

# Curiosidades Históricas/33

Recopilaciones de diversas fuentes que bien pueden adornar una conversación profesional.

Por el Capitán Francisco J. Iañez.  
Práctico del Puerto de Tarragona

**Desde tiempos muy antiguos, manías y supersticiones referidas a los barcos:**

**R**ecoge el autor citado en la fuente, una amplia relación de *manías y supersticiones* que en muchos casos han llegado hasta nuestros días, lógicamente obviando aquellos actos hoy repudiados por los avances culturales de la humanidad, de entre las cuales, pudieran ser de considerar para nuestro particular mundo profesional, algunas de ellas que se pretenden reproducir en este y otros artículos en el futuro.

Con respecto a la voz **barco**, dice lo siguiente:

- El hombre antiguo protegía su embarcación desde el momento de la botadura, a cuyo fin ofrecía sacrificios a los dioses para que se la depararan buena y se ganaba el divino favor, derramando sobre el casco la sangre de una víctima, a menudo de una doncella o un niño. La costumbre actual de estrellar contra el casco una botella de vino deriva por ello de tan dramático antecedente. El hecho de que no rompa la botella de vino sobre la roda al primer intento es tenido por mal augurio. Como es de reciente actualidad, es de mencionar que la botella de *champagne* empleada para dar inicio a la botadura del *Costa Concordia*, parece que no rompió tan fácilmente, pues necesito más de cuatro intentos para que el espumoso mojara su amura de estribor, el día 1º de julio de 2002 en los astilleros de Fincanteri.

- Griegos y romanos quizás como sustitución de la sangre, iniciaron la costumbre de derramar vino tinto en cubierta, acto que precedía al de darle nombre, siempre en femenino.

- Era costumbre ubicar en la proa, a modo de *mascaron de proa*(1), la figura de una dama desnuda como protección, al



**Varada del Costa Concordia.**

tiempo que no estaba permitido la presencia de la mujer a bordo, por considerarse de mal fario.

- Era preferible evitar que se botaran los buques los martes o viernes e incluso si por nombre se le asignaba un número, que este no fuese trece, lo que da lugar a pensar, que con el tiempo el dicho: *martes y trece ni te cases ni te embarques*, es un cúmulo de ambas supersticiones.

- No está bien visto darle nombre que termine en *-a*, pues a decir el autor, suelen irse a pique antes de cumplir el primer año. De nuevo el *Costa Concordia* parece que hace cumplir el mal fario aunque no dentro del periodo señalado.

- Da mala suerte el cambiar de nombre un buque, así nos lo recordaba Luís Jar Torres, en su detallado artículo sobre la explosión del *Cabo Machichaco* en Santander, en nuestra revista nº 66. (junio 2011).

## **Nota:**

1.- Cabe recordar que los antecedentes del *mascaron de proa* vienen de muy antiguo, en concreto de la época de los faraones, que con el fin de identificar la clase de buque y/o su actividad, remataban la roda o tajamar con una figura labrada, generalmente la cabeza de un animal, que más tarde servía como identificación de la dinastía a la que pertenecía,

costumbre que se generalizó por los distintos faraones en los buques de sus diversas flotas.

Los fenicios posiblemente influenciados por el esplendor faraónico emplearon la cabeza de un caballo en las flotas comerciales que arribaron a Iberia, y como pasó con muchas de estas costumbres fenicias, fueron fácilmente asimiladas por los tartesos, hasta tal punto que aún en el siglo XVI, Pedro de Medina en su obra *El Arte de Navegar* (1545), se hace eco de una cita de Plinio que recoge unas noticias del imperio en tiempos de Tiberio, por la cuales consideraba que un pecio encontrado en el mar de Arabia con tal mascarón de proa, tuvo que ser una nave ibérica que había dado la vuelta a África, más de quince siglos antes, probabilidad más que incierta, pues estos mascarones, en concreto la cabeza de un caballo, fueron empleados, como se ha citado, muchos siglos antes por los faraones y más tarde por los fenicios.

Los griegos y romanos igualmente continuaron con esta costumbre denominando esta emblemática figura de la roda como *insigne*, mantenida durante muchos siglos para identificar el tipo de nave, hasta que a partir del siglo XVI dio lugar al mascarón de proa, generalmente era una talla de una romántica figura de mujer, sobrepuesta en la roda bajo el bauprés, que señala la derrota del buque o dulcifica la derrota que se

empresaria; siglos más tarde se han transformado estas artísticas figuras, en un escudo, insignia o letra identificativa de la compañía naviera que construyó la nave.

