

RELACIÓNS DE VALLE-INCLÁN COA JUNTA PARA AMPLIACIÓN DE ESTUDIOS

Luces recobradas en la muerte de un intelectual de avanzada

DE DAMAS Y FRAILES

EL MAR Y LOS BARCOS EN LA OBRA DE VALLE-ÎNCLÂN

TEXTOS RECUPERADOS

 N^{0} 7



Vilanova de Arousa





Revista cultural da "Asociación Amigos de Valle-Inclán"

RELACIÓNS DE VALLE-INCLÁN COA JUNTA PARA AMPLIACIÓN DE ESTUDIOS

Luces recobradas en la muerte de un intelectual de avanzada

DE DAMAS Y FRAILES

El mar y los barcos en la obra de Valle-Inclán

TEXTOS RECUPERADOS

Amigos

Vilanova de Arousa

Praza Vella, 9 Vilanova de Arousa. Apartado de Correos nº 66 Xullo 2003

Director:

Gonzalo Allegue

Subdirector:

Francisco X. Charlín Pérez

Consello de Redacción:

Xosé Luis Axeitos

Víctor Viana

Ramón Martínez Paz Xaquín Núñez Sabarís Xosé Lois Vila Fariña

Ramón Torrado

Xestión e administración:

Pablo Ventoso Padín Ángel Varela Señoráns

Ilustracións:

Eugenio de la Iglesia (Encabezamento de capítulos)

Fotografías:

Nieves Loperena

Imprime:

Gráficas Salnés, S.L.

Dep. Legal: PO-4/2000

I.S.B.N.: 84-87709-99-0

SUMARIO:

Xoán Guitián / Ricardo Gurriarán Relacións de Valle-Inclán coa Junta para ampliación de Estudios e as súas institucións Algúns documentos pax. 5
Antonio Espejo Trenas Luces recobradas en la muerte de un intelectual de avanzadapax. 15
Gonzalo Allegue De damas y frailespax. 29
Jesus Blanco El mar y los barcos en la obra de Valle-Inclán pax. 49
Textos recuperados. Murguía

Cuadrante non manterá correspondencia sobre orixinais recibidos e non solicitados.

A responsabilidade das opinións verquidas pertence exclusivamente ós autores o mesmo que o respeto á propiedade intelectual, recaíndo sobre eles calquera acción xudicial no caso de producirse plaxio.



EL MAR Y LOS BARCOS EN LA OBRA DE VALLE-INCLÁN

Jesús Blanco García

Il mar y la navegación no ocupan en la literatura española el lugar **⊿** prominente que tienen en la anglosajona. Ninguna de sus obras capitales se centra en este tema, y sería difícil encontrar el novelista equiparable en este sentido a Daniel Defoe, Robert Louis Stevenson, Josef Conrad o Jack London. Valle-Inclán no es una excepción: de ninguna de sus obras se podría decir que es específicamente marinera; sin embargo, son muchas aquellas en que el mar aparece formando parte de episodios importantes de la narración. El escritor dedica a describirlo en sus diferentes estados, atemporalado o bonancible, bellos párrafos reveladores de una fascinación cierta. Los ambientes marítimos en su obra, muchos y de gran variedad, desde los pasales en el estero casi agrícola (Divinas Palabras) hasta la fragata que tras cruzar el Atlántico navega por el golfo de México (Sonata de Estío), nos trasladan una impresión de realismo y viveza; gracias, desde luego, a su propio y seguro estilo literario, pero también a la riqueza y propiedad en el uso del léxico náutico, fruto, sin duda, de la familiaridad del escritor con el mundo marinero. Podemos pensar que, dada la época y los lugares en que se desarrolló su vida, esta familiaridad tiene fundamentalmente dos fuentes: de

una parte, y ello sería común antes de la generalización de la aviación comercial, la realización de una serie de viajes (México, Argentina) relativamente largos en barcos transatlánticos de línea regular; de otra, el mundo marinero arosano en que nació, creció y vivió períodos importantes de su vida, sin olvidar el hecho de que su padre había sido marino (Gonzalo Allegue, 2000).

En este artículo consideraremos el papel que juega lo marítimo en la obra en prosa de Valle-Inclán desde dos aspectos diferentes; uno, el de los distintos tipos de barcos y embarcaciones que aparecen en ella, analizando qué aportan al ambiente o a la propia acción narrada; otro, la presencia del mar en sí, como elemento que contribuye a definir el escenario en que transcurre parte de la acción en muchas de sus obras, y que subraya, de alguna forma, el carácter de la misma (legendario, épico, trágico, esperpéntico). Creemos que el estudio del primer aspecto puede ser útil al lector de Valle-Inclán no muy familiarizado con los distintos tipos de barcos históricos, permitiéndole hacerse una idea más precisa del desarrollo de las obras en que aparecen. El segundo puede llevar a descubrir una serie de pautas que nos ayuden a definir la función del mar en la obra del escritor.

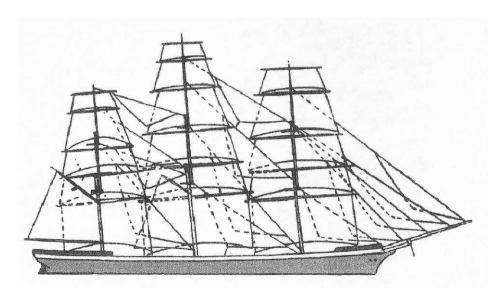
LOS BARCOS

Los barcos y embarcaciones que aparecen en novelas v obras de teatro de Valle-Inclán se pueden clasificar en dos grandes grupos: los buques de tipología internacional, como la fragata o la goleta, y las embarcaciones pertenecientes a diferentes tradiciones locales, como el galeón, la trincadura o la canoa. Puede notarse fácilmente que, según sea el lugar en que transcurre, el carácter de la acción e incluso la naturaleza de los personaies, así será el correspondiente tipo de embarcación que el autor hace figurar en el relato. Así, las obras de ambiente gallego suelen involucrar alguna embarcación tradicional gallega; en Baza de Espadas el pasaje de masones, conspiradores y revolucionarios decimonónicos nos es presentado en un buque tan propio de mediados del siglo XIX como un vapor mixto, con vela; y el Marqués de Bradomín aparece asociado a barcos de la prestancia de la fragata o el navío en Sonata de Estío.

Podemos comenzar el recorrido de los diferentes tipos de barcos por esta última obra, ocupada en mayor proporción por lo marítimo que las demás del autor. En ella una parte importante de la acción transcurre en la *fragata* «Dalila», que trajera al marqués tradicionalista a la costa mexicana desde Londres:

Hice el viaje a vela en una vieja fragata que después naufragó en las costas de Yucatán.

Los veleros de este tipo, que derivan de la fragata de guerra del siglo XVIII, se caracterizan por tener tres o más palos y aparejo completo, esto es, con velas cruzadas (rectangulares) en todos ellos, velas de cuchillo (triangulares) en los estais (cabos fijos que sujetan los palos longitudinalmente) y vela cangreja o balandra (de forma trapezoidal) con escandalosa en el que está más a popa (mesana). Son especialmente adecuados para travesías oceánicas como la que se refiere en la novela (Romanovsky et al., 1961).



Hice el viaje a vela en una vieja fragata...

