

**a**hí lo tienen. 45.000 toneladas haciéndose a la mar en su viaje inaugural, absolutamente seguras de sí mismas. Era insumergible, o al menos eso le contaron los armadores a los 2.000 pasajeros que iban a bordo. Tan seguro como una pista de baile, un buen restaurante o un hotel de lujo en tierra firme. Quizá por eso, y en especial para atender a los clientes de primera clase, el *Titanic* embarcaba una tripulación más compuesta por mayordomos, camareros y cocineros, que por marinos duchos en su oficio. Aquello era una residencia flotante indestructible y rápida, y su capitán, igual que en todos los barcos de ese tipo que alumbró la época, oficiaba más como gerente de un balneario para millonarios que como capitán de un buque en alta mar.

No hubo heroísmo, ni grandeza, ni nada bueno que recordar en la tragedia de ese barco desgraciado. Lo que hubo fueron inmensas dosis de arrogancia, estupidez e incompetencia. Alguien dijo que los infelices músicos de la orquesta, en vez de ahogarse en cubierta tocando *Más cerca de tí, Señor*, o algo parecido, debieron ir a los

botes salvavidas y acercarse al Señor en otra ocasión menos incómoda. Por otra parte, el presunto abandono del buque se realizó de la forma más desorganizada posible. El capitán Edward J. Smith, que a pesar de sus 34 años en la mar aquella noche del domingo 14 de abril de 1912 se comportó más como hotelero que como marino —llevaba a bordo al presidente de la naviera y al director de los astilleros del *Titanic*— tardó veinticinco minutos en ordenar al radiotelegrafista

que emitiera el primer S.O.S. Más tarde, para cientos de los pasajeros que intentaron nadar en aguas a dos grados bajo cero, aquellos veinticinco minutos supusieron la importante diferencia entre la vida y la muerte. Además, para no alarmar al pasaje, el capitán Smith retrasó la orden de abandonar el barco; y luego se hizo de modo tan sutil que la mayor parte de los pasajeros no se dieron cuenta del peligro y se fueron reuniendo en cubierta al azar, sin prisas, mientras abajo los fogoneros se ahogaban como ratas.

De hecho, cuando *el Titanic* ya tenía bajo el agua una cuarta parte del casco y una escora de cinco grados a estribor, y mientras unos pasajeros eran encaminados a los botes, otros aún paseaban por las cubiertas o dormían, ignorantes de lo que estaba ocurriendo, o bien se negaban a abandonar el buque pues se sentían más seguros a bordo. De cualquier modo, sólo había botes para la mitad de las 2.206 personas que iban en el barco. Paradójicamente, los viajeros de tercera ●●●

## No era un barco honrado

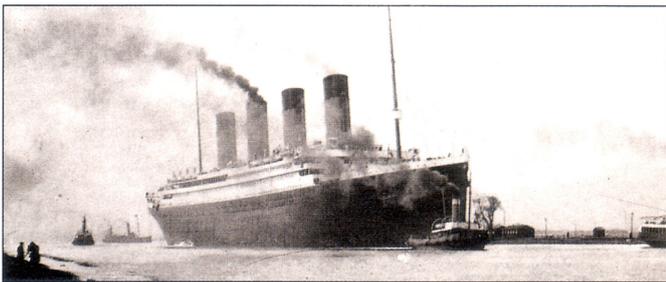
Por **Arturo Pérez-Reverte**

Imagen del *Titanic*, tomada en abril de 1912. El buque de lujo, en su primer y único viaje, alojaba a más de dos mil pasajeros.





## El *Titanic* sigue siendo lo que fue el poco tiempo que estuvo a flote: un espectáculo lamentable.



●●● clase, que comprendieron primero el peligro porque estaban en el entrepuente y cubiertas inferiores, se encontraron sin medios de salvamento suficientes; hombres, mujeres y niños se ahogaron en masa porque la tripulación, obedeciendo órdenes, no les permitía subir a las cubiertas de primera clase. Mientras, en primera clase, la última en enterarse, sobraba espacio en los botes. Y después, cuando vinieron el pánico y el sálvese quien pueda, cuando todo lo que pudo flotar flotó y el resto se fue al fondo arrastrando a 1.503 personas, en esos botes salvavidas aún quedaban quinientas plazas libres.

