

Con el agua al cuello: el hundimiento del Titanic como metáfora ambiental del Antropoceno

Sofía Rosa

Pontificia Universidad Católica de Chile

Resumen

En el siguiente artículo exploro la aparición de la tragedia del Titanic como metáfora ambiental que sostiene la comprensión del desastre ecológico global. Desde los discursos científicos hasta los memes sobre el cambio climático, las texturas visuales y narrativas de la tragedia del transatlántico motivan una reflexión actual respecto de las formas de representar una crisis de escala global y nuestras formas de habitar la catástrofe. Desde el estreno en 1997 de la película dirigida por James Cameron y protagonizada por Leonardo Di Caprio y Kate Winslet, el hundimiento del lujoso barco ingresa definitivamente en la cultura visual global, resignificándose en múltiples referencias populares. Del mismo modo que la primera imagen satelital de la Tierra popularizada como Blue Planet se incorporó a los primeros informes sobre los límites planetarios y a los discursos ambientales, la tragedia del Titanic sale a la superficie como recordatorio de las condiciones de habitabilidad del planeta y de la vulnerabilidad diferenciada como paradigma de la catástrofe ecológica que anuncia el arribo del Antropoceno. El análisis de las múltiples formas en que la tragedia del Titanic se inscribe en el imaginario global como metáfora ambiental pretende preguntarse por las implicaciones éticas y estéticas de esta metáfora.

Palabras clave: Antropoceno – metáfora ambiental – cambio climático – Titanic – iceberg

Over a barrel: the sinking of the Titanic as an environmental metaphor of the Anthropocene

Abstract

The following article explores the tragedy of the Titanic as an environmental metaphor articulating the global ecological disaster. From scientific discourses to memes on climate change, the Titanic's tragedy's visual and narrative textures prompt a current reflection on how to represent a crisis on a global scale and our ways of experiencing the catastrophe. Since the 1997 release of the film directed by James Cameron and starring Leonardo Di Caprio and Kate Winslet, the sinking of the luxurious ship has invaded the global visual culture, re-signifying itself in multiple popular references. In the same way that the first satellite image of the earth popularized as Blue Planet was included in the first reports on planetary limits and environmental discourses, the tragedy of the Titanic comes to the surface as a reminder of the planet's habitability and vulnerability. This is the paradigm of the ecological catastrophe that announces the Anthropocene. The analysis of the multiple ways in which the tragedy is inscribed in the global imaginary as an environmental metaphor attempts to ask about the ethical and aesthetic implications of this metaphor.

Keywords: Anthropocene – environmental metaphor – climate change – Titanic – iceberg

Me falta algo para ir
 pues caminando yo no puedo
 construiré una balsa
 y me iré a naufragar.
 “La balsa”, Litto Nebbia y José Alberto Iglesias (*Tanguito*), 1967

En nada nos concierne,
 sigue su ruta monocorde,
 no necesita nada,
 no se reproduce,
 y se derrite.
 No deja huellas.
 Se disipa perfectamente.
 Sí, esa es la palabra:
 perfectamente.

“El iceberg”, *El hundimiento del Titanic*, Hans Magnus Enzensberger, 1978

Introducción

El hundimiento del lujoso transatlántico británico en la madrugada del 14 al 15 de abril de 1912 ha sido una de las catástrofes más nombradas en la historia de la navegación moderna. Como todos conocemos, en el viaje inaugural del vapor insumergible que viajaría de las costas de Southampton, Inglaterra, hacia Nueva York, Estados Unidos, colisiona contra un iceberg que abre una grieta en el casco de acero, bajo la línea de flotación. Solo sobrevivieron cerca de 700 personas de los 1.311 pasajeros y 897 miembros de la tripulación que iban a bordo.

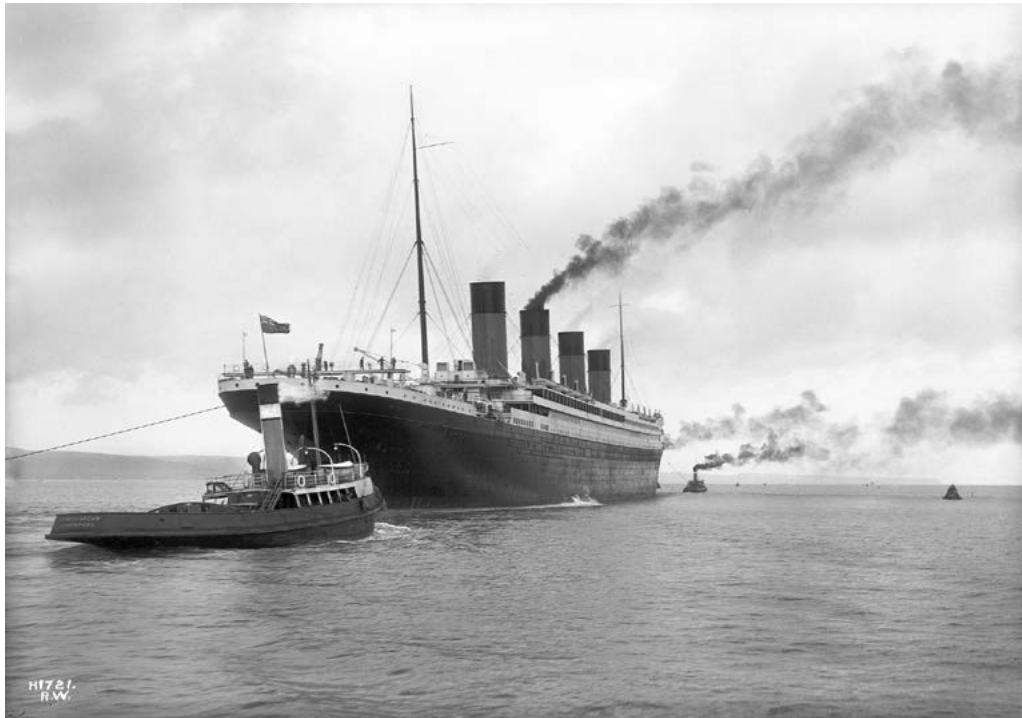
Su ingreso definitivo a la cultura popular y su permanencia hasta el día de hoy en múltiples referencias culturales se debe al estreno en 1997 de la película *Titanic* dirigida por James Cameron y protagonizada por Leonardo Di Caprio y Kate Winslet. La cinta ostentó durante diez años el título de la película más taquillera de la historia del cine globalizado. Sin embargo, la literatura había dado catorce años antes una profecía: con dirección contraria, en *The Wreck of the Titan or, Futility* (1898) de Morgan Robertson, otro transatlántico, *Titán*, colisiona con un iceberg en una helada noche de abril en el Atlántico Norte. Insumergible e indestructible, la más fabulosa máquina creada por el hombre, llevaba el mínimo número de botes salvavidas exigido por la ley. Un canto de Casandra tal vez. Una empresa fútil.

