



EL MAR Y EL LENGUAJE DE LAS SUPERSTICIONES

Lola Ancira

*Hay tres tipos de hombres: los vivos, los muertos y los navegantes.
Frase atribuida a Sócrates*

Desde tiempos inmemoriales, uno de los grandes enigmas para los seres humanos ha radicado en la inmensidad de las aguas profundas de mares y océanos; lo desconocido, lo que ahí acecha y se oculta. En un planeta en el que casi tres cuartas partes de la superficie están cubiertas de agua, el mar ha resultado fundamental para los imaginarios culturales, además de servir de sustento y vía expansiva de las civilizaciones.

Las especies humanas primitivas aprovecharon los márgenes de los ríos y las costas de los mares para obtener alimentos. La llegada del *Homo sapiens* a Australia demostró no solo su capacidad para construir una nave sino sus habilidades para concretar una expedición marítima. En la actual bahía del Tiburón, una ensenada al norte de Perth (Australia), se descubrieron restos de atunes de cuarenta y dos mil años de antigüedad, lo que corrobora el perfil de marineros y pescadores de los antepasados de esta región.

La necesidad de crear y mejorar embarcaciones según las opciones de navegación y los distintos fines de las mismas —pesca, comercio, exploración o transportación— dio pie a la construcción con distintos materiales de canoas, botes y barcos. Existen vestigios milenarios que indican que los antiguos egipcios —quienes desarrollaron navíos con velas y remos, ya que su principal ruta de comunicación era el río Nilo— fueron

los primeros en aventurarse en el Mediterráneo. Los sumerios navegaban el golfo Pérsico, luego de transportarse por los ríos Tigris y Éufrates, y Grecia fue una gran potencia marítima hasta que el Imperio romano comenzó a controlar los océanos.

El término *talasocracia* surgió para definir a los territorios que se desarrollaban gracias al poder que ejercían sobre amplias zonas marítimas, como la civilización minoica, que dominó la navegación en el mar Egeo durante el siglo XXX a. C. Durante el siglo II a. C., los fenicios se erigieron como los mejores marineros de la Antigüedad por diversas razones: al estar rodeados de montañas, tuvieron que aventurarse mar adentro, por lo que fueron los primeros en navegar más allá del estrecho de Gibraltar y en abrir el comercio en el Mediterráneo.

Las travesías en altamar podían durar varios días, semanas o meses, periodo en que la vida se tornaba más hostil y los peligros acechaban tanto fuera como dentro del barco. En el exterior, los marineros eran víctimas de corrientes, oleajes, diferencias térmicas, diluvios y naufragios, epidemias, incendios y batallas.

Dentro del navío, su salud física estaba en riesgo porque algunos alimentos curados o salados se pudrían y consumirlos provocaba daños gastrointestinales; además, la nula higiene y el agua contaminada favorecían la propagación de enfermedades como el escorbuto —que resultaba mortal y fue nombrado la “peste del mar”—,¹ el sarampión, la cólera, el tifus, la fiebre amarilla, la viruela y afecciones de la piel. Incluso la salud mental de los marineros podía flaquear debido a la disciplina rígida, el espacio físico limitado y las tensiones ocasionadas por los combates navales. La charla y los juegos de azar, aunque prohibidos, eran algunas de las pocas distracciones. La insubordinación y los delitos se castigaban duramente: los infractores podían perder su salario y sus bienes, recibir azotes, ser encarcelados o desterrados al llegar a puerto e incluso ser ejecutados. Para evitar el malestar anímico y sus consecuencias, cada que una nave tocaba tierra, su tripu-

¹ N. de los E.: El escorbuto es una enfermedad causada por deficiencia de vitamina C. Según la RAE, “los edemas característicos de esta enfermedad en los marineros podrían deberse al consumo excesivo de leche cuajada durante sus largos viajes”.



Mosaico de Ulises, siglo III. Museo Nacional del Bardo, Túnez ©

lación podía descender y descansar antes de zarpar de nuevo.²

Para los marineros, la vida en altamar se convirtió en lo cotidiano, habitaron un entorno ajeno y desconocido³ que requirió nuevos usos y costumbres. Las condiciones precarias de vida y la amenaza constante a su seguridad y tranquilidad generaron muchas supersticiones, de las que hay registros históricos: diversos rituales y ceremonias, convertidos en tradición, que los navegantes establecieron para

do desde su construcción colocando monedas de plata en diversas secciones, como la quilla o el mástil principal. Del mismo modo, la figura decorativa del mascarón de proa, por lo general la escultura de un animal mitológico, una deidad marina o una mujer tallada en madera, era considerada un objeto de protección para la nave y sus tripulantes. Se creía que era de mala suerte subir a la nave por babor —el lado izquierdo de la embarcación, mirando de popa a proa— o con el pie izquierdo.⁴

La botella con la que se bautizó al crucero italiano Costa Concordia, en 2012, no se rompió; el navío chocó, encalló y se hundió.

intentar protegerse y embarcar a salvo. Este afán por predecir acontecimientos funestos o dichos originó creencias y prácticas tan variadas como disímiles que aún se acostumbra para asegurar el buen desarrollo y éxito de una excursión marítima.

