

# Historia, autobiografía y saga en la obra de Storm Jameson

LUISA FERNANDA RODRÍGUEZ PALOMERO

Universidad de Valladolid

## ABSTRACT

Margaret Storm Jameson was an exact coeval of the modernists writers. She became a prominent member of the English literary society of the 1930s and 1940s. She rejected the modes of experimental writers to follow the example of John Galsworthy and Arnold Bennett. She published her first novel in 1919 and wrote two sequences of novels. In the first one she tells the story of an industrial area of the North of England dedicated to shipbuilding, which was of utmost importance for the expansion of the English Empire. This essay introduces her work and explores the first novel of the sequence «The Triumph of Time», *The Lovely Ship* published in 1927, the same year of *To the Lighthouse* by Virginia Woolf. I have approached her work from a historical point of view, focusing on the history of English shipbuilding in the second half of the 19th century, however taking into account biography and feminism as both profitable and valid ways of analysis.

## I

El siglo XX de la época de entreguerras proporcionó una magnífica cosecha literaria en uno de los géneros de más arraigo en lengua inglesa, el autobiográfico en sus varias formas. La retórica de la memoria comenzaría pronto y Storm Jameson, como George Orwell, W.H. Auden, Christopher Isherwood, o Rebecca West utiliza lo personal y lo transforma sin demasiadas veladuras en relatos, diarios de viaje y como ellos en autobiografía. Virginia Woolf diría en «The Leaning Tower» (1940) «No other ten years can have produced so much autobiography as the ten years between 1930 and 1939<sup>1</sup>». Storm Jameson transforma su experiencia personal en diferentes relatos organizados en forma de saga, diario ficticio (*The Journal of Mary Hervey Russell* 1945) y escribe su autobiografía: en 1969 se embarcó, y nunca mejor dicho, en la suya que publicó en dos volúmenes y que ella tituló *Journey from the North*, una de las más interesantes de su generación porque excepcionalmente interesante es la trayectoria vital de su protagonista.

Su obra presenta una temática profundamente original sobre todo en la primera de las dos series que escribió, en su mayor parte, en los años treinta, y que son en buena medida autobiográficas. Entre los muchos autores del siglo XX en lengua inglesa que consideramos

---

<sup>1</sup> Una breve lista nos puede servir de punto de referencia: Rebecca West escribiría su famoso *Black Lamb and Grey Falcon: A Journey through Yugoslavia in 1937* (2 vols) publicados en 1942; George Orwell *Down and Out in Paris and London* (1933), *The Road to Wigan Pier* (1937), lo mismo que su novela autobiográfica *Burmese Days* (1934) o su conocida *Homage to Catalonia* (1938). Auden escribió un importante ensayo sobre el tema de la obra artística y la experiencia personal en 1968 *Secondary Worlds*, y antes había publicado junto con Louis MacNiece *Letter from Iceland* (1937) producto de un viaje juntos; también publicó junto con Christopher Isherwood *Journey to War* (1939) que fue el resultado de su viaje a China. La primera de las narraciones autobiográficas de otro miembro de la generación de Auden, Cecil Day-Lewis, fue *The Friendly Tree* (1936) y también escribió su autobiografía que publicó en 1960 con el título *The Buried Day*.

canónicos es curioso comprobar que en contadas ocasiones tienen a la industria naval, y a sus gentes, como protagonistas de sus obras. Y esto en un país de antigua tradición marinera e industrialización temprana no deja de ser extraño, si bien es cierto que abunda la literatura del mar en sus muchas formas de diarios de a bordo o de literatura de viajes y de aventuras.

Margaret Storm Jameson escribe novela histórica y retrata la vida de varias generaciones de una familia que vive una larga relación con la mar, desde la construcción naval que implicaban a los astilleros, fundiciones y minas cercanas que proporcionaban el hierro y el carbón hasta la propiedad de líneas transoceánicas. Lo hace en la primera de sus dos sagas, «The Triumph of Time». El retrato pretende abarcar todas las clases sociales vinculadas con la navegación, desde los propietarios de los astilleros e industrias filiales a consignatarios de buques y gentes de a bordo; lo que supuso la navegación a vela con cascos de hierro a la navegación a vapor en buques primero de hierro y de acero más tarde; las crisis que generaron las doctrinas del *laissez-faire* y lo que supuso para los trabajadores, las navieras que vieron transformar sus negocios familiares en apéndices que hicieron posible la creación de un imperio a partir de un país que ocupa poco más de la mitad de una isla no demasiado grande en el extremo occidental de Europa. En la segunda mitad del siglo XIX el retrato marítimo europeo es perfectamente revelador y como dice el historiador Brossard, la economía de las naciones impone el imperialismo talasocrático (*Histoire Maritime du Monde* 297). En las novelas que componen la serie la sociedad inglesa se ve afectada por los cambios que posibilitaron el paso de las industrias familiares a los «holdings», las secuelas y convulsiones sociales que afectaron a los negocios y generaron transformaciones sociales sin precedentes. El mundo de las compañías consignatarias de buques, los trabajadores que dependían de ellas y los nacimientos de los socialismos que llevaron al laborismo inglés hasta el gobierno de 1929 y su derrota un poco más tarde, y el mundo de las fundiciones que prosperaron a la sombra del hierro cercano y el carbón abundante han sido una temática ajena a la tradición central de la literatura modernista. Si todo esto lo enmarcamos en un mundo literario conscientemente ajeno y paralelo a Bloomsbury y a las vanguardias, convierte a las novelas de nuestra autora en originales referentes históricos que invitan a una lectura que se hace fluida e interesante, propiciada por su proverbial austeridad narrativa (en más de una ocasión insiste que escribe «in the coldest shortest words, without emphasis or charm. I loathe and distrust charm in writing» (*Women Against Men* 84)

Storm Jameson, pues éste es su nombre literario, nació en 1891 en Whitby, Yorkshire, en una familia relacionada con las industrias de la navegación desde antiguo, y murió en 1986. Su padre fue capitán de barco y su madre procedía de una familia de armadores venida a menos. Su voz como ella dice es la voz del último miembro de una familia que ha habitado en el mismo lugar durante seiscientos años: «I am the last voice on earth of my grandfather George Gallilee and my mother Hanna Margaret Jameson» (*Journey* I, 20). En su autobiografía cuenta que ganó una de las tres becas que concedía el condado de North Riding Yorkshire que le permitieron ir a la Universidad de Leeds y graduarse en Lengua y Literatura Inglesa con honores, un hecho al que ella siempre dió mucha importancia. Más tarde se le concedió una beca de investigación con la que pudo escribir una memoria de licenciatura sobre el teatro europeo en King's College, Londres (publicada por William Collins en 1920). Durante este tiempo además hizo un matrimonio desastroso y tuvo un hijo. En 1919 publicó su primera novela *The Pot Boils*, que ya había escrito en 1916. Pero necesitaba un empleo y este momento fue el que decidió su vida, y probablemente su lugar en la literatura inglesa. Solicitó y consiguió un empleo en *The Egoist* de Harriet Shaw Weaver, en el que le pagarían dos libras a la semana:

«My excitement when I was reading her letter is indescribable. I had not the wit to realize that she was inventing the job with the sole idea of giving a young provincial nobody the chance to make something of herself» (*Journey I*, 77-78)