La tragedia del Titanic y su actualización en la cinta de Cameron se interpretó rápidamente como metáfora del orden capitalista mundial y, en cierta medida, del determinismo tecnológico. El Titanic, gran maquinaria del progreso, prometía la llegada a la tierra de los sueños, donde es posible volverse millonarios, como dice uno de los personajes al inicio de la travesía en la película. La embarcación como dispositivo del poder capitalista manifiesta no solo las desigualdades, también el funcionamiento mismo del sistema. Zygmunt Bauman toma para iniciar su conferencia *Archipiélago de excepciones* (2008) el comentario que el teórico social francés Jacques Attali hiciera sobre el éxito comercial de la película: “*Titanic* somos nosotros –afirma Attali–, es nuestra triunfalista, autocomplaciente, ciega e hipócrita sociedad, despiadada con sus pobres”. Y la metáfora se expande en el desenlace fatídico: “Todos suponemos que, oculto en algún recoveco del difuso futuro, nos aguarda un iceberg contra el que colisionaremos y que hará que nos hundamos al son de un espectacular acompañamiento musical” (citado en Bauman, 2008: 10). La constelación propuesta por Attali conserva su elocuencia y permite preguntarnos, como si protagonizáramos la crónica de una catástrofe anunciada, si ya divisamos el iceberg o estamos tratando de fabricar una balsa con los restos.

En este sentido, no parece casual que el hundimiento del Titanic y su trama trágica reaparezcan con insistencia en las discusiones sobre el cambio climático y el Antropoceno. La idea general instalada de que como sociedad global nos enfrentamos al final absoluto de nuestra existencia como especie y, a pesar de las advertencias, seguimos avanzando hacia él es problemática en varios sentidos y la constelación abierta por el Titanic parece desafiar esta narrativa globalizante. La nueva época geológica de origen antropogénico propuesta hace ya veinte años por el químico atmosférico Paul J. Crutzen y el biólogo Eugene F. Stoermer supuso, entre otras cosas, una activación de las artes, las ciencias humanas y sociales en el debate global de la crisis ecológica, y el reconocimiento de parte de la comunidad científica de su incapacidad de comunicar la dimensión y escala de

la crisis. El Antropoceno llega anunciando la cercanía del fin, vuelve literal el cambio de época y nos advierte que divisar el iceberg no es lo mismo que dotarlo de sentido.

En el artículo propongo un recorrido por los modos en que la historia del Titanic se inscribe como metáfora en diversos textos científicos y culturales respecto de la crisis climática y el Antropoceno. Pretendo con el análisis de los usos de la tragedia marítima y su implicancias imaginarias y pragmáticas contribuir con la evaluación del rendimiento hermenéutico de la metáfora (Enver Torregroza, 2015) en tiempos de catástrofe ecológica, es decir, su capacidad de mantenernos a flote. Para el estudio del Titanic como una metáfora ambiental del Antropoceno tomo como modelo metodológico la perspectiva metaforológica propuesta por Hans Blumenberg (1920-1996) para el estudio de la navegación como paradigma de la existencia en *Naufregio con espectador* (1995), así como su trabajo inconcluso reunido en *Fuentes, corrientes, icebergs* (2016), que documenta el modo de trabajo del filósofo alemán al proyectar una metaforología capaz de ofrecer una orientación antropológica de la metáfora, allí donde los pensamientos fluyen o hacen agua.



Titanic, abril 1912.

Al comienzo propongo la inscripción de la tragedia del Titanic en la tradición de metáforas planetarias surgidas en los primeros informes y discursos ambientales para dar cuenta del riesgo ecológico planetario y que suelen evocar las primeras imágenes satelitales de la Tierra popularizadas como Planeta Azul (*Blue Planet*). Sin embargo, en el contexto de las discusiones del Antropoceno y el cambio climático, la navegación espacial de la nave-tierra (*Spaceship Earth*) parece dar lugar a la navegación marítima en la que la embarcación se figura como un todo-social devuelto a las condiciones ontonáuticas de la ambivalencia del mar (Torregroza, 2015: 382). A su vez, la tragedia del Titanic permite pensar en la agencialidad de la naturaleza a través de la presencia del iceberg como destino fatal al que la embarcación se dirige. Imagen icónica del calentamiento global y el derretimiento de los polos, dirigir la mirada hacia el iceberg permite problematizar los discursos antropocéntricos de la amenaza climática. Por último, planteo a modo de conclusión una aproximación a la inscripción de la metáfora del hundimiento del Titanic en los *memes* sobre el cambio climático que expresan con ironía —trágica— nuestras formas de habitar la crisis ecológica, sanitaria y ética que nos tiene con el agua al cuello.

El hundimiento del Titanic: una metáfora ambiental del Antropoceno

La crisis ecológica sin duda constituye un tema y preocupación que alcanza todas las esferas de la actividad humana en las últimas décadas. Se suele indicar que el hito que puso el problema ecológico en la agenda

política internacional fue la primera Conferencia sobre el Medio Humano realizada por la Organización de las Naciones Unidas (ONU) en 1972 (Estenssoro Saavedra, 2014: 51). Esta conferencia fue, sin duda, un punto de llegada y constituyó la posibilidad de formalizar una crisis de escala global que exige también soluciones globales. Ya al finalizar la Segunda Guerra Mundial surgieron las primeras advertencias, principalmente por parte de ecólogos y conservacionistas, sobre los peligros del tipo de actividad humana sobre el planeta y la sobrepoblación en términos neomalthusianos. En este contexto, Paul Ehrlich publica en 1968 *The Population Bomb*, poniendo el crecimiento poblacional, el hacinamiento planetario provocado por la “explosión demográfica”, como un arma de destrucción más potente que la bomba nuclear misma, aunque sin duda más lenta e invisible. Similares comparaciones resurgen con el cambio climático, que se suma en la década de los 90 de forma definitiva al debate político global pautado por el imaginario catastrofista del colapso de la vida en el planeta que fue, como señala Estenssoro Saavedra (2014), la base epistemológica sobre la que se edificaron los intentos teóricos que buscaron delinear las características de una nueva sociedad por la que transitaría la humanidad en el siglo XXI (37-38). En este sentido, es posible observar que el desarrollo de la energía nuclear alimentó el imaginario catastrófico de la crisis ecológica que se fundaba en la capacidad destructiva del ser humano tanto de la naturaleza como de sí mismo; esta *hybris* de la especie caracterizará la narrativa dominante del Antropoceno.

Formalizar la crisis ecológica y legitimar el debate ambiental en la política internacional fue el cometido de los informes, reportes y ensayos científicos que se popularizaron desde el Norte Global durante los años 60 y 70. Con la evaluación del estado del planeta o la estimación de riesgo ante la degradación acelerada, una narrativa de evidencias, variables y modelos computacionales configuró un imaginario planetario de la crisis que buscó, a pesar de sus diferencias:

influir en las conciencias tanto del público en general como en la de los tomadores de decisiones y clase política a fin de encauzar las políticas públicas en el sentido de evitar un porvenir que consideraban catastrófico por el deterioro irreversible del medio ambiente (Estenssoro Saavedra, 2014: 62).

