

Noriega Varela

Francisco Luis Bernárdez

Formas de citación recomendadas

1 | Por referencia a esta publicación electrónica*

BERNÁRDEZ, FRANCISCO LUIS (2011 [1924]). “Noriega Varela”. *El Pueblo Gallego*: 46, 20 de marzo de 1924, 1. Reedición en *poesiagalega.org*. *Arquivo de poéticas contemporáneas na cultura*.
<<http://www.poesiagalega.org/arquivo/ficha/f/391>>.

2 | Por referencia á publicación orixinal

BERNÁRDEZ, FRANCISCO LUIS (1924). “Noriega Varela”. *El Pueblo Gallego*: 46, 20 de marzo de 1924, 1.

* Edición dispoñíbel desde o 16 de febreiro de 2011 a partir dalgunha das tres vías seguintes: 1) arquivo facilitado polo autor/a ou editor/a, 2) documento existente en repositorios institucionais de acceso público, 3) copia dixitalizada polo equipo de *poesiagalega.org* coas autorizacións pertinentes cando así o demanda a lexislación sobre dereitos de autor. En relación coa primeira alternativa, podería haber diferenzas, xurdidas xa durante o proceso de edición orixinal, entre este texto en pdf e o realmente publicado no seu día. O GAAP e o equipo do proxecto agradecen a colaboración de autores e editores.



Solo por su propia razón *Uéda a Allegar a la verdad el hombre.*
PI Y MARGALL.

ROTATIVO DE LA MAÑANA

VIGO, JUEVES 20 DE MARZO DE 1924.

AÑO I. — NUM. 46.

Nuestros ferrocarriles

LA SITUACION

De Vigo a Santiago hay tres líneas de automóviles, creo que ahora cuatro, que hacen la competencia al tren en aquel recorrido de 406 kilómetros. La carretera y la vía van paralelas; el público prefiere los automóviles al ferrocarril y tiene razón. Por la mañana hay un solo tren que sale a las 6'50 y llega a las 11'38—5 horas. La velocidad es de 21 kilómetro por hora. De Santiago a Vigo hay que salir a las 4'25 para llegar a las 8'40. Pero estos trenes resultan grandes expresos europeos comparados con el correo de Portugal, que sale de Vigo a las 7'50 para llegar a Tuy (45 kilómetros) a las 13'14—5 horas y media, con una velocidad de 85 kilómetros por hora: la de un peatón no muy ligero. Y este tren es el único que existe para ir a la nación vecina. Y aun le aventaja el "Rabioso", ese tren de la desesperación, que solo llega a dar la sensación del movimiento.

Comparemos: De Barcelona a Arehys (39 kilómetros) hay 32 trenes ascendentes y 32 descendentes por día. Y no hablemos de la velocidad ni de los trenes directos sin detenerse en ninguna estación de un extremo a otro de la línea.

Como causas de esta diferencia de trato, se dirá que aquellas comarcas son más ricas, y es verdad; que son más pobladas, y ya no es tanta verdad; que el trazado de la línea es distinto, y será solo un pretexto que se alegue. La razón, la verdadera razón de esta situación que coloca a Cataluña en Europa y a Galicia en el centro de África, está en que Barcelona ha pesado siempre por su capital en las empresas ferroviarias, en sus consejos de administración, y que la hostilidad de que hablábamos se ha convertido en fusión, en abrazo generador de bien y de riqueza. Y detrás de esto, pongamos también que Cataluña ha sabido pedir lo que le hacía falta, lo que de derecho se le debía.

De Barcelona a Madrid emplea el expres 13 horas para recorrer 685 kilómetros. Desde Vigo a Madrid se tardan 22 1/2 horas en el llamado rápido, para andar 823 kilómetros. La distancia es casi la misma y el tiempo es casi doble: Y no tomemos a Santiago como término del viaje del rápido, para huir de toda exageración.

Orense es la única capital de Galicia que goza del privilegio de comunicarse por tren con las capitales hermanas. Pontevedra, prácticamente, carece de comunicación ferroviaria con Lugo y Coruña. Por el enlace de Monforte se tardan de Pontevedra a Lugo (el recorrido se hace en cuatro horas en automóvil) diez horas y media, desde las 7'20 hasta las 17'43. A la Coruña se llega a las 19'12, doce horas, recorrido que se hace en automóvil en 4 1/2 horas. Afortunadamente los viajeros de Pontevedra pueden prescindir del tren para ir a La Coruña, gracias a ese excelente servicio de autobuses que honra a Galicia y que creó la iniciativa privada remediando la falta de los públicos servicios.