Pero influenciada por su madre, una mujer formidable a la que temía y adoraba, rechazó la oferta. Su lugar lo ocupó Rebecca West<sup>2</sup>. Lo hizo por quedarse mas tiempo en Whitby con su madre y su hijo, pero en cualquier caso algo más tarde tuvo que aceptar un trabajo en una agencia de publicidad. También fue durante dos años editora de *New Commonwealth*, publicación periódica semanal de poca importancia. Desde 1923 a 1925 fue la representante en Londres de Alfred Knopf, la editorial americana que entonces estaba publicando literatura de calidad, y más tarde fue codirectora de la firma cuando ésta se instaló durante algun tiempo en Londres<sup>3</sup>. Allí conoció al que fue su segundo marido, el historiador Guy Chapman, descendiente de la famosa firma editorial «Chapman & Hall» que publicara la obra de Dickens. Aun así le dio tiempo a convertirse en una novelista, no de éxito al principio pero si respetada y hasta popular un poco más tarde. Un arte, el de la novela, al que dedico casi todas sus energías restantes. Casi todas, porque atendió no sólo los varios empleos que le consumían casi todo su tiempo, ya que además escribía reseñas y artículos para diversas publicaciones periódicas y también porque se convirtió en testigo de excepción del crecimiento del partido laborista inglés a partir de la primera guerra mundial. Como muchos otros escritores de esos años se comprometió con la izquierda. Su compromiso político lo explica en muchas ocasiones en su autobiografía, que es un autoanálisis y sobre todo unas memorias. El momento llegó «roughly at the end of the feverishly energetic twenties-when the moral and intellectual climate changed» (I,292)<sup>4</sup>. Ese cambio no parece estar claro en la mente de la autora cuando se cuestiona:

«Social historians of 2930 will ask why it should have stung the consciousness of writers and other artist just when it did. Why after all should they fret about social justice? The savage injustice and cruelty of classical Greece, Elizabethan England, Renaissance Europe, did not distract them from their work» (*Journey I*, 193)

Su compromiso político le absorbió mucho tiempo, a pesar de que como dice «the fingers of the puppet-masters and the strings of jerkins us were perfectly visible. I knew I was being used» (*Journey I*, 294) trabajó con la misma energía que siempre le caracterizó:

<sup>2</sup> *The Egoist* fue una publicación periódica de gran importancia en el movimiento modernista. Ezra Pound transformó *The New Freewoman. An Individualist Review* en *The Egoist* en 1914. Harriet Shaw Weaver fue la editora ese mismo año. En ella publicaron Richard Aldington, y Hilda Doolittle que fueron coeditores. Les sucedió en el cargo de T.S.Eliot que permaneció desde 1917 a 1919. *The Egoist* fue testigo excepcional del Imaginismo. En ella apareció por primera vez *The Portrait of the Artist* de Joyce, publicada en partes entre 1914 y 1915. También publicó fragmentos de *Ulysses* y algunos ensayos de T.S.Eliot, «Tradition and the Individual Talent» entre otros. Otros nombres que hoy se asocian a la literatura de calidad publicaron en ella sus poemas: Marianne Moore, W.C. Williams, etc. Rebecca West ya había sido colaboradora habitual en *The New Free Woman* desde 1913 en donde fue «assistant editor» con un sueldo de 52 libras anuales (Hammond, *H.G.Wells and Rebecca West*, 1991, 68)

<sup>3</sup> Alfred A. Knopf editó en America *Poems* de T.S. Eliot (*Ara Vos Prec* en la edición inglesa) y el primer volumen de crítica literaria de Eliot, *The Sacred Wood*

<sup>4</sup> Esta fue una época en la que se definieron muchos escritores. Quizás el caso más conocido fue el de T.S. Eliot que en 1927 se declaró «anglo-catholic in religion and monarchic in politics». Coincide también en las fechas la crisis personal de George Orwell en que tomó la decisión de abandonar su puesto en la India y convivir con los marginados en París y Londres, experiencia que cuenta en *Down and Out in Paris and London* (1933). C. Day-Lewis trata de formular una teoría sobre los intelectuales y la política en los años treinta en *Revolution and Writing* (1935)

«The amount of time and energy I spent on reading and writing pamphlets, and attending committees and political meetings was prodigious. And they bored me! I felt asphyxiated by the jargon that was beginning to take the place of criticism: it made the noise in my ears of water running over stones». (I, 295)<sup>5</sup>

La única explicación que encuentra es que el odio que le inspiraban los fascismos seguramente suponía una rebelión contra su madre «violently feared and loved» (ibid)

Aunque la explicación que ofrece más adelante complementa ésta:

«The genuine passions I indulged (hatred of war and injustice) did me as much damage as those I suppressed...I was fascinated by the spectacle of a society in transition and convulsion...From that I concluded passionately and blindly that the novelist ought to be a receiving station for voices raising from every level of society» (I, 301)

En 1939 se convirtió en la primera mujer en la historia que fue presidenta de la sección británica del PEN Internacional (Poets, Essayists and Novelists), lugar que habían ocupado inmediatamente antes John Galsworthy y H.G. Wells, en unos tiempos de gran dificultad y de extraordinaria actividad. Fueron los tiempos del crecimiento del nazismo, de las purgas de judíos y el asentamiento de las dictaduras comunistas. Una de las tareas fundamentales fue la ayuda a los escritores perseguidos, sobre todo en Europa central en tiempo de la dictadura nazi y en la Polonia y la Checoslovaquia de las dictaduras comunistas. Fue tanta la energía que empleó que en su autobiografía ella calcula que escribió miles de cartas, asistió a cientos de reuniones y viajó miles de kilómetros de un país a otro de Europa.

Fue nombrada Doctora Honoris Causa por la Universidad de Leeds en plena Guerra Mundial, en 1943. En 1952 fue una de las delegadas para el Congreso de las Artes de la UNESCO que se reunió en Venecia. También fue miembro de la American Academy y del Instituto de las Artes y de las Letras. Creo que es justo mencionar aquí que todos estos honores han sido pasados por alto en su autobiografía. Las noticias que tenemos de ellos se las debemos a Elaine Feinstein en la reseña biográfica que escribió en las reediciones de Virago<sup>6</sup>. En medio de esta tremenda actividad no dejó de escribir novelas. Para hacernos una idea de la capacidad de trabajo de Storm Jameson sólo hay que considerar que entre 1919 y 1979 escribió un total de 45 novelas, varios relatos cortos, crítica y ensayo además de la mencionada autobiografía en dos volúmenes. Para alguien que no se declara escritora profesional el balance es impresionante.

Hoy día su obra no es fácil de encontrar en los estantes de las librerías pero se han conocido varias reimpressiones. Virago, la sección editorial de Penguin dedicada a la literatura escrita por mujeres, ha reeditado en su colección de Modern Classics algunas de sus obras prologadas por Elaine Feinstein: los dos volúmenes de su autobiografía que fueron publicadas en 1969 y 1970 respectivamente, la colección de tres magistrales relatos escritos en los

<sup>5</sup> Es curioso notar como los escritores fueron sensibles al tema del discurso político y a pesar de todo siguieron adelante. George Orwell viene a decir lo mismo en «Politics and the English Language» publicado en 1946.