¿Cómo comunicar la escala global de la catástrofe? ¿Qué imágenes y modelos de mundo entran en crisis y cuáles salen a la superficie ante la cercanía del fin? Podemos determinar que el primer hito en la imaginación planetaria se produce con la difusión masiva de las imágenes satelitales de la Tierra, conocidas como Planeta Azul (*Blue Planet*), tomadas en 1968 por la misión del Apolo 8 y en 1972 por el Apolo 17 (Heise, 2008: 24). En consonancia con los estudios que apuntaban a la conectividad ecológica y a la huella humana en el planeta, estas primeras imágenes satelitales de la Tierra contribuyeron a dimensionar la escala del problema y, al mismo tiempo, a cerrar la Tierra sobre sí misma; considerando que apenas se terminaba de completar la cartografía del mundo conocido, el planeta ya se ponía en la órbita del sistema solar: “hasta finales de los años noventa más personas habían puesto el pie en la luna que en la isla de Pedro I en el Antártico” (Schalansky, 2013: 4).

Esta imagen popularizada durante la carrera espacial provocó un impacto significativo en el imaginario ambiental global, utilizada, por ejemplo, en el Primer Día de la Tierra en 1970 y presente hasta nuestros días en intervenciones digitales, publicidad de organizaciones ambientalistas y campañas de educación ambiental. De esta manera, podemos identificar, siguiendo a Ursula K. Heise (2008), que esta imagen ampliamente difundida mostró la capacidad resiliente del planeta respecto de la interferencia humana (24); aunque, podemos agregar, desde el espacio no se ven, por ejemplo, las islas de basura que se forman por acumulación plástica en los giros oceánico. Pero también, la autora sugiere que la imagen de la Tierra desde el espacio tiene reminiscencias en la descripción del sistema terrestre como un organismo vivo de la hipótesis Gaia de James Lovelock (1979), continuada por los trabajos de Lynn Margulis (1998) sobre interacciones simbióticas. De todos modos, tal vez por esa distancia ocular que implica la escala satelital, se extendió en el imaginario ambiental la comparación del planeta con una pequeña y frágil pelota no dominada por la actividad humana, tal como lo describe el Informe Brundtland de las Naciones Unidas de 1987 titulado *Our Common Future: From One Earth to One World*: “In the middle of the 20th century, we saw our planet from space for the first time (...) From space, we see a small and fragile ball dominated not by human activity and edifice but by a pattern of clouds, oceans, greenery, and soils” (11).¹

1 “A mediados del siglo XX, vimos nuestro planeta desde el espacio por primera vez (...) Desde el espacio, vemos una pequeña y frágil bola dominada, no por la actividad humana y los edificios, sino por un patrón de nubes, océanos, vegetación y suelos”. Traducción propia. N de A.

Por su parte, John Dryzek (2013) identifica los componentes retóricos de la narrativa de límites y supervivencia que caracteriza a los discursos ambientales globales desde la década del setenta a nuestros días. En este sentido, los primeros informes sobre el estado de los bienes comunes debieron dar cuenta de nuevas entidades o, directamente, debieron construirlas, y la imagen del planeta azul convino con esos constructos discursivos como la reserva finita de recursos, la capacidad de carga de los ecosistemas, los límites planetarios o el espacio de operación seguro para un futuro sustentable, una población que se debe monitorear mediante estadísticas y un élite que debe dar soluciones a través de la acción global coordinada (Dryzek, 2013: 42-43). Sin duda, esta narrativa de los límites, la capacidad de carga y la supervivencia alcanza su mayor impulso con el informe elaborado por el Club de Roma (1968) publicado en 1972, conocido como el Informe Meadows, titulado “Los límites al crecimiento” (The Limits to Growth). La narrativa apocalíptica de un colapso catastrófico se construye en este informe, como observa Dryzek (2013), a través de los gráficos y las estadísticas: “These projections showed in graphical terms that if humanity continued on its profligate course then it had at the very most a century before disaster would strike” (25).²

Tanto Ursula K. Heise como John S. Dryzek sugieren que la metáfora que mejor se ajustó a estos discursos de supervivencia, límites y catástrofe fue la de la Tierra como nave espacial (Spaceship Earth).³ Sus orígenes permiten entender la trayectoria posterior de esta metáfora en proyectos como Biosphere 2 (1987-1991) y en los conceptos elaborados desde el paradigma del desarrollo sustentable. En 1969 el diseñador y arquitecto estadounidense Richard Buckminster Fuller publica un ensayo breve titulado *Manual de funcionamiento de la nave espacial Tierra* (*Operating Manual for Spaceship Earth*) en el que describe la Tierra a partir de la teoría de sistemas y la cibernética, integrando lo orgánico y mecánico, la biosfera con la tecnosfera. Lo que caracteriza a esta nave, según el autor, es la ausencia de instrucciones sobre cómo operarla y mantenerla, por lo que Buckminster apela a la experiencia del intelecto humano: tenemos dos *berries* rojas, una que nos matará y otra que nos nutrirá, tuvimos que aprender a saber cuál era la roja adecuada antes de comerla para sobrevivir, el humano descubre retrospectivamente cuáles son sus capacidades más importantes para el futuro (2008: 16). Por esta razón, su perspectiva respecto de la solución a la crisis ecológica que por esos tiempos empezaba a resonar es optimista:

It is therefore paradoxical but strategically explicable... that up to now we have been misusing, abusing, and polluting this extraordinary chemical energy-interchanging system for successfully regenerating all life aboard our planetary spaceship (15-16).⁴

Será el progreso científico y tecnológico, con principios de eficacia y eficiencia, el que conducirá a la humanidad para hacer frente a los problemas amplios del universo.

Por su parte, el economista Kenneth Boulding publica en 1966 un breve ensayo titulado *La economía de la nave espacial Tierra que viene* (*The Economics of the Coming Spaceship Earth*), que tuvo un fuerte impacto en las discusiones sobre la relación entre crecimiento económico y recursos naturales. Allí el autor contrapone la economía del vaquero (cowboy economy) a la economía del astronauta (spaceman economy), la única con futuro posible:

I am tempted to call the open economy the “cowboy economy”, the cowboy being symbolic of the illimitable plains and also associated with reckless, exploitative, romantic, and violent behavior, which is characteristic of open societies. The closed economy of the future might similarly be called the “spaceman

2 “Estas proyecciones mostraron en términos gráficos que, si la humanidad continuaba su derroche, entonces tenía como máximo un siglo antes de que ocurriera el desastre” [Traducción propia]. En este punto se puede apreciar cómo desde el propio discurso científico se valida la importancia cultural de los gráficos; así lo observa Will Steffen y su equipo de investigación al actualizar en el año 2010 los gráficos conocidos como los Gráficos de la Gran Aceleración (Great Acceleration Graphs) publicados originalmente en 2004. Al respecto, afirman que estos gráficos se han convertido en un símbolo icónico del Antropoceno, y se han reimpresso muchas veces y en muchos foros y medios académicos y culturales diferentes (Steffen et al., 2015: 83). Un ejemplo de esto se puede apreciar en el video inaugural de la conferencia Rio +20 (2012), “Welcome to the Anthropocene”, en el que los veinticuatro gráficos que presentan las tendencias socioeconómicas de los seres humanos y las tendencias del Sistema de la Tierra entre los años 1750 y 2010, con una curva de crecimiento acelerada hacia 1950, van construyendo el relato visual del Antropoceno, de cómo una especie cambió el Planeta.

3 Para un estudio crítico e histórico de la metáfora de la Tierra como nave espacial en los discursos ambientales ver: Höhler, Sabine (2015). *Spaceship Earth in the Environmental Age, 1960-1990*. New York: Routledge.

