

# IMPORTANCIA DEL MUNDO DE LA MAR EN LA OBRA DE JOSEPH CONRAD

NEUS SERRA I CORNELLÀ

La personalidad y la obra de Joseph Conrad pueden ser estudiados desde múltiples puntos de partida tal como lo demuestra el gran número de trabajos que sobre el autor se han publicado. Sea cual fuere el enfoque que se dé a un estudio no se puede menospreciar la gran importancia que la vida de la mar ejerció en toda su filosofía y comportamientos posteriores, a pesar de que otro marino, William Mc. Fee años más tarde afirmara que la filosofía de Joseph Conrad era antagónica a las ideas de la mayoría de los hombres de mar.

Los veinte primeros años de la vida profesional de Conrad fueron mucho más importantes de lo que normalmente se supone, puesto que no sólo le ofrecieron los temas y ambientes para sus novelas sino que basándose en las normas de conducta de la marina mercante de su época edificó toda su concepción de la vida. Creo que preguntarse si Conrad hubiera llegado a ser lo que fue de no haber sido polaco pierde validez ante la pregunta: ¿hubiera Conrad llegado a escribir como lo hizo de no haber sido marino? No importa el tiempo que estuviera embarcado puesto que no totalizó más de la mitad de los veinte años de su etapa de hombre de mar; su estado psíquico y su ánimo estaban conformados de acuerdo con unas premisas distintas a las de los demás hombres de tierra.

Conrad dejó de navegar no porque el destino prefiriera ofrecer su genio y sensibilidad y experiencia al mundo de las letras. Evidentemente el cansancio y aburrimiento que la monotonía de este tipo de vida producía en un hombre con la capacidad intelectual de Conrad puede ser uno de los motivos, pero tenemos que recurrir a razones de carácter práctico para acercarnos a la realidad. Las características personales de Conrad hicieron de él el clásico marino de un velero en quien los armadores de los primeros vapores no confiaron lo suficientemente. Conrad había navegado con una sola excepción en barcos de vela; era un auténtico marino de clípper y pertenecía a una época que estaba en peligro no de decadencia sino de desaparición, una etapa romántica de la navegación vencida por la introducción de la máquina de vapor. En *A Personal Record*<sup>1</sup> él mismo nos confiesa ser reliquia de una época ya muerta.

Es realmente difícil imaginarse a Conrad como capitán de un vapor. Un hombre con su sensibilidad hubiera encontrado agotador al tener que soportar constantemente

el ruido de las máquinas, y decepcionante el hecho de no tener que depender de su capacidad como marino para llegar a puerto. Cuando años más tarde navegó a bordo del *Tuscania*, demostró no estar de acuerdo con los nuevos sistemas de navegación puesto que le disgustaba que los hombres hubieran llegado a confiar tanto en el poder mecánico para hacer todo aquello que en sus días se lograba gracias a la astucia, fuerza y decisión del marino. Este viejo hombre de mar no consideraba a la nueva generación lo suficientemente resistente para soportar la dureza del mar. Por otra parte su concepción estética de un barco no podía aceptar las transformaciones que se estaban llevando a cabo; rápidamente los bellos clíppers daban paso a pesados veleros, estos «juguetes mecánicos» apenas terminados, tal como el mismo los definió en un viaje por el Mar del Norte.

En la mitología privada de Conrad había una época dorada de la navegación a vela en la que el mundo estaba hecho a medida de los hombres y estos podían controlarlo. Era una época, como dice Rousseau<sup>2</sup> en la que los hombres parecían ser capaces de vivir en armonía con las fuerzas que latían en el centro de la creación y que se aproximaba al concepto medieval de la unión del hombre y la naturaleza con Dios. El descubrimiento del vapor supone la aniquilación de esta concepción del universo. La técnica se convierte en la gran triunfadora y el gran autócrata del mar, que a norte y sur del Ecuador, jugaba con los veleros y las vidas de sus hombres, ve menguado considerablemente su poder. Los capitanes de los vapores ya no deben temer su furia, ni enfrentarse con su sobrecogedor poder al doblar el Cabo de Hornos, uno de los puntos más temidos por los veleros.

