

LOS MARINOS EN LAS NOVELAS DEL MAR DE PÍO BAROJA

(The seafarers in the sea novels by Pío Baroja)

Javier Sánchez-Beaskoetxea*

ETS de Náutica y Máquinas Navales, Universidad del País Vasco, UPV/EHU

Abstract: Pío Baroja is one of the greatest Spanish writers of the Generation of '98 and we can say that he is one of the few Spanish novelists who has treated the sea literature at a high level. In this work, the figure of the seafarer is studied in the novels of the tetralogy "The Sea" by Baroja analyzing how he deals with their characters, which language is used to describe them and what attributes are associated to the seafarers.

Key words: Pío Baroja; Seafarers; Sea novels

Resumen: Pío Baroja es uno de los grandes literatos españoles de la Generación del 98 y se puede afirmar que es de los pocos novelistas en castellano que han sabido tratar la literatura del mar a un gran nivel. En este artículo se estudia la figura del marino mercante en las novelas de la tetralogía de El mar de Baroja analizando cómo trata a sus protagonistas, qué lenguaje usa para describirles y qué atributos les asocia.

Palabras clave: Pío Baroja; Marineros mercantes; Novelas del mar

1. El mar en la literatura universal

El mar, la mar, siempre ha sido objeto de atención por parte de escritores a lo largo de la historia de la literatura universal. *La Odisea*, *Jasón y los argonautas* o *Los viajes de Simbad el marino* son algunos ejemplos de épocas antiguas que tienen como protagonista a un marino o que tienen el mar como escenario. Más cercano en el tiempo tenemos el libro de *Os Lusíadas*, que Luís de Camões escribió en el s. XVI sobre la expansión marítima de

* **Dirección para correspondencia:** Javier Sánchez-Beaskoetxea, UPV/EHU, ETS Náutica, M^o Díaz de Haro, 68. 48920 Portugalete. Bizkaia. España [javier.sanchez-beaskoetxea@ehu.es].

Portugal. Y ya en el s. XVIII la literatura británica nos legó otros libros que son muestras magistrales de la auténtica literatura del mar, como *Robinson Crusoe*, de Daniel Defoe, o *Los viajes de Gulliver*, de Jonathan Swift.

Pero quizás sea en el s. XIX cuando se podría decir que se alcanza la cima de la literatura marítima, ya que en 1851 se publicó *Moby Dick*, el clásico del americano Herman Melville, y en 1883 el escocés Robert Louis Stevenson publicó *La isla del tesoro*. Por su parte, el francés Jules Verne escribió en esos años *Las aventuras del capitán Hatteras*, *Veinte mil leguas de viaje submarino* y *El faro del fin del mundo*, libros con los que diferentes generaciones de lectores se han aproximado a la literatura del mar.

En lo que respecta al s. XX, cabe citar las obras de Jack London *El lobo marino* o *El motín del Elsinore*, o las de otro escritor que, al igual que London, navegó en diferentes buques como marino, que no es otro sino Joseph Conrad, autor de obras tan famosas como *Lord Jim*, *El corazón de las tinieblas* o *El espejo del mar*. Igualmente hay otro literato del s. XX, el neoyorquino Eugene O'Neill, también marino profesional durante unos años y Premio Nobel de Literatura en 1936, quien escribió varias obras teatrales que transcurren en un entorno marítimo, como son *La luna del Caribe* y *otras seis obras del mar* o *El largo viaje a casa*.

En lo que respecta a la literatura española, es en los siglos XIX y XX cuando algunos autores prestan cierta atención al mar en sus libros, como Benito Pérez Galdós o Vicente Blasco Ibáñez. Pero sería el vasco Pío Baroja el que más y mejor dedicación le dedicó al mar en su trabajo, ya que son universalmente alabadas sus novelas que forman la tetralogía del mar. En concreto estas obras son por orden de aparición *Las inquietudes de Shanti Andía* (1911), *El laberinto de las sirenas* (1923), *Los pilotos de altura* (1929) y *La estrella del Capitán Chimista* (1930). Estas cuatro novelas beben de la mejor tradición de novelas marítimas de la literatura universal y se puede decir que son el máximo exponente hasta hoy en día de la literatura española del mar.

El propio Pío Baroja abordó el tema de la literatura del mar a lo largo de la historia en un ensayo bajo el título *El mar y el marino*.