<sup>6</sup> Uno de los pocos estudios de historia de la literatura en inglés de los años treinta de este siglo que hablan de Storm Jameson, es el de Janet Montefiore (*Men and Women Writers of the 1930s* 1996) que reivindica la presencia de nuestra autora entre el canon de esos años. Entre los estudios dedicados a los años treinta la llamada «Auden Generation» acapara casi exclusivamente la atención en los de Hynes, Cunningham o Symons, que figuran entre las mejores historias del periodo y adolecen de una falta de atención hacia autoras como la que nos ocupa y otras tan relevantes como Rebecca West

años treinta con el nombre común de *Women Against Men* y que originalmente publicaron Ernst Bend Ltd. en 1932 (*The Single Heart*), Nicholson and Watson en 1933 y 1937 (*A Day Off* y *Delicate Monster*); la trilogía formada por *Company Parade* (1934), *Love in Winter* (1935) y *None Turn Back* que ella tituló «The Mirror in Darkness» y que en principio proyectó como una serie de seis novelas. En todos estos relatos los temas centrales giran alrededor de protagonistas femeninas y que reconocemos como autobiográfico como así se confirma en *Journey from the North*.

## II

Su obra permite y hasta propicia una aproximación desde varios puntos de vista, el autobiográfico, el feminista y especialmente el histórico-cultural, todos ellos productivos. «I was educated in the tradition of the Northern sagas and in Dickens» nos dice (*Journey from the North* I, 300). La tradición inglesa de las novelas en serie la hicieron famosa *The Forsyte Saga* que John Galsworthy comenzara en 1906 con *The Man of Property* (continuó en 1920 con *The Chancery* y *To Let*), las de Arnold Bennett conocidas como *The Clayhanger Family*, (una trilogía que empezó en 1910 con *Clayhanger*, a la que siguió *Hilda Lessways* en 1911 y *These Twain* en 1915) y las novelas de R.F. Delderfield<sup>7</sup>. La primera de las dos sagas de Storm Jameson recibe el nombre común «The Triumph of Time». La segunda fue la trilogía «The Mirror in Darkness» y fue concebida como un verdadero reto, fue el producto de la ambición de escritora,

«I was seized by the ambition to write a *roman fleuve*. I had its title *The Mirror in Darkness*, and my brain spawned like a salmon scores of characters, politicians, ex-soldiers, financiers, industrialists, newspaper proprietors, scientists, writers, labour leader, embryo Fascist, the rich, the very humble, the ambitious who knew where they were going, and the confused, the ruined, the lost. They pressed on me so thickly that I was sure I should die before I had given each of them their drop of blood (I,101)

Lo que primero llama la atención es el profundo arraigo personal que se desprende de su primera serie «The Triumph of Time» y que es su justificación frente a sí misma como novelista

«Telling myself that I had been rash to suppose I was capable of great things as a novelist, I began to write an account of my near ancestry and youth: I wanted, before it was covered by the sand, to record a world that had been destroyed in 1914» (I, 285)

Es el Norte, Yorkshire, y su pueblo natal que ella llama Danesacre, la característica más llamativa. Las raíces vikingas que Storm Jameson asocia a ciertas cualidades de dureza ante la

<sup>7</sup> Ronald Frederick Delderfield (1912-1972), fue un novelista y escritor teatral inglés de éxito. La mayoría de sus novelas están organizadas en forma de sagas. *Napoleon in Love* (1959) es quizá su obra más conocida y *God is an Englishman* (1970) es considerada su mejor novela. Su obra autobiográfica *For My Own Amusement* y *Overture for Beginners* fue publicada en 1968 y 1970 respectivamente. Las series de Storm Jameson se adelantaron con mucho a las de G.L.Durrell

<sup>8</sup> La zona en donde Storm Jameson sitúa la acción no es la pionera pero sí una de las que desarrollaron la navegación a vapor, aunque se dice que «the home of steam ships es Scotland, the cradle is in the North of England»(Synger, V, 351)

adversidad, testarudez, y una austeridad espartana en las costumbres cotidianas se transmiten a la economía del lenguaje convirtiéndolo en preciso y directo.

En el primer volumen de su autobiografía nos cuenta la historia del lugar y de la región donde nació, pero sobre todo la de su familia, podríamos decir que la de su familia a través de su madre, porque es el pivote central, y el personaje alrededor del que giran su padre, el Capitán Jameson y su abuelo materno George Gallilee descendiente de armadores de buques. Su paraíso perdido fue Whitby (el Danesacre de sus relatos), antiguo puerto ballenero y de pescadores (la patria del Capitán Cook, y también el lugar donde Bram Stoker hizo desembarcar el ataúd de su Drácula). Aunque los astilleros y las compañías navieras cambiaron de lugar (el puerto de Whitby es pequeño y no tiene capacidad para que atraquen buques de gran calado), la tradición marinera es algo que siempre permanece en los lugares costeros y es corriente que entre su población haya siempre hombres que se dedican al mar. Es el valle del Tees y la cercana Middlesborough en donde ubica la narración y en realidad estos lugares fueron uno de los centros de la industria del hierro y del acero, necesaria para la construcción naval que también se desarrolló en el mismo área<sup>8</sup>. Este material básico, sólo en parte autobiográfico, es el constitutivo de la primera narración de la serie, *The Lovely Ship*. La transmutación de lo personal en una ficción sufre, en principio, el mismo proceso al que Joyce o Eliot sometieron su obra, «the truth is that to a writer...his subject is, or at once becomes, completely impersonal» (*Delicate Monster* 83). Pero no parece inútil recordar aquí, que exactamente al mismo tiempo Virginia Woolf estaba también utilizando material autobiográfico para producir un relato tan distante y distinto de los que nos ocupa, me refiero a *To the Lighthouse* (The Hogarth Press 1927). Puede resultar productivo hacer un análisis comparado de las dos narradoras que dejamos para otra ocasión.

«The Triumph of Time» que se compone de *The Lovely Ship*, *The Voyage Home*, *A Richer Dust*, *That Was Yesterday* y *The Captain's Wife*, por este orden, es una de las sagas más interesantes del periodo, un retrato visto desde la perspectiva de la prosperidad y crisis del imperio hasta inmediatamente después de la Primera Guerra Mundial. El primer relato, *The Lovely Ship*, fue publicado por Alfred Knopf en 1927. La localización del espacio narrativo lo constituyen Danesacre, Middlesborough y el valle del Tees. El espacio temporal se sitúa en la segunda mitad del siglo XIX, especialmente las dos décadas que van desde 1860 a 1880. Una advertencia preliminar nos guía por los diferentes espacios,

«In this book none of the characters represent real persons, living or death. They are wholly imaginary. The geography of the book is not without imaginary elements, and the shipbuilding history incidentally related is true in essentials but makes no attempt at being true of any one shipbuilding town or river» (*The Lovely Ship* 1927)

La precisión con que da cuenta del paso del tiempo viene marcada por referencias históricas concretas y verificables: unas se refieren a varios hechos verídicos relacionados con la construcción naval y con la evolución de las técnicas de producción de hierro y de acero, menos evidentes para el lector no familiarizado con estos temas, y otras de carácter internacional, como la apertura del canal de Suez, «when the Suez Canal opened a door for her steamers» (*The Lovely Ship* 124), que tuvo lugar en Agosto de 1869<sup>9</sup>. La empresa de Mary Her-

