la pericia y habilidad técnica requeridas para poder manejarse en este tipo de navegación. Al respecto, nos dice: “de aquellas maniobras complicadas, nada se conserva”³¹.

Baroja también se refiere al concepto de peligro, e incluso de violencia y barbarie en el mar, derivado no ya de las condiciones de la naturaleza ya

25. *Ibid.*, 46.

26. *Ibid.* 47.

27. Nos dice, en suma, que el marino prefería el mar de la vela y no el del vapor: “Nosotros, marinos viejos, marinos galantes, la celebrábamos de reina y no la admiramos de esclava”. *Ibid.*, 48.

28. *Ibid.*

29. *Ibid.*, 46. Al respecto, también podemos leer: “En aquel tiempo todavía el mundo estaba mal conocido, todavía había derroteros tradicionales y una inmensidad de océano en blanco jamás visitado por el hombre”. “Entonces, en la mayoría de los buques se deducía la situación más por conjeturas que por cálculos; los instrumentos de navegación empleados por la generalidad de los marinos, tenían errores de grados enteros. (...) muchos capitanes (...) navegaban a la antigua”. *Ibid.* Unido a todo ello, Baroja también se refiere a la necesidad de proceder a la improvisación, al no encontrarse controlados con la navegación a vela ni mucho menos todos los imponderables de la vida en el mar.

30. *Ibid.*, 47. Al respecto sigue: “Llevamos el Ángel de la Guarda en la lona de nuestras velas”.

31. *Ibid.*

mencionadas, sino de la ausencia de normas convencionales³². La gallardía se nos muestra así como un valor apreciado en los marinos del mar antiguo. En un mundo de peligro en el que se olvidaban las normas que regían para tierra firme, tendía a relajarse el nivel de moralidad y ética, lo que conducía en ocasiones a una actuación sin escrúpulos: “A la gran barbarie del mar, correspondía la barbarie de su servidor el marino: a la brutalidad del elemento salobre, la brutalidad humana”³³. En suma, respecto a cuestiones éticas, leemos: “Para aquellos hombres, la moral era una cuestión de paralelo. El mar era el más grande escenario de los crímenes y violencias de los hombres”³⁴.

Bajo todas estas circunstancias no resulta extraño que se profile la figura del capitán como la máxima referencia del microcosmos de la nave, dotado de un carácter legendario y mítico: “Antes, el capitán era un personaje sabio, un tirano de un poder inaudito, un hombre que tenía que bastarse a sí mismo”³⁵.

En definitiva, el Mar Antiguo de Baroja se trataba de un mar cambiante, capaz de presentar condiciones y matices diferentes. Un mar cruel en ocasiones, pero que, al mismo tiempo, suscitaba adoración. Un mar que había sido sinónimo de juventud, con sus componentes intrínsecos de riesgo y belleza. Este mar que había sido joven, ahora, con la llegada del vapor, había pasado a ser el mar antiguo³⁶.

32. *Ibid.*, 46. Continúa al respecto: “Todavía en el mundo había piratas, todavía había negreros, males todos ¿quién lo duda?, peligros que obligaban al marino a tomar ante los hechos una actitud gallarda. Todos estos riesgos exaltaban la imaginación, aumentaban el valor, daban el pensamiento de luchar contra el mal y de vencerlo”.

33. *Ibid.* Las circunstancias de amoralidad y el carácter asocial, también son incluidas por Baroja entre las cualidades que para bien o para mal perfilan al marino del mar antiguo: “Un marino entonces, era algo extrasocial, casi extrahumano; un marino era un ser para quien la moral ofrecía otros aspectos que para los demás mortales”. “Te preguntarán cuánto has hecho –decían los padres a sus hijos que se lanzaban a la aventura–, no cómo lo has hecho”. “Y los hijos se hundían en los abismos de la vida intensa, sin preocupaciones ni escrúpulos.” *Ibid.*, 47.