El misterio se sustituye por los hechos demostrables y la integridad de los barcos de vela es mancillada al incorporar en su interior este corazón artificial que late indiferente a las iras del mar. La aristocracia del mar, como Conrad llama a los clíppers de finas líneas, cede forzosa su puesto al proletariado, los grandes e imponentes veleros que, siervos fieles a una incipiente sociedad capitalista, no quieren perder tiempo en los puertos afanándose avariciosamente en la carga y descarga de sus mercancías.

Después de su último embarque, Conrad intentó repetidamente hacerse a la mar de nuevo, pero los fracasos de

<sup>1</sup> CONRAD, J., *A Personal Record*, Dent and Sons, London, 1975, pág. 117.

<sup>2</sup> ROUSSEAU, R., *The Metaphysics of Darkness*, John Hopkins press, London, 1971, pág. 18.

sus proyectos le llevaron de una manera definitiva a consagrarse al mundo de las letras cambiando de este modo el mar y los barcos y sus constantes disputas con los capitanes por el repetido cambio de residencia y las eternas discusiones con los editores. La nostalgia de los años de navegación le acompañó siempre. El ser marino se distingue de los demás oficios o profesiones por el hecho de llegar a unirse tan íntimamente con el hombre que la ejerce acaba formando parte de su misma personalidad y mucho más en la época de Conrad en la que los barcos exigían de sus hombres mucha más dedicación, intuición y lealtad. Conrad nos define la vida de la mar con estas palabras<sup>3</sup>:

«Life at sea is the life in which simply as it is you can't afford to make mistakes».

Las largas rutas que cumplían los veleros que iban a Oriente suponían varias semanas a bordo llenas de monotonía y soledad para llegar finalmente a unos países desconocidos y muy distintos al propio que se convertían, durante el tiempo que el barco estaba en puerto, en su segunda patria. Las estancias, de meses algunas veces, les permitían hacer amistades con blancos de las colonias, aventureros o marinos de otros barcos que, posiblemente, ya no encontrarían en un posterior viaje. Tantos países distintos a los que acostumbrarse, gente en tierra o en los barcos con las que intentar crear cierta relación olvidando las anteriores, no favorecían este sentimiento de provisionalidad que los marinos llevan dentro de sí; se sabe de antemano que nada va a durar largo tiempo creando de este modo cierta predisposición a la indiferencia o retraimiento. Conrad, hombre con tendencia a la melancolía y con una desconfianza innata de la proximidad humana, acusó intensamente estas condiciones. Después de haber vivido durante tantos años en un mundo que se regía por principios distintos a los de la vida en tierra, Conrad no podía abandonar la vida de los barcos como si cambiara simplemente de lugar de trabajo o de residencia. La vida en la mar, el trabajo en los barcos y la convivencia con otros marineros modificó la manera de pensar de este hombre proporcionándole una perspectiva y un código de valores determinado. Los cuatro años que Conrad pasó en la marina francesa, pero sobre todo los dieciséis que sirvió en la marina mercante inglesa, no cambiaron ni su carácter ni su personalidad pero le equiparon con una filosofía determinada que impregna toda su obra<sup>4</sup>:

«I have carried over that article of creed from the deck of ships to the circumscribed space of my desk.»

Hay tres elementos que debemos tener presentes para estudiar la vida del marino y entender los hechos que en cierto modo motivan su soledad: los barcos, la mar y la relación que entre los tres se establecen. El mar que Conrad nos ofrece ha dado pie a múltiples interpretaciones pero lo que realmente nos interesa saber es hasta qué punto Conrad personalmente amaba la mar. La relación de Conrad con el mar era la de un auténtico marino tal como se desprende de sus comentarios; más que amor se trata de una fuerte atracción cuyo encanto y poder radica en el hecho de no haber sido nunca conquistado. El mar es dueño absoluto de todo lo que está a su alcance y

presciendo de los sentimientos de los que surcan sus aguas se cobra los tributos a su antojo. Los marinos que, por capricho o necesidad, hunden las proas de sus barcos en él, conocen o deben de conocer sus caprichos y sabores de su impotencia sienten nacer en sus pechos temor, inquietud y respeto. En *The Mirror of the Sea*, Conrad nos describe su poder con estas palabras<sup>5</sup>:

«Faithful to no race after the name of kindly earth, receiving no impress from valour and toil and self-sacrifice, recognizing no finality of dominion, the sea has never adopted the cause of its masters like those where the victorious nations of mankind have taken root, rocking their cradles and setting up their grave stones. He-man or people-who, putting his trust in the friendship of the sea, neglects the strength and cunning of its right hand, is a fool!»