<sup>9</sup> El Canal de Suez suponía que los barcos que hacían la ruta hacia China por el Cabo de Hornos acortaban en casi la mitad de tiempo. Comunicó el Mediterráneo con el Mar Rojo. De Londres a Bombay el recorrido por la

vey (en el centro de esta narración) construyó en aquellos años en un gesto casi romántico «five tea clippers» (122) es un hecho que tiene un valor de situación temporal en la narración además de ser indicativo del potencial de sus astilleros. De todos los veleros el «clipper» es quizá el barco más emblemático y hermoso, su nombre viene del inglés «'clipped' time off the regular sailing times» (Natkiel y Preston 110)<sup>10</sup>. El comercio de ultramar recibió un gran empuje en unos años en que el desarrollo de los barcos de vapor conoció un gran avance, la apertura del Canal de Suez en un momento de la historia de Occidente en que el centro neurálgico estaba en Europa, sobre todo en Inglaterra, aceleró el desarrollo de la industria naviera y remodeló el paisaje del Norte de Inglaterra. La industria del hierro ha tenido siempre una tradición en el Norte de Inglaterra, pero el desarrollo del siglo XIX supuso un gran cambio del que nuestra heroína, testigo ficticio de esta realidad muestra en este párrafo,

«Think of the people working in the Garton Iron works. They weren't there thirty years ago. They were only born because the iron wanted them...There'll have to be more ships and quicker ships, to bring them food, and iron, and to take away what they've made. Think of all the people born just to weave wool and spin cotton for my iron workers» (*The Lovely Ship* 114)

El primer barco a vapor fue un remolcador con casco de madera y propulsión a rueda con palas, el *Charlotte Dundas*, contruido por William Symington en 1802 en Escocia<sup>11</sup>. En 1807 se probaba el vapor en barcos de pasajeros en el Mississippi). El imperio se consolidaba y suponía que estaba «in a clamorous need of size and speed and economy of working» (*The Lovely Ship* 123)

«The lovely ship», el título, muestra el afecto, el orgullo y el apego que las gentes del mar, o relacionadas con él pueden mostrar hacia sus barcos cuyas virtudes principales radican en ser «muy marineros», es decir, rápidos, maniobrables y resistentes. La lengua inglesa responde a ese afecto dotándoles de humanidad y reservando el género femenino para referirse a ellos. La evolución de los personajes centrales de la saga es paralela a la evolución de la industria, que va pareja con la formación y crecimiento de los sindicatos mineros y de las fundiciones, en aquellos años importantes en la construcción del imperio y determinantes en la evolución de las democracias en Occidente. Las cuidadosas descripciones de las mejoras técnicas marcan el tiempo narrativo. La protagonista compra unos astilleros en 1866 en donde construyó el *Roxborough* de «3,300 tons for the Atlantic service. She was fitted with paddles and did the trip from London to New York in nine days» (*The Lovely Ship* 123) datos

---

ruta del Cabo de Hornos suponía 10.800 millas marinas, mientras que por el canal sólo 6.300. Permaneció en manos francesas (el 52%) e inglesas (un 44 % que compraron a su antiguo propietario) hasta que en 1953 el gobierno egipcio de Gamal Abdel Nasser lo nacionalizó. (*Encyclopaedia Britannica* vol 11)

<sup>10</sup> Fue un tipo de velero sumamente rápido desarrollado en las atarazanas inglesas y norteamericanas a partir de 1850. De gran belleza, tenía una proa afilada y esbelta, tres mástiles de gran altura y muchos metros de velamen. Se caracterizaba sobre todo por la velocidad que alcanzaba, que era fundamental en el comercio del té que se desarrollaba con China. De su rapidez dependía que la cosecha llegara en el mejor estado a Inglaterra. Los americanos Natkiel y Preston dicen literalmente de estos veleros «They (the British) were able to build a series of China tea clippers which were the wonder of the world...they sailed better in a variety of weather conditions.» (110) El diseño del «clipper» tuvo apogeo entre 1868-70 con la construcción de los legendarios *Thermopylae* y *Cutty Sark* que tomó el nombre del poema de Robert Burns, *Tam o'Shanter* (1791). Con la apertura del Canal de Suez fueron superados por el vapor en la ruta de China.

<sup>11</sup> Parece que no hay unanimidad sobre las fechas. El *Charlotte Dundas* fue el resultado de un acuerdo entre el ingeniero y Lord Thomas Dundas que tenía grandes intereses en el canal del Ford y del Clyde. El comienzo de la asociación figura en 1800 pero la *Encyclopaedia Britannica* sitúa la fecha en 1802 y otras fuentes 1803 (por ejemplo Freidias, tesis doctoral sin publicar, 1991, 36).

estos que pueden coincidir con cualquiera de los barcos de la época que cita Brossard (*Histoire* 209). Cuando habla de un nuevo tipo de calderas que alimentaban al primero de los barcos a vapor construidos en los astilleros de la familia cuyo proyecto y construcción parecían entonces una locura, lo hace en estos términos,

«The *City of Truro* was enormously long, 692 feet. She was fitted with a triple-expansion engine, and was the first ship to make a trial of this system...Her boilers were a modified form of the water-tube boiler ...and she was propelled by a single screw. From the very beginning she was a disastrous and unhandy creature. The first attempt at launching her was a failure. Her enormous weight rested on two gigantic cradles which were supposed to slide down and incline the water...Five months later a hydraulic engagement persuaded her sideways into the water...She was uncertain and heavy to handle in quiet weather, and in storm became frankly panic-stricken. She behaved like an obese and agitated old lady...In more than a spoonful of wind she blundered and staggered and halted and retreated and swallowed vast quantities of water...(212. Las cursivas son más)

Uno de los mayores problemas en los barcos modernos fue el de la propulsión. El *City of Truro* iba dotado de un «screw» o «propeller», es decir, de una hélice y fue una de las mejoras introducidas en los años en que Storm Jameson sitúa *The Lovely Ship*. La hélice supuso entonces la resolución de difíciles problemas técnicos de fundición y que se llevaban a cabo en las fundiciones filiales de los astilleros (Carlton 1994, 387) que en este caso son los ficticios Garton Iron Works. La navegación a vapor de entonces experimentaba con diferentes formas de propulsión y las ruedas de palas de los primeros buques fueron pronto sustituidas por una o dos hélices paralelas. Este barco aquí descrito y las dificultades que la autora relata coinciden con las dificultades reales de botadura del *Great Eastern* en el Támesis, una operación que llevó meses. Las dificultades de navegación de este buque fueron tremendas<sup>12</sup>. La historia de la construcción naval de esos años está contada con una minuciosidad que sugiere que la autora llevó a cabo una paciente labor de documentación. Y las historias de sus barcos de ruedas con palas también coinciden con la historia real de los primeros barcos a vapor propulsados por palas que cruzaron el Atlántico. No sólo se ajusta con fidelidad a los detalles técnicos, sino que es fiel a la historia del transporte marítimo:

«The rivalry of sail and steam was keener during this decade than ever. The emigration trade was in the hands of the sailing ships firms. The wool trade was theirs. Only on the China route were the steamers beginning to make themselves felt, and Garton's Yard built ships for this trade two for the Line and the other six for London firms» (*The Lovely Ship* 123)

Desde 1838 en que se formara la Compañía Cunard<sup>13</sup> la competición por el transporte comenzó en 1856 en que mandó construir el paquebote más grande y en 1863 adoptó la

<sup>12</sup> *Great Eastern* fue un barco diseñado por Scott Russell y Isambard Kingdom Brunell, concebido en 1851, fue "the great iron ship". Medía 680 pies de eslora (211 metros) y desplazaba 27.400 toneladas con capacidad para 4.500 pasajeros, 2 ruedas a palas y una hélice como el barco de la ficción de Storm Jameson. Su viaje inaugural fue en 1860 y se portó tan mal que Julio Verne, que viajaba como invitado, dijo que se habían salvado gracias al aparejo auxiliar de los mástiles, o sea gracias a las velas. Tardó una semana desde Liverpool a Queenstown, en Irlanda, en donde tuvo que refugiarse. Los problemas de botadura retrasaron su puesta a punto quince meses (Brossard 210-211). Fue planificado para cubrir la línea de Australia pero jamás realizó el viaje. Fue un carísimo fracaso que recuerda los avatares del *City of Truro* ficticio construido en los astilleros de Mary Hervey siguiendo las sugerencias de su empleado Thomas Prendergast.