Pero los errores no se cometieron sólo en el espacio de tiempo entre el momento en que un iceberg rozó el costado de estribor de la nave, abriendo allí una vía de agua de 100 metros, y cuando por fin, a las 2.10, la popa del *Titanic* desapareció en las aguas heladas del Atlántico Norte. El error más grave no era técnico, sino de concepto; y estaba ya sobre la mesa de diseño cuando el desmesurado gigante fue concebido. Joseph Conrad, que fue marino muchos años antes de cambiar el puente de mando de un barco por el escritorio de novelista, publicó unas acertadas reflexiones sobre el asunto. ¿Qué se puede esperar, preguntaba con amargura, cuando con delgadas planchas de acero se construye un hotel flotante para asegurarse el patronazgo de un millar de ricos huéspedes, se decora con un estilo mezcla de los faraones y de Luis XV, y para complacer a ese millar de individuos con más dinero del que saben gastar, se lanza esa masa de 45.000 toneladas a veintidós nudos a través de un mar donde hay icebergs?(1). La respuesta al interrogante de Conrad está en los libros de historia de los grandes desastres marítimos, y revela hasta qué punto la soberbia y la vanidad del hombre, que siempre terminan aliándose con su estupidez y sus errores, ciega, como dice el Corán que hace Dios, a quienes quiere perder.

En su mismo artículo, publicado en *The English Review* sólo un mes después de la tragedia, el escritor polaco-británico confronta la tragedia del *Titanic* con el hundimiento del *Douro*: otro barco más pequeño que el gigante de la White Star, pero con una proporción similar de pasajeros. El *Douro* era un buque bien mandado y tripulado, y no una especie de sindicato hotelero compuesto por el jefe de máquinas, el pagador y el capitán, con una dotación de seiscientos camareros y fogoneros. Y a media noche, con una peligrosa mar de fondo del oeste, fue abordado de través por un vapor. El *Douro* estuvo a flote veinte minutos. Durante ese tiempo quedaron arriados los botes, y todos los pasajeros, salvo una mujer que se negó a abandonar el barco, fueron puestos a salvo en ellos por una tripulación profesional y bien mandada, que no perdió ni la humanidad ni la calma. Después no hubo tiempo de más, el barco zozobró en un momento, y toda la dotación del *Douro*, desde el capitán al mayordomo —salvo el oficial al mando de los botes y dos marineros para gobernar cada uno— se fue a pique con el barco, sin rechistar. Pero es que el *Douro*, concluía Conrad en su comentario, era un barco. No un Ritz marítimo enviado a la mar sin botes de salvamento, sin apenas marinos a bordo y con cuatrocientos pobres diablos como camareros.

Leí ese comentario cuando aún era muy jovencito, en esa época en que los relatos de naufragios, para alguien que ama el mar, quedan impresos en la memoria para siempre. Y quizá por eso, el *Titanic* no me fue nunca un barco simpático. Ahora contemplo la fotografía del torpe gigante de los mares haciéndose a la mar en su primer y último viaje, y pienso que en ese mismo instante el Azar, con su extraño y trágico sentido del humor, estaba situando en su propia carta náutica un iceberg con rumbo sursuroeste, de modo que su derrota se cruzara con la del *Titanic* exactamente en los 41° 46' de latitud norte y en los 50° 14' de longitud oeste. También acabo de saber estos días que una compañía, la RMS Titanic Inc, creada para la explotación comercial de los restos, acaba de fracasar en el intento de reflotar un trozo del casco, en medio de un crucero especial en forma de espectáculo a 500.000 pesetas la plaza, con el actor Burt Reynolds y el astronauta Buzz Aldrin como animadores. En realidad, como los marinos muertos en la guerra o ahogados en los naufragios, los buenos y viejos barcos que una vez surcaron los mares como Dios manda deben dormir en paz en el fondo del mar, pues ganaron honradamente su eterno descanso. En cuanto al *Titanic*, 84 años después de su hundimiento sigue siendo lo que fue el poco tiempo que estuvo a flote: un espectáculo lamentable. ●

(1) Joseph Conrad. *Notas de vida y letras. Algunas reflexiones sobre la pérdida del Titanic.*



Arturo Pérez-Reverte es escritor.

Foro sobre Arturo Pérez-Reverte

El foro de escritores de España, Portugal y América de Arturo Pérez-Reverte

Arturo Pérez-Reverte

SEÑALES CONSTANTES

**WWW.ICORSO.COM**

Corso