**Fuente:**

*Diccionario de Manías y Supersticiones, con su explicación, historia y origen.* Pancracio Cerdrán Gomarís. Editorial Viceversa, Angel Guimerá 19, Barcelona.

**1492.- Prueba de divinidad:**

Fortunadamente los gestos históricos sobre el esfuerzo español en el continente americano no están faltos de literatura, leyendas ni anécdotas, por más que la cultura anglosajona haya minado con peor intención que buena nuestro protagonismo, por ello cabe ahora mencionar un hecho más que anecdótico recogido en la obra de Joaquín Campe, *Descubrimiento y Conquista de América o Compendio de la Historia General del Nuevo Mundo*, Tomo I, escrita en capítulos con fines didácticos, en donde se relatan algunos de los hechos históricos más importantes que giran alrededor de Colón y su fama.

Cuenta el autor que en los primeros momentos de las relaciones con los indígenas, estos dieron muestras de asombro y admiración antes aquellos intrépidos navegantes y soldados aventureros, a los que consideraban como dioses, a pesar de la obsesión que mostraban sin el menor reparo, por hallar oro.

No por ello a más de uno se le presentaba la duda, si de verdad estos visitantes, eran dioses o se les parecía, así que idearon una estrategia que a su juicio, dejaría claro la procedencia divina, si realmente así lo fuese.

Un atrevido indígena confió a un español, que en la orilla opuesta de un río había oro, así que, con el mejor propósito de colaborar, se ofrecieron los indios a llevarlos a la otra orilla a costas y cuando estaban en el centro del río, lo hundieron hasta ahogarlo.

A continuación lo sacaron, dejándolo tendido varios días para ver si resucitaba. Al ver que no, que era humano, empezaron los enfrentamientos y batallas contra los españoles, obligando a estos al empleo de sus armas de fuego, dando lugar con ello, al inicio de la leyenda negra.

**Fuente:**

*Las Piletas*, revista editada por la Asociación Luís de Eguilaz, número 24 abril 2008, artículo Libros Raros, cita de Elías Rodríguez González.

**1896.- Losa milagrosa del Arcángel San Miguel en la Iglesia de Juno:**

Se cuenta que en los bajos de Corrubedo, el 8 de diciembre de este año, naufragó el carguero alemán *Salier*, encontrándose días más tarde en la playa un cadáver desnudo, que las gentes galaicas dieron por identificarlo como el Capitán del *Salier*, al cual se le dio honrosa sepultura junto a la iglesia de Juno (Son), inscribiendo en la losa mortuoria la fecha del evento, la cual pronto desapareció o quedó sin fácil lectura.

Meses más tarde al llegar septiembre, en esta misma parroquia se hacen ofrendas a San Miguel Arcángel con el propósito de invocar la mejora de salud de aquellos niños enfermos que sus madres presentan, observándose que bien por desquite o fe ciega en los santos poderes del arcángel San Miguel, varias madres comenzaron a acostar sus chiquillos en aquella losa sepulcral, con la esperanza de que San Miguel los libere de sus males. Se desconoce los efectos de tal invocación, así como el tiempo que esta fe inquebrantable, mantuvo a esta sepultura, como losa milagrosa.

Cabe no obstante resaltar que esta creencia de tocar o posar un ser querido sobre una piedra que se cree

milagrosa o con poderes superiores para sanar o liberarse de un mal, fue una costumbre fenicia practicada en los asentamientos costeros en el sur de la península ibérica, desde los cuales posiblemente se extendieron durante las fundaciones de las ciudades y villa por los romanos, a los restantes territorios ibéricos. Consistía esta creencia fenicia en la adoración a unas determinadas piedras, tales como los meteoritos caídos sobre la tierra, por el respeto y asombro que estos causaban, y a los cuales, pronto rendían culto los habitantes del lugar, por su extraña naturaleza y anormales efectos magnéticos, considerándose tales piedras como oráculos donde implorar peticiones de cura o protección.