34. *Ibid.*

35. *Ibid.*

36. En *Las inquietudes de Shanti Andía* encontramos también un pasaje que, además de hacer referencia a la coexistencia de sistemas de tracción a vela y vapor en las embarcaciones, en nada tiene que envidiar a Charles Dickens o a Mark Twain en sus mejores momentos de fino sentido del humor. Se refiere a Urbistondo, un marino retirado. Se nos dice de él que “había sido capitán, durante mucho tiempo, de un paquebote de la carrera Bilbao-Liverpool. La casa armadora, a la que le quedaban algunos barcos de vela viejos, los reemplazó por barcos de vapor. (...) Urbistondo no creía en el vapor; le parecía que gastar carbón, pudiendo navegar a vela, era una estupidez, y cuando veía que soplaba un buen viento, creyendo hacer un obsequio a la Compañía, mandaba apagar los fuegos, largaba las velas y se lanzaba a navegar como Dios manda. La Compañía recomendó a Urbistondo que no se metiese a favorecerla; pero el capitán, con aquella admirable confianza que tenía en sus facultades intelectuales, no hizo caso.” Por supuesto, al final la Compañía optaría por trasladar a Urbistondo a un almacén a tierra firme. *Ibid.*, libro III, VIII, 174.

En otro orden de cosas, en el Libro III, IX, se menciona de soslayo cómo Shanti, el protagonista, abandona su cargo de capitán de fragata de vela en la derrota de Cádiz a Filipinas, para iniciarse en una compañía de vapores con ruta entre Bilbao y Liverpool. En el Libro IV, I, Santhi pasa de esta Compañía de vapores a otra de transatlánticos de la línea de Burdeos a Buenos Aires. No se nos dice más respecto al paso de la vela al vapor. Desafortunadamente, pues, en la trama de la novela, si exceptuamos la referencia a Urbistondo recién mencionada, no se vuelve a incidir en el tema.

3.4. La navegación a vapor en Conrad

Respecto a la navegación a vapor, Conrad insiste en su carácter más prosaico y homogéneo en comparación con la vela. Esto no necesariamente supone desdén hacia el vapor –de hecho Conrad lo respeta–; pero sí pone de manifiesto la falta de esencia artística que él echa de menos en esta modalidad, así como la ausencia de contacto íntimo con la naturaleza que conlleva. De este modo, afirma:

El manejo de un moderno buque de vapor (aunque no se debería minimizar su importancia) no tiene la misma cualidad de intimidad con la naturaleza, que, después de todo, es una condición indispensable para la práctica de cualquier arte. Es una cuestión menos personal y más precisa; menos ardorosa, pero también menos gratificante, por la falta de contacto directo entre el artista y el medio de su arte. Es, en definitiva, menos una cuestión de amor. Sus efectos son medidos exactamente en tiempo y espacio (...). Puntualidad es su palabra clave. La incertidumbre, que es tan cercana a cualquier realización artística, se encuentra ausente de su esfuerzo regulado. (...) Tal forma de navegar por el mar no tiene la práctica laboriosa de un arte³⁷.

Por lo que respecta a la energía, Conrad expone cómo gracias al vapor la navegación se ha vuelto más precisa, y esto indudablemente comporta mayor seguridad. En este sentido se refiere a "la infalible precisión del acero movido por vapor blanco, que vive mediante fuego rojo alimentado con negro carbón"³⁸. Con el progreso, el mar se ha vuelto menos peligroso, más homogéneo y predecible –más industrializado diría Baroja–; mientras Conrad dice:

El moderno vapor avanza sobre un mar tranquilo y ensombrecido con un temblor de pulsaciones en su estructura, un ocasional ruido metálico en sus entrañas, como si tuviera un corazón de hierro en su cuerpo de hierro; con un rítmico ruido sordo en su progresión; mientras el ritmo regular de su hélice es oído de lejos en la noche, con su constante y lento sonido, como el de la marcha de un inevitable futuro³⁹.

Con el vapor se ha reducido enormemente el respeto sentido hacia el mar, hacia sus condiciones cambiantes. En ello insiste frecuentemente Conrad de modo genérico, exponiendo la manera en que la moderna energía del vapor dota a las embarcaciones y a los hombres de cierto desdén un tanto prepotente hacia el mar. Así, por ejemplo, nos habla de "vapores cuya vida, alimentada con carbón y respirando el negro aliento de humo en el aire, siguen su marcha sin consideración al viento y a las olas"⁴⁰.

37. CONRAD, J. *The Mirror of the Sea*, VIII, 14.

38. *Ibíd.*, X, 17.

39. *Ibíd.*, XI, 17.