4 “Por lo tanto, es paradójico, pero estratégicamente explicable... que hasta ahora hayamos estado usando mal, abusando y contaminando este extraordinario sistema de intercambio de energía química para regenerar con éxito toda la vida a bordo de nuestra nave espacial planetaria”. Traducción propia.

economy”, in which the earth has become a single spaceship, without unlimited reservoirs of anything, either for extraction or for pollution, and in which, therefore, man must find his place in a cyclical ecological system which is capable of continuous reproduction of material form even though it cannot escape having inputs of energy (Boulding, 2012: 7-8).⁵

Como sugiere Heise (2008), la imagen del Planeta Azul flotando en el oscuro y abismal espacio se hace palpable en estas conceptualizaciones de la Tierra como nave espacial con recursos finitos para la supervivencia, una alegoría que subraya tanto la fragilidad como la sofisticación de este complejo sistema cerrado sobre sí mismo que es la Tierra (25). Pero también, tal como lo pone de manifiesto el recorrido analítico de la imagen propuesto por Sabine Höhler (2015), la Tierra como nave espacial configuró una serie de conceptualizaciones asociadas con la limitación y el hacinamiento poblacional; en este sentido, para Höhler, la metáfora funcionó en los discursos ambientales hasta finales de los 80, no solo como una invención discursiva, sino como una intervención material-semiótica del espacio, el centro de una mitología para presentar los problemas del cierre de forma significativa y para proponer estrategias y soluciones de escape (3). Podemos agregar, también, que esta metáfora sigue teniendo un fuerte desarrollo en la producción de ciencia ficción, ya sea en novelas, relatos, películas y series, relacionándose con el tópico de la terraformación y la preocupación creciente, como sucede en la serie *The 100* (2014) creada por Jason Rothenberg, de suministrar a la nave de las ecosferas necesarias para sostener a los pasajeros humanos durante un período indeterminado de tiempo.

Sin embargo, una línea menos entusiasta del progreso tecnológico y más preocupada por los dilemas y controversias éticas y políticas que inaugura el problema ecológico encuentra un campo más fértil de significación en las metáforas de navegación marítima que parecen sintetizarse en la expresión bien conocida “estamos todos en el mismo bote”. Si bien la nave espacial y el navío asumen simbólicamente la ontología como configuración funcional de nuestra condición existencial (Torregroza, 2015: 382); desde la perspectiva ambiental, la navegación marítima parece regresarnos a la materialidad del mundo de la vida, a la arbitrariedad de las fuerzas naturales, y a la posibilidad del naufragio. El espesor histórico y cultural lo sugiere el filósofo francés de la ciencia Michel Serres en su renombrado ensayo *El contrato natural* (*Le contrat naturel*, 1991): “Desde el principio de nuestra cultura, la *Iliada* se opone a la *Odisea* como la conducta en tierra frente a las costumbres de mar: la primera solo tiene en cuenta a los hombres, la segunda tiene que ver con el mundo” (73).

Y por tal razón Serres sostiene la metáfora a lo largo de su ensayo, como una forma de manifestar la responsabilidad pragmática en la orientación de una ética ecológica que tenga en cuenta aquello que solemos llamar “naturaleza”, no solo como escenario de nuestra vida y nuestras contiendas, sino como parte fundante de nuestras relaciones.

La metáfora de la navegación, con una larga tradición cultural y narrativa en Occidente, nos sitúa en las historias de exploraciones, descubrimientos, motines, transgresiones y naufragios; pone en escena la figura del capitán y los marineros, la osadía del navegante y su astucia para mantenerse a flote; la embarcación, como un todo-social, nos sitúa en la intersección que se produce entre los cambios ambientales y los cambios sociales, y si bien la nave puede encarnar el progreso humano de la técnica (Blumenberg, 1995: 52), no siempre está a salvo del hundimiento. Si tal como lo sugiere Blumenberg (1995), el humano, ser que vive en tierra firme, representa la totalidad de su situación en el mundo en las imágenes de navegación, en el contexto de la crisis ecológica, una circunstancia de naufragio inminente, entonces, activa la función escatológica de la metáfora. Si la nave espacial proyecta una historia abierta en la que podríamos escapar de la catástrofe; la metáfora del barco, en cambio, proyecta la salvación y la ruina; pues, como sugiere Torregroza (2015), “el mar es de suyo peligroso como cualquier escenario de navegación, incluso en tiempos de su dominio cartográfico, tecnológico y satelital, o de la virtualización de los medios de navegación” (382); aun asumiendo la acomodación náutica moderna de vivir con el naufragio (Blumenberg, 1995), la realidad se impone en la materialidad del mar, en vez del lado de “una emulsión de negra nada y pequeñas partículas” (Morton, 2018: 45).⁶

5 “Estoy tentado de llamar a la economía abierta, la ‘economía de vaquero’, siendo el vaquero el símbolo de las llanuras ilimitadas y también siendo asociado con el comportamiento imprudente, explotador, romántico y violento, que es característico de las sociedades abiertas. La economía cerrada del futuro podría llamarse, igualmente, la ‘economía del hombre del espacio’, en la que la Tierra se ha convertido en una única nave espacial, sin reservas ilimitadas de nada, ni para la extracción ni para la contaminación, y en la que, por lo tanto, el hombre debe encontrar su lugar en un sistema ecológico cíclico que es capaz de la reproducción continua de la forma material, aunque no puede escapar a tener entradas de energía”. Traducción propia.

6 La metáfora de la Tierra-nave espacial podría proponerse, también, en la trayectoria del esquema mítico “humanos-sin-mundo” que Déborah Danowski y Eduardo Viveiros de Castro (2019) analizan dentro del imaginario de los fines del mundo. En el “buen Antropoceno” por venir, el perfeccionamiento del dispositivo técnico de la civilización capitalista nos librará definiti-

En el contexto de la crisis climática y la llegada del Antropoceno, la discusión respecto de la pertinencia de la metáfora del bote ha permitido concentrar algunas de las principales controversias que provoca la narrativa global de la catástrofe ambiental, sobre todo aquella centrada en la capacidad de carga del sistema. Una de las significaciones más cuestionadas fue la instalada por el ecólogo estadounidense Garrett Hardin en 1974 con la publicación de *Ética del bote salvavidas: el caso en contra de ayudar a los pobres* (*Lifeboat Ethics: the Case Against Helping the Poor*), seguido de *Viviendo en un bote salvavidas* (*Living on a Lifeboat*), ambos corolario de su obra más comentada, *La tragedia de los (bienes) comunes* (*The Tragedy of the Commons*, 1968), en la que propone el dilema de la administración de bienes comunes finitos entre individuos y los conflictos que surgen de tales relaciones.⁷ Hardin propone en los dos ensayos breves la defensa de la contrametáfora del bote salvavidas como respuesta a la nave espacial propuesta por ecologistas. Con una clara política antimigratoria, una naturalización de las injusticias y desigualdades, Hardin plantea el dilema de supervivencia:

If we divide the world crudely into rich nations and poor nations, two thirds of them are desperately poor, and only one third comparatively rich, with the United States the wealthiest of all. Metaphorically each rich nation can be seen as a lifeboat full of comparatively rich people. In the ocean outside each lifeboat swim the poor of the world, who would like to get in, or at least to share some of the wealth. What should the lifeboat passengers do? (Hardin, 1974: s/p).⁸