Estas piedras denominadas *betilos*, en muchas ocasiones dieron lugar a construir en el lugar donde se encontraron, un templo de culto, tapándose su perímetro con una manto, como queriendo por ello evitar, que regresaran al espacio, y cuando por su tamaño y peso lo permitía, se sacaba en procesión, igualmente vestida, (tapada) con un manto o red, tal como queda testimoniado en las diversas medallas encontradas en los asentamientos portuarios fenicios del litoral mediterráneo andaluz.

Como es de suponer, Sanlúcar de Barrameda siempre tan abundante, no está carente de tal testigo histórico, así sabemos que en el santuario fenicio de La Algaida, (hacia el siglo V a.C.) existía una piedra a donde invocaban las parturientas el éxito de su próximo trance, tradición que ha llegado hasta nuestros días a través

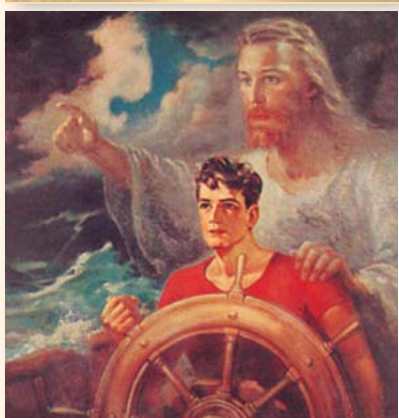


**Parroquia de Santa Marina de Juno. Xuño. Puerto del Son. La Coruña.**

del *Chino milagroso*(1), piedra de canto rodado con una inscripción de la Virgen, que se tiene como parte de la casa de la Virgen María cuando fue Asunta a los cielos, reliquia que se conserva en la Basílica de N<sup>a</sup> S<sup>a</sup> de la Caridad de esta ciudad.



*Chino milagroso.*



*Jesús guarda y guía al timonel, buque gasero filipino.*

**Nota:**

1.-*Chino* en el lenguaje local, significa piedra de canto rodado, de gran dureza y densidad que se utilizaba para empedrar las calles.

**Fuentes:**

- *Miscelánea Marinera*. Amancio Landín Carrasco. Instituto de Historia y Cultura Naval. Editorial San Martín. Madrid 1.984.

- *Revista Andalucía en la Historia*, nº 31, Centro de Estudios Andaluces, Consejería de la Presidencia, Junta de Andalucía, Artículo *El colgante de Trayamar*. Irene Seco Serra, Sevilla Enero 2011.

- *El patrimonio restaurado de*

la *Basílica de la Caridad de Sanlúcar de Barrameda*, Fernando Cruz Isidoro. A.S.E.H.A. Sanlúcar de Barrameda 2011.



**A** menudo los prácticos observamos, en lugar preferente de los puentes de navegación, diversas advocaciones religiosas en las que sus tripulantes actuales o anteriores, confían y esperan el amparo necesario, ante la adversidad que la vida en la mar conlleva, suelen estar representadas por una imagen o estampa enmarcada, (generalmente de una virgen o alguno de los muchos santos católicos, ortodoxos o coptos), o con una placa plateada tipo icono bizantino, con Jesús en la Cruz o San Nicolás, o con un pequeño altar dedicado a un dios particular de los diversos cultos hindú, coreano, japonés, chino o de cualquier otro país del lejano oriente, y también, con un póster escrito en árabe, generalmente con letras doradas o plateadas, que

recuerda la grandeza de Ala, (*Ala es el mas grande, o No hay mas dios que Alá y Mahoma es su profeta*), a los tripulantes de las numerosas naciones creyentes y seguidores del Profeta, advocaciones que todos los tripulantes en general, buscan amparo según sus propias creencias, durante aquellos momentos donde la naturaleza parece arrollar las capacidades técnicas de los actuales buques.



*No hay mas dios que Alá y Mahoma es su profeta.*

Centrándonos en la religión católica, es de recordar que tal religiosa costumbre tiene muchos siglos de historia en los buques españoles, siendo de destacar, que la imagen se colocaba en la camareta del capitán o almirante de la flota, tales fueron los casos de la Virgen del Carmen, que en 1284 Roger de Lauria mostraba en su camarote, la misma advocación que mantuvo D. Antonio de Barceló en 1783 embarcando la Virgen del Carmen en su nave cuando partía para la toma de Argel, o de la Virgen del Rosario que en 1571 embarcaba en la galeras reales con base en Puerto de Santa Maria, que combatieron en Lepanto.