Andre Maurois<sup>6</sup> hablando del oficio de marino comentaba que Conrad amaba esta profesión no por amor a la mar sino por amor a la lucha contra el mar. Realmente al marino le gusta esta lucha pero nunca considera al mar como a un enemigo, ya que si algunas veces enfurecido le maldice, en otras ocasiones será su paz y sosiego y despertará en él un afecto y admiración raramente superados. Este sentimiento ambivalente que el marino siente está bellamente expresado en las palabras que Conrad usa en *Notes on Life and Letters*<sup>7</sup>:

«The sea is uncertain, arbitrary, featurless and violent. Except when helped by the varied majesty of the sky, there is something inane in its serenity and sometimes stupid in its wrath, which is endless boundless, persistent, and futile, a grey, hoary thing raging like an old ogre uncertain of its prey. Ah, but the charm of the sea! Oh, yes, charm enough. Or rather a sort of unholy fascination as of an elusive nymph whose embrace is death, and a Medusa's head whose stare is terror.»

Al hacer un estudio de la obra de Conrad es importante agrupar a sus hombres en dos categorías completamente distintas: los hombres de mar y los de tierra; las condiciones de trabajo en uno y otro medio son sumamente distintas y arrastran consigo una serie de valores y normas que los diferencian. La vida de la mar y el trabajo a bordo necesitan de una disciplina y un comportamiento determinados que marcan en cierto modo su personalidad; los hombres que han pisado la cubierta de un barco y en algún momento se han sentido identificados con estos principios, raramente los olvidan. Marlow, el narrador en *Chance*, hablando de las características peculiares a la vida de la mar nos dice<sup>8</sup>:

«Believing in heredity in moderation, I know well how sea life fashions a man outwardly and stamps his soul with the mark of a certain prosaic fitness because a sailor is not an adventurer.»

El marino es esencialmente un hombre de acción. La necesidad de actuar es, generalmente, inmediata y el hombre, completamente solo, aislado de normas o puntos

<sup>3</sup> CONRAD, J., *Notes on Life and Letters*, Dent and Sons, London, 1971, pág. 184.

<sup>4</sup> CONRAD, J., *A Personal Record*, cit., pág. 126.

<sup>5</sup> CONRAD, J., *The Mirror of the Sea*, Dent and Sons, London, 1971, pág. 135.

<sup>6</sup> MAUROIS, A., *Magiciens et Logiciens*, Bernard Grosset, Paris, 1935, pág. 180.

<sup>7</sup> CONRAD, J., *Notes on Life and Letters*, cit., pág. 184.

<sup>8</sup> CONRAD, J., *Chance*, Penguin, London, 1974, pág. 50.

de referencia no puede entretenerse reflexionando sobre pros o contras respecto a un modo concreto de comportamiento; los marinos no pueden preguntarse la posibilidad de lograr un objetivo, sino cómo hacerlo para conseguirlo.

A pesar de que en *Notes on Life and Letters*, Conrad nos dice que ha hablado de los hombres de la mar con toda la sinceridad e imparcialidad de que ha sido capaz, nos ofrece a través de sus obras, de su correspondencia, una visión sumamente romántica de la figura del marino. Apartado de los problemas y envidias de los demás mortales parecen ser los últimos vestigios de una raza en un principio pura, fuerte, sin demasiada imaginación y a la vez con un mesurado uso del poder de raciocinio, que se encuentran en íntimo y continuo contacto con los hechos más elementales de la naturaleza. Sus hombres se sienten herederos de una tradición que les dicta las más sencillas normas de conducta a la vez que los aúna bajo los mismos ideales. Los marinos de Conrad son casi todos ellos hombres que no conocieron el vapor, siendo este un rasgo muy significativo para conocer su mentalidad; Conrad parece considerarles como los últimos representantes de aquellos hombres que encontraban un profundo sentimiento de seguridad en el cumplimiento de su vocación.