En este ensayo, Baroja nos cuenta que “la literatura del Renacimiento y la del s. XVII no sienten gran curiosidad por el marino” y añade que en su tiempo había “una literatura abundante sobre el mar actual”, pero que tenía “cantidad más que calidad”. Para Baroja “los ingleses son los que sienten primero en la literatura el interés y la curiosidad por la vida real del marino. Es natural que sea así por ser el pueblo inglés el más marinero de la tierra”. Sobre la literatura del mar española escribe Baroja en este ensayo que, al igual que en Italia, en España “no hay novela marítima moderna importante”. Un poco después, don Pío afirma que “el mar entra de lleno en la literatura universal ya tarde, a mediados del s. XIX, con la *Geografía física* del capitán americano Maury”. Luego ya menciona a Michelet, Hugo, Verne, Kipling y Conrad, pero los enmarca ya en una época, en palabras de Baroja, “del mar actual en su época del mecanismo, cada vez menos típico y de menos carácter”. Y termina Baroja el ensayo con estas nostálgicas palabras, algo que lo veremos a menudo en sus propias novelas del mar: “Hoy todo hace pensar que el mar y la vida del marino han perdido elementos para la novela. Le quedarán, en cambio, motivos eternos para la poesía lírica” (Baroja 1935: 141-144).

2. El mar en Baroja

En el mismo ensayo barojiano mencionado en el apartado anterior, Pío Baroja comienza dividiendo en tres periodos la presencia del mar en la literatura. Así, nos encontraríamos con el periodo del mar “fabuloso, con sus sirenas, sus tritones y sus nereidas; el mar antiguo, con sus barcos de velas complicadas, sus aventuras, sus sublevaciones, sus piratas y sus negreros; y el mar moderno, con sus máquinas de hélice poderosas y su telegrafía sin hilos”.

Para Baroja el mar fabuloso es el de la mitología clásica, el de Ulises, el de Jasón y el de las fantasías de *Las mil y una noches*. El mar antiguo no está brillantemente reflejado en la literatura, como sí lo estaría el fabuloso. Es el mar de Neptuno y el de los exploradores y conquistadores de América. Por su parte el mar moderno es el mar sometido a la economía y a la mecánica, el mar que ya no deja lugar a la improvisación ni a la aventura. Por lo tanto, resume Baroja, “fábula, misterio y mecanismo serían para nosotros las tres etapas literarias del mar”.

Cualquiera que se adentre en las páginas de estas cuatro novelas barojianas enseguida notará la nostalgia con la que se refiere al mar como algo que se fue, que ya no es lo mismo que en épocas pasadas. Ya en el segundo capítulo de *Las inquietudes de Shanti Andía*, Baroja, en palabras de su *alter ego* Shanti, habla sobre el mar antiguo y dice: “¡Que época aquélla! Yo no digo que el mar entonces fuera mejor; no; pero sí más poético, más misterioso, más desconocido” (Baroja 1970: 11). Y un poco después añade: “...el mar entonces no era tan bueno como hoy, ni tan pacífico; pero sí más hermoso, más pintoresco, un poco más joven” (Baroja 1970: 12).

En varios pasajes de estas novelas Baroja pone en palabras de Shanti Andía sus sensaciones hacia el mundo moderno frente al mundo antiguo, y usa la modernidad de la nueva tecnología náutica que se empezó a usar a finales del s. XIX frente a la tradición de la vela como metáfora de un mundo cambiante y que a Baroja, como a Shanti, no le acaba de gustar:

Hoy, el mar ha cambiado, y ha cambiado el barco, y ha cambiado también el marino. De aquellas airosas arboladuras que tanto nos entusiasmaban, no quedan más que esos palos cortos para sostener los vástagos de las poleas; de aquellas maniobras complicadas, nada se conserva.

Antes, el barco de vela era una creación divina, como una religión o como un poema; hoy, el barco de vapor es algo continuamente cambiante como la ciencia..., una maquinaria en eterna transformación. [...].

Hoy, es la máquina la impulsadora del barco, algo exacto, matemático, medido; antes, era el viento, algo caprichoso, impalpable, fuera de nosotros. [...].

El carbón, ese dios modesto, pero útil, ha reemplazado las alas del poético Ángel de la Guarda que llevábamos en nuestras velas, y ha cambiado las condiciones del mar.