Las supersticiones más populares van desde prohibir silbar a bordo, porque se creía que el sonido llamaba a la tempestad y desafiaba al viento; evitar zarpar en determinadas fechas o días —como el jueves, día de Thor, dios de la fuerza y el trueno—; y no arrojar piedras al mar, pues se consideraba una ofensa que podría enfurecerlo y provocar mal tiempo. También se creía que un barco podía ser protegido

“Un buque que no ha probado el vino, probará la sangre”, dice un proverbio inglés. Esta creencia se remonta a los griegos, quienes derramaban sangre de sacrificios en las proas de los navíos para obtener el amparo de los dioses. Con el tiempo, la sangre se sustituyó con vino, y finalmente, ya en el siglo XVIII, con una botella de champán que se rompe en el casco del barco —el Titanic, que naufragó en 1912, no fue bautizado de esta forma—. El nombre que recibe una embarcación no puede cambiarse, y en caso de que la botella no se rompa al golpear el casco, esto se interpreta como un mal augurio: la botella con la que se bautizó al crucero italiano Costa Concordia, en 2012, no se rompió; el navío chocó, encalló y se hundió parcialmente en el mar Mediterráneo. El accidente fue calificado como siniestro total.

En cuanto a los animales, en Reino Unido se creía que las almas de los marineros falleci-

² En 1484 se publicó el *Libro del Consulado del Mar*, que reúne las leyes de derecho marítimo y que rigió durante siglos el comercio en el Mediterráneo. Este documento sirvió como base para la actual legislación marítima internacional.

³ En la obra *Commentarium in Apocalypsin*, de Beato de Liébana, aparece uno de los primeros mapas con ilustraciones de monstruos marinos fantásticos. En el siglo XVI, Olaus Magnus, cartógrafo sueco, realizó una carta náutica de Escandinavia en la que representó a diversas criaturas marinas. Estos esperpentos indicaban zonas inexploradas, territorios amenazantes.

⁴ Los romanos relacionaban la izquierda con el mal y el lado derecho con las virtudes del ser humano. Dada su etimología, la palabra *izquierda*, del latín *sinister* (siniestro, perverso, maligno), con el tiempo generó desconfianza entre los indoeuropeos.

dos en altamar volvían convertidas en gaviotas blancas y anunciaban la proximidad de tormentas al posarse en la cubierta del barco. Estas aves, consideradas mensajeras, debían ser respetadas para evitar desgracias. En la película *El faro* (2019), Thomas Wake (Willem Dafoe) advierte al recién llegado Ephraim Winslow (Robert Pattinson), tras verlo enfrentarse a una gaviota que lo incordiaba, que matar a estas aves atrae la mala suerte, pues se cree que son marineros reencarnados. Poco después, Winslow mata a una gaviota tuerta que ha estado rondando; ese mismo día, el viento se vuelve mucho más intenso y, por la noche, antes de que aparezca un cuerpo a la orilla del mar, una tormenta castiga la pequeña isla en la que se encuentran.

En Europa, la palabra conejo llegó a prohibirse durante los trayectos marinos porque este animal, transportado como alimento, fue causante de desgracias. Si un conejo escapaba de su jaula, era muy posible que mordisqueara las cuerdas de cáñamo que mantenían sujeta la carga en la bodega, lo que podía culminar con el hundimiento de la nave. Además, los tablones de los barcos de madera se unían con goma de cáñamo, que igualmente podía ser mordisqueada por estos animales, causando inundaciones.

Los gatos, por otro lado, llevan milenios viajando en las embarcaciones: existen testimonios de esto en las pinturas de las tumbas del antiguo Egipto, en las que se aprecian gatos en botes navegando por el Nilo. Los fenicios tam-



Jan Brueghel, el Viejo, *Cristo en la tempestad del mar de Galilea*, 1596. Museo Nacional Thyssen Bornemisza

bién llevaban felinos a bordo con la intención de controlar a los roedores. Los marineros incluso pensaban que estos animales pronosticaban el mal tiempo con el movimiento de sus colas: predecían desde ligeras lluvias hasta terribles tormentas. Si un gato subía a bordo por sí mismo antes de zarpar, esto era considerado de buena suerte. En cambio, si un felino, tras pasar mucho tiempo en altamar, se bajaba del barco en un muelle, esto auguraba el desastre. Un hecho más terrible era atestiguar a dos gatos peleando en tierra firme, pues se creía que un demonio y un ángel se disputaban las almas de los navegantes.