Filósofos, psicólogos, ambientalistas no demoraron en manifestar críticas, objeciones y acusaciones contra esta propuesta, pero la capacidad de carga de los sistemas terrestres siguió siendo el argumento científico de diversas políticas antiinmigración; de hecho, la metáfora de Hardin revive ominosamente en la actual crisis de refugiados (a la que se suman los refugiados climáticos) que mueren en la orilla esperando una respuesta humanitaria. Como sugiere el historiador ambiental italiano Marco Armiero (2018), en efecto, la inhumanidad de la metáfora de Hardin, su respuesta draconiana de dejar que los pobres mueran para que los ricos vivan, se asemeja más a lo que significa vivir y morir en el Antropoceno (s/p). El bote salvavidas, empleado ante una emergencia con el fin de rescatar el mayor número de víctimas, hacía comprensible –y calculable– el problema de la sobrepoblación y la escasez de recursos, convirtiendo al bote más bien en un arca moderna de selección biopolítica, tal como describe Höhler (2015) que sucedió con el desarrollo teórico de la ecología de poblaciones (79-103).

Quien reactivó la polémica representación del bote salvavidas fue Dipesh Chakrabarty con su influyente ensayo *El clima de la Historia: cuatro tesis* (*The Climate of History: Four Theses*, 2009). Para el historiador poscolonial, las explicaciones antropogénicas del cambio climático producen un colapso en la distinción entre historia natural e historia humana, así como la llegada del Antropoceno que posiciona al humano como agente geológico cuestiona los límites de nuestra capacidad de comprensión histórica ya que nos obliga a relacionar la historia global del capital con la de la especie humana. ¿Quién es el nosotros histórico que navega las turbulentas y contaminadas aguas del Antropoceno? ¿Cómo se reparten las responsabilidades y consecuencias de la catástrofe?

Para Chakrabarty (2019), la crítica poscolonial es efectiva para tratar las formaciones globales de dominación, pero inadecuada para lidiar con el calentamiento global, pues solo puede leerlo como una crisis de la gestión capitalista, sin dar cuenta que el ahora geológico del Antropoceno se ha enredado con el ahora de

vamente del mundo exterior, triunfando el sueño antrópico moderno. Para los autores, este ideario nacido en el dominio de la ciencia prometeica y triunfalista, combinado con cierta tecnofilia cornucopiana, encuentra su máxima expresión en el *think tank* californiano The Breakthrough Institute. En contra de la propaganda del miedo o la culpa, el Instituto y sus seguidores llaman a la creación de nuevos valores acordes con nuestra época: una filosofía de la gratitud, la superación y la posibilidad frente a las filosofías del resentimiento, el pesimismo y los límites (97). Para más información sobre los proyectos de geoingeniería y soluciones centralizadas del Instituto consultar: <https://thebreakthrough.org>

7 La politóloga estadounidense Elinor Ostrom desafió las teorías económicas de administración de bienes comunes desarrolladas a partir del dilema de Hardin en *El gobierno de los bienes comunes* (1990). En él propone una tercera vía para evitar la tragedia de los comunes a partir de la investigación de cómo diversas comunidades gestionan y disponen colectivamente los recursos escasos y evitan su degradación. Este análisis profundo sobre la gobernanza económica de los recursos compartidos fue reconocido internacionalmente en 2009 cuando se convirtió en la primera mujer en recibir el Premio Nobel de Economía.

8 “Si dividimos el mundo crudamente en naciones ricas y naciones pobres, dos tercios de ellos son desesperadamente pobres y solo un tercio comparativamente rico, siendo Estados Unidos el más rico de todos. Metafóricamente, cada nación rica puede verse como un bote salvavidas lleno de gente comparativamente rica. En el océano, afuera de cada bote salvavidas, nadan los pobres del mundo, a quienes les gustaría entrar, o al menos compartir algo de la riqueza. ¿Qué deben hacer los pasajeros del bote salvavidas?”. Traducción propia.

la historia de la especie humana. Esta constatación lo guía hacia la metáfora con la que concluye su artículo, respondiéndole indirectamente a Hardin y anticipando la tragedia del Titanic:

A diferencia de la crisis del capitalismo, no hay salvavidas aquí para los ricos y los privilegiados (testigos de la sequía en Australia o de los incendios recientes en los barrios seguros de California)... “Especie” debería ser realmente el nombre de un marcador para nuevas historias universales de seres humanos, un nombre que detona en este momento de peligro del cambio climático... Todavía el cambio climático nos plantea una cuestión como colectividad humana y nosotros seguimos apuntando a una figura del universal que escapa a nuestra capacidad de experimentar el mundo. Es más bien un universal que surge de una sensación compartida de catástrofe (2019:115).

Mientras Greta Thunberg parece susurrarnos No hay Planeta B (*There is not Planet B*), Musical Scalpel, el trovador climático estadounidense, nos aconseja en la canción “Anthropocene” de su último álbum *Antropoceno: canciones para aguas inexploradas* (*Anthropocene: Songs for Uncharted Waters*, 2020): “If you really wanna stay afloat,/ Then get together and row this boat!/ Cause we’re all human beings, in the Anthropocene”.⁹ La llegada del Antropoceno acentuó la narrativa apocalíptica instalada desde el ámbito científico otorgando al imaginario catastrofista un nuevo “nosotros” global que protagoniza la desaparición de su propia especie. En su crítica a las narrativas oficiales del Antropoceno, Andreas Malm y Alf Hornborg (2014) se enfrentan directamente a la metáfora de Chakrabarty afirmando que los ricos y privilegiados sufrirán consecuencias de forma diferenciada, y si el cambio climático representa una forma de Apocalipsis, este no será global, sino desigual y combinado, tal cual lo estamos observando con los efectos del cambio climático o lo pudimos experimentar con la pandemia del coronavirus. El Titanic sale a la superficie discursiva en el momento en que la crítica humanística y sociológica comienza a cuestionar los universales sobre los que la ciencia construye su discurso de la crisis, al constatar la deficiencia de la narrativa de la evidencia para convocar acuerdos globales y de las metáforas para hacer significativa nuestra realidad.

En el primer Campus Antropoceno coordinado por la Haus der Kulturen der Welt en 2014 en Berlín se dieron cita los más destacados investigadores y científicos del Norte Global que actualmente contribuyen con los debates sobre el Antropoceno. Con una propuesta marcadamente transdisciplinaria, se propuso a partir de este evento un “Currículo Antropoceno”, un corpus de preguntas y diseños de investigación experimental, trabajos de campo y formatos educativos y participativos con el fin alcanzar una comprensión profunda de las complejas interacciones socionaturales que se producen en la nueva época geológica, así como implementar formas colaborativas de producción y transmisión de conocimiento entre ciencia, arte y sociedad civil.¹⁰ En este evento participaron la historiadora de la ciencia Sabine Höhler y el historiador ambiental Marco Armiero; ambos se centraron en el cuestionamiento de las metáforas empleadas en los discursos científicos para comunicar los alcances y consecuencias de la crisis, lo que podríamos denominar la responsabilidad pragmática de la metáfora para orientar acciones y validar proyectos de vida y supervivencia. En esa oportunidad, ambos manifestaron su inclinación por las metáforas de la navegación, preguntándose si entre las embarcaciones más famosas es posible encontrar una metáfora para comprender nuestra situación existencial en el Antropoceno y una narrativa adecuada para imaginar futuros alternativos.