Conrad no quiere idealizar a los marinos ni hacerles portadores de una moralidad especial. Acepta que, evidentemente, en su larga estancia en la mar ha encontrado hombres mezquinos, caprichosos y volubles pero al añadir «all this coming out mostly on the contact with the shore»<sup>9</sup> no hace más que engrandecer su figura. Consecuente con su concepción del marino y manifestando su profunda aversión respecto al industrialismo y socialismo que impregnaba la sociedad de finales de siglo, Conrad habla con cierto desprecio de la nueva generación de marinos que surgió, según él, de las nuevas condiciones de vida urbana que la revolución industrial arrastró consigo. La encarnación de estos defectos los encontramos en Donkin, un marinero que siembra discordia y pone en peligro el sentimiento de solidaridad entre los tripulantes del *Narcissus*; hay egoísmo, avaricia y corrupción donde antes había desinterés, amor al trabajo y fidelidad al barco y a su capitán.

Al establecer la relación del marino con su barco, Maurois dice que se puede amar a un barco de la misma manera que se ama un jardín, puesto que en él se guardan o manifiestan los apuros y sacrificios del hombre. No obstante, no creo que se pueda definir tan fácilmente este sentimiento. El mismo Conrad nos dice que el amor que un hombre siente por los barcos es profundamente distinto al que los hombres sienten por el trabajo que sale de sus manos ya que no está manchado por el sentimiento de posesión. El marino puede estar orgulloso de la resistencia, agilidad y maniobrabilidad de su barco, pero siempre con desinterés; nunca el marino ha apreciado un barco, incluso si le pertenecía, por los beneficios que pudiera reportarle.

Las relaciones que entre el barco y el marino se establecen son múltiples y ofrecen distintos aspectos. Debido, probablemente, al hecho de pasar un incontable número de horas sobre sus cubiertas o por haberle hecho partícipe de su lucha contra el mar y el viento, o por la simple necesidad humana de canalizar los sentimientos, el barco recibe del marino una compleja amalgama de afecto, simpatía y agradecimiento. El marino encuentra en el barco su lugar de trabajo y su hogar, raramente compartido con sus familiares. Las palabras barco y hogar se fusionan en el

*Diana of Bremen* en *Falk*, donde el capitán alemán Hermann vive con toda su numerosa familia a bordo de este tranquilo barco. También el capitán Anthony en *Chance* lleva a bordo del *Ferndale* a su esposa por considerarlo el único refugio contra las posibles amenazas del mundo civilizado.

El barco puede suponer no sólo su medio de vida sino todo su futuro; la vida del barco y la del marino forman una unidad. Jim en *Lord Jim* abandonó el barco y, sin embargo, en el interrogatorio declara<sup>10</sup>:

«When your ship fails you, your whole world seems to fail you; the world that made you, restrained you, taken care of you.»

También el capitán Morrison en *Victory* pierde la noción del mundo exterior ante la sola idea de ver decomisado su barco al no poder pagar la multa que las autoridades portuguesas le han impuesto<sup>11</sup>:

«The haggard Morrison followed obediently into a sombre, cold hovel which he would have disdained to enter at any other time. He was distracted. He did not know what he was doing. You could have led him over the edge of a precipice just as easily as into that wine-shop. He sat down like an automaton.»

Y cuando el capitán Allen en *Freya of the Seven Islands* ve destrozado su bergantín *Bonito*, al que había acondicionado para que acogiera a la que sería su esposa, acaba sus días enloquecido y contemplando los restos de su barco sentado en una solitaria playa. Cuando el capitán Whalley tiene que vender el *Fair Maid*, le envuelve un profundo sentimiento de soledad y de pérdida como si le hubieran arrebatado su alma y que sólo puede recuperar, en parte, pisando la cubierta de otro barco.

El marino tiene que aprender a comprender, perdonar, y amar al barco, este ser independiente, con personalidad, virtudes y defectos propios de un ser vivo y al lograrlo conseguirá así una intimidad tanto o más profunda que la que pueda sentir por otro hombre o mujer. El mismo Conrad en *The Mirror of the Sea* nos dice cómo los marinos aprenden a conocer y amar a esta creación completa<sup>12</sup>.