Pero, ¿y las mercancías? ¿Y las relaciones comerciales entre las partes vivas e íntimamente conectadas de la región? Estas han de sufrir aquella larga vuelta de Monforte, con pérdida de tiempo y con enorme aumento de las tarifas. Es decir, no han de existir, tienen que renunciar al ferrocarril.

De hecho, tres provincias lindantes entre sí, que forman un todo armónico, que tienen los mismos intereses. ¡Es portentoso que el pueblo de Galicia y sus representantes hayan sufrido tal estado de cosas!

EL REMEDIO

Para normalizar la red ferroviaria regional es preciso obtener la construcción del Ferrocarril Central

Gallego, esa gran arteria que ha de atravesar diagonalmente nuestro país, enlazando el Cantábrico con el Atlántico, comunicando por el corazón las provincias de Pontevedra y Lugo.

A principios de septiembre último, en mi breve paso por el Ministerio de Fomento, ordené la inmediata rectificación de los estudios de este ferrocarril. En veinte días habían de quedar terminados, y la subasta de las obras se haría seguidamente porque había consignación en el presupuesto. Es sólo cuestión de querer, cuestión de voluntad, de saber pedir, el obtenerlo: la razón nos sobra.

El Ferrocarril de Santiago a La Coruña es tan necesario como el anterior. Se ha considerado hasta ahora como un problema local, que afectaba a las dos ciudades cabeza de línea, y no es esto. Es un problema regional, que afecta a la vida entera de Galicia, a la economía entera de Galicia, que interesa a Pontevedra y Vigo tanto como a Santiago y Coruña, que cruza las cuencas de todos nuestros ríos y viene a dar salida a los productos de todos nuestros valles. Los intereses, las encontradas opiniones de carácter local, deben ceder, tienen la obligación de ceder, ante la más elevada jerarquía de los intereses generales.

Para comunicarnos con Madrid hay la solución del Ferrocarril Medina-Benavente-Orense, que podría reducir considerablemente el viaje. También se estudió esta solución en la primera decena de septiembre, por el Ministerio de Fomento; pero, parte de aquel trayecto no tiene material fijo en condiciones para dar paso a trenes de velocidad. En muchos kilómetros los carriles son de hierro y de 32 kilos de peso: los últimos que quedan en el mundo con estas características.

Para mejorar en plazo inmediato el servicio entre Madrid y Galicia, se llevaron negociaciones en aquella decena de días con la Compañía del Norte, que prometió hacer nuevos horarios para el próximo verano, dos o tres horas de ventaja sobre los actuales, por terminarse la doble vía de Palencia a León y por independizarse los trenes de Asturias de los de Galicia. También entonces prometió la Compañía del Norte que el tren rápido de Galicia continuaría todo el año con coche cama diario, con coche restaurant y con coche de tercera.

Y quedan las mejoras que se pueden realizar en la red regional. También éstas fueron objeto de conferencias y tanteos, que no pudieron casi llegar a estudio con las compañías interesadas, en aquella década.

Los cuadros de marcha habían de estar modificados, aumentándose siquiera hasta aquel decoroso límite que hiciese olvidar ese concepto de desdén en que se tiene a la tierra gallega. Y por encima de todo esto, en aquellas negociaciones se pensaba en dar unidad a las varias compañías ferrocarrileras de Galicia, poniendo más alto que ellas el interés público, creando un organismo superior que acabara con los celos y hostilidades, más o menos encubiertos, que unas y otras se tienen y de los que paga el público los vidrios rotos.

No puede tolerarse que salgan los trenes de Monforte sin viajeros en el momento mismo en que llegan los trenes de Castilla, dejando sin poder continuar el viaje a los viajeros para Orense, Vigo y Pontevedra; no puede consentirse que la Compañía de Santiago a Pontevedra sea cantón con pabellón extranjero, sin respetos a la ley ni al público. El Estado español, y en Galicia, las Diputaciones, son los primeros accionistas de las compañías ferroviarias, porque con su subvención dieron la mayoría del capital para estas empresas,

y el Estado español tiene el derecho indiscutible de imponer su autoridad, recordando a las compañías que tienen a su cargo un servicio que es para el público. Toda intervención del Estado está, pues, legitimada por la justa defensa del inmenso capital que la nación allí tiene.