50

Por lo general, Valle-Inclán no se detiene en describir las maniobras con detalle. En *Sonata de Estío* nos dice, más pendiente de la vistosidad de la escena que de la precisión náutica, cómo, con poco viento y seguramente variable, la «Dalila» se pone a dar bordos tratando de aprovecharlo:

La fragata daba bordos en busca del viento, que parecía correr a lo lejos, allá donde el mar fosforescía. (...) Así navegamos mucho tiempo. (...) Dos marineros subidos a la cofa de mesana, cantaban relingando el aparejo. Sonó el pito del contramaestre, orzó la fragata y el velamen flameó indeciso. En aquel momento hacíamos proa a la costa. Poco después las banderas tremolaban en los masteleros alegres y vistosas: la fragata daba vista a Grijalba, y rayaba el sol.

El pasaje desagrada al joven y católico marqués:

Por todas partes asomaban rostros pecosos y bermejos, cabellos azafranados y ojos perjuros. Herejes y mercaderes en el puente, herejes y mercaderes en la cámara. ¡Cualquiera tendría para desesperarse!

Para él, «español y caballero», son paradigma de un mundo prosaico y codicioso:

Ni una sola cabeza se ha vuelto hacia la fragata para mandarle un adiós de despedida. Allá van, sin otro deseo que tocar cuanto antes la orilla. Son conquistadores del oro.

Pero es a bordo, en medio de esta «taifa luterana», donde puede acercarse a la *Niña Chole* y comenzar así su idilio, tema central de la *Sonata*:

La forma de una mujer blanquea en la puerta de la cámara. ¡No hay duda, es ella! ¿Pero cómo no la he adivinado? ¿Qué hacías tú, corazón, que no me anunciabas su presencia? ¡Oh, con cuanto gusto hubiérate entonces puesto bajo sus lindos pies para castigo!

La «Dalila», a la que el protagonista se refiere siempre como «la fragata», es un velero de gran porte aunque viejo. Destinada a naufragar ya desde los primeros párrafos, es el escenario romántico y novelesco de gran parte de la narración.

También en *Sonata de Estío* encontramos otro buque de rancio abolengo al evocar el narrador un viaje hecho en su mocedad a Tierra Santa, a bordo de un *navío de* tres puentes genovés:

(...) me ha recordado muchas veces los tres puentes del navío genovés, con su feria babélica de tipos, de trajes y de lenguas, (...)

La voz «navío» significa genéricamente buque, pero el navío de varios puentes, hasta tres, también denominado *bajel*, era el tipo de barco que en el siglo XVIII constituía el núcleo de todas las marinas de guerra europeas, equivalente a los cruceros y acorazados en las dos guerras mundiales. Protagonistas de la batalla de Trafalgar, pronto se vieron relegados por la máquina de vapor y la construcción de cascos en acero, siendo la última acción importante en que participaron la batalla de Navarino, en 1827 (Cucari, 1978).

Para la época en que el viejo marqués escribe sus memorias, el navío era un tipo de barco muy anticuado, que había dejado de ser operativo desde hacía varias generaciones y que la mayoría de la gente sólo conocería por reproducciones en grabados o en pinturas. En el recuerdo de su «viaje

por los mares de oriente» este buque contribuye a caracterizar un ambiente arcaizante, perteneciente a un mundo más próximo al Antiguo Régimen, ya perdido para el aristócrata, que al contemporáneo.

Una característica, que acabamos de ver en la «Dalila», común a todos los barcos de pasaje que encontramos en Valle-Inclán, es que éste conforma una multitud bulliciosa y abigarrada, siempre repartida en corros o «ranchos» dedicados a diversas actividades, naipes, discusiones, adoctrinamiento ideológico incluso, durante el tiempo de la travesía. Así en *Sonata de Estío* dice, refiriéndose al navío genovés:

Érame divertido entrar en los corros que se formaban sobre cubierta a la sombra de grandes toldos de lona...

En la «Dalila», de nuevo:

Algunas cabezas asoman sobre la borda de la fragata, y el avizorado pasaje hormiguea, se agita y se desata en el entrepuente. Háblase a gritos el español, el inglés, el chino.

En Baza de Espadas:

A la sombra del foque, un gigante barbudo, imprecador, enorme la boca desdentada, los ojos azules arrebatados de alocada inocencia, reunía un grupo de franceses e italianos...

Y en Tirano Banderas:

Repartidos en ranchos los hombres de la partida tiraban del naipe...

También en Águila de Blasón, en la corta travesía para cruzar la ría:

Son vísperas de feria en la villa, y sobre la cubierta del galeón se agrupan chalanes y boyeros que acuden con sus ganados.

Otra pauta que se repite en el pasaje es la presencia de algún personaje justamente «a la sombra del foque», una de las velas triangulares que casi todos los veleros llevan a proa. Lo acabamos de ver en *Baza de Espadas* donde, pocas frases más adelante, vuelve a decir:

En el corro de oyentes, a la sombra del foque sobre el azul luminoso de la tarde abría los brazos el barbudo gigante.

En *Sonata de Estío* es el propio Bradomín quien ocupa en algún momento ese lugar:

Ensoñador y melancólico permanecí toda la tarde sentado a la sombra del foque, que caía lacio sobre mi cabeza...

A la sombra del foque, y con ayuda de un catalejo marino, contemplé la ciudad a mi talante.

En *Tirano Banderas*, siendo noche de luna:

(...) y en la sombra del foque un negro juntaba rueda de oyentes.

Y en el mismo párrafo:

Y en la sombra del foque abría su lírico floripondio de ceceles el negro catedrático...

Incluso en la corta y tranquila travesía de Doña María en *Águila de Blasón*:

El chalán indica con el gesto a una señora pálida y triste, con hábito franciscano, que se halla sentada a la sombra del foque.

Aunque menos obsesivamente repetido, también es frecuente encontrarnos a alguien «recostado en la amura», es decir, en la barandilla (regala) de proa. Como ejemplo podemos citar, de nuevo en *Baza de Espadas*:

(...) y los dos compadres españoles, recostados en la amura tirando de la colilla, entornaban displicentes la pestaña.

En esta última novela encontramos, como dijimos más arriba, un tipo de barco netamente decimonónico, el *vapor*. Son dos los mencionados en ella, el *Vulcano* y el *Omega*; del último sabemos que tiene, además de máquina, vela y, dada la época en que se desarrolla la narración, podemos pensar que ambos la tenían. El primero espera en el puerto de Cádiz a que el temporal amaine para embarcar a los Generales de la Unión Liberal que habían intentado una asonada:

El Vulcano mantiene las calderas encendidas para conducirlos al destierro de las Afortunadas.

Zarpa cuando todavía es fuerte la marejada, ironizando Valle-Inclán sobre sus partidarios, que se hacen los «entendidos» desde tierra:

Los pilotos de muralla, la mano en la visera, hacían pronósticos náuticos:

- -; Mucha la mar!
- -;Es barco marinero!
- -;La mar lo come!

Y sobre el temor al mar de los generales que lleva abordo:

No lo comió la mar; pero bailó la zarabanda entre promesas y novenas de los ilustres veteranos a la Virgen del Carmen En el *Omega* transcurre el capítulo más largo de la novela. En los primeros párrafos se subraya el carácter variopinto del pasaje:

(...) un mundo abigarrado de aventureros y turistas burgueses embarcados en los puertos del Mediterráneo (...)

Al que se suma en Gibraltar el no menos colorista grupo de españoles, formado por revolucionarios, conspiradores masónicos, algún clérigo «sin licencias» e incluso artistas de flamenco. El pasaje está distribuido en clases, ocupando los de tercera el sollado o cubierta inferior del barco, que Valle-Inclán describe de un modo un poco tremebundo:

Por un paso de tres escalones se bajaba al sollado: El ácido olor de las heces viciaba el aire: Las literas se repartían a babor y estribor. De raro en raro algún bulto doliente se incorporaba con las bascas del mareo: Las pálidas cabezas casi tocaban la viguería. Los más de los lechos estaban vacíos; otros ocupados por maletines y atadijos de ropas.