Repetidas veces aparecen las palabras celos, infidelidad y coquetería al hablar de los barcos. Su naturaleza femenina evoca repetidamente los mismos sentimientos que una mujer o una amante. El capitán Allistoun en *The Nigger of the Narcissus*, ama a su barco y admira sus cualidades como lo haría con una mujer, y el capitán en *The Shadow Line*, al concedérsele el mando de un barco, no puede disimular su nerviosismo y se siente impaciente como el amante para quien no existe más que el próximo encuentro. El mundo exterior no le importa ya que el barco, todavía desconocido, se convierte en su única diversión, tormento y ocupación. Sólo en una ocasión la relación afectuosa entre lo marino y su barco parecen romperse y muy en consonancia con los sentimientos de Conrad, es un maquinista, Massey del *Sophala* en *The End of the Tether*, quien aprecia a su barco, única y exclusivamente, por los beneficios que pueda reportarle y se vale de cualquier innoble maniobra para deshacerse de él cuando ya no es rentable.

<sup>10</sup> CONRAD, J., *Lord Jim*, Penguin, London, 1971, pág. 120.

<sup>11</sup> CONRAD, J., *Victory*, Penguin, London, 1971, pág. 30.

<sup>12</sup> CONRAD, J., *The Mirror of the Sea*, cit., pág. 21.

<sup>9</sup> CONRAD, J., *Notes on Life and Letters*, cit., pág. 185.

Sea cual fuere la relación del marino con su barco, éste siempre representa el medio ideal para poner a prueba la solidaridad humana en la que toda sociedad debe basarse para sobrevivir. Para Conrad, al igual que para Melville, la existencia a bordo reúne una serie de condicionamientos que ayudan a descubrir los impulsos primitivos. El aislamiento prolongado en las difíciles circunstancias en las que a menudo se encuentran hacen aflorar las cualidades o defectos personales. A pesar de que la desproporción entre los barcos y los hombres que los tripulan es enorme, los barcos representan el único microcosmo donde gracias a la autoridad, sentido del deber y solidaridad los hombres triunfan en su lucha. Si en el *Narcissus* hay un peligro de motín es porque un elemento extraño a la mar lo provoca; en *Typhoon* su capitán logra hacer frente a los elementos con gran éxito; en *The Secret Sharer*, el capitán llega a conocerse a sí mismo y como consecuencia a responsabilizarse totalmente de su puesto de mando; en *Chance* la armonía entre Flora y Anthony se ve obstaculizada por la presencia de DeBarral, de nuevo un elemento que procede de tierra; en *The Shadow Line*, a pesar de todos los inconvenientes el capitán llega a puerto, etc. Sólo en *Falk*, *Lord Jim* y en *The End of the Tether* se encuentran casos en los que estos principios elementales se ven amenazados. En *Falk* cuando el sufrimiento causado por el hambre termina con la solidaridad a bordo; en *Lord Jim* cuando arrastrado por los otros oficiales Jim abandona el barco y en *The End of the Tether* en el que el capitán Whalley, para no perder el dinero que había invertido en la compra del *Sophala*, deja que el maquinista lo hunda.

Toda la producción de Conrad lleva como sello característico el de la inmensa soledad en la que sentía transcurrir su vida. Los barcos, la mar y los marineros de Conrad representan un aspecto muy importante en su concepción del universo puesto que se trata de hombres constante e inevitablemente inmersos en el aislamiento físico y, frecuentemente, en la soledad moral y espiritual. Para mucha gente la vida a bordo de un barco es algo inconcebible, ya que a la sensación de sentirse prisioneros se añade el de la incomodidad física y en muchos momentos el temor a ser víctima de los caprichos de la mar. La persona que se dedica a la vida de la mar está sometida a unas presiones radicalmente distintas a las que ejerce la vida en tierra firme. Las exigencias pueden ser menores, pero por simples que sean es totalmente imposible eludir las, ya que del adecuado cumplimiento de ellas depende la llegada a puerto con éxito. La vida a bordo no permite equivocaciones; de ahí que la palabra marino vaya, en todas las obras de Conrad, unida a la palabra «sentido del deber».