40. *Ibíd.*, XVIII, 29. Conrad insiste mucho en esta idea del moderno barco de vapor indolente y ciertamente indiferente ante las condiciones de la naturaleza, cuando dice, por ejemplo: "La eficacia de un barco de vapor consiste no tanto en su coraje como en el poder que transporta dentro de sí.

...

En suma, Conrad no dice que el progreso ha vencido al mar, sino que: "La maquinaria, el acero, el fuego, el vapor, se han interpuesto entre el hombre y el mar"⁴¹.

3.5. La navegación a vapor en O'Neill

Paddy, el personaje diseñado por O'Neill para representar a la vela, no se limita simplemente a alabar esta modalidad de navegación, sino que también arremete contra el vapor. De forma desdeñosa se refiere a la suciedad y la contaminación motivadas por las máquinas en el mar y en el propio barco; al molesto ruido y estridencia que generan; a los problemas de salud laboral provocados por el polvo de carbón, así como al esfuerzo físico que requiere cada palada de carbón para proveer a la máquina, y a lo infausto de un trabajo que ha de realizarse sin ver la luz del día, encerrados en la sala de calderas "como simios del zoo"⁴².

Por su parte, Yank, un fogonero robusto, malhumorado y agresivo es la encarnación diseñada por O'Neill para simbolizar aquí la imparable navegación a vapor.

Yank se siente orgulloso de la maquinaria y de la moderna tecnología, que hacen posible que el barco navegue. Se encuentra plenamente identificado con las máquinas. Él mismo se considera un componente esencial del engranaje. Así nos lo muestra cuando orgullosamente sostiene: "Por supuesto, yo soy una parte de las máquinas. ¿Por qué demonios no iba a serlo? Ellas supo-

...

Late y late como un corazón pulsante dentro de sus costillas de hierro, (...) el vapor, cuya vida no es tanto una contienda sino la desdeñosa indiferencia hacia el mar". *Ibid.*, XIX, 30. O, igualmente, al exponer: "su latente corazón de hierro (...) el renovado orgullo de su fortaleza, alimentado con fuego y agua, respirando humo negro en el aire, pulsando, latiendo, sacudiendo su arrogante viaje contra las grandes olas en ciego desdén de vientos y mar" *Ibid.* Y nos dice, refiriéndose a la fuerza del viento: "Tal es el rey a quien los jefes vikingos agachaban sus cabezas, y a quien la moderna y palaciega navegación a vapor desafía con impunidad siete veces por semana. (...) El magnífico bárbaro se sienta entronizado en un manto de doradas nubes alineadas, mirando desde lo alto a los grandes barcos brillando como juguetes mecánicos sobre su mar y a hombres que, armados con fuego y hierro, ya no necesitan observar con ansiedad el menor signo de su humor real". *Ibid.*, XXIX, 46.

41. *Ibid.*, XXII, 34. Otros aspectos analizados por Conrad en los que vuelve a poner de manifiesto diferencias entre la navegación a vela y el vapor son, por ejemplo, los de la estiba y desestiba de buques (*Ibid.*, XIII, 21-2); la velocidad (*Ibid.*, XIV, 22-4) o los accidentes y averías, donde al referirse a la diferencia de cómo afronta un problema técnico un barco de vela y uno de vapor, afirma: "De todos los barcos incapacitados en el mar, un vapor que ha perdido su hélice es el más indefenso" (*Ibid.*, XVIII, 29).

42. O'NEILL, E. *The Hairy Ape*, I, 11. Así, dice: "humo negro de las chimeneas manchando el mar, manchando las cubiertas. Las puñeteras máquinas machacando, latiendo, temblando (...) obstruyendo nuestros pulmones con polvo de carbón, rompiéndonos nuestras espaldas y corazones en el infierno del conducto del carbón, alimentando la puñetera caldera, alimentándonos nosotros mismos con carbón. (...) ajenos a cualquier destello del cielo, enjaulados en acero, como simios peludos en el zoo".

nen velocidad"⁴³. Yank, por tanto, se jacta del logro de mayor rapidez de los barcos derivado de mejoras progresivas en la tecnología del vapor⁴⁴. Es consciente también de la importancia de los operarios que, como él, hacen posible que todo marche correctamente. Si ellos no existieran las máquinas no podrían funcionar y nada se movería en el barco. Sus paladas resultan fundamentales para alimentar las máquinas⁴⁵.