Por el contrario, el pasaje de primera hace la travesía en un ambiente muy distinto, incluso el oleaje parece serles agradable:

Resplandecía de luces la cámara de primera, en una lejanía que la noche llenaba de prestigio, inaccesible para el pasaje del sollado. Cantaban las olas.

La navegación, como se nos recuerda periódicamente a lo largo del capítulo, transcurre a través de un mar bastante agitado, probable metáfora de la turbulenta vida política en la época histórica, las postrimerías del reinado isabelino, a que se

refiere esta obra, perteneciente a *El Ruedo Ibérico*:

El barco navegaba con grandes bandazos: soplaba duro el viento de Levante...

(...) El vapor daba tumbos, y el respingo de las olas empaña de espumas el ojo de buey que clarea la luz del ocaso al extremo del corredor.

Y, más adelante:

Entrando la noche había saltado el viento y arreciaba un temporal de mar duro con chaparrones y rachas del Sudeste. El Omega, alternativamente, remontábase en la cresta de las olas y se abismaba como si le faltase el mar bajo la quilla.

Sin embargo el vapor llega a su destino fondeando sin contratiempos:

¡Fondo!

Silvatadas y escapes de vapor. Caen las anclas con desgrane de cadenas, abriendo círculos de espuma.

El pasaje se siente aliviado grandemente:

Rostros que aún conservan la palidez del mareo, contemplan casi incrédulos la estabilidad de los muelles, prolongándose en un balance de toldillas y masteleros.

La singladura del *Omega* hasta Londres ofrece al escritor la oportunidad de describir todo un repertorio de las ideologías que estaban en boga en los albores de la revolución de 1868, así como un incisivo estudio de los personajes que las sustentaban, su carácter psicológico y sus respectivas peripecias vitales. Ello en contraposición con la idiosincrasia del «pueblo llano», que se puede considerar represen-

tado en la *Sofi*, «cantaora» de flamenco, y su pareja.

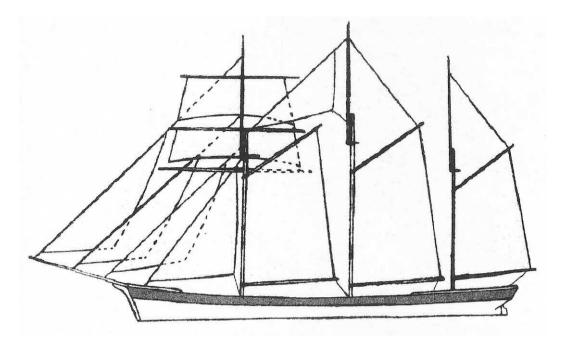
Muy diferente es el ambiente de los Cruzados de la Causa; Valle-Inclán parece narrar aquí hechos acaecidos en un lugar y una época legendaria. En uno de los momentos cumbre de esta novela, cuando se trata de hacer llegar un cargamento clandestino de armas al bando carlista, aparece un tipo de velero muy conocido y de gran belleza, la goleta. Propiamente se trata de un velero de dos palos, aunque se puede encontrar el mismo aparejo con tres o más. La goleta tiene velas cangrejas (balandras) en todos los mástiles, los cuales, generalmente, llevan una prolongación llamada mastelero que permite izar una vela pequeña, triangular, por encima de la cangreja, que se denomina escandalosa; lleva también bauprés (un palo casi horizontal en la proa) y varias velas triangulares o de cuchillo amuradas (fijadas por un vértice) en él. También puede llevar velas cruzadas, rectangulares, en el mastelero del palo trinquete (el que está más a proa), en tal caso se llama «goleta de velacho» o «de gavias» (Romanovsky et al., 1961).

La recogida de las armas ha de hacerse con muy mal tiempo:

La goleta parecía esconderse en los pliegues de la llovizna, navegaba con los masteleros calados y dos palmos de vela, a sotavento del Faro Ruano.

Efectivamente, un mecanismo permite bajar los masteleros para que no sobresalgan y acortar así la longitud total del mástil cuando el viento es muy fuerte; se dice entonces que están «calados». Además la goleta navega con sólo «dos palmos de vela», es decir con pocas velas y recogidas (rizadas) para que sean manejables con el temporal. El «Faro Ruano» alude sin duda

Cuadrante



La goleta se le aparecía en la rasgadura de los relámpagos...

al de la isla Rúa, en el centro de la ría de Arosa:

En un vaho de niebla aparecía y desaparecía el Faro Ruano. La goleta pasó bajo él, ciñendo el viento...

Ceñir o navegar de bolina se refiere a hacerlo contra el viento, esto es, con el barco formando un ángulo pequeño respecto a éste. El capitán inglés, Míster Briand, que parece tuvo alguna relación con algún tipo de contrabando, accede a la peligrosa operación por amor a la «niña de la posada», su prometida:

-Quiérense desde hace muchos años. Mi hija trabajó tanto, que le hizo bautizar y, de no ser así, nunca se casaran.

En esta típicamente romántica relación de amor-redención-tragedia entre ambos personajes nos parece ver algún paralelismo con la que hay entre *Senta* y el Holandés Errante en la ópera de Wagner, también de ambiente marinero. Es Cara de Plata, que custodia el cargamento y espera en una playa, de noche, la llegada de la goleta, quien presencia el naufragio:

La goleta se le aparecía en la rasgadura de los relámpagos, sin velamen, batida de costado por el mar. (...) Parecía que la columpiasen furiosamente, tales eran los bandazos del barco. (...) Le parecía que la goleta se alejaba, zozobrante entre crestas de espuma, con el casco de través. Al fin los relámpagos solamente le mostraban la vastedad tormentosa de las olas. La goleta había desaparecido.

La explicación del suceso es muy realista: al estar el oleaje llegando transversalmente al barco y rompiendo contra él, la situación de la goleta se hace muy comprometida, terminando en el hundimiento. El tormentoso paisaje en que transcurre todo el episodio está descrito con algunos

rasgos que parecen específicos de la ría, como es la muy estrecha imbricación entre el mar y el campo. Así, árboles frondosos, en principio más propios de monte, llegan al pie del mar y éste penetra, con marea alta, por riachuelos entre los terrenos cultivados y los molinos:

El arenal, de guijas ásperas y amarillentas, invadía parte del robledo (...). Algunos árboles muy viejos, arraigados ente peñascales, se inclinaban sobre el mar, y sufrían el salsero de las olas que entraban en los socavones del monte. A corta distancia del mar comenzaban los molinos...

Aquí nos encontramos con la utilización de la palabra salsero con el significado de roción, un galleguismo (Moliner, 1997) de claro origen marinero, de salseiro o salseirazo. El escritor la utiliza con alguna frecuencia: en Sonata de Estío, Los Cruzados de la Causa, Águila de Blasón, etc.

Un tipo de barco que en realidad es una variante de la goleta aparece en *Tirano Banderas*: el *pailebote*:

El patrón, con sólo cincuenta hombres, caminó por marismas y manglares hasta dar vista a un pailebote abordado para la descarga en el muelle de un aserradero.