Antes, el mar era nuestra divinidad, era la reina endiosada y caprichosa, altiva y cruel; hoy es la mujer a quien hemos hecho nuestra esclava.

Nosotros, marinos viejos, marinos galantes, la celebrábamos de reina y no la admiramos de esclava (Baroja 1970: 12).

Cierra Baroja este segundo capítulo de un modo nostálgico y poético con estas palabras:

¡Oh gallardas arboladuras, velas blancas, fragatas airosas con su proa levantada y su mascarón en el tajamar! ¡Redondas urcas, veleros bergantines! ¡Qué pena me da el pensar que vais a desaparecer! ¡Amable sirena que te levantas sobre las olas azules para mirarnos con tus ojos verdes, ya no te verán más! (Baroja 1970: 12).

Y se puede decir que no es casualidad esta nostalgia que emana de Baroja hacia el mar antiguo, ya que es la nostalgia del mar “de sus recuerdos infantiles y juveniles, el que conoció por narraciones de viejos capitanes y patronos, por conversaciones familiares entre los que contaba con marinos de altura” (Hernández Serna 1998: 129).

3. Las novelas del mar de Baroja

Como he comentado antes, *Las inquietudes de Shanti Andía* (1911), *El laberinto de las sirenas* (1923), *Los pilotos de altura* (1929) y *La estrella del Capitán Chimista* (1930) forman la tetralogía del mar de Baroja. Son las cuatro novelas (en realidad tres, si consideramos que *La estrella del Capitán Chimista* no es más que una continuación de *Los pilotos de altura*) que el escritor donostiarra dedicó al mar. En ellas el mar no es solo el escenario donde acaece la acción o por lo menos parte de la acción, sino que el mar es tan protagonista en las páginas de estos libros como lo son los marinos Shanti Andía, Juan Galardi, Ignacio Embil o José Chimista. Quizás *El laberinto de las sirenas* sea la menos marinera de las cuatro novelas, ya que en ella casi toda la acción del protagonista, Juan Galardi, transcurre en su trabajo en tierra, tras dejar atrás su etapa de marino. Pero no se puede negar la presencia casi constante del mar en sus páginas, tanto con menciones esporádicas como con pasajes de acción a bordo de un buque.

Para Baroja el mar es la libertad y el cambio, una forma de sentirse libre (Rivera 1972: 84). Según sus propias palabras, el haber nacido junto al mar le pareció siempre “como un augurio de libertad y de cambio” (Baroja 1948: VII 529). Y qué mejor lugar que el mar para enmarcar algunas de sus novelas e insertar en ellas personajes libres de todos los prejuicios y de la moral de tierra adentro: “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” (Baroja 1970: 12).

No es casualidad, tampoco, el que en estas novelas del mar, como en la mayoría de las novelas marítimas de todos los autores, la aventura y la acción sean el eje del relato. La vida en el mar se presta a la aventura mucho más que la vida en tierra, primero porque el mar es un espacio sin fronteras, donde el protagonista un día está en una ciudad europea y civilizada y otro día está peleando en el otro lado del mundo con personajes exóticos de costumbres para nosotros estafalarias. Y además, la vida en el mar, sobre todo en aquellos tiempos en los que se desarrolla la acción en las novelas de Baroja, despoja a estos personajes de las ataduras con las que la civilización nos mantiene controlados y les permite, o incluso les empuja, a meterse en situaciones que para las gentes de tierra son arriesgadas o criticables desde un punto de vista moral.

Así, mediante esta contraposición entre la sociedad terrestre, civil, y la vida en los barcos, en el mar, Baroja aborda también un conflicto tal vez más amplio y relevante que

no es otro sino el que existe entre el individuo y la sociedad, entre el marino solo en mitad del océano tomando decisiones sobre su vida sin tener en cuenta a nadie más, y la persona que vive rodeada de sus semejantes ante los que debe responder de todo cuanto hace.

Pío Baroja fue un escritor que en gran medida vivió de espaldas a la sociedad de su tiempo, y seguramente su forma de vida se traslada en buena parte a sus novelas, como en éstas del mar. Para algunos estudiosos de la obra barojiana, estos libros son “el pretexto para plantear la cuestión que probablemente apasionara más a Baroja, la de la relación que debe existir entre el individuo y la sociedad” (Rivera 1972: 120).