<sup>13</sup> Los primeros barcos de la compañía fueron el *Britannia*, *Arcadia*, *Caledonia* y *Columbia*. Como anécdota de lo que eran aquellos viajes y aquellos barcos no me parece inútil mencionar aquí a Charles Dickens que viajó en



hélice en los *China y Cuba* (Broussard 209). También Mary Roxby tiene una «línea», «the Line», que cubre diferentes rutas.

La serie de Storm Jameson está dedicada no sólo a los astilleros, sino también a la industria del hierro y del acero, que evoluciona de forma rápida en aquellos años. La autora quiere así dejar constancia de aquel recuerdo. En los años de 1860 hasta 1880 el desarrollo del mundo, que se tradujo en este periodo por un desbordamiento europeo no fue posible mas que por los progresos inauditos realizados en 20 años en la industria y en la aplicación de nuevas técnicas (Broussard 287). Thomas Prendergast es uno de los personajes que juegan un papel importante en la acción de *The Lovely Ship*, aunque permanece en la sombra. Creo que su potencial épico está malgastado y su presencia no parece sino un homenaje a un tipo de operario altamente cualificado de la industria del hierro y del acero, cuya historia se abrevia en una pocas páginas (Ch IV, 208-224) pero es tipo de gran interés en el contexto de la historia industrial. Como lo fue un tipo de ingeniero encarnado en Gerry Hardman (el primer amor de una Mary Roxby adolescente) que se define a sí mismo «engineer of no reputation except in a few places not really on the map» (248). Los datos técnicos también están descritos con una precisión que permite rastrear la historia de la fundición y de los Altos Hornos. Prendergast es una rara combinación de radical «a chartist and an inciter to riot» (208), es un «puddler», o pudelador en las fundiciones filiales de los astilleros que heredaría Mary Hervey y que pasaba los días «stirring at the mouth of hell»<sup>14</sup>. Uno de los trabajos más impresionantemente duros que requerían una gran resistencia física para soportar las altísimas temperaturas de los hornos de fundición<sup>15</sup>. Pero este personaje, que es analfabeto, tiene una inventiva especial para introducir mejoras. Los datos que se proporcionan sobre esta industria como decía anteriormente, son otra de las líneas que ayudan a anclar el texto en una época determinada al hacer alusión a nuevos procesos de producción de acero.

«When the Garton Iron Works became the Garton Iron and Steel Works, making steel by the new process that converted ore into steel without the intermediate iron process Prendergast reorganized the works. This was not an easy task, for Garton's Works, growing out of the original huddle shed separated by a stretch of blackened earth from the two furnaces where the pig-iron was melted down to become wrought-iron rails, had spread out in the haphazard way of the times, proliferating like the undergrowth of a jungle». (*The Lovely Ship*, 209. Las cursivas son mías)

La producción de acero de unas ciertas características de dureza, maleabilidad y propiedades anticorrosivas fue determinante en el desarrollo de la industria naval y del ferrocarril. El proceso novedoso al que se refiere la autora se introdujo en la industria a partir de 1856 y se conoce como método Bessemer<sup>16</sup>. Inglaterra fue uno de los países pioneros en desarro-

---

esta línea en su viaje a los EEUU de 1842, en el *Britannia* y dejó testimonio de este barco en sus *American Notes* en donde leemos "the *Britannia* steam-packet, twelve hundred tons burthen per register, bound for Halifax and Boston, and carrying Her Majesty's Mails" Por lo demás le pareció muy incómodo (*American Notes* I,1).

<sup>14</sup> Se conoce como "pudelador" (un préstamo lingüístico del inglés "puddler") al encargado de remover y de "colar" el hierro líquido para convertirlo en hierro dulce (*DRAE* 1992), mas fácil de trabajar que otras variedades se utilizaba en la construcción y en muchos de los elementos de los nuevos barcos. Esta operación se hacía en un principio de forma manual. De ahí que se le describa como "removiendo en la boca del infierno". El calor era tan infernal que apenas llevaban ropa sobre el cuerpo y se protegían con un enorme mandil de cuero.

<sup>15</sup> Este oficio permaneció durante bastante tiempo aunque con alguna mejora técnica que hacía el trabajo algo menos penoso. Era necesario para la fabricación de cadenas, anclas y hierro para usos específicos de la construcción. Entre los años 1862 y 1872 Inglaterra proveía de raíles hechos por el método del pudelado (Singer, V,61).

<sup>16</sup> El acero que se requiere para la construcción de barcos, puentes, o edificios no es siempre el mismo. El desarrollo de las diferentes aleaciones y el de la maquinaria pesada para manejarlo fue crítico en los años inmediatamente

lar ciertas técnicas, sobre todo a partir de 1860<sup>17</sup>. La manufactura de planchas de acero para los astilleros abarató la producción. Pero los pioneros no fueron los astilleros de la zona de Yorkshire en la que Storm Jameson sitúa la narración, sino que hemos podido comprobar que el pionero fue una firma de Liverpool que construyó un vapor, el *Banshee*, que navegó desde Liverpool a América en 1863 y fue el primer vapor de acero que cruzó el Atlántico (Singer V «Ship Building», 361-365)

Los años que ocupan esta primera narración de la serie están marcados por acontecimientos históricos trascendentales que la autora menciona con ironía corrosiva:

«The American quarrelled murderously and one of Mark Henry's last acts is to seize himself a fat profit out of their brotherly hate. The Prince Consort dies, thus putting off the Teutonizing of England for nearly another half century...The first Atlantic cable is laid, and the year of its laying is celebrated by mob riots in Hyde Park» (89).

y el clima atmosférico de aquellos años también tiene su lugar,

«The closing night of 1866 was a splendid example of those grim winter nights in Victorian England when the very climate drew a rigour from the stern downright virtues of the English character» (156)

En la historia de la construcción naval en los años en que se sitúa esta primera narración de «The Triumph of Time» no puede estar completa sin que refleje la agitación social que condujo al establecimiento decisivo de los sindicatos ingleses o Trade Unions. Cualquier intento de boicotear el trabajo o cualquier intento de huelga era considerado una acción criminal. La vida de los sindicatos y de las empresas estaba regulada por las doctrinas del *laissez-faire*<sup>18</sup> Los empresarios estaban autorizados a pedir ayuda al ejército ante una manifesta-

---

después de 1850. En 1856 Sir Henry Bessemer presentó una comunicación "On the Manufacture of Malleable Iron and Steel without Fuel" en la reunión anual de la Asociación Británica para el progreso de la ciencia (El congreso tuvo lugar en Cheltenham). Desde entonces el "método Bessemer" permitiría la producción de acero a un costo muy bajo. Se consideró entonces el descubrimiento tan importante que a Henry Bessemer se le concedió el título de "Sir" unos años más tarde.