Originalmente el «pailebote» era una goleta ligera utilizada por los prácticos o pilotos de puerto, el *pilot's boat*; pero el término acabó designando a cualquier goleta, de dos o tres palos, sin velas cruzadas (Romanovsky et al., 1961). Es el mismo con que Manoel Antonio abre de *Catro a Catro*:

Encheremol-as velas c'a luz náufraga d'a madrugada Pendurando en dous puntos cardinaes a randeeira esguía d'o pailebote branco

También muy conocido, y muy común en la época de la vela, es el *bergantín*, velero cuyo aparejo es el mismo que el de la fragata pero de sólo dos palos (Romanovsky et al., 1961). En la obra de Valle-Inclán lo encontramos mencionado en *Romance de Lobos*, cuando Don Juan Manuel se encuentra a tres personajes que salen a la playa con la intención de raquear despojos de algún naufragio que pudiera haber ocurrido por el temporal de la noche anterior:

LA MUJER DEL MORCEGO. -Buscamos los tesoros de una gran nave que venía de no se sabe dónde...

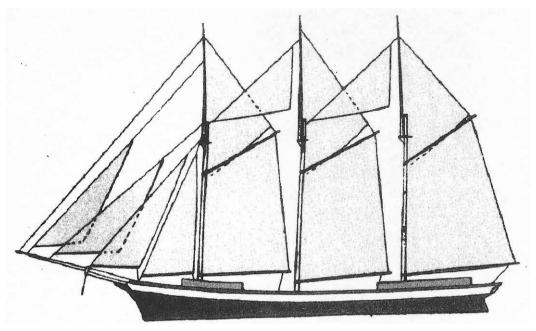
EL MORCEGO. -Un gran bergantín que naufragó en la mar de Corrubedo.

Al hilo de esta cita nos interesa resaltar la expresión «la mar de Corrubedo», zona próxima a la boca de la ría de Arosa, con abundantes bajíos y, por tanto, de oleaje frecuentemente encrespado. Aparece también en *Divinas Palabras*, aquí como exclamación:

SIMONIÑA. -¡Madre del señor, cómo mi tía se va a poner de remontada! ¡La mar de Corrubedo!

Más antigua aún que los diferentes tipos de barcos hasta aquí reseñados es la sobradamente conocida *galera*. De nuevo en relación con Don Juan Manuel Montenegro, con sus antepasados, la evoca Valle-Inclán, más en tono legendario que histórico desde luego, en *Los Cruzados de la Causa*:

Soñaba con emular las glorias de su quinto abuelo, que una noche había puesto



...hasta dar vista a un pailebote...

fuego a tres galeras de piratas ingleses, sin otra ayuda que la de sus hijos, todos niños y el último de nueve años.

Estos tipos de barcos históricos son genéricamente comunes a todos los países, al menos a los de cultura occidental, aunque, como es obvio, con denominaciones diferentes en cada idioma. Salvo el último, la galera, y el bajel, todos eran utilizados todavía comercialmente en época del escritor, de manera que éste los conocía no por referencias bibliográficas sino por experiencia directa; siendo lo mismo válido para las embarcaciones tradicionales de tipología local, que veremos seguidamente, ya que estaban por entonces en pleno uso.

Podemos comenzar el recorrido por las embarcaciones de tipología local sin salirnos de la novela anterior, donde se nos dice que las tropas liberales desembarcan de una *trincadura*, la «Almanzora»:

(...) hacía ronda en torno del convento y del huerto una escuadra de marineros desembarcados de la trincadura Almanzora, que aquella tarde, ya puesto el sol, viérase entrar en bahía con todo el velamen desplegado.

Consiste en una lancha, o barca grande, que tenía dos palos aparejados ambos con velas al tercio (Moliner, 1997), similares a la latina pero de forma trapezoidal; se llaman de esta manera por distar el punto de unión de la verga con el mástil un tercio de la longitud de ésta respecto a su extremo inferior. Fue muy utilizada por la marina de guerra en toda la costa española durante el siglo XIX, incluyendo las guerras carlistas. Aparece mencionada, por ejemplo, en las Inquietudes de Shanti Andía, de Pío Baroja, y en la ría de Arosa era muy familiar como lo atestigua un artículo reseñado en La Ilustración Gallega y Asturiana el 10 de Octubre de 1879 en que se hace eco de la extrañeza con que se veía el anuncio de supresión de una trincadura de la Marina que tenía su base en Villagarcía y parece que realizaba labores de vigilancia (Charlín, 2003).

En las *Comedias Bárbaras*, de ambiente gallego, encontramos algunas embarcaciones tradicionales propias de la ría de Arosa y de las Rías Bajas en general. En *Águila de Blasón*, Doña María cruza la ría abordo de un *galeón*, de Flavia-Longa a Viana del Prior, para ver a su esposo Don Juan Manuel, amancebado a la sazón con Sabelita:

Un mar tranquilo de ría, y un galeón que navega con nordeste fresco.

Esta era la denominación, heredera de la del conocido buque de los siglos XVI y XVII, que se daba a los barcos encargados del transporte de mercancías entre los pueblos de las Rías Bajas. Tenían uno o dos palos, con bauprés, y su aparejo era análogo al de goleta pero sin masteleros y sin velas cruzadas; aunque también los hubo con velas de relinga (de dorna), similares a la de al tercio, o, mejor, a la de al cuarto, pero menos picudas y con grátil (borde

delantero) más inclinado; en cuyo caso tenían también un trinquete o vela triangular a proa (Mörling, 1989). La mayoría eran de una eslora (longitud) comprendida entre los ocho y los dieciséis metros, y hacían el transporte de pasajeros dentro de la ría de Arosa antes de la llegada de los «vapores» (Máiz, 2000). En Villanueva mucha gente aún recuerda los que unían esta villa, la natal de Valle-Inclán, con La Puebla, al otro lado de la ría, y del trágico naufragio de uno de ellos causado por un ciclón a principios del pasado siglo.

Valle-Inclán describe una travesía alegre, con delfines saltando a su alrededor, mar tranquilo y viento fresco del nordeste, habitual en la ría sobre todo en los meses de verano:

El galeón navega en bolina. Se oye el crujir marinero de las cuadernas, se ciernen las gaviotas sobre los mástiles, y quiebran el espejo de las aguas, dando tumbos, los delfines.



... y un galeón que navega con nordeste fresco.

Dada la dirección del viento y el dato de que se navega en bolina (o ceñida), la travesía ha de ser de la orilla pontevedresa a la coruñesa de la ría, aunque, como subraya Charlín (Charlín, 2000) a Valle-Inclán le interesa menos el realismo que el valor literario de cada marco geográfico que perfila en sus obras. Es la misma singladura que describe con más detalle su hermano Carlos en Escenas Gallegas, recientemente reeditado (2002) por la Asociación Amigos de Valle-Inclán. En el relato titulado ¡Aaau! especifica que el viaje era regular, que en días de feria, como ocurre en Águila de Blasón, la embarcación iba atestada y que el cometido para el que más se utilizaba era llevar el maíz a moler a «la otra banda del mar». Hay más puntos en común entre este relato y la escena de la obra de teatro que nos ocupa; uno de ellos es la mención de los rociones que se producen durante la navegación. En Águila de Blasón:

Por la banda de babor entra un salsero de espuma

Y en ¡Aaau!:

(...) no sentíamos la rudeza del cierzo helado ni los remolletes que, entrando por la proa, bautizaban la lancha de sotavento a barlovento.

Por cierto que si el galeón navega, como decimos arriba, sotavento sería precisamente la banda de babor. También ambos hermanos cuentan como a veces alguno de estos rociones o algún golpe de mar asusta el pasaje, circunstancia que es aprovechada por un mendigo para pedir limosna al objeto presunto de ofrecer misas por las ánimas.