La vida a bordo es esencialmente monótona, rutinaria y silenciosa. En plena calma sólo el ruido de los trabajos interrumpen la quietud y en los tiempos modernos, el latido de las máquinas en su seno acompañan esta tranquilidad. La monotonía de esta vida ordenada se ve interrumpida por la quietud que despierta la próxima llegada a puerto. La rutina de este tipo de vida es quizás el factor más apreciado por el auténtico marino. En *Landfalls and Departures*<sup>13</sup>, Conrad nos dice que quien ama la mar también ama la rutina del barco:

«There is health in it, and peace, and satisfaction of the accomplished round; for each day of the ship's life seems to close a circle within the wide ring of the sea horizon. It borrows a certain dignity of sameness from

the majestic monotony of the sea. He who loves the sea loves also the ship's routine.»

El único lazo de unión entre el barco y el universo es el constante rodar del sol. De tal modo queda el barco aislado que para los hombres que viven a bordo el tiempo de la tierra no cuenta. Conrad hace hincapié en todas sus obras en el abandono y soledad de este pequeño mundo flotante y separado de tierra firme que sigue su curso monótono y solitario apartado de los problemas de los demás mortales. No se puede hablar del aislamiento de la vida a bordo sin hacer una clara distinción entre el mundo de la mar en los tiempos de Conrad y en nuestros días, es decir a partir del momento en que la técnica llegó a formar parte de la vida de un barco. Las calderas que se instalan en su interior o los avanzados sistemas de propulsión, hacen que los barcos no tengan que depender tanto de los caprichos de la naturaleza; por otra parte, la incorporación de sofisticados sistemas de radio y telefonía reducen considerablemente el aislamiento físico del hombre.

Si la vida a bordo significa aislamiento y el barco llega a convertirse en «a high and lonely pyramid, gliding, all shining and white, through the sunlit mist»<sup>14</sup>, esta sensación de abandono aumenta de manera sobrecogedora cuando mar y cielo parecen estrechar su cerco y el marino siente que está completamente solo, como si nada existiera aparte de la oscuridad, la tormenta y la furia del mar<sup>15</sup>:

«Nothing seems left of the whole universe but darkness, clamour, fury and the ship. And like the last vestige of a shattered creation she drifts, bearing an anguished remnant of sinful mankind, through distress, tumult, and pain of a avenging terror».

El distanciamiento entre tierra y mar es mutuo; ambos viven a ritmos distintos y sin inmiscuirse en los problemas de los demás. El capitán, en *The Shadow Line*, cuando se encuentra en tierra, libre de los trabajos de a bordo, se siente libre de cualquier lazo y preocupación, totalmente ajeno a los acontecimientos de tierra. Hombres como el viejo marino Singleton del *Narcissus*, herederos de una sabiduría primitiva y elemental, firmes pedestales de la vida a bordo, se mueven con paso incierto cuando se encuentran lejos del barco. Sus caras expresan secretos que sólo los hombres que se han esforzado a su lado saben comprender y que el resto de los hombres tachan de estupidez<sup>16</sup>:

Singleton came up, venerable and uncertain as to daylight; brown drops of tobacco juice hung in his white beard; his hands, that never hesitated in the great light of the open sea, could hardly find the small pile of gold in the profound darkness of the shore. «Can't write?» said the clerk, shocked. «Make a mark, then». Singleton painfully sketched in a heavy cross, blotted the page. «What a disgusting old brute», muttered the clerk».

La soledad de la vida a bordo se intensifica en las personas que soportan la responsabilidad del barco y de la tripulación. El sentimiento de desconfianza en uno mismo

<sup>14</sup> CONRAD, J., *The Nigger of the Narcissus*, Penguin, London, 1971, pág. 43.

<sup>15</sup> CONRAD, J., *Ibid.*, 84.

<sup>16</sup> CONRAD, J., *Ibid.*, 140.

<sup>13</sup> CONRAD, J., *Ibid.*, pág. 113.

motiva automáticamente el aislamiento con el fin de descubrir los propios temores. La principal y única preocupación de los capitanes es el buen servicio y supervivencia en la lucha contra el mal tiempo y el mar; no puede permitirse soñar con aventuras heroicas que los aparte de la realidad inmediata. La soledad inherente al puesto de mando la sufren todos los capitanes de Conrad, desde un MacWhirr en *Typhoon* hasta el más intelectual capitán en *The Shadow Line* que se siente oprimido por sus solitarias responsabilidades incompañadas.

