La repentina presencia de Luis, significó para Gregorio un revivir a la vida. En la remembranza de su memoria estaba como marcada a fuego la odisea del naufragio y la pérdida de su amigo. Luis también vivió los peores momentos de su vida con Lucilia en la inmensidad de aquel mar plagado de cadáveres. En el momento de la colisión se encontraban en el camarote de ella. Les fue relativamente fácil saltar al mar por la parte más peligrosa, que para ellos representó la salvación, por el hecho de hacerlo en el lado donde estaban las rocas de Ponta da Pirabura donde colisionó el Príncipe de Asturias. También influyó que, debido a la inclinación del barco en aquel momento, era la parte por donde menos gente había buscado el salto a la supuesta salvación. Las olas les hubiesen podido estrellar contra las rocas, pero no fue así, gracias a la pericia y fortaleza de Luis. Con los salvavidas bien abrochados consiguieron mantenerse a flote abrazados en medio del caos, tras tremendos esfuerzos, hasta que una barca de salvamento los recogió. Por ser de los primeros en llegar a tierra, fueron llevados a un centro privado de Asistencia Médica y de allí salieron para quedarse en Brasil, para más tarde trasladarse a México. Motivo por el que no figuraron en las listas de rescatados. Al padre de Lucilia no se le volvió a ver después del naufragio.

En las profundidades de aquel recodo donde descansa el Príncipe de Asturias, se esconde una historia con el doble sentido que sobrellevan la ética y el misterio. Cuestiones de ética, que por motivos incuestionables quedaron borrados en una sociedad demasiado afectada por los prejuicios de una integridad falsa. Y también el misterio que perdura hasta nuestros días con la increíble desdicha, que sin motivo aparente, ha hecho olvidar por completo la existencia de este barco que fue el orgullo de la marina mercante del Estado Español. Independientemente de los desmanes que ocurrieron por la posesión del oro que transportaba, este barco, bautizado con nombre de la realeza, debería formar parte de la historia de la navegación española a niveles populares. De la misma forma que el Titanic y otros muchos en sus respectivos países y fuera de ellos, están sólidamente presentes en la memoria de sus súbditos de todas las clases sociales. El Príncipe de Asturias está completamente olvidado en España. Ni siquiera en la Comandancia de Marina de Barcelona tienen conocimiento ni constancia de que haya existido.

¿Por qué? Creo saberlo.

Gregorio Siles Peña, el abuelo materno del autor de esta obra, aquel electricista navegante que se obsesionó con descubrir la verdad por su sentido de la ética, se encontró sumido en la más denigrante ignorancia por parte de los que más interés debieron demostrar en descorrer la cortina que lo oscurecía todo. Sus esfuerzos fueron en vano. Tampoco habría ayudado nada el hecho de que hubiese estado presente su gran amigo Luis Esteller. Las clases sociales forman barreras tanto más difíciles de traspasar cuanto más poderosas son las clases altas.

Teniendo en cuenta la importancia de tan enorme pérdida y de la cantidad desorbitada de muertos que se estaban recuperando del mar con grandes dificultades, los artículos en los periódicos, no salían con la espectacularidad que merecía el hecho, de que nadie más volvería a ver navegar el barco más importante de la historia de España, después de las tres carabelas que descubrieron América. Era noticia, por lo menos para primera plana, pese a que en aquel tiempo no se escribía nada con grandes letras, salvo el propio nombre del periódico. En los periódicos había que encontrar la noticia entre las columnas de otros artículos sencillos, a veces estúpidos, atendiendo con la misma resonancia a los intereses de los vanidosos y su asistencia a los espectáculos de moda o a los movimientos financieros de los grandes industriales. Ante lo que parecía indiferencia, se dio la paradoja incongruente de no dar ningún tipo de resalte al naufragio de aquel lujoso barco que un periodista con deseos de celebridad bautizó con el nombre de Titanic Español. Es posible que hubieran unos intereses no definidos, pero verdaderamente muy sospechosos. Como dato extraordinario, en el Correo Catalán del jueves, 9 de marzo de 1916, incluyeron en el artículo, una fotografía del capitán Lotina. Extraordinario. Y del barco nada.

El Titanic naufragó cuatro años antes que el Príncipe de Asturias y en el segundo milenio de nuestra era, cien años después, sigue en las mentes de los ciudadanos de casi todo el mundo occidental como uno de los hechos fundamentales de la historia de la humanidad. Solamente, no era más que otro barco que se reunió en el fondo del mar, con tantos otros. Se han hecho películas con actores muy conocidos y se han hecho inmersiones infructuosas a profundidades imposibles, en busca de una ilusoria quimera que resultó inexistente. Este buque inglés, encumbrado inverosímilmente, ofrece una imagen de superioridad tan importante como lo pueda ser la primera astronave que descendió en la luna. La realidad fue que, sin quitarle méritos ni dudar de sus ingenieros, se hundió por la propia prepotencia de creer que no se podía hundir. La prueba está en que no llevaba botes salvavidas más que para un tercio de los pasajeros que podía transportar. Craso y sorprendente error.

También el Príncipe de Asturias tenía motivos para que se hicieran inmersiones en busca de valores bien definidos. Las estatuas de mármol y bronce, tan valiosas para los españoles de Argentina, quienes vieron retrasada la inauguración del monumento conmemorativo del Centenario de la Revolución de Mayo. Ya, con anterioridad, la desgracia cayó sobre este monumento. El escultor catalán Agustín Querol Subirats, a quien se le encargó la construcción de las estatuas y las esculturas de mármol, murió con tan sólo 49 años, en 1909, cuando solamente logró realizar los bocetos. Continuó su labor Cipriano Folgueras Doiztúa, otro escultor de gran renombre, quien también murió en 1911, casi a la misma edad que Agustín Querol. El hundimiento del Príncipe de Asturias representó una demora más para posponer la inauguración de, nada menos que a 17 años del día de la colocación de la primera piedra fundamental. Por fin, el 13 de marzo de 1927, con la asistencia de más de un millón de asistentes, fue realizada la entrega del monumento al presidente Máximo Marcelo Torcuato de Alvear, Presidente de la Nación Argentina.

De ahí cabe preguntarse, ¿Qué maldición cayó sobre este monumento?

Y, cómo no, naturalmente el oro era uno de los motivos más decisivos para una inmersión, los once mil kilos del metal más preciado y apetecido por la ambición humana, más todo lo que se guardaba en el camarote del capitán.

Una demostración clara de que, por lo menos las once toneladas de oro, eran conocidas por algunos, exentos en la operación, es que después del hundimiento, se hicieron inmersiones en busca del metal preciado y ante la imposibilidad de llegar a los lugares interiores difíciles, no dudaron de dinamitar allá donde les pareció, para abrir entradas.