El mismo Baroja reconoce en sus escritos ser una persona aislada. “Todas las circunstancias de mi vida han tendido a hacerme un hombre aislado, disgregado, separado del rebaño” (Baroja 1948: II 857). Pero Baroja no es, sin embargo, un escritor ajeno a esta misma sociedad en la que no se siente a gusto y en sus novelas del mar se da tal vez la paradoja de que se sirve de personajes marginales vistos desde una perspectiva de la sociedad normal, de tierra, para criticar en cierto modo a esa sociedad que no le gusta.

En *Los pilotos de altura* encontramos, por ejemplo, un pasaje en el que Baroja, hablando de la trata de negros, nos cuenta cómo “el mar y la posibilidad de la aventura dichosa agarran, y aunque se pasen trabajos y no se tenga suerte, hay siempre más esperanzas y más posibilidades en el mar que en las ciudades, donde no se puede hacer fortuna más que siendo un pillo listo o un usurero” (Baroja 1970: 568). Y no deja de ser curioso cómo en estas líneas nos quiere hacer ver que es más honrado ser un tratante de esclavos en un barco negrero que un usurero en una ciudad civilizada.

Igualmente, en *Las inquietudes de Shanti Andía*, en el capítulo dedicado a la trata que protagoniza Juan de Aguirre, leemos sobre los tripulantes vascos del barco negrero “El dragón”:

Éstos eran casi buenas personas. Estaban convencidos de que, saliendo de su pueblo, el vender una familia de negros o chinos o el robar barcos no tenía importancia. Se figuraban cándidamente mis paisanos que la honradez, el cumplimiento de la palabra, la buena fe, eran necesarias e imprescindibles en la aldea. Ahora, ya en el océano, consideraban el piratear, el saquear o el robar como medios de enriquecimiento más o menos decorosos (Baroja 1970: 209).

Vemos, pues, cómo para los personajes de estas novelas del mar, quizás para el mismo Baroja, la moral y la ética dependen en buena medida de cómo sea la sociedad en la que vives, y una misma actividad puede ser reprobable en un lugar y estar bien vista en otro. Esto, en palabras del mismo Baroja en *Las inquietudes de Shanti Andía* significa que la moral es “una cuestión de paralelo” (Baroja 1970: 12).

4. Los marinos en las novelas del mar de Baroja

En el ensayo “El mar y el marino” de Baroja, antes citado, el novelista nos comenta sobre la indiferencia con la que ha sido tratada la profesión de marino en las tres etapas en las que divide la literatura del mar:

En ninguna de estas tres etapas, que han durado siglos, el hombre del mar, el marino, se ha destacado, ni ha sido puesto a plena luz por la literatura. Un personaje tan importante ha quedado siempre en la semioscuridad. [...]. Se comprende la indiferencia, la falta de curiosidad que produjo el oficio de marino cuando durante siglos se miró con la misma indiferencia el imperio inquieto de las olas. [...]. El mar, el marino y el marinero en su época de misterio, la más curiosa e interesante, se han escapado a la observación del escritor. Los hombres iban y venían por el Océano, sufrían sus embates y sus cóleras y no le concedían importancia. Una serie de profesiones de poca monta tienen acerca de ellas una literatura abundante; la profesión del marino y la del marinero la tienen escasa (Baroja 1935: 141-144).

Quizás por ello en su obra Baroja dedicó una buena parte de su creación a poner en valor esta profesión, para él bien conocida ya que tenía parientes en la marina mercante.

Si nos adentramos ya a hacer un análisis de cómo se refleja la profesión de marino mercante en las novelas del mar de Baroja, y obviando la dicotomía entre la moral y la ética de los personajes en el mar y el resto del mundo en tierra que ya he comentado antes, podemos empezar enlazando la figura de los marinos en sus novelas con el desarraigo social del autor.

Los marinos de Baroja, en buena parte, son seres que viven fuera de la sociedad, por lo menos mientras están navegando. Son, junto con otros tipos también desarraigados que aparecen en otras novelas del autor, gentes antisociales, aventureros que tratan de sobrevivir dentro de esa sociedad fuera de la sociedad que es un barco, sobre todo cuando son tripulantes de barcos que se dedican a negocios fuera de la ley, como los buques negreros que aparecen constantemente en estas novelas del mar.