En Águila de Blasón:

Un viejo mendicante, que pide para las ánimas, se levanta, exhortando a dar para una misa.

EL PATRÓN. -No haya temor, Doña María.

EL MENDICANTE. -Vosotros siempre decís que no haya temor, y la otra feria faltó poco para que todos pereciéramos. EL PATRÓN. -Faltó lo mismo que ahora.

En ¡Aaau!:

(...) y era de ver, como, olvidados de Dios y de los Santos y aun murmurando de ellos, reclamaban su auxilio cuando al embate de algún golpe de mar la embarcación se balanceaba un poco. Siempre era la medrosa Garlocha, quien más real o fingidamente atemorizada, ofrecía misas a las ánimas del Purgatorio, echando un guante entre los embarcados para reunir el estipendio, aunque según la malas lenguas, bien podían esperar sentadas la ánimas benditas, porque nunca eran dichas tales misas (...)

La diferencia más significativa entre ambos es que Carlos no llama a la embarcación galeón sino lancha, sin referirse, creemos, a la lancha de relinga, que usa este tipo de vela y que era muy común en el mar arosano, pero se utilizaba fundamentalmente para la pesca. Nosotros nos inclinamos a pensar que le llama así simplemente por el tamaño; parece que Valle-Inclán exagera al referir un galeón de más de un mástil, pues la embarcación que se recuerda en la villa era más modesta. Efectivamente, sabemos que a los galeones pequeños, también se les conocía como lanchas cubiertas (Fortes, 2001), pues, a diferencia de la de «relinga», tenían la cubierta completa. De todas maneras incluso la relación entre lancha de relinga y galeón parece ser muy estrecha, dado

que los hubo, como dijimos, con vela de relinga, y de hecho Mörling sostiene que este último es evolución de aquella para adaptarse al transporte de mercancías (Mörling, 1989).

Muy distinta a esta travesía de Doña María es la que hace el viejo hidalgo para verla, cuando unos marineros llegan del otro lado de la ría anunciándole que está muy enferma. Él se empeña en navegar esa misma noche, una estremecedora noche de temporal. No la encontrará con vida cuando llegue y causará, además, la muerte en naufragio de los marineros.

Realizan la trágica singladura abordo de «la barca de Abelardo». De éste se nos dice que es hijo de «Peregrino el Rau», apodo que coincide con el del marinero protagonista del relato de Carlos del Valle-Inclán a que acabamos de referirnos. De la barca no se dice qué tipo de embarcación es; sin embargo, por algunos detalles que se dan podemos inferir cómo era la que podía tener el escritor en mente. Sabemos el número de marineros: «cinco y el rapaz, que no merece ser contado»; que tiene una sola vela: «hubimos de arriar la vela al pasar La Bensa»: cómo es el timón: «El patrón manda aparejar la vela y se inclina sobre la borda de popa para armar la caña del timón» y, además, que lleva rizón (una pequeña ancla de cuatro puntas). Según esto debería ser una lancha de relinga o una dorna xeiteira, ambas embarcaciones muy comunes en el mar de Arosa va en la época del relato. Tenían un tamaño parecido, en torno a los ocho metros de eslora (apto para embarcar seis personas o alguna más), usaban el mismo tipo de vela y timón de caña. La principal diferencia entre ellas es que la primera es de construcción de tope, es decir, con cuadernas (costillar) sobre las que se clavan las tablas yuxtapuestas entre si; mientras que la

segunda es de tingladillo, esto es, con las tablas superpuestas por los bordes al modo de tejas y con baos (listones que las unen transversalmente) en lugar de cuadernas (aunque también las hay, ya más recientemente, de tope). La dorna tiene más calado mientras que la lancha es de fondo más plano, lo que hace a la primera más adecuada para navegar en ceñida aunque menos para el remo y también para la varada (Mörling, 1989).

No obstante todo esto, el centro de este episodio de *Romance de Lobos* no es la embarcación, ni tampoco la peripecia marítima del vinculero, ni su irrefrenable carácter; más bien parece narrado para evocar una terrible noche de temporal. Es el mar, tormentoso y despiadado, el que se va alzando a lo largo de esta obra en personaje, empequeñeciendo a los humanos, envolviendo finalmente al mismo Don Juan Manuel. No nos resistimos a citar algunas acotaciones. En un lenguaje profundamente poético, se deja claro este protagonismo:

Noche de tormenta en una playa. Algunas mujerucas apenadas, inmóviles sobre las rocas y cubiertas con negros manteos, esperan el retorno de las barcas pescadoras. El mar ululante y negro, al estrellarse en las restingas, moja aquellos pies descalzos y mendigos. Las gaviotas revolotean en la playa, y su incesante graznar y el lloro de algún niño, que la madre cobija bajo el manteo, son voces de susto que agrandan la voz extraordinaria del viento y del mar.

(...) Bajan a la orilla del mar. Se oye el vuelo de las gaviotas, convocadas por el viento y la noche. Sus pasos fosforecen en la arena mojada. Los relámpagos tiemblan con brevedad quimérica sobre el mar montañoso, y se distingue la barca negra, cabeceando atracada al socaire de los roquedos.

60 Cuadrante



...La barca de Abelardo.

(...) A la luz de los relámpagos se columbra al viejo linajudo erguido sobre las piedras, con la barba revuelta y tendida sobre un hombro. Su voz de dolor y desdén vuela deshecha en las ráfagas del viento.

(...) Una playa de pinares: En aquella vastedad desierta, el viento y el mar juntan sus voces en un son oscuro y terrible.

El momento cumbre de este personaje, el mar, ocurre en la escena tercera de la última jornada, en el patético monólogo que ante él sostiene el caballero. Le reprocha la muerte de los marineros, pidiéndola para sí, como si el mar fuese trasunto de la muerte misma:

EL CABALLERO: ¡Mar, tus olas no se abrieron para tragarme! (...) ¡Quisiste aquellas vidas y no quisiste la mía! ¡Si me tragases, mar, y no arrojases mi cuerpo a ninguna playa! ¡Si me sepultases en tu

fondo y me guardases para ti! (...) ¡No me quisiste aquella noche, y soy más náufrago que esos cuerpos desnudos que bailan en tus olas! (...) ¡Tengo la pobreza y la desnudez y el frío de un náufrago! (...) ¡Mi alma en otra vida, aquella vida de que huyo, también fue un mar, y tuvo tempestades y noches negras, y monstruos que habían nacido de mi!

Más adelante trataremos con algún detalle la presencia y el significado del mar en diversas obras. Ahora, para terminar este recorrido por las embarcaciones cabe considerar las más pequeñas que menciona, generalmente auxiliares de otras mayores. En *Sonata de Estío* y en *Tirano Banderas*, que se desarrollan ambas en zonas costeras y tropicales de Latinoamérica, encontramos la *canoa*. Se trata de la canoa o *piragua monóxila*, esencialmente un tronco de árbol excavado; es

la embarcación más sencilla y primitiva, hoy relegada a zonas tropicales pero que ha existido en todas las latitudes, tanto para su utilización en el mar como en lagos y ríos. De ella se derivan en última instancia y con pocas excepciones, todas las demás (Martínez-Hildalgo, 1986). En *Sonata de Estío*, el Marqués de Bradomín es conducido a tierra desde la Dalila abordo de una de ellas:

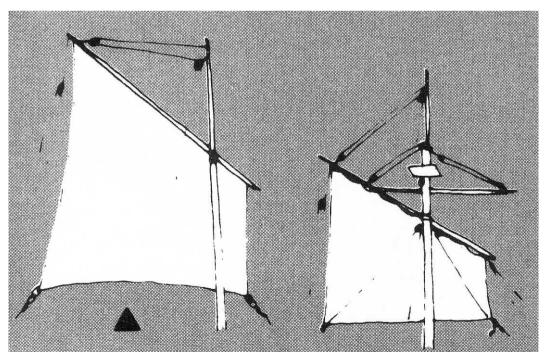
No olvidaré nunca las tres horas mortales que duró el pasaje desde la fragata a la playa. Aletargado por el calor voy todo este tiempo echado en el fondo de la canoa de un negro africano que mueve los remos con lentitud desesperante. (...) Así debía de ser el viaje infernal de los antiguos en la barca de Caronte: Sol abrasador, horizontes blanquecinos y calcinados, mar en calma sin brisas ni murmullos, y en el aire todo el calor de las fraguas de Vulcano.