Para Höhler (2015), el ejemplo del Titanic resulta atractivo pues ha alcanzado el estatus de mitología: “the epitome of all sunken ships throughout history conveys more than other stories of shipwreck the frailty of the boundary between the interior and exterior worlds that technological prowess will never entirely master” (30).¹¹ El buque insumergible, encarnación del progreso y la experticia tecnocientífica, construyó su propia catástrofe: el dispositivo capitalista que Attali denuncia ingresa a las aguas internacionales del Antropoceno, desnaturalizando la vulnerabilidad y recordándonos que, tal como sucede ahora, sí hubo salvavidas para los ricos y privilegiados. Para Armiero, en cambio, la narrativa que se deriva del Titanic, aunque rica en significaciones, sigue centrándose, justamente, en la tecnología, la experticia y los deberes morales en lugar de enfatizar en las desigualdades y las relaciones de poder que nos llevaron a este punto. A partir del cuestionamiento

9 “Si realmente quieres mantenerte a flote/ ¡Entonces reúnete y rema este bote! / Porque todos somos seres humanos en el Antropoceno” [Traducción propia].

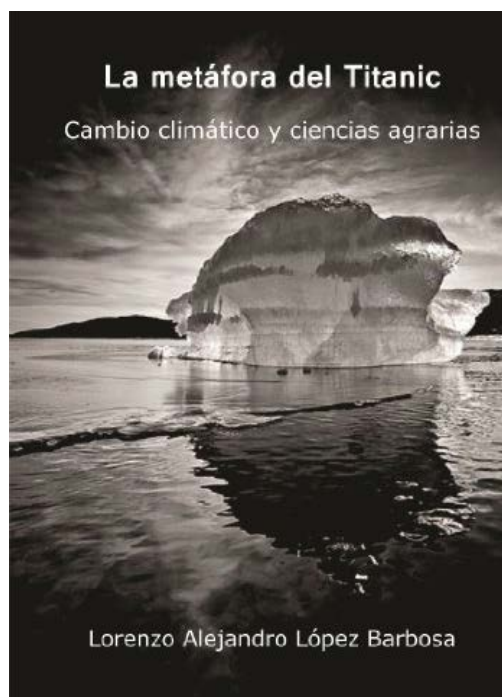
10 Para mayor información sobre los proyectos se pueden visitar las siguientes plataformas web: www.hkw.de y www.anthropocene-curriculum.org.

11 “El epitome de todos los barcos hundidos a lo largo de la historia transmite, más que otras historias de naufragios, la fragilidad de la frontera entre los mundos interior y exterior que la proeza tecnológica nunca dominará del todo” [Traducción propia].

del “nosotros” invocado en el Antropoceno, Armiero se inclina por la metáfora del Motín del HMS Bounty (1789) y no del naufragio del Titanic, pues, el primero desafía las relaciones sociales y el carácter pospolítico del Antropoceno:

The absence of any understanding of the wider network of power in which the material and metaphorical ship is embedded is ingrained in most of the Anthropocene narratives. In thinking of the Titanic, the weaknesses of the ship, the mistakes of captains, and the disinterest of the people on board are the recurring reasons used to explain the ultimate failure of the ship... The metaphor of the Bounty allows me to lay claim to the need for the mutiny, for taking over the ship, changing its route and leaving the network of relations in which it was embedded (2015: 52-53).¹²

Sin embargo, la metáfora ha seguido su curso, amplificándose al ritmo de las publicaciones sobre el cambio climático y el Antropoceno, nutriéndose de significaciones paródicas en su uso como referente genérico en *memes* sobre el cambio climático, crisis políticas y sociedad de consumo. Propongo a continuación un último y breve recorrido por producciones académicas y culturales que proponen la tragedia del Titanic como metáfora ambiental del Antropoceno, es decir, como el recurso inventivo que encierra una experiencia física y cognitiva de nuestras relaciones con el mundo en tiempos de catástrofe.



Quien desarrolla la metáfora en una amplia constelación es el ingeniero agrónomo mexicano Lorenzo López Barbosa (2010) en su libro *La metáfora del Titanic: cambio climático y ciencias agrarias*. Al recuperar los elementos humanos, ambientales y tecnológicos que incidieron en el accidente del transatlántico, el autor busca demostrar de qué modo la sociedad humana actual –la tripulación del Titanic– navega sobre un complejo sistema socioecológico en corrientes de incertidumbre a tiempo todavía de divisar el iceberg:

En cierto modo, nuestra confianza en que el futuro del planeta no está amenazado con una grave crisis derivada de la alteración del clima, nos puede arrastrar a chocar con un gran iceberg, impredecible y sorpresivamente, donde nuestra soberbia nos impida maniobrar adecuadamente y evitar el colapso (144).

12 “La ausencia de cualquier comprensión de la red más amplia de poder en la que se inserta la nave material y metafórica está arraigada en la mayoría de las narrativas del Antropoceno. Al pensar en el Titanic, las debilidades del barco, los errores de los capitanes y el desinterés de la gente a bordo son las razones recurrentes que se utilizan para explicar el fracaso final del barco... La metáfora del Bounty me permite reivindicar la necesidad del motín, de apoderarse del barco, cambiar su ruta y abandonar la red de relaciones en la que estaba inmerso”. Traducción propia.

Como catástrofe anunciada, el hundimiento se inscribe como advertencia y amenaza ante la apatía, inacción y falta de voluntad política que provoca la alarma ecológica; el problema no es el iceberg, sino nosotros que nos encaminamos a él despreocupadamente. Tanto López Barboza como el investigador español Manuel Arias Maldonado apelan a la conocida historia y su trama trágica al cuestionar los fundamentos de dichas reacciones y sus consecuencias, otro de los grandes tópicos que aqueja a científicos e investigadores: “¿o seguiremos nuestro rumbo despreocupados hasta estrellarnos como el Titanic, ese otro gran símbolo de la modernidad occidental?” (15), se pregunta el autor español en su último libro *Antropoceno: la política en la era humana* (2018). Para Timothy Morton (2018), en cambio, Casandra ya ha cantado y “el Titanic de la Modernidad se topa con el iceberg de los hiperobjetos” (45), hacia los que decide lanzarse en su libro. La del Titanic es también la historia del iceberg, cuya materialidad y arbitrariedad busca todavía despegarse de la agencia humana. El calentamiento global, los plásticos, el plutonio o el uranio son los hiperobjetos que se distribuyen masivamente en tiempo y espacio superando cualquier escala temporal, espacial y conceptual humana, y que nos recuerdan, con su presencia adherente, que el fin del mundo ya ha sucedido. Amenaza invisible, silenciosa y anunciada, reloj de hielo que con su derretimiento va pulsando el ritmo de la catástrofe, la imagen del iceberg, tanto como la de la huella, domina parte importante del imaginario visual del cambio climático y el calentamiento global (ver imagen 1). ¿Por qué el iceberg se propone como una metáfora visual del Antropoceno?