También en ese año William and Frederick Siemens, alemanes afincados en Inglaterra, introdujeron mejoras en los hornos, el "método Bessemer" fue mejorado también en Inglaterra y su método patentado por Thomas y Percy Gilchrist y su asociado E.A. Cooper en 1871. Permitía la producción de acero en piezas grandes a las que se podía dar diversas formas y sobre todo era un método barato. Precisamente se pusieron en funcionamiento en Middlesborough. En 1875 S.G. Thomas introdujo nuevas modificaciones que permitían utilizar el mineral de hierro inglés libre de fósforo. Estas innovaciones y mejoras en la maquinaria de producción hicieron posible atender la gran demanda que requería la rápida industrialización de Europa Occidental. (Singer, V, 57-60). Storm Jameson da cuenta puntual de varias de estas innovaciones técnicas, y así fija el momento en que Thomas Prendergast entra a formar parte de la empresa.

<sup>17</sup> La inventiva de algunos trabajadores y científicos aficionados y la actitud emprendedora de algunos propietarios de fundiciones fue una realidad aunque los nombres sean aquí ficticios. Este homenaje de Storm Jameson no lo es a una industria cualquiera. La historia concerniente a la industria del hierro y del acero es verídica: en el siglo XIX y en los años entre 1870 y 1880, Inglaterra se convirtió en el mayor productor de acero del mundo. En esos años produjo casi la mitad de la producción mundial aunque el liderazgo no duró mucho: en 1900 la producción la encabezaban los EEUU. Sin embargo retuvo el primer lugar en el número de barcos, o como se dice en terminos marineros, el mayor contingente de tonelaje, por la sencilla razón de que la mayoría de las compañías consignatarias de buques se ubicaban por entonces en Londres. (Singer, V,61).

<sup>18</sup> Sólo en 1885 se consideró la regulación horaria del trabajo y en 1890 se introdujo el proyecto de regulación de 8 horas. Por entonces ya los "unionistas" habían adoptado la doctrina laborista. Los años entre 1860 y 1880 conocieron un gran crecimiento de los sindicatos ingleses y uno de los grupos reunía precisamente "shipbuilding, engineering, iron and steel building" (Pelling *A History of British Trade Unions*, "the Formation of Pressure Groups 1860-1880" 60).

ción. También los talleres de Mary Hervey son escenario de situaciones similares, el capítulo IV está dedicado a relatar los disturbios en las que interviene el ejército, provocando varios muertos. Esta situación y la carga del ejército traen a la memoria la tragedia de «Peterloo» (1819) en Manchester en la que hubo 11 muertos entre los manifestantes. Aunque Mary no es ajena a la pobreza o a las desgracias, su actitud es la propia de la época, una actitud caritativa, y no pasa por su pensamiento el tema de la justicia social. Hay alusión a las hordas de trabajadores que vagaban de un lugar a otro pidiendo para llevar algo de comer a sus familias, pero es éste un tema que Storm Jameson refleja sin concesiones al sentimentalismo. Si bien los sindicatos, como anoto más adelante, vieron en esos años la aprobación de algunas leyes que regularizaron las relaciones patrón-operario, no se hicieron fuertes hasta inmediatamente después de la primera guerra mundial.

### III

El arranque de esta novela viene precedido de un encabezamiento en la tradición de Dickens:

«Being the story of the life of MARY HANSYKE daughter of Richard Hansyke of Hansyke Manor, Roxborough, wife of Archibald Roxby of Roxby House, Roxborough, and afterwards of Hugh Hervey of Kensington, London»

El personaje de Mary Hansyke (o Mary Roxby luego Mary Harvey) es el hilo conductor de la narración y que Storm Jameson convierte en la poco probable heredera y emprendedora empresaria de unos astilleros que ella transforma en modernos y prósperos con arriesgadas decisiones. El año de su nacimiento, 1841, coincidió con el de la construcción del velero *Mary Gray* en los astilleros de Mark Henry Garton, su tío materno que la acogió cuando su madre la abandonó por ir a vivir a Londres, un lugar mucho menos aburrido. Creció en los astilleros y le fascinaba el espectáculo de la actividad del puerto en la época en que los barcos se preparaban para las largas travesías y que comenzaba antes de la llegada de la primavera. A los ocho años la niña sabía ya todos los nombres de los componentes del velamen: «When she is full rigged she'll carry thirty-four sails, counting three skysails, moonsails, and sky-stunsails...she is off London and then to Australia» (23). El vapor todavía parecía una locura porque a los armadores tradicionales «iron steamers were an unnatural invention» (110). La narración hace que los astilleros que Mary heredaría fueran los primeros en la zona en atreverse a construir barcos de vapor y hacerlos rentables. La actitud emprendedora la heredaría de Mark Henry Garton, «Think of that Mary. The first steamship in Danesacre and I'm building it». «A hearty smoker» lo llamaría Mark Henry Garton (24) Pero ya en 1858 Garton's Yard, la empresa de Mark Henry Garton, contruyó un barco de hierro de 691 toneladas con propulsión a vapor que hacía la ruta del té dos veces más rápido que los «clippers» americanos, «in the race for delivery of the season's teas in London» (92). También en estos años los astilleros construyeron 4 barcos de vapor y las máquinas de otros diez, y otros muchos «The year after Mary joined the firm, the Yard built two iron screw-steamers with geared double engines...Two years later they launched the *Mary Roxby* (ibid.)

Las virtudes de los barcos contruidos en los astilleros de esta novela, son una extensión de las de su propietaria. Esta primera novela de la serie está poblada de multitud de perso-

najes que continúan su trayectoria vital asociada a la de los empresarios, y narra la vida de Mary Hansyke desde su trabajo y sus dos matrimonios, especialmente el segundo. Heredera inesperada de los negocios del naviero Mark Henry Garton es de carácter obstinado. Acostumbrada a la dureza del trabajo y a la austeridad más estricta, las cualidades del personaje vienen dadas muchas veces por la descripción de su atuendo y su peinado, en la mejor tradición literaria del realismo: «Her hair is brushed straight back from her grave young face, and the white collar she washes every night and sews in the morning is very worn and shabby» (93), porque la nota recurrente de los primeros años de Mary Roxby en la firma es de extrema pobreza, «Mark Henry paid her...an apprentice's wage» (101). Ya rica se niega a hacer ostentación de riqueza o de ocio, con un gran sentido de la responsabilidad sobre sus astilleros, y, como era propio de muchos empresarios de la época, escasa o nula sensibilidad social. Personaje singular es dura, especialmente tozuda, de voz dulce y suave, pero gracias a su tozudez y tenacidad consigue sus fines que son los de la prosperidad y modernización de sus empresas. Como los antiguos barcos veleros su aspecto puede ser frágil pero no es fácil que se hundan. La autora quiere ser la voz del lugar antes de que desaparezca y parte de la narración está dedicada a la población anónima, los trabajadores del astillero, la industria asociada de las fundiciones y de los altos hornos, y sobre todo su dependencia del mar. Como otros autores que escriben sobre el mar, Storm Jameson muestra una sensibilidad especial, sobre todo hacia los habitantes de Whitby-Danesacre, por ejemplo en este párrafo en el que encuentro un evidente homenaje:

«One would have thought that in eight centuries the wind would have learned the folly of trying to impress the squat grey building, but it continued to bluster without the least effect, even on the hearts of the kneeling worshippers though most of them had had reason at some time or another to listen with anguish to the terror abroad between sea and sky...Some had ships, or husbands, sons and lovers abroad at sea...To the men and women kneeling in the shadows of their church on that wild night it seemed invulnerable as the walls between which they knelt. The wind beat on it, the sea thundered, and it stood unmoved, a rock in a high place. The forces at work to destroy it made no sound» (159)

El punto feminista, nunca estridente aunque evidente, está presente de continuo en varios aspectos: el matrimonio, la relación marido-mujer y como es de esperar en el trabajo. Ya de entrada las niñas no tenían mucho porvenir y su tío Mark Henry Garton le dice que si hubiera sido un chico le habría adoptado, «I wish you'd been a boy Mary. I'd have adopted you. You've got hands like a boy» (26) El tema del matrimonio en la mujer del siglo XIX está presentado con la crudeza de su primer matrimonio a los 15 años con un hombre que le dobla la edad. Su propio padre «offered her Archie Roxby as a husband» (67). La razón de un matrimonio de conveniencia a edad tan temprana viene dada en la obra por asuntos que tienen que ver con la noción de respectabilidad victoriana. La madre de Mary llevaba una vida que entonces se consideraba licenciosa y en algunas de sus escapadas a Londres llevaba a la niña consigo. Estos hechos le hacían aparecer como impropio, y su mismo padre le dice:

«I cannot afford to show you. Archie Roxby is of your class...He has a certain amount of money. He is my age and brandy is his only vice. He'll die of it before you're old enough to be irked by him. Think it over Mary» (67)

La alternativa en la época era como dice su padre «grow into an old maid and bring up thirty cats. Take to religion...What could you do, Mary?» (68) Las leyes que protegían a la

mujer dentro del matrimonio no se aprobaron en Inglaterra hasta 1895 con la ley conocida como «The Summary Jurisdiction (Married Women) Act» que permitía que la mujer buscara protección en la justicia cuando fuera necesario. Hasta entonces ni siquiera estaba socialmente bien visto que la mujer se quejara de la conducta de su marido, como le hace saber a Mary Roxby su antiguo tutor, «You shouldn't come to me. There are some things no one can protect you from, or help you through. About these things you mustn't talk. Do you understand?» (71). Storm Jameson hace mención explícita de la indefensión de la mujer de entonces «and the law of protection for women ran only within the narrowest limits»(91). Archie Roxby pertenece a una larga familia de excéntricos y dueños de una gran propiedad. La familia Roxby parece anclada en el siglo XVIII. Archie Roxby muere cumpliendo su función en la narración, dejando a Mary con un hijo, Richard, heredero de una gran fortuna que administrará su madre y con unas energías y una juventud que harán posible la estupenda hazaña de mujer trabajadora primero a las órdenes de su tío Mark Henry Garton, empresaria y propietaria de un «holding» de empresas después. Su hijo Richard Roxby, único heredero de la excéntrica familia y de su inmensa «manor» junto con otros parientes del mismo nombre reaparecerán más tarde en *The Voyage Home*, en la que también van creciendo las dos hijas de su segundo matrimonio con Hugh Harvey, de Kensington.

La relación mujer-empresa parecía un imposible: «I am going to build ships» Mary said «paper boats, Mary» «Mark Henry Garton promised me I should» (*The Lovely Ship* 60) este diálogo tiene lugar con uno de sus primos cuando la niña tenía 10 años. Su tío en principio le dice que las niñas no construyen barcos, pero la obstinación de Mary aparece muy pronto «You promised»(66) responde. Como era de esperar Mary tiene que demostrar su valía, primero para heredar y después para competir, y ha de hacerlo triplicando su capacidad de trabajo: Mary Roxby trabajó para su tío Mark Henry Garton «as she never worked again in all her long life» porque sabía que la echarían sin contemplaciones: tenía que contar con la previsible hostilidad de sus dos primos, los hermanos Ling, también sobrinos de Mark Henry Garton, los herederos lógicos en aquella época y en aquellas circunstancias; en su contra también estaban «the shipwrights distrust of a woman» dejándola luchar con la única arma en sus manos: «wits in a world that concede nothing to a woman except her right to be protected from it»(90)

Su condición femenina también se interpone como era de esperar en las negociaciones con los líderes sindicales<sup>19</sup>, negociaciones más difíciles para ella que para empresarios varones, y en parte también por una actitud innata de hostilidad hacia ellos heredada de su tío: «Mary had a dislike of the seamen's and shipwrights' unions» y porque los líderes sindicales no tenían la costumbre de negociar con las mujeres «You can't talk to a girl, Burrows said»

<sup>19</sup> El sindicalismo inglés creció rápidamente a partir de 1830, aunque todavía en 1855 algunas agrupaciones sindicales no eran legales, como ocurría con los caldereros (*boilermakers*) "although not criminal". Pero es a partir de 1860 cuando los mineros recurren a una serie de acciones para conseguir mejorar la seguridad y los salarios. Las empresas navales de Mary Roxby contaban entre sus posesiones una veta de hierro en la finca que su hijo Richard Roxby heredó de Archie Roxby. Los sindicatos ingleses iniciaron una serie de luchas legales a partir de los años 1865 a 1875 y esta actividad culminó en sucesivas leyes de reforma en 1867 (Reform Act) y la ley de 1871 o Trade Unión Act que aseguraban su legalidad, a estas se añadieron Employers and Workmen Act de 1875 y la importante Conspiracy and Protection of Property Act del mismo año. Estas leyes mejoraron la situación y regularon las huelgas y los piquetes. Culminaron con la representación parlamentaria en la que dos mineros fueron elegidos al Parlamento en 1874 lo que trajo consigo un enorme crecimiento del "unionismo" o sindicalismo británico (Pelling *A History of British Trade Unionism* 59-86). Estos cambios están reflejados fidedignamente en *The Lovely Ship*.