En *Tirano Banderas* Valle-Inclán describe una fiesta popular celebrada sobre canoas en una laguna que recuerda al conocido Xochimilco de México:

Una romería de canoas engalanadas con flámulas, ramajes y reposteros de flores, sube por los canales con fiesta de indios. Casi zozobraba la leve flotilla con tantos triunfos de músicas y bailes.

En la misma novela, iniciando el «Libro Tercero»:

Zacarías condujo la canoa por la encubierta de altos bejucales hasta la laguna de Ticomaipú. (...) Zacarías metió los remos a bordo, e hincando con el bichero, varó el esquife en la ciénaga, al socaire de espinosos cactus que, a modo de cerca, limitaban un corral de gallinas, pavos y marranos.



Velas de al cuadro y de tercio.

Nos llama la atención aquí la utilización de «hincar» para referirse a la acción de hacer avanzar la embarcación apoyando una vara (el bichero) en el fondo (es una laguna y está cerca de la orilla), dado que no la encontramos con esta acepción en castellano. Parece traslación literal del gallego «fincar» o «afincar» que es como se denomina dicha acción, al menos, en la villa natal del escritor.

Esquife es en general cualquier embarcación pequeña, usualmente utilizada como auxiliar (Moliner, 1997); la palabra aparece ya en la Segunda Parte de El Quijote. Como acabamos de ver, Valle-Inclán la utiliza para referirse a una canoa. Encontramos uno en Sonata de Estío, trayendo a bordo de la Dalila, desde tierra, a la Niña Chole:

Envuelto en el rosado vapor que la claridad del alba extendía sobre el mar azul, adelantaba un esquife. Era tan esbelto, ligero y blanco, que la clásica comparación con la gaviota y con el cisne veníale de perlas.

No dejan de aparecer en la obra del escritor ni siquiera los barcos en maqueta, a los que siempre llama barcos de juguete. En *Baza de Espadas*:

El temblor de la vela rodó sobre la uniformidad provinciana de la sillería enfundada de blanco, la consola con un navío de juguete, los alfombrines con luchas de leopardos y panteras.

(...) y sobre la consola, bajo la fúlgida bomba del fanal, entre madréporas y conchas perleras navegaba una fragata de juguete.

En Los *Cruzados de la Causa*, la «niña de la posada» tiene una réplica del barco de su prometido:

Y un barco de juguete, con banderas inglesas y aparejo de goleta, colgaba de la viga, pintada de añil como el encuadre del ventano

Como llevamos visto hasta aquí, a pesar de no ser Valle-Inclán un escritor marítimo al modo de los de lengua inglesa que citábamos al principio, toda su producción literaria está, sin embargo, trufada de la presencia del mar. Son muchos los buques y embarcaciones que hace aparecer en su obra, y es evidente su familiaridad con la navegación y con el lenguaje marinero. Como hemos visto en no pocas citas, lo emplea abundantemente y siempre con propiedad, más atento al valor o brillantez literaria que dicha terminología, eufónica como pocas, confiere a su prosa, que a su precisión para recrear las diferentes maniobras, identificar tipos de barcos o especificar sus modos concretos de navegación.

EL MAR

Al objeto de intentar al menos entrever la función del mar mismo, realmente prodigado, como decimos, en la obra valleinclaniana, orientaremos nuestra atención fundamentalmente hacia dos campos, diferentes aunque relacionados entre sí: las características físicas u objetivas con que describe el medio marino, de un lado, y el papel simbólico que, expresa o implícitamente, le es asignado. En la serie de obras que comentamos a continuación rastrearemos los rasgos generales que podrían definir su papel, tanto en novelas como en obras de teatro.

Uno de los primeros rasgos que llaman la atención al repasar las muchas caracterizaciones que hace del mar en diferentes

obras, es el color verde o verdoso con que casi invariablemente lo describe. Desde luego adjudica este color al mar de su tierra. Lo vemos, por ejemplo, en *Los Cruzados de la Causa*:

El Marqués pasó los ojos por la esquela, y contempló el mar a través de los vidrios llorosos. Se descubría una extensión verdosa, crestada de vellones blancos, y las arboladuras de los navíos, desnudas de velamen y cabeceantes.

(...) Y la niña, toda en rubor, apartó los ojos del caballero legitimista, mirando aquella rasgadura de mar verdoso y tormentoso que se alcanzaba desde el balcón.

O en *Romance de lobos*, en la acotación inicial de la escena cuarta de la última jornada:

Una costa brava ante un mar verdoso y temeroso.

Pero no sólo el mar gallego; también el del golfo de México es de este color en *Sonata de Estío*:

Poco después la fragata hacíase a la vela por aprovechar el viento que corría a lo lejos, rizando un mar verde como mar de ensueño

(...) Dijérase que el dilatado Golfo Mexicano sentía en sus verdosas profundidades la pereza de aquel amanecer cargado de pólenes misteriosos y fecundos, como si fuese el serrallo del Universo.

También el mar tropical de *Tirano Banderas* es de este color, como si de la retina del escritor nunca se borrase la tonalidad del mar arosano, en cuyas orillas naciera:

La ciudad se encendía de reflejos sobre la marina esmeralda (...) Los prisioneros, encaramados en el baluarte, hundían las miradas en los disipados verdes que formaba la resaca entre los contrafuertes de la muralla.

El esperpento los *Cuernos de Don Friolera* está ambientado en un luminoso puerto del sur de la península. El mar es aquí una presencia lejana pero continua, que se nos recuerda frecuentemente en muchas acotaciones, desde la primera escena, donde se le describe de color turquesa, un azul con matices verdes:

San Fernando de Cabo Estrivel: una ciudad empingorotada sobre cantiles. En los cristales de los miradores, el sol enciende los mismos cabrilleos que en la turquesa del mar. A lo largo de los muelles, un mecerse de arboladuras, velámenes y chimeneas.

Hasta el epílogo:

La plaza del mercado en una ciudad blanca, dando vista a las costas de África. Furias del sol, cabrilleos del mar, velas de ámbar, parejas de barcas pesqueras.

Es en la escena décima donde más evidente se hace que esta presencia contribuye a subrayar el carácter esperpéntico de Don Friolera:

La garita de los carabineros en la punta del muelle, siempre batida por la bocana del aire. Noche de luceros en el recuadro del ventanillo. Un fondo divino de oro y azul para los aspavientos de un fantoche. DON FRIOLERA se pasea.

Luego viene uno de sus atormentados «monólogos de cornudo» y de nuevo el mar:

Entra una ráfaga de viento marino, y se arrebatan las hojas del calendario, colgado en un ángulo. La llama del quinqué se abre en dos cuernos.