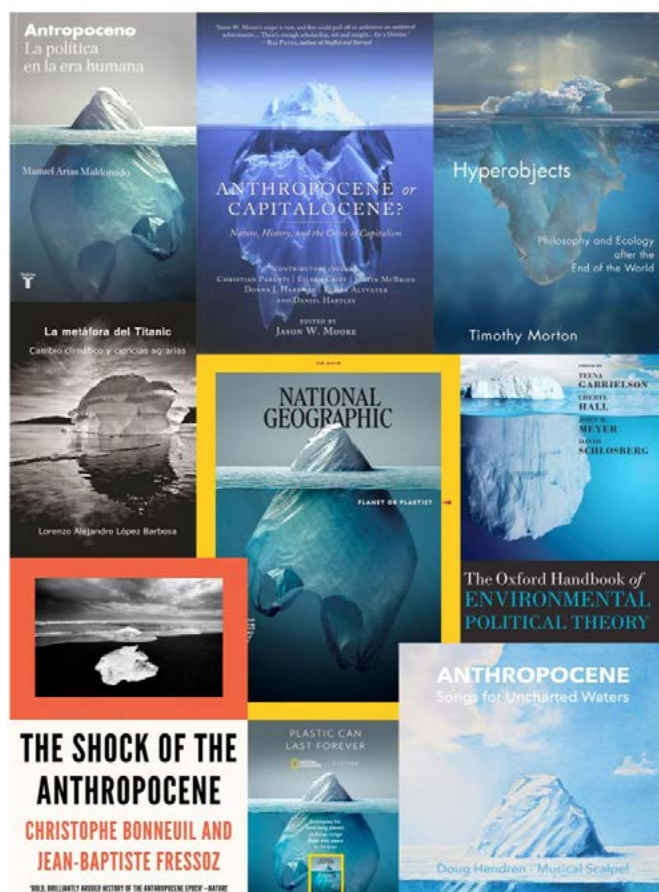


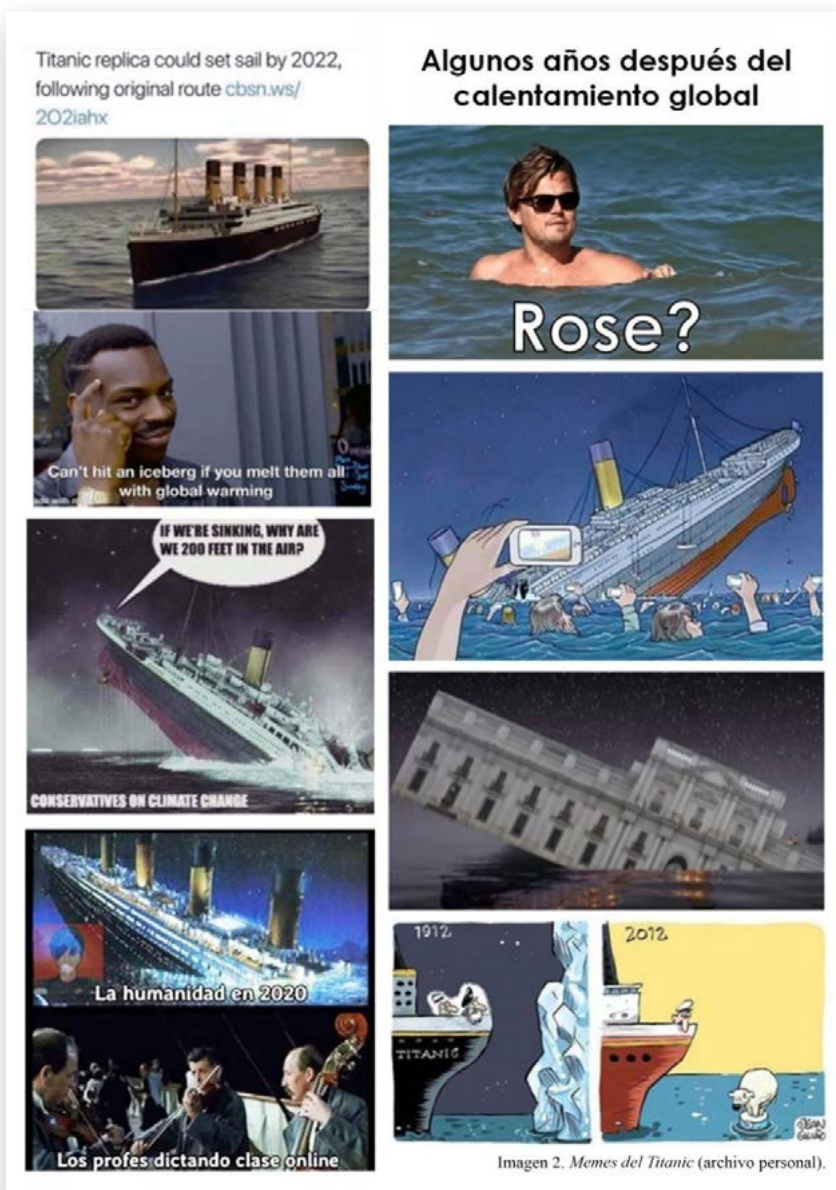
Imagen 1. Portadas del Antropoceno (archivo personal)

En primer lugar, el iceberg, con su desproporción entre lo visible e invisible, permite montar una retórica de la desconfianza: “Ocho millones de toneladas de plástico acaban en los océanos cada año. Y esto es solo la punta del iceberg”, es el encabezado de la celebrada portada de *National Geographic* de junio de 2016 que muestra el “Iceberg plástico”, el fotomontaje del artista mexicano Jorge Gamboa. En ella, una bolsa de plástico flota como un inmenso iceberg en un océano todavía de aguas claras. La imagen es elocuente, pues la contaminación plástica en los océanos constituye una amenaza directa a los ecosistemas marinos y su biodiversidad, disputándole al iceberg su protagonismo oceánico en la forma de islas de basura. ¿Qué esconde el iceberg plástico entonces? Blumenberg (2016) sugiere que, si el uso de la metáfora se ajusta a las leyes naturales que rigen la proporción y homogeneidad del iceberg, entonces esta tendrá fuerza de evidencia; siempre que se trata algo difícil de probar, la metáfora convence (241). El iceberg plástico también se reproduce en la porta-

da del libro de Arias Maldonado, vinculando el Antropoceno con la contaminación plástica, la materialidad sintética que se propone como marca estratigráfica de la nueva época, legado del paso de la humanidad por el planeta. En la época de las evidencias, el mundo de lo solapado que activa el modelo orgánico del iceberg se convierte en una invitación óptica a entender aquello que se oculta más que lo que se revela, pues a pesar de su ausencia, lo invisible puede imaginarse “por medio de lo visible como algo plenamente conocido” (Blumenberg, 2016: 274).