En *Las inquietudes de Shanti Andia* leemos sobre la tripulación de “El Dragón”, el barco de Juan de Aguirre:

La marinería era completamente patibularia; quitando los vascos, que iban al lado del capitán por codicia, campesinos en su mayoría, y otros dos o tres, los demás eran una colección de borrachos, de ladrones, de presidiarios; lo peor de lo peor; el detritus de los puertos de las cinco partes del mundo (Baroja 1970: 209).

Y en *La estrella del Capitán Chimista*, en el prólogo que escribe el mismo Baroja y que es parte de la ficción, en palabras de un supuesto profesor alemán, el autor escribe sobre los dos tipos de vascos que existen: los hijos de Urtzi y los de Jaungoicoa, un dios pagano y el dios moderno, y dice:

Se puede catalogar entre los amigos de Urtzi a casi todos los vascos que han hecho algo en la tierra y en el mar con su energía y sus arrestos; entre los sectarios de Jaungoicoa, a todos los que viven a gusto en las ciudades de empleos y de pequeños negocios y que tienen en la puerta de su casa una placa del Sagrado Corazón de Jesús. Los amigos de Urtzi, los marinos, los guerrilleros, los ferrones, la gente exaltada, esperan todo de sí mismos. Los amigos de Jaungoicoa, los clérigos, los burgueses, los abogados, los nota-

rios, los tenderos y los prestamistas, esperan más de las leyes que de su brío (Baroja 1970: 693).

Los marinos de Baroja son personajes de aventura, pues la aventura es algo muy presente siempre en su obra. En palabras de Haydée Rivera: “La novela de Baroja es prácticamente novela de aventuras. Sus personajes, de un modo u otro, son siempre aventureros, o, como ya se ha dicho, seres que viven en constante fuga de sí mismos y de la sociedad” (Rivera 1972: 80).

Y este espíritu de aventura es lo que hace a los marinos interesantes para Baroja, lo que unido a su individualidad crean el personaje perfecto para convertirlos en héroes:

No hay duda de que lo que le interesa al novelista es la personalidad individual del marino, porque sólo así es posible que llegue a ser héroe. Esta individual personalidad del marino es lo que permite convertir cierta parte de la historia del mar en tema literario (Rivera 1972: 103).

Pero vamos ya a analizar cómo se refleja la imagen de los marinos en las novelas barojianas del mar.

Haciendo en primer lugar un estudio del lenguaje que utiliza el autor a la hora de definir a los marinos vemos que entre los adjetivos que utiliza Baroja en sus novelas del mar encontramos éstos: marino poco culto, rudo marino, extrasocial, extrahumano, personaje sabio, viejo capitán inteligente y romántico, marinos viejos, marinos galantes, marino perezoso, marino valiente, marino leal, marino fiel, honrado, marino oscuro, marino misántropo, de vida triste, monótona y soñolienta, marino locuaz, orgulloso, rectilíneo, generoso, pródigo, limitado de pensamiento, triste marino, valeroso,...

Muchas veces Baroja se contradice en las cualidades de los marinos, y lo mismo en un párrafo nos dice que los marinos son poco cultos o limitados de pensamiento, como los tilda de sabios en otro.

También es reseñable que los personajes vascos de las novelas de Baroja tienen mucha mejor imagen que otros marinos. “Yo tuve hace tiempo un administrador vasco y marino, como usted. Era un hombre muy fiel, muy honrado”, leemos en *El laberinto de las sirenas* (Baroja 1970: 288). Si hay marinos borrachos y malos marinos, normalmente no son vascos, como el capitán Butler de *Los pilotos de altura* (Baroja 1970: 554). Y de los vascos se puede afirmar que si tienen características negativas y grandes defectos éstos suelen quedar compensadas por su gran capacitación profesional, como el capitán Oyarbide de *Los pilotos de altura* (Baroja 1970: 557).

En los textos de las cuatro novelas del mar de Baroja se desprende un cierto pesimismo a la hora de describir las sensaciones y sentimientos de los marinos protagonistas.

En *Las inquietudes de Shanti Andía* leemos:

Este deseo es consecuencia de mi fondo de epicureísmo y de la decantada indolencia que tanto me han reprochado, y que, sin duda, desarrolla y exagera la vida del marino.

Realmente el mar nos aniquila y nos consume, agota nuestra fantasía y nuestra voluntad. Su infinita monotonía, sus infinitos cambios, su soledad inmensa nos arrastra a la contemplación.