(118). Burrows, el líder sindical, es un hombre maduro «with a savage tongue» y es quien le dice a Mary que es la mujer más odiada en Danesacre (118). Precisamente son las mujeres de los trabajadores quienes más la odian y le saltan por la calle «hissed and mobbed by a crowd of women... stone hit her on the head and impassively she wiped away the trickle of blood with a corner of her sleeve» (119). Todos estos disturbios que tienen lugar en los astilleros y en las fundiciones reproducen fielmente la historia de las clases trabajadoras de aquellos años y se deben a la nula sensibilidad de los empresarios de entonces hacia las condiciones de absoluta miseria y de hambruna. Burrows, el líder sindical «walked down Harbour Street and heard the crying of hungry children» y dice «The children are hungry, Mary» «Their fathers should have thought of that» she said»(118)

Los celos que despierta su actividad empresarial en su segundo matrimonio con Hugh Harvey, sólo unos años mayor que Mary constituyen el otro tema central de la narración. Hugh Harvey es un hombre de Kensington, refinado y culto que se adapta con reticencias a la vida provinciana de los nuevos ricos de las industrias del norte de Inglaterra. Es también la historia de amor de Mary Hervey con su marido, pero también una historia de amor con las empresas y una historia de las infidelidades de aquel y los fracasos de éstas y el reencuentro con su primer amor de adolescente, el ingeniero Gerry Hardman. El tema del amor de tan antigua tradición en la literatura está presente unido al de la infidelidad con todas las connotaciones personales y sociales que conlleva. Esta es una temática recurrente en la obra de Storm Jameson, que expone en esta serie y explora en mucha de su obra aparentemente sin ánimo reivindicativo. Un sentimiento que parece ir unido a la condición de mujer enamorada y de mujer traicionada y que es de probado origen autobiográfico (éste es también el tema de *The Single Heart* y se repite en *Love in Winter* la segunda novela de la segunda saga «The Mirror in Darkness»). La primera infidelidad está asociada a un sentimiento de humillación pública, porque tiene que ir sola a la vigilia de Navidad, un acontecimiento social relevante en un lugar pequeño: «Mary blushed crimson, ashamed...Her simple mind could not conceive the unimportance to a Kensington bred Hugh, of Watch-Night service in the «Old Church...It was the end of the world» (161). Lo que sí hace es poner en evidencia la falta de sensibilidad masculina hacia ese sentimiento de indefensión de la mujer en su condición de repudiada.

Su trabajo se interpone en la buena marcha de la relación con su marido, incapaz de simpatizar con los problemas de su mujer, muy al contrario de lo que se espera de una esposa en la situación contraria. No sólo no simpatiza con sus problemas, sino que se ríe de ella: «She was hurt, she was dying of grief» (165). Los roles cambiados, es el marido y no la esposa quien se queja: «Ships are your life. I'm an addition. It's monstrous»(166). También esta temática es de probado origen autobiográfico y refleja muchos de los problemas de su primer matrimonio según Storm Jameson los recuerda en su autobiografía (*Journey I*).

#### IV

En esta primera aproximación a la obra de Storm Jameson podemos decir que es una de esas escritoras de entreguerras que se mueve conscientemente al margen, aunque no ignorante, de los modernismos, como así nos lo hace saber en una de las muchas ocasiones en las que expone su credo literario de aquellos años

«Like all reformers...I set about hacking the new idols. No more atmosphere...no evocation of rain or moonlight, even by a word, no «inward landscapes», no peeling of the onion to reach the core of an emotion, no stream of consciousness...no aesthetic, moral, or philosophical comment» (*Journey I* 301).

El análisis histórico-cultural y el feminista parecen ser los más adecuados para el estudio de esta narración, mientras que el autobiográfico nos proporciona algunos resultados no determinantes en esta primer relato de la serie. Utiliza datos históricos y geográficos verificables de una zona industrial que actúa como marco en el que inscribe a unos personajes ficticios y la protagonista actúa como hilo conductor de la narración por los diferentes espacios de la geografía narrativa.

Como otros miembros de su generación utiliza no sólo la historia de una industria determinada, sino que la utiliza como imagen simbólica de la modernidad. *The Lovely Ship* es una narración en la tradición de la novela histórica y de la novela industrial. Al situar la acción en la región del Norte de Inglaterra que hace frontera con Escocia puede inclinarnos a clasificarla también como novela regional, aunque sólo algunos personajes en escasas ocasiones utilizan el dialecto local.

Sabemos por su biografía que sus simpatías estuvieron en aquellos años del lado del laborismo británico con el que colaboró, pero en esta obra, los personajes centrales, Mark Henry Garton, Mary Hervey y los directivos de las empresas navales y las empresas asociadas como John Mempes, Gerry Hardman o Thomas Prendergast en ningún momento están presentados desde un punto de vista desfavorable, como tampoco emplea el estilo lacrimógeno para describir las condiciones de miseria de los trabajadores. Ni siquiera el líder sindical está descrito con ojos complacientes.

La década de los años 1920 a 1930 fue un periodo de experimentación en la novela inglesa y Storm Jameson no fue inmune a las innovaciones<sup>20</sup>. Sin embargo como otros novelistas de esos años evita cualquier artificio que se interponga entre el lector y los acontecimientos narrados, es lo que Storm Jameson llama «neorealism» (I, 301). Forma parte de la reacción provocada por los experimentos de la vanguardia.

*The Lovely Ship* puede considerarse también un relato sobre el crecimiento espiritual de Mary Hansyke, por lo que podría también considerarse un *Bildungsroman*.

Como corresponde a los relatos en secuencia el final de esta primera narración deja, literalmente, una estela, la del *John Garton*, «the lovely ship» al abandonar el puerto, con promesas de más relatos para la próxima narración que será, *The Voyage Home*, un viaje de ida y vuelta a Nueva Orleans que como veremos será también un viaje espiritual e iniciático.

<sup>20</sup> Sólo queremos mencionar algunos de los títulos y nombres más relevantes que se publicaron en esos años: 1920 *Women in Love* de D.H. Lawrence; Virginia Woolf publicaría *Jacob's Room* en 1922, *Mrs Dalloway* en 1925, *To the Lighthouse* en 1927; James Joyce había publicado *Ulysses* en 1922 (esta es la fecha oficial, aunque se había venido publicando antes en fragmentos); T.S. Eliot *The Waste Land* en 1922 y *The Hollow Men* en 1927; Aldous Huxley *Crome Yellow* en 1921.

## REFERENCIAS

- BROSSARD, M., *Histoire Maritime du Monde* 2 vols. Paris: Editions France-Empire 1974.
- CARLTON, J.S. *Marine Propellers and Propulsion* Oxford: Butterworth-Heinemann 1994.
- CUNNINGHAM, V., *British Fiction of the Thirties* Oxford: OUP 1988.
- Diccionario de la Real Academia española de la Lengua*, Madrid 1992.
- DICKENS, Ch. *American Notes* Londres: Chapman and Hall 1842.
- Encyclopaedia Britannica* 15 edición.
- FRIDIAS BECERRA, A.J. «El fin del periodo experimental en la navegación a vapor» Tesis doctoral inédita presentada en la Universidad de Cadiz, 1991.
- Glossary of Marine Technology Terms* Londres: Heinemann 1980.
- HAMMOND, J.R. *H.G. Wells and Rebecca West* Nueva York: St Martin Press 1991.
- HYNES, S., *The Auden Generation. Literature and Politics in England in the 1930s* Londres: Faber 1976.
- MONTEFIORE, J., *Men and Women Writers of the 1930s: The Dangerous Flood of History*, Londres: Routledge 1996.
- NATKIEL, R., PESTON, A. *Atlas of Maritime History* Nueva York, Facts on File, Inc. 1986.
- PELLING, H., *A History of the Trade Unions* Harmondsworth: Penguin 1963.
- STORM JAMESON, M. *Journey from the North* 2 vols. Londres: Collins and Harvill Press 1969-1970; Virago 1984.
- Women Against Men* London: Virago Modern Classics 1985.
- The Lovely Ship* Nueva York: Alfred A. Knopf 1927.
- SINGER, Ch. et al. eds. *A History of Technology. The Late Nineteenth Century c.1850-1900* Oxford at Clarendon Press 1980.
- SYMONS, J., *The Angry Thirties* Eyre Methuen 1976.
- TAYLOR, D.A. *Dictionary of Marine Technology* Londres: Butterworths 1987.