Él se considera un carácter práctico, abiertamente posicionado en contra de la nostalgia, de lo viejo y de lo arrumbado, y considera que la vela lo es. Asume y acepta de buen grado, incluso con orgullo, el ruido y el humo inherentes a la maquinaria. Refiriéndose desdeñosamente a Paddy –es decir, a la vela–, dice a los otros fogoneros:

Volver al pasado, eso es lo que él hace. Él es viejo y ya no cuenta. Pero yo soy joven (...). Yo me muevo con esto. Yo represento lo que es el centro de todo esto. (...). Las máquinas y el carbón y el humo y todo lo demás. Él no pude respirar y tragar polvo de carbón; pero yo sí ¿veis? Eso es aire fresco para mí. Eso es alimento para mí. Yo soy lo nuevo⁴⁶.

Yank siente que el vapor –además de velocidad– es sinónimo de juventud. No le agradan nada los sueños ni la nostalgia de un mundo anterior ya pasado. Prefiere las realidades. Y la velocidad lo es. También lo es el poder del vapor y la independencia con que dota a los hombres respecto a las condiciones de la naturaleza. Emplea frecuentemente el vocablo “acero”, como otro componente del progreso, estrechamente ligado a la maquinaria de vapor y a la navegación. Relaciona la modalidad del vapor con aspectos tales como “poder” y “control”⁴⁷. Reconoce la dureza del trabajo de fogonero, pero disfruta con ello. Y para referirse a la maquinaria utiliza el género femenino; esto indica mayor acercamiento y confianza, incluso cariño. Lo que requiere la máquina es alimento, nos dice, en forma de paladas de carbón⁴⁸.

En suma, en la arrogancia de Yank en su alegato a favor del vapor se encuentran conceptos tales como velocidad, ritmo, maquinismo, modernidad, desprecio por lo antiguo y pasión por el poder de la tecnología. Pero también es posible encontrar poesía –poesía futurista– en su intervención.

43. *Ibíd.*

44. De la importancia de la velocidad con el vapor también nos hablan, como hemos visto, Baroja y Conrad.

45. “Seguro, de mi depende el que se pare todo. (...). El ruido y el humo y todo el movimiento de las máquinas (...) De nada más. Eso es lo que estoy diciendo. Esto no puede moverse de otra forma. Yo soy el fondo. No hay nada más. Yo soy el fin. Yo soy el principio (...) Yo soy vapor y aceite para las máquinas.” *Ibíd.*, 12.

46. *Ibíd.*, 11-2.

47. *Ibíd.*, 12. Como sabemos, también Baroja y Conrad sostienen que el vapor permite el manejo de un buque con mayor precisión.

48. *Ibíd.*, III, 18-9.

3.6. La navegación a vapor en Baroja

Con relación a la navegación a vapor, también Baroja nos transmite, en *Shanti Andía* una visión radicalmente distinta de la que ofrecía para la vela. Encontramos en este caso un mundo marítimo en continuo cambio, al compás de los avances de la ciencia, un mar “industrializado”, donde la improvisación es sustituida por la programación y la previsión; donde la práctica de la navegación y el manejo de los barcos resulta menos complicado. La incertidumbre y dependencia anteriores respecto a las condiciones climatológicas y las fuerzas de la naturaleza se ven sustituidas por la posibilidad de disponer, controlar y distribuir la energía necesaria en los barcos. Así, nos dice: “Hoy, el mar se industrializa por momentos; el marino, en su barco de hierro, sabe cuánto anda, cuándo va a parar; tiene los días, las horas contadas”⁴⁹.

La sublime fuerza de los vientos se ve sustituida por algo tan prosaico como el carbón. Por supuesto, Baroja –en la figura de Shanti Andía– reconoce su utilidad como fuente de energía que ha logrado alterar las condiciones de la navegación, y que dota de capacidad de control y precisión a los barcos: “El carbón, ese dios modesto, pero útil, (...) ha cambiado las condiciones del mar”, nos dice⁵⁰.

Con todo ello, inevitablemente, Baroja expone cómo el mar ya no es tan caprichoso como antes, sino que incluso se vuelve sumiso. Y este mar sumiso, nos dice, pierde encanto y suscita menos interés. Eso sí, se ha ganado en seguridad. Se ha reducido el riesgo. El mar se ha vuelto más controlable: “hoy (el mar) es la mujer a quien hemos hecho nuestra esclava”⁵¹. Con el vapor, reconoce Baroja, el mar se ha vuelto más “bueno”, más “pacífico”, pero menos “hermoso”, menos “pintoresco”. En este tipo de navegación, la figura del propio capitán se desmitifica, pierde su aureola de leyenda; se derrumba su mito. Nos dice acerca de él: “hoy es un especialista injerto en un burócrata”⁵².