Hoy se ha creado un Consejo Superior Ferroviario, que puede realizar aquella misión de unir y coordinar, y a él debemos acudir los gallegos una y otra vez, tantas cuantas sean precisas, para que se nos escuche y se nos atienda.

Yo no dudo que las Compañías, que los consejeros de las Compañías, cuando se le presenten todas las deficiencias de los ferrocarriles gallegos, cuando oigan bien el rumor de un pueblo dolorido, seguirán rumbos distintos de los que hasta aquí siguieron al organizar nuestros servicios de trenes, por espíritu de equidad y humanidad lo primero; por propia y bien entendida conveniencia, lo segundo; y por que se harán cargo de que, sin llegar a violencia alguna, aquel sentimiento de hostilidad que está fermentando en Galicia en contra de las Compañías de Ferrocarriles, puede traerles los más grandes e irreparables perjuicios, lo tercero.

M. PORTELA VALLADARES.

ESTELAS

NORIEGA VARELA

El franciscanismo literario constituye la primera reacción contra la orgía verbal, contra la opulencia imaginativa y contra el boato metafórico del simbolismo. Después de Verlaine el verso se macera, se esteriliza, se agota en el potro del virtuosismo técnico y conceptual. Baudelaire, Verlaine y Laforgue. Aquí están los tres ciclos del simbolismo poético. Y el pobre Edgardo como precursor e inspirador... En "La bonne chanson" aún no ha perdido la palabra su desnudo frescor. Pero viene Mallarmé, y en Mallarmé la extraordinaria fuerza conceptiva no cabe en el vaso del verso, y, para acomodarse a él, se quintaesencia, se "sustancializa", se refina escuriéndose hacia la sima del culturanismo. Por eso en sus palabras la emoción se nos brinda en su esencia, en su médula. El logaritmo de la emoción — si se permite —. La epigonia simbolista — Mallarmé y Laforgue — es algo análogo al último período del estilo ojival: el "gótico flamígero". ¿Observásteis? Las ojivas se estilizan en llamaradas de líneas barrocas y los arcos se congestionan de ornamentaciones casi churriguerecas.

Y, en seguida, el franciscanismo lírico. La idea se va libertando del decorativismo y el ortopédico corpiño de la forma ya no aprieta tanto al corazón, loco de espontaneidad. Se establece una concesión a lo mínimo, a lo humilde, y el poema insinúa reminiscencias del poema insinúa reminiscencias del dorado siglo de los escolásticos.

De Mallarmé a Apollinaire — las dos cumbres — el franciscanismo llena un paréntesis de recogimiento y un valle de penitencia.

He ahí, sumariamente, el esquema de la evolución poética finisecular hasta el advenimiento del novecentismo literario.

A la "manera" de Antonio Noriega Varela no le encuentro ningún precedente extranjero mejor que Francis Jammes. El lírico de Trasalba y el lírico de Orthez parecen estrechamente emparentados, por lo menos en lo que a la visión atañe. Idéntica dilección por las emociones "pequeñas", por los motivos simples, por las efusiones hogareñas. Y si estos son escollos

arduos, donde la sinceridad y la pureza poéticas pueden zozobrar, el autor de "Do ermo" los ha ladeado hábilmente. En Francis Jammes siempre escuché esta misma voz menor, siempre sentí este mismo enternecimiento por las cosas sencillas, siempre me cautivó esta misma pasión por el detalle minúsculo, cuya aparente vulgaridad hacía inaccesible a la especulación poética. *L'eglise habillée de feuilles, Jean de Noarrieu, De l'angélus de l'aube a angélus du soir*, son antifonarios de belleza ruda y de evangélico fervor.

Contrapesando un arte tendencioso, inspirado en enciclopedismos fáciles, que cultivan varios poetas de caquéxico aliento dramático y de menguada conciencia artística, Noriega Varela afirmase honradamente en la lírica y de ella extrae todo lo que su potencial sensitivo le permite.

Y si acaso el valor pedagógico de la obra de Noriega Varela, respecto a la juventud poética de Galicia, no pudiera actualizarse, no hay que olvidar que el rapsoda de "Montañesas", dentro de su generación, es — en puridad estimativa — la más sólida categoría lírica, pese a la piratería de la sospechosa crítica gallega.