Por otro lado, la tragedia del Titanic demostró lo insidiosos que pueden ser los icebergs y que no alcanza con ver la punta para eludirlos. Tampoco alcanza reducir la velocidad o intentar una maniobra brusca. Cada salida del Titanic del puerto de Southampton lo arroja inexorablemente a la colisión. Entonces, la sospecha se vuelve amenaza invisible. En el Antropoceno, el iceberg señala la crónica de un naufragio anunciado, y lo que no se ve –la acidificación de los océanos, la pérdida de biodiversidad, un virus– amenaza nuestra comprensión: “¿Quieres decir que/eso fue todo?/Sí. Todo pasó./Eso fue solo el principio./El principio del fin/es siempre discreto” (Enzensberger, 1986, Canto Primero). El iceberg provoca la tensión escatológica de la metáfora, haciendo del choque un encuentro y un evento, como sugieren Danowski y Viveiros de Castro al estudiar la película *Melancolía* (2011) de Lars von Trier:

recordemos que, antes de ser el fin de todo, la catástrofe es precisamente un *choque*, un *encuentro*, un *acontecimiento*, y que, entre la perspectiva del fin inminente y el propio fin, se interponen algunas décimas o centésimas de segundo de un afecto de intensidad máxima (2019:81).



A diferencia de *Melancolía*, en *Titanic* (1997), luego del choque contra el iceberg, la tripulación contó con dos horas antes del hundimiento definitivo. El cambio climático nos pone ante esos segundos —del tiempo profundo— de fatalidad en el que ya no hay lugar para el espectador: el hundimiento se vuelve escenario de significación y en él se disponen, a modo de galería ética, las reacciones al hundimiento, los modos de enfrentar el fin.

Dejo a continuación una curaduría de memes que tienen como referente genérico la tragedia del Titanic en sus múltiples inscripciones culturales. Definido como discurso multimodal viral desarrollado al margen del normativismo lingüístico e institucional (González *et al.*, 2014), los memes traslucen emociones, pensamientos o actitudes a partir de una síntesis humorística entre dos realidades distantes. Leonardo Di Caprio de vacaciones buscando a Rose en medio de un mar tropical de icebergs desaparecidos. En el caso de los memes aquí expuestos (ver imagen 2), se aprecia que la intención discursiva es la de ridiculizar y denunciar los discursos dominantes de la sociedad de consumo y el espectáculo, el antropocentrismo y, principalmente, el negacionismo, producto también de la viralización de información falsa y el naufragio de la evidencia en la navegación por la web. La predilección por la verticalidad del hundimiento tensa el instante del fin para que la ironía opere como manifestación de resistencia frente a quienes se disponen en lo seco a determinar el destino de quienes ya están con el agua hasta el cuello. La mixtura de contextos distantes que caracteriza la composición multimodal de los memes se logra a través de diferentes recursos retóricos (metonimia, metáfora, hipérbole, parodia), para hacer de la imagen persuasiva y representativa de una actitud o circunstancia general compartida globalmente, en este caso, la catástrofe climática. Tal vez la más recordada de estas actitudes ante el fin sea la de los músicos tocando mientras el barco se hunde, la delicada disposición de las razones insuficientes. A buen entendedor, unos cuantos memes bastan.

Referencias bibliográficas

- Arias Maldonado, M. (2018). *Antropoceno: la política en la era humana*. Barcelona: Taurus/Penguin Random House.
- Armiero, M. (2015). Of the Titanic, the Bounty, and Other Shipwrecks. *Intervalla*, 3, 49-54.
- (2018). Sabotaging the Anthropocene; or, In Praise of Mutiny. G. Mitman, M. Armiero, & R. Emmett (eds.), *Future Remains: A Cabinet of Curiosities for the Anthropocene* (Part 2: Living and Dying). Chicago and London: The University of Chicago Press (ebook).
- Bauman, Z. (2008). *Archipiélago de excepciones*. A. S. Mosquera (Trad.). Buenos Aires: Katz Editores.
- Blumenberg, H. (1995). *Naufragio con espectador. Paradigma de una metáfora de la existencia*. J. Vigil (Trad.). Madrid: La Balsa de la Medusa.
- (2003). *Paradigmas para una metaforología*. J. P. Velasco (Trad.). Madrid: Trotta.
- Boulding, K. E. (22 de mayo de 2012). *The Economics of the Coming Spaceship Earth*. Recuperado de UT Austin: http://arachnid.biosci.utexas.edu/courses/thoc/readings/boulding_spaceshipearth.pdf
- Buckminster Fuller, R. (2008). *Operating Manual for Spaceship Earth*. Obtenido de Global Solutions Lab: http://designsciencelab.com/resources/OperatingManual_BF.pdf
- Chakrabarty, D. (2019). El clima de la Historia: Cuatro tesis. R. L. Gorriti y M. L. Gómez (Trad.). *Utopía y praxis Latinoamericana*, 24(84), 98-118.
- Danowski, D., Viveiros de Castro, E. (2019). *¿Hay mundo por venir? Ensayo sobre los miedos y los fines*. R. Álvarez (Trad.). Buenos Aires: Caja Negra.
- Dryzek, J. S. (2013). *The Politics of the Earth: Environmental Discourses*. Oxford: Oxford University Press.
- Enzensberger, H. M. (1986). *El hundimiento del Titanic*. H. Padilla (Trad.). Barcelona: Anagrama (ebook).
- Estenssoro Saavedra, F. (2014). *Historia del debate ambiental en la política mundial 1945-1992: la perspectiva latinoamericana*. Santiago de Chile: Lom ediciones.
- González Espinosa, F., Esteban Herrera Vargas, E. y Alfonso Vargas Franco, A. (2014). Análisis crítico del discurso de los “memes” alusivos al debate sobre paramilitarismo del Congreso de la República de Colombia. *Nexus comunicación*, p. 70-93.
- Hardin, G. (1974). *Lifeboat Ethics: The Case Against Helping the Poor*. Obtenido de University of Colorado: <https://rintangin.colorado.edu/~vancecd/phil1100/Hardin.pdf>
- Heise, U. K. (2008). *Sense of Place and Sense of Planet: the environmental imagination of the global*. New York: Oxford University Press.
- Hendren, D. (2020). *Anthropocene: Songs for Uncharted Waters* [Grabado por Musical Scalpel]. [Spotify]. Estados Unidos: Records DK.

- Höhler, S. (2015). *Spaceship Earth in the Environmental Age, 1960-1990*. New York: Routledge.
- López Barbosa, L. A. (2010). *La metáfora del Titanic: cambio climático y ciencias agrarias*. México: Libro digital Kindle.
- Malm, A.; Hornborg, A. (2014). The geology of mankind? A critique of the Anthropocene narrative. *The anthropocene review*, 1(1), p. 62-69.
- Morton, T. (2018). *Hiperobjetos: filosofía y ecología después del fin del mundo*. (Trad. P. Cortés Rocca). Buenos Aires: Adriana Hidalgo.
- Schalansky, J. (2013). *Atlas de islas remotas: cincuenta islas en las que nunca estuve y a las que nunca iré*. I. G. Gamero (Trad.). España: Capitán Swing y Nórdica Libros.
- Serres, M. (1991). *El contrato natural*. U. Larraceleta, & J. Vázquez (Trads.). Valencia: Pretextos.
- Steffen, W. *et al.* (2015). “The trajectory of the Anthropocene: The Great Acceleration”. *The Anthropocene Review*, 2(1), 81-98.
- Torregroza, E. (2015). “Náufragos o navegantes: elementos para una metaforología náutica de la existencia”. *Res Pública. Revista de Historia de las Ideas Políticas*, 18(2), 375-388.
- United Nations: World Commission on Environment and Development. (1987). *Our Common Future: From One Earth to One World*. Recuperado de <http://www.un-documents.net/wced-ocf.htm>.