Los capitanes de Conrad son hombres generalmente taciturnos y callados, ya sea por temperamento, costumbre o sensación de pertenecer a un grupo distinto. MacWhirr encuentra pocas ocasiones para hablar con el resto de los oficiales como no sea para dar órdenes. Anthony es descrito como hombre callado, no sólo por los años dedicados a la mar, sino como consecuencia de una infancia desgraciada. El comportamiento del capitán Allistoun del *Narcissus* es también representativa del resto de los capitanes. Al contrario de tacharlo de inflexible ordenancista como hace Kirshner<sup>17</sup>, creo que puede considerársele el perfecto capitán, el hombre que sin aparecer personalmente es como si estuviera presente en la más mínima e insignificante actividad de la vida del barco.

Los conocimientos y el poder del capitán son incuestionables para el resto de la tripulación, cuando se encuentra a bordo. La palabra del capitán es ley y sus órdenes deben ser obedecidas inmediatamente. Dueño absoluto de los destinos de este microcosmos, el capitán se entera de todo lo relacionado con el barco sin moverse de la altura olímpica del puente; consciente de este dominio,

<sup>17</sup> KIRSHNER, P., *Conrad, The Psychologist as Artist*, Oliver and Boyd, Edimburgh, 1968, pág. 109.

un capitán conocedor de su deber se enfrenta personalmente contra cualquier amenaza como si fuera un desafío personal, y todos ellos han sentido en un momento determinado la soledad que arrastra consigo este poder ilimitado de decisión. Se trata de solucionar problemas sin ayuda de ninguna clase mientras el resto de la tripulación y oficiales se limitan a esperar órdenes. En *Typhoon* tenemos un claro ejemplo de la confianza que inspira el capitán, cuando el primer oficial, la persona más próxima a él, se alegra de tener cerca a MacWhirr<sup>18</sup>:

«It was as if the masked lights of the world had been turned down. Jukes was uncritically glad to have his captain at hand. It relieved him as though that man, by simply coming on deck, had taken most of the gale's weight upon his shoulders. Such is the prestige, the privilege, and the burden of command. Captain MacWhirr could expect no relief of that sort from anyone on earth. Such is the loneliness of command».

Conrad buscó en la vida de la mar un desahogo para su joven romanticismo y los barcos le acogieron sin condiciones, desde el momento en que llegó a Marsella, acallando momentáneamente su deseo de un hogar feliz. Con el paso de los años y el contacto con la realidad, Conrad parece perder sus ilusiones respecto a este «sueño de ojos azules» que le había fascinado y que él llegó a comprender y querer. Gran parte de su producción es un homenaje a estos hombres que compartieron su rutina, y soledad, a los barcos, compañeros fieles en la lucha contra el mar y al mismo mar que en su intemporalidad permanece indiferente ante los que surcan sus aguas.

<sup>18</sup> CONRAD, J., *Typhoon*, Penguin, London, 1970, pág. 179.

## RESUMEN:

Breve estudio de la influencia de la vida de la mar en la filosofía particular de Joseph Conrad y en su trabajo. Se destaca la importancia del hecho de pertenecer a la época de la navegación a vela cuando ya aparecían los primeros vapores. Conrad se convierte en una reliquia del pasado por lo que concierne a sus ideas acerca de los marinos y sistemas de navegación. Se dedica, en parte a escribir acerca de los barcos, la mar y los marinos desde la doble vertiente de marino y escritor, describiendo las relaciones que se establecen entre los tres, pero principalmente entre el marino y su barco. El aislamiento físico de la vida a bordo y el distanciamiento moral de su capitán son dos ejemplos más de la soledad en la que se centra toda la producción y vida de Conrad.

## SUMMARY:

A short study of the influence of Conrad's long years at sea on his philosophy of life and on his work. Some remarks on the importance of his belonging to the sailing era when steamships were already taking over; Conrad becomes a relic of the past as far as his ideas about sailing and sailors are concerned. Conrad writes about the sea, ships and sailors, both as a writer and as a seaman and beautifully describes the relationships established between them, but mainly between the sailor and his ship. The physical isolation of life aboard and the moral aloofness of her captain are two more examples of the loneliness involved in Conrad's work.