Francisco Luis BERNARDEZ

PLUMAZOS

AMORES CONTRARIADOS Y CRIMENES PASIONALES

El amor sexual es siempre egoísta. Si así no fuera, lo natural, lo lógico, sería que a la mujer querida en vez de desealarla paz por todos los medios hacerla nuestra, nos preocupase su futuro bienestar. Y no debería dolernos y exasperarnos, sino más bien halagarnos, el hecho de que rechazase nuestro propósito de contraer matrimonio y eligiese como marido a un hombre rico, guapo e idiota: las tres características masculinas para hacer plenamente feliz a una mujer.

Pero no. Preferiremos que pase amarguras a nuestro lado, soportaremos gustosos las debilidades del amor, contraeremos la obligación de sostener a toda una familia, en un momento de "delirio de grandezas" asistiremos como protagonistas al solemne acto de la consagración pública, todo antes que renunciar a su cariño.

Y si se oponen a nuestras pretensiones, el muy persuasivo argumento de dispararle unos tiritos como ese infortunado estudiante de ingeniero a su novia en la madrileña iglesia de San Ginés.

En esta clase de crímenes llamados pasionales, como acaso en todos los demás, son más desdichados los autores que las víctimas.

Recapitemos ante la espanto-

sa tragedia de quien consume años y años en un presidio maldiciendo el momento de exaltación que le impulsó a atentar contra la mujer de sus sueños dorados.

Porque es indudable que el criminal, al cabo de permanecer encerrado en una celda semanas, mejor dicho, días, o si nos apuran horas, ha de llegar a funestas reflexiones filosóficas. Y en tanto más profundice, peor para él. Contando, naturalmente, que la contestación a los interrogantes que se formule a sí mismo, depende del carácter más o menos optimista del interesado.

De novios todos somos muy buenos chicos, y las cosas se nos presentan de color celeste. De ahí la afirmación de que si Diego de Manzilla e Isabel de Segura, los famosos amantes de Teruel — "fonta ella y tonto él", como reza un despiadado comentario — se hubieran casado, es fácil que el ensueño hubiera quedado tempranamente roto.

Los desventurados que hacen jugar el gatillo de una pistola ignoran, sin duda, que el romanticismo en el matrimonio termina muy pronto. Concluye el día en que la esposa, para hacer frente a atenciones domésticas, pide dinero al marido.

Desde aquel instante puede asegurarse que el idilio ha quedado truncado y que los versos y los retratos y las postales y los mechones de pelo han servido, sin darse cuenta, de base principal para constituir una vulgar sociedad industrial inscrita en un libro civil en vez de hacerlo, en el Registro mercantil, que todos firmamos gustosos.

TAXOS.

NUEVA PUBLICACION

"Vida Orensana"

Con este epígrafe, aparecerá próximamente en Orense un importante semanario gráfico independiente. Dirigirá el nuevo periódico D. Luis Santos — profesor del Instituto y de la Escuela Normal de aquella capital — y entre sus colaboradores figuran: D. Marcelo Macías, Ramón Otero Pedrayo, Noriega Varela, Vicente Risco, Xavier Prado, Jaime Pérez Colemán, Vicente Romero, Tomás Borrás, Emilio Carrère, etc., etc.

Tanto por la reconocida competencia periodística de D. Luis Santos — que perteneció durante muchos años a las redacciones de "La Tribuna" y de "Informaciones" — como por el prestigio de su escuadra de colaboradores, es de esperar que "Vida Orensana" obtenga, desde su primer número, un rotundo éxito.

DEL FRANCIS JAMMES GALLEGO

Alma d'a nosa terra...

[[Soneto inédito para EL PUEBLO GALLEGO]]

—(XXX)—

Viste os cardos de flores, viste d'hedra
As informes paredes d'os muíños,
E nos cruceiros de groseira pedra,
Suspirando, pendura faroliños...

Sempre a par d'a rudeza esta xofía
Que Jesús nos delxou!... Sorrindo, a medo,
Fai relucir un astro en cada espíña,
Y-agasalla con musgo ermo penedo...

Alma d'a nosa terra!, hirmá d'aurora!,
Tú brindas (de bó grado, y-en boa hora,
Pra que hast'as nubes meu fervor t'eleve),

A onda montuosa, airón d'escumas!,
O toscos berce de guilcoños, plumas!,
As ourizadas follas d'os piñeiros, neve!

Antonio NORIEGA VARELA.