También en *Tirano Banderas* es el mar «un fondo divino», esta vez para la crueldad inagotable de los humanos. El Fuerte de Santa Mónica es una de las fortalezas de la época virreinal, frecuentes en las ciudades costeras de Latinoamérica, como la de San Juan de Ulúa, en Veracruz, o la de El Morro, en La Habana. Sus murallas dan al mar y el Tirano la utiliza como cárcel para presos políticos; las ejecuciones sumarias se suceden y, por no enterrarlas, las víctimas son arrojadas a las olas:

Hilo de la muralla, la curva espumosa de las olas balanceaba una ringla de cadáveres. Vientres inflados, livideces tumefactas.

- (...) Nachito se aleló de espanto:
- −¿Son náufragos?

El viejo de la frazada le miró despreciándole:

—Son los compañeros recién ultimados en Foso Palmitos.

Interrogó el estudiante:

- -¿No se les enterraba?
- -¡Qué va! Se les tiraba al mar. Pero visto como a los tiburones ya les estomaga la carne revolucionaria, tendrán que darnos tierra a los que estamos esperando vez.

Más adelante, se rubrica el siniestro cuadro:

El tumbo del mar batía la muralla, y el oboe de las olas cantaba el triunfo de la muerte.

Un papel muy similar le es asignado al mar en *La media noche*, donde Valle-Inclán describe el frente franco-alemán en la Primera Guerra Mundial:

Sopla el viento del mar, y la resaca arrastra hacia la orilla los cadáveres amoratados e hidrópicos de algunos soldados alemanes: Flotan entre las aguas: Una ola los levanta en la espumosa cresta, otra ola los anega. Sus botas negras y encharcadas se entierran en la arena, sus grandes cuerpos hinchados tumban sordamente.

Si en *Tirano Banderas* se esperaba que fuesen los tiburones los que hiciesen desaparecer los cadáveres, aquí, por no cavar fosas en la arena y enterrarlos, se confían al viento con la macabra estratagema de ponerles velas:

Comienza la faena de ponerles velachos con las pértigas y lienzos de las tiendas. Valiéndose de los bicheros, les hacen brechas en la carne hidrópica, y clavan los astiles donde van las lonas. Luego, supersticiosos y diestros, los empujan hasta encontrar calado: Sesgan la vela buscando que la llene el viento, y, al tobillo o al cuello, les amarran las escotas. Los muertos se alejan de la playa como una escuadrilla de faluchos: Se les ve alinearse bajo la luna, y partir hacia el horizonte marino empujados por la fresca brisa que sopla del tercer cuadrante.

Valle-Inclán recurre a una escena marítima para mostrarnos en su mayor crudeza todo el horror de la guerra. Los detalles respecto al «aparejamiento» de los cuerpos no son sino una forma de mostrar la siniestra familiaridad que en el frente de batalla se llega a tener con la muerte. Los soldados franceses que realizan la operación son marineros de Normandía y de Bretaña, y los caracteriza como jóvenes ingenuos y supersticiosos, inmersos en una cultura religiosa tradicional, como suele hacer también con el campesino gallego. Un falucho es una embarcación con vela latina (Moliner, 1997).

El mar, aunque no de un modo tan tremendista como en estos dos últimos títulos, es una presencia muy frecuentemente asociada a la muerte, como si su extensión y energía sobrehumanas sirviesen para subrayar la inexorabilidad de ésta. Esta asociación llega a hacerse explícita en el caso de *Romance de Lobos*, en el monólogo arriba extractado; quizá sea ésa la razón de su aparición en *Los Cuernos de Don Friolera*, tragedia esperpéntica pero tragedia al fin. Incluso en la galante y sensual *Sonata de Estío*, encontramos el cruel episodio del negro devorado por los tiburones:

Tratóse en tropel de izar al negro: Arrojáronse cuerdas, ya para el caso prevenidas, y cuando levantaba medio cuerpo fuera del agua, rasgó el aire un alarido horrible, y le vimos abrir los brazos y desaparecer sorbido por los tiburones.

La mención de náufragos o ahogados en el mar no es infrecuente; ya aparecían cuando hablamos de *Romance de Lobos*, y podemos volver a *Los Cruzados de la Causa*, para verlos aludidos en el suceso del marinero de la trincadura que deserta y es perseguido y muerto a tiros. Valle-Inclán describe el estado de su mente aterrorizada:

No parecía que viese con los ojos, sino que las cosas se le representasen en el pensamiento, lívidas como los ahogados en el fondo del mar.

En las obras de ambiente gallego, Valle-Inclán prefiere el mar borrascoso. Lo vimos en varias de las que hemos tratado hasta aquí. Con frases enérgicas nos transmite toda su fuerza, furia y misterio. El temporal envuelve a los personajes, confiriéndole un carácter épico a su lucha contra él.

En Flor de Santidad, en el capítulo IV, se narra la romería de Santa Baya de Cristamilde, cuya iglesia está «allá en los arenales donde el mar brama», y es trasunto de la capilla de La Lanzada. El escritor funde los dos ritos que aún hoy se llevan aquí a cabo: el de fertilidad o de las nueve ondas y el de las endemoniadas. El mar abierto, embravecido, enmarca la reunión de aldeanos en un paisaje dantesco:

Al descender del monte, el camino se convierte en un vasto páramo de áspera y crujiente arena. El mar se estrella en las restingas, y de tiempo en tiempo, una ola gigante pasa sobre el lomo deforme de los peñascos que la resaca deja en seco. El mar vuelve a retirarse broando, y allá en el confín, vuelve a erguirse negro y apocalíptico, crestado de vellones blancos. Guarda en su flujo el ritmo potente y misterioso del mundo.

Luego viene la descripción, con evocaciones místicas, de la inmersión de las endemoniadas en la rompiente del oleaje en la playa:

La ola negra y bordeada de espumas se levanta para tragarlas y sube por la playa, y se despeña sobre aquellas cabezas greñudas y aquellos hombros tiritantes. El pálido pecado de la carne se estremece, y las bocas sacrílegas escupen el agua salada del mar. La ola se retira dejando en seco las peñas, y allá en el confín vuelve a encresparse cavernosa y rugiente. Son sus embates como las tentaciones de Satanás contra los Santos.

Misticismo rubricado en el siguiente capítulo, último de la obra, cuando relata la vuelta a la aldea:

Comenzó a rayar el día, y el viento llevó por sotos y castañares la voz de los viejos campanarios, como salutación de una vida aldeana, devota y feliz que parecía ungirse con el rocío y los aromas de las eras. A la espalda quedaba el mar, negro y tormentoso en su confín, blanco de espuma en la playa. Su voz ululante y fiera parecía una blasfemia bajo la gloria del amanecer.

Parecen contrapuestos en este párrafo el campo, la aldea luminosa y casi beatífica, con la costa tormentosa y oscura; como si Valle-Inclán tratase aquí de dar una imagen de contraste entre la gloria y la condenación, asignándole al mar, descrito con tan terribles pinceladas, la representación de esta última. Simbolismo éste que guarda cierto paralelismo con el de muchos pórticos y fachadas románicas, ocupadas en jambas, tímpanos y arquivoltas por ángeles y santos, pero todo ello apoyado en fieras y monstruos bajo las bases de las columnas; lugar que, en esta equivalencia, correspondería al mar.

En esta obra sólo al final aparece el mar de un modo tan inmediato, aunque desde los primeros párrafos se nos advierta de su presencia lejana:

(...) y como eco simbólico de las borrascas del mundo se oía el tumbar ciclópeo y opaco de un mar costeño muy lejano.