Y más adelante, hablando de la influencia del mar en los marinos, añade: “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”, y unos párrafos más adelante dice: “Antes, el capitán era un personaje sabio, un tirano de un poder inaudito, un hombre que tenía que bastarse a sí mismo; hoy es un especialista injerto en un burócrata” (Baroja 1970: 10-11).

En *El laberinto de las sirenas*, hablando sobre la vida como marino del protagonista Juan Galardi, dice: “La vida triste, monótona y soñolienta del marino le dio un carácter oscuro y misántropo” (Baroja 1970: 315).

Es reseñable, igualmente, la insistencia del autor en diferenciar a los marinos de altura de los marineros y pescadores. Esto tiene su importancia para los marinos profesionales, ya que un marino es alguien con formación superior, no un marinero. Es como hablar de todos los trabajadores de una obra como obreros, incluyendo a los ingenieros y arquitectos.

Así, en *Las inquietudes de Shanti Andía* leemos:

Para el pescador, para el hombre ignorante y sencillo que no puede apoyar sus ideas en las bases de la ciencia, el mar es un tirano, le engaña, le adula, le seduce, le ahoga. Para el pobre marinero, el mar es el súmmum del interés, del encanto, de la variedad. Esos trabajadores míseros cuya vida es una continua lucha y un esfuerzo titánico y desproporcionado, son muchas veces felices, y el mar, su enemigo el mar, el monstruo incomprensible, llena su existencia y hace su felicidad. Para nosotros los marinos de altura, el mar es principalmente una ruta, es casi exclusivamente un camino. ¡Pero qué camino! (Baroja 1970: 10).

Luego, hablando de la formación académica del joven Shanti Andía, nos dice Baroja:

Recalde, Zelayeta y yo ingresamos en la Escuela de Náutica¹. Hubiéramos preferido ir, como los chicos del muelle, a pescar con algún viejo marinero, pero no podíamos. Éramos víctimas de nuestra posición elevada. Si queríamos ser marinos de altura, teníamos que estudiar, y para nosotros el ser pilotos de derrota constituía una gran superioridad (Baroja 1970: 46).

En *El laberinto de las sirenas* el protagonista Juan Galardi diferencia también sobre la categoría de marinos: “Yo no he hecho viajes importantes por el Mediterráneo. En el tiempo que fui marino y navegaba, no estaba abierto el canal de Suez, y las rutas mediterráneas eran pequeñas y sin importancia: para capitanes de cabotaje, no para marinos de altura” (Baroja 1970: 257). Antiguamente los marinos se preparaban para diferentes rutas, igual

1 Los estudios de Náutica en el País Vasco se remontan al s. XVIII.

que hoy hay diferentes titulaciones que facultan a un marino a mandar buques de diferentes tonelajes. Los marinos de altura a los que se refiere serían los equivalentes a los actuales Capitanes de la Marina Mercante, y los capitanes de cabotaje serían los actuales Oficial de Primera o Patrones.

En relación a esto, es interesante ver las referencias que en estas novelas se hacen hacia la formación de los marinos. Hoy en día para llegar a Capitán de la Marina Mercante se necesita completar una carrera técnica universitaria de cinco años académicos y luego hay que navegar durante unos años como oficial para conseguir los días de mar suficientes para obtener el título de Capitán de la Marina Mercante.

Antiguamente, y esto se ve bien en estas novelas, la formación era más profesional y tras la realización de los días de mar necesarios se accedía por medio de exámenes a diferentes categorías profesionales, como Primer Oficial y Capitán.

En las novelas del mar de Baroja los protagonistas comentan en varias ocasiones sus años de estudio y de preparación hasta llegar a capitanes o pilotos de altura, como les llama el autor.

Shanti Andía, por ejemplo nos explica cómo (Baroja 1970: 61-63), tras los exámenes en la Escuela de Náutica, se puso en manos de un capitán para navegar en su barco como agregado (hoy en día se llama Alumno en prácticas) durante un año y pico para volver de nuevo a la Escuela de Náutica para terminar los estudios. De allí, nos dice, salió como Piloto Primero, para luego, tras otro tiempo a bordo de un barco como oficial, alcanzó la condición de Capitán a la edad de veintitrés años² (Baroja 1970: 87).