Con el vapor se trasladan a la navegación los avances de un mundo modificado por la ciencia, nos viene a decir Baroja: “hoy, el barco de vapor es algo continuamente cambiante como la ciencia..., una maquinaria en eterna transformación”⁵³. Pero estos avances en navegación van provocando también una homogeneización progresiva del mundo. Todo en definitiva, en el mar, se va reduciendo a una cosa: rapidez, velocidad. Así se nos transmite aquí el progreso en términos marítimos: “La musa del progreso es la rapidez: lo que no es rápido está condenado a morir”⁵⁴.

49. BAROJA, P. *Las inquietudes de Shanti Andía*, libro primero, II, 46.

50. *Ibid.* “Llevamos la fuerza en nuestra carbonera, puede decir el capitán de hoy”. *Ibid.*, 47.

51. *Ibid.*, 48.

52. *Ibid.*, 47.

53. *Ibid.*

54. *Ibid.*, 48.

Santhi Andía, es decir, Baroja, no reniega del progreso, reconoce indudables ventajas potenciales; pero sostiene con resignación que para alguien que ha conocido el mar antiguo, el actual puede resultar decepcionante:

Hoy, estos matices se pierden; el mundo lleva el camino de confundir y borrar sus colores. (...). Todo ello es mejor, ¿quién lo duda? Indica más civilización; pero para el que todavía conserva en la retina el recuerdo del mar antiguo, para ése, la confusión moderna es un espectáculo lamentable⁵⁵.

4. NOTA FINAL

Conrad, Baroja y O'Neill no se muestran aquí en absoluto interesados por cuestiones tales como la rentabilidad económica o el nivel de eficiencia logrado por el transporte marítimo; tampoco les atañe, por ejemplo, el volumen de cereales que podía ser colocado en un tiempo record desde cualquier puerto de ultramar en los mercados europeos, ni el número de días en que se iba a recortar la travesía oceánica para los emigrantes o la reducción tan significativa que éstos iban a obtener en el precio del pasaje gracias al empleo del vapor. Estas y otras cuestiones similares eran ajenas a ellos en su calidad de escritores. Al menos no se detuvieron a dejarlo reflejado en sus obras.

Ellos no entran a analizar el aspecto económico de la transición de la vela al vapor, ni las potenciales ventajas sociales y culturales derivadas de todo ello. Ellos son literatos. Analizan el aspecto meramente poético de las consecuencias derivadas del cambio de tracción en la navegación, mientras reflejan las percepciones sentidas por el viejo marino a vela ante la implantación del vapor. Y no resulta difícil reconocer que en este ámbito, en cuanto a estética, poesía y belleza se refiere, tanto el *mar antiguo* de Baroja, como *the ship of yesterday* de Conrad, o *la juventud que ya no volverá* de O'Neill, o, lo que es lo mismo, la navegación a vela, sale claramente mejor parada –en términos de comparación– que el *mar industrializado* y previsible que iba a surgir a partir del vapor.

En términos generales, los tres autores transmiten similares sensaciones sobre lo que supuso el paso de la vela al vapor. Las posibles diferencias son meramente de matiz o de vocablos concretos por los que optan a la hora de designar cada concepto. Los tres reconocían la utilidad del vapor y de la modernización del transporte marítimo; pero los tres sentían cómo la navegación tradicional a vela había permitido un contacto más estrecho entre el marino y el mar, en una relación en la que estaban frecuentemente presentes conceptos tales como peligro y riesgo, habilidad y pericia, juventud y belleza; así como adoración y amor hacia el mar de la vela.