Nótese además, en esta cita, que el autor hace explícito el valor que quiere conferir al mar como símbolo o representación, y como le sirve para situar a la aldea, arcaica, casi medieval, lejos del ruido del mundo contemporáneo. Nos parece que, este valor simbólico, con diferentes modulaciones que van desde lo trágico hasta lo épico, pasando por lo esperpéntico, es extensible al papel del mar en toda la obra de Valle-Inclán, no limitándo-

se casi nunca a ser simple escenario o recurso estético, sino presencia actuante, necesaria y determinante para el desarrollo de las obras en que aparece.

Para terminar de referirnos a *Flor de Santidad*, queremos resaltar la voz *tumbar*, que acaba de aparecer. Valle-Inclán siempre utiliza este verbo o el sustantivo *tumbo* para referirse al romper de las olas, contra la playa, como vemos más arriba en *La Media Noche*, contra una muralla, la del Fuerte de Santa Mónica, o contra las rocas; tal vez por que evoca a la palabra «retumbar» y así nos hace a la vez ver y oír la fuerza del oleaje.

También de ambiente gallego y aldeano es *Divinas Palabras*. En ella el mar aparece brevemente. En la acotación inicial de la escena quinta de la segunda jornada, que transcurre en Viana del Prior:

Cielo estrellado. Una garita de carabineros medio tumbada en la playa y deshaciéndose. Olas de mar con perfiles de plata abren sobre las peñas; se mecen sombras de masteleros; alumbran las boyas lejanas; en la taberna del puerto hay coplas y cartas.

Y en la escena octava, en la noche en que Mari-Gaila, perseguida por el trasgo, arrastra en el dornajo al enano muerto:

El paraje se transmuda. MARI-GAILA atraviesa una calzada por un estero rielante.

La voz *calzada* alude a las piedras o pasales colocados para que, con marea baja, permitan el paso a través del estero sin enfangarse en el limo; fueron muy usados en la villa del escritor y en otras arosanas, antes del comienzo de los rellenos.

En *El Embrujado*, obra de teatro cuyo subtítulo es *Tragedia de Tierras de Salnés*, el mar aparece efímeramente y concentra-

do en torno al personaje de Diana de Sálvora. Es adivina o echadora de cartas y este carácter mágico se aviene bien con su toponímico; esta isla, situada como haciendo guardia en la boca de la ría de Arosa, estuvo habitada hasta el año 1978 y es objeto de no pocas leyendas (Fernández de la Cigoña, 1989). Valle-Inclán introduce al personaje, ya casi al final de la obra, como si fuese personificación de la isla misma; Diana de Sálvora es descrita casi como se nos aparecería realmente la isla si nos acercásemos a ella en barco desde el mar:

Viene con ella una brisa de redes y algas. Es blanca, alegre, desnuda de pierna y de pie, con los ojos verdes de onda de mar, metida en vientos y soles.

Su carácter marítimo es completado con su contestación a Don Pedro, cuando este se niega a que le eche las cartas:

Canta el viento marino. Corazón valiente no teme interrogar al destino.

No queremos terminar este recorrido, que nunca será exhaustivo, por el mar, y los mares, de Valle-Inclán, sin referirnos a una característica física que, como su color verde, se repite una y otra vez en diferentes obras y que, a nuestro juicio, revela igualmente la proximidad o familiaridad del escritor con el mar. Se trata de las fosforescencias que se producen de noche, al remolinar un poco el agua con los remos o, simplemente, con la mano, y que también se manifiesta en la espuma que produce el oleaje. Literariamente son ya mencionadas por Victor Hugo en Los trabajadores del mar, y se originan por la presencia de numerosos microorganismos luminiscentes que forman parte del plancton

(Romanovsky et al., 1961). Valle-Inclán las menciona, como decimos, a cada paso; ya han aparecido en alguna cita y podemos verlas de nuevo en *La Media Noche*, en el capítulo XII:

La marinería se arremanga y entra chapoteando por el agua llena de fosforescencias.

Como conclusión de este trabajo sólo nos resta subrayar de nuevo, y a la luz de su producción literaria, la evidente familiaridad de Valle-Inclán con lo marinero, embarcaciones, lenguaje y gente, así como también con el propio mar, elemento que le era cercano desde su nacimiento, y del que creemos poder decir que despertaba la fascinación del escritor. Son muchas las obras, y no sólo las de ambientación tradicional gallega, en las que les hace tomar presencia; como vimos, con un papel frecuentemente constitutivo de su desarrollo, intrínsecamente ligado a su simbología o estructura profunda.

Finalizaremos mencionando, por lo significativo de la metáfora, el poético empeño del escritor en hacer navegar a la luna. En *La Media Noche*, en el capítulo I:

La luna navega por cielos de claras estrellas, por cielos azules, por cielos nebulosos.

La misma frase, casi sin variación, aparece en el IV; y en el décimo:

La luna navega en cerco de nieblas...

Pero es en *Tirano Banderas* donde creemos que gana la imagen mayor valor:

Navegó la luna sobre la obra muerta de babor, bella la mar, el barco marinero.

68 Cuadrante

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Allegue, G., ¿Quién fue don Ramón del Valle Bermúdez?, *Cuadrante*, N° 1, Pg. 12, 2000.
- Charlín, F.X., Onomástica vilanovesa na obra de tema galego de Valle-Inclán, *Cuadrante*, Nº 0, Pg. 50, 2000.
- Charlín, F.X. (Comunicación personal, 2003): Ilustración Gallega y Asturiana, Tomo I, Pg. 344, 10-Oct.-1879.
- Cucari, A., *Veleros de todo el mundo. Desde el año* 1200 hasta hoy, Espasa-Calpe, 1978.
- Fernández de la Cigoña, E., Illas de Ons e Sálvora: Historia natural e humana, A.G.C.E., 1989.

- Fortes, A., *Navegantes*, *corsarios y piratas*. Rías Baixas 1780-1850, Editado por el autor, 2001.
- Máiz, B., As embarcacións de pasaxe das rías galegas (1573-2000), Xerais, 2000.
- Martínez-Hidalgo, J.M., *La mar, los buques y el arte*, Silex, 1986.
- Moliner, M., Diccionario de uso del español, Gredos, 1997.
- Mörling, S., As embarcacions tradicionais de Galicia, Consellería de Pesca, 1989.
- Romanovsky, V., Francis-Boeuf, C., Bourcart, J., *El mar*, Labor, 1961.

Premio Internacional de

Composición

CANTATA "TORRE DE HÉRCULES"

Admisión de originales: 31 de octubre de 2003.

Duración: hasta 40 minutos.

Premio: 12.000 €

Bases e información: Departamento de Cultura.

Diputación de A Coruña.

Avda. Alférez Provisional, s/n. - 15006 A Coruña.

tlf.: 981 18 33 19

www.dicoruna.es

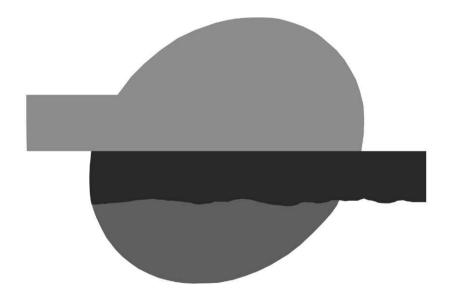
Torre de Hércules, Patrimonio de la Humanidad.





CONCELLO DE VILANOVA DE AROUSA

REPSOL YPF





Revista de Estudos Valleinclanianos e Históricos