Por su parte, Ignacio Embil, protagonista de *Los Pilotos de altura*, nos cuenta también algo sobre sus estudios de Náutica:

Para activar mis estudios, mi madre hizo que diera lecciones por separado con el maestro Soroa, pagándole al día, por dos horas de lección, menos los domingos y fiestas de guardar, la respetable suma de dos reales. Don Segundo comenzó a enseñarme lo más esencial de la Náutica, las cuatro reglas y nociones de pilotaje, de Historia y de cosmografía (Baroja 1970: 538).

Y más adelante:

Al cabo de dos años, al llegar a La Habana, el capitán Zubigain me llamó y me dijo:
-Embil, te has portado bien y estoy contento de ti. Has concluido la carrera de marinería. Desde hoy quedas agregado al pilotaje, con el sueldo de veinticuatro duros al mes. El piloto de Evaristo Estoracha será el encargado de sacarte avante en cuestiones de náutica (Baroja 1970: 541).

Unas de las curiosidades que vemos en estas páginas es la de que mencionan el hecho que se daba antiguamente de que determinados estudios de Náutica se centraban en una derrota o viaje concreto. Por ejemplo en *Las inquietudes de Shanti Andía* se nos habla de un

2 Hoy en día es casi imposible obtener este título antes de los treinta años.

capitán, Don Ciriaco, que mandaba un buque que hacía la derrota entre Cádiz y Filipinas y leemos que este capitán “conocía muy bien su derrota, pero en lo demás estaba poco enterado” (Baroja 1970: 62).

En esos tiempos, determinados pilotos estudiaban para ser expertos en un viaje determinado o en una zona marítima determinada³. En *Las inquietudes de Shanti Andía* leemos: “Urbistondo había sido capitán, durante mucho tiempo, de un paquebote de la carrera Bilbao-Liverpool” (Baroja 1970: 117), y en *La estrella del Capitán Chimista* el protagonista explica que “los barcos de la carrera Cádiz-Filipinas se sostenían con el pasaje de ida y vuelta y la carga” (Baroja 1970: 771).

Es curioso, sin embargo, que pese a la formación que tienen los marinos y que se comenta, como hemos visto, en estas novelas, en varios pasajes de las mismas se hace hincapié en la poca cultura de los hombres de mar.

Nada más comenzar *Las inquietudes de Shanti Andía*, en el primer capítulo, el propio Shanti se define a sí mismo como “un marino poco culto” y en *El laberinto de las sirenas* leemos:

El marino no puede estar solo, como el labrador, contemplando la Naturaleza; es locuaz, necesita un interlocutor; no tiene el egoísmo del hombre solitario, ni su inteligencia; no sabe ahorrar ni su dinero ni sus palabras. El marino es como el hombre del desierto, orgulloso y rectilíneo. El marino, más generoso que el hombre de tierra, más pródigo, menos comprensivo, a pesar de su aparente cosmopolitismo es mucho más limitado de pensamiento. El mar esparce la semilla de la cultura; pero ésta germina en los valles, al pie de las montañas (Baroja 1970: 336).

Para terminar quiero hacer mención a una de las características que tienen casi todos los marinos protagonistas de las novelas de Baroja, que no es otra sino la de la valentía y el arrojo ante las dificultades.

En *Las inquietudes de Shanti Andía* el protagonista nos habla al comienzo de la obra de los tiempos pasados, de cómo era el mar anterior a su época y de los peligros a los que los

3 Carvajal Casariego, profesor de la Escuela de Oviedo, en la inauguración del curso 1988-89 dio una lección inaugural sobre la Historia de las Enseñanzas Náuticas (disponible en <http://marina.uniovi.es/laescuela/historia>) y en la misma explicó el propio surgimiento del término “carrera”, en el sentido académico actual, muy relacionado con la profesión de marino mercante:

La palabra ‘carrera’ en su sentido académico posee un origen náutico. Así, a mediados del siglo XVI, las disposiciones de la época no ofrecían una titulación náutica de tipo general; había que examinarse específicamente para ir a La Habana, a Tierra Firme, a Buenos Aires, para navegar por el Mediterráneo o para ir al Mar del Norte, de manera que un titulado náutico, por ejemplo un Piloto, recibía una licencia para, por ejemplo, la “carrera” de La Habana, no pudiendo ejercer en cualquiera de las otras en tanto no fuera examinado para ellas. Los conocimientos exigidos para cada una de ellas se diferenciaban casi solamente en lo que, en aquellos tiempos, se denominaban “derrotas”, es decir, los diferentes y casi siempre tortuosos caminos que en cada época del año había que seguir para aprovechar los vientos y no caer en las calmas tropicales. Obtener una nueva carrera permitía por lo tanto, a excepción de las “derrotas” concretas, aprovechar los conocimientos adquiridos en la primera, en una especie de convalidación de los mismos. Como es natural, los marinos no se conformarían fácilmente con tener una sola carrera, porque sus posibilidades de trabajo y ascenso eran función del número de ellas que tenían. No es difícil imaginar a dos marinos que se acababan de conocer en un fígón de Cádiz, preguntarse uno a otro: ‘Y tú ¿cuántas carreras tienes?’.