Estaba prohibido vestir prendas o llevar valijas de color negro, por su vínculo con lo funesto, así como transportar a un cura. Los cadáveres, ataúdes y flores también estaban vedados por su vínculo con la muerte. Se consideraba de mal augurio llevar a una mujer a

bordo, pues se les culpaba tanto de ocasionar enfermedades como de cualquier otra calamidad que ocurriera durante el viaje. Además eran vistas como motivo de frustración y tensión entre los hombres, lo que generaba graves problemas y las ponía en riesgo. Durante el Siglo de las Luces, en Francia, una ordenanza real prohibía a las mujeres navegar en los barcos de la Corona, pues provocaban inconvenientes por su supuesta incapacidad para las actividades marítimas. Esta prohibición fue burlada por varias,⁵ entre ellas Jeanne Baret, botánica conocida como la primera mujer —disfrazada de hombre— que formó parte de la expedición de Louis Antoine de Bougainville, en 1766.

⁵ El libro más popular de Henry Musnik, escritor y periodista francés, es *Les femmes pirates* (1934), en el que indaga sobre las vidas de las mujeres que incursionaron en la piratería a lo largo de la historia.



Jacques Julien Houton de Labillardière, *Viaje en busca de La Pérouse*, 1800. University of Pittsburgh Library System ©

Durante el viaje por el mar, identificar un cadáver en el agua era otro augurio de mala suerte, así como encontrar a un naufrago, a quien los tripulantes no debían rescatar para no intervenir con el designio de los dioses. De igual manera, si un marinero fallecía en la nave, su cuerpo era amortajado y tirado al agua junto con una bola de cañón para evitar que su cadáver flotara y su fantasma se quedara deambulando en el barco.

época o un periodo determinados. Unas son esperanzadoras; otras, puramente trágicas”.

La supervivencia de la especie humana se debe, en parte, a las supersticiones, pues volvió más cautelosas a las personas; su beneficio psicológico es la sensación de controlar cualquier circunstancia, lo que causa un sentimiento de tranquilidad, por lo que sirve como mecanismo de defensa. Estos aprendizajes socioculturales han tenido una función esencial

La supervivencia de la especie humana se debe, en parte, a las supersticiones, pues volvió más cautelosas a las personas.

A partir del siglo XVIII, luego de que el tatuaje llegara a Occidente tras las expediciones marítimas a la Polinesia, los marineros comenzaron a usar su propia piel como amuleto; atribuyeron una carga simbólica importante a ciertos elementos impregnados con tinta en la piel como las anclas —para volver a salvo de cualquier travesía—, golondrinas —simbolizaban la promesa de volver al hogar— y estrellas náuticas —para atraer la fortuna.

La vida en altamar ha configurado la cosmovisión de distintas épocas. Cyril Hofstein, historiador y periodista de *Le Figaro Magazine*, se dio a la tarea de reunir diversas historias de misterio e intriga en su libro *Atlas de infortunios en el mar* (2020). En entrevista para *La Vanguardia*,⁶ comentó sobre su libro: “la mayoría de las historias que he decidido contar a menudo se relacionan con algo más que la desgracia que ha acaecido. Revelan la grandeza y la oscuridad del hombre, dan testimonio de una

en la psique, pues ayudan a regular la tensión que surge al pretender lograr un objetivo: crean la ilusión de control y dan una sensación de predicción ante situaciones que se perciben como caóticas. Se pueden distinguir dos tipos de supersticiones: las positivas, que permiten experimentar una mayor seguridad y confianza al enfrentar una situación, lo que influye en que las personas se desempeñen mejor, logrando que dicha creencia irracional se convierta en algo benéfico; y las negativas, relacionadas con resultados adversos o perjudiciales de ciertos eventos y que refuerzan conductas que rechazan la llamada “mala suerte” y sucesos que se perciban como amenazadores.

El mar continúa siendo ese antiguo lenguaje que no se alcanza a descifrar, parafraseando a Borges. En un mundo cada vez más racional y civilizado, la gente de mar⁷ aún cree en las supersticiones más verosímiles y las ha modificado en función de los peligros que pueden implicar. **U**

⁶ Antònia Justícia, “Historias de infortunios marinos”, *La Vanguardia*, 24 de julio de 2021.

⁷ Me refiero a toda persona relacionada con actividades marítimas.