55. *Ibíd.*

BIBLIOGRAFÍA

Bibliografía primaria

- BAROJA, Pío. *Las inquietudes de Shanti Andía*. Madrid: Espasa Calpe, 2008 [1911].
- . *El Laberinto de las Sirenas*. Madrid: Editorial Caro Raggio, 1998 [1923].
- . *Los Pilotos de Altura*. Madrid: Editorial Caro Raggio, 1995 [1929].
- . *La Estrella del Capitán Chimista*. Madrid: Editorial Caro Raggio, 1998 [1930].
- CONRAD, Joseph. *The Mirror of the Sea*. Marlboro, Vermont: The Marlboro Press, 1988 [1906].
- O'NEILL, Eugene. *The Moon of the Caribbees and six other plays of the sea*. Nueva York: Library of the University of Michigan / Boni and Liveright, 1921 [1919]. *The Hairy Ape*. London: Royal National Theatre / Nick Hern Books, 2005 [1922].

Bibliografía secundaria

- AUDEN, W. H. *The Enchafèd Flood; or, the Romantic Iconography of the Sea*. Nueva York: Random House, 1950. (Nueva York: Vintage Books, 1967).
- BEHRMAN, Cynthia F. *Victorian Myths of the Sea*. Athens: Ohio University Press, 1977.
- BENDER, Bert. *Sea Brothers: The Tradition of American Sea Fiction from Moby-Dick to the Present*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 1988.
- BENESCH, Klaus; ADAMS, Jon-K; SCHMIDT, Kerstin (eds.). *The Sea and the American Imagination*. Tübingen: Stauffenburg, 2004.
- BRUSS, Paul. *Conrad's Early Sea Fiction: The Novelist as a Navigator*. Lewisburg: Bucknell University Press, 1979.
- BURGESS, Chester F. *The Fellowship of the Craft: Conrad on Ships and Seamen and the Sea*. Nueva York: Kennikat Press, 1976.
- CARSLON, Patricia A. (ed.). *Literature and Lore of the Sea*. Amsterdam: Rodopi, 1986.
- CORBIN, Alain. *The Lure of the Sea: The Discovery of the Seaside in the Western World, 1750-1840*. Londres: Penguin, 1995.
- FOULKE, Robert. *The Sea Voyage Narrative*. Nueva York y Londres: Routledge, 2002.
- FUENTES, Julio B. *La novela del mar en occidente*. Salamanca: Universitaria Ediciones, 1999.
- GIDMARK, Jill B. (ed.). *Encyclopedia of American Literature of the Sea and Great Lakes*. Westport: Greenwood Press, 2001.
- HAYDÉE, Rivera. *Pío Baroja y las Novelas del Mar*. Nueva York: Anaya Books, 1972.
- KLEIN, Bernhard. *Fictions of the Sea: Critical Perspectives on the Ocean in British Literature and Culture*. Aldershot: Ashgate, 2002.
- KNIGHT, Frank. *The Sea Story*. Londres y Nueva York: Macmillan y St Martin's Press, 1958.

- LEWIS, Charles L. *Books of the Sea: An Introduction to Nautical Literature*. Westport, Conn.: Greenwood Press, 1972 [1943].
- LEYS, Simon. *La mer dans la littérature française*. Paris: Plon, 2003.
- McELROY, David D. *Four Centuries of Sea Plays (1550-1950)*. London: Library of the British Drama League, 1960.
- MORTON, Lena B. *The Influence of the Sea upon English Poetry*. Nueva York: Revisionist Press, 1976.
- PECK, John. *Maritime Fiction: Sailors and the Sea in British and American Novels, 1719-1917*. Nueva York: Palgrave, 2001.
- PHILIP, Edwards. *The Story of the Voyage: Sea-narratives in Eighteenth-Century England*. Cambridge: Cambridge University Press, 1994.
- ROSS, Ernest C. *The Development of the English Sea Novel from Defoe to Conrad*. Norwood Editions, 1977 [1926].
- SOBECKI, Sebastian I. *The Sea and the Medieval English Literature*. Cambridge: Boydell & Brewer, 2008.
- SPRINGER, Haskell (ed.). *America and the Sea: A Literary History*. Athens: University of Georgia Press, 1995.
- STARR, Nathan. *The Sea in the English Novel from Defoe to Melville*. Harvard University Press, 1928.
- TRENEER, Anne. *The Sea in English Literature from Beowulf to Donne*. Liverpool: University Press of Liverpool, 1926.
- WARD, Adelina. *The Sea in English Fiction from 1918 to 1930*. University of Pennsylvania Press, 1931.
- WATSON, Harold F. *The Sailor in English Fiction and Drama, 1550-1800*. Nueva York: Columbia University Press, 1931.