marinos debían hacer frente, y nos cuenta que estos riesgos “obligaban al marino a tomar ante los hechos una actitud gallarda [...], exaltaban la imaginación, aumentaban el valor, daban el pensamiento de luchar contra el mal y de vencerlo” (Baroja 1970: 11).

En *Los pilotos de altura*, Embil nos cuenta sobre su amigo Chimista que “era un gran capitán, hombre con una serenidad y una calma extraordinarias, y en los momentos de apuro con arranques imprevistos” (Baroja 1970: 547). Y un poco más adelante, hablando de un capitán inglés borracho, Embil dice que “la gente sin valor, sin arrestos, se puede quedar tierra adentro, destripando terrones o vendiendo varas de cinta en su tienda” (Baroja 1970: 554).

En *La estrella del Capitán Chimista* el mismo Embil, al tener que hacer frente a un tifón en su barco arenga de este modo a sus marineros:

–¡Ánimo! –los dije a los marineros, que eran buenos chicos, gente razonable y disciplinada-. Lo que hay que hacer es dar a las bombas con alma, y así nos salvaremos todos. Hay que tener valor, muchachos; los lloros y los rezos se quedan para la gente de tierra y de sacristía. ¡Ánimo y rabia, y a no achicarse nunca! (Baroja 1970: 769).

De todas formas durante las novelas se da también un cierto contraste entre este valor demostrado una y otra vez por los protagonistas y por los marinos en general, en su condición de hombres de acción, con algunos comentarios que de cuando en cuando inserta el autor. Por ejemplo, en *Las inquietudes de Shanti Andía* se dice que “el mar nos aniquila y nos consume, agota nuestra fantasía y nuestra voluntad. Su infinita monotonía, sus infinitos cambios, su soledad inmensa nos arrastra a la contemplación” (Baroja 1970: 10). O en *Los pilotos de altura*, cuando Embil se autocalifica como “un triste marino” (Baroja 1970: 523). lo que se ve también en *El laberinto de las sirenas*, cuando sobre la etapa de marino de Gallardi se dice que “la vida triste, monótona y soñolienta del marino le dio un carácter oscuro y misántropo” (Baroja 1970: 315).

Para terminar, quiero destacar que Pío Baroja es probablemente el escritor en castellano que mejor ha plasmado la literatura del mar en su obra y, como se puede apreciar claramente en sus novelas, demuestra un conocimiento exhaustivo del mundo de los barcos en su época y en épocas anteriores.

BIBLIOGRAFÍA

- BAROJA, Pío (1970): *El mar (Las inquietudes de Shanti Andía. El laberinto de las sirenas. Los pilotos de altura. La estrella del Capitán Chimista)*. Valencia: Círculo de lectores.
- (1948): *Obras completas*. Madrid: Biblioteca Nueva. Ocho tomos.
- (1935): *Vitrina pintoresca*. Madrid: Espasa-Calpe.
- HERNÁNDEZ SERNA, Joaquín (1998): “Baroja, escritor documentado. Aproximación al vocabulario marino de Pío Baroja”. *Estudios románicos*. Vol. 10: 129.
- RIVERA, Haydée (1972): *Pío Baroja y las novelas del mar*. Madrid: Anaya Book Company, Inc.

PERFIL ACADÉMICO Y PROFESIONAL

Licenciado en Náutica y en Periodismo por la UPV/EHU. Doctor en Periodismo por la UPV/EHU.

Profesor en el Departamento de Ciencias y Técnicas de la Navegación y Máquinas Navales, E.T.S. de Náutica y Máquinas Navales, UPV/EHU.

Fecha de recepción del artículo: 24-02-2014

Fecha de aceptación del artículo: 30-05-2014