*Virgen del Carmen, en BT asfaltero español.*



*Altar chino en un bulkcarrier.*



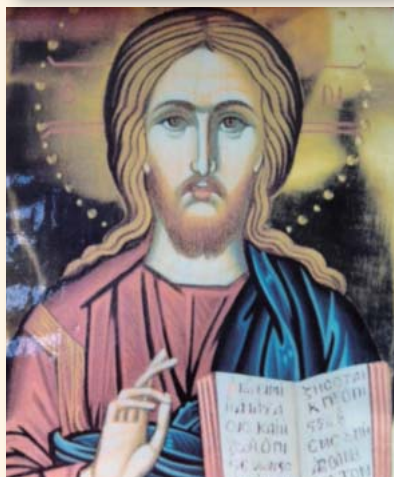
*S. María Assunta.*



*San Nicolás de Bari en un BT italiano.*



*San Nicolás.*



*Jesús B.T griego.*



*Santa Madre.*



*Santa Madonna, en un bulkcarrier italiano.*



*Virgen del Rosario, primitiva imagen que embarcaba a bordo de la nave Almiranta (Iglesia de Santo Domingo, Sanlúcar de Barrameda).*



*Primitiva imagen de La Galeona de Cádiz, quemada en 1931.*

Fue muy usual embarcar una imagen de la Virgen del Rosario de medidas adecuadas, (las cuales se muestran sus fotografías), en la nave almiranta de las flotas de los galeones que partían de Sanlúcar de Barrameda, costumbre que más tarde pasó a Cádiz (1) y siempre bajo la organización dominica que con tanto celo organizaba tales embarques.

No solo los navegantes españoles veneraban estas citadas imágenes, las cuales más bien se cumplimentaban en las naos almirantas de las flotas del reino, pues en otros ámbitos de la marina mercante o particular, eran tan distintas como permitía el amplio santoral católicos, si bien en algunas regiones predominaban algunas vírgenes o santos sobre las res-

tantes, tales fueron los casos de San Pedro Pescador, San Nicolás de Bari, la Virgen del Buen Viaje, San Telmo, Nuestra Señora de la Consolación, Nuestra Señora de Regla, Santa Eulalia de Mérida, San Cristóbal, etc..

Tal diversidad de advocaciones católicas en los buques españoles permanecieron y predominaron en un puerto o región determinada



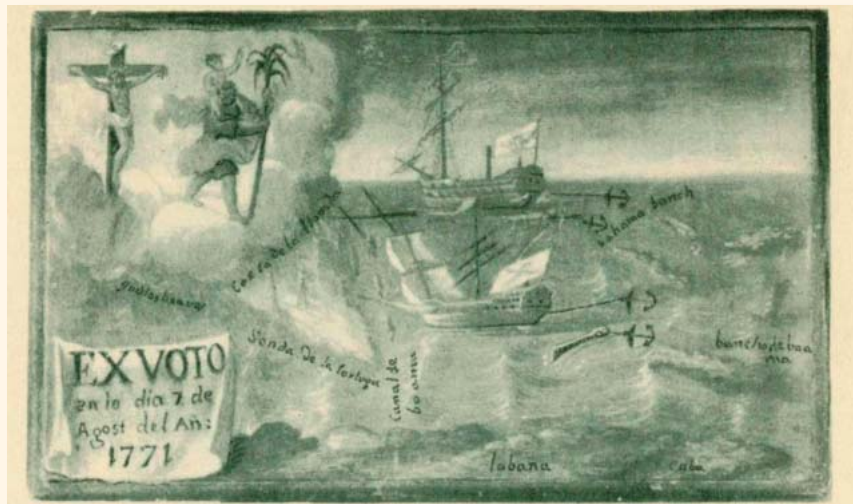
durante muchos siglos, hasta que se proclamó por Real Orden de 19 de abril de 1901, como patrona de la Marina Española, la Virgen del Carmen, si bien tal precepto legislativo la proclamaba como patrona de la marina militar, poco a poco fue calando en las restantes marinas españolas, mercante, de pesca y deportiva, hasta que en nuestros días, ha quedado como la patrona universal de lo todos los marinos españoles y por ello la mas venerada. Cabe por ello pensar que mucho ha ayudado, el obligado periodo del servicio militar en los buques o instalaciones de la Armada Española, como obligación que arranca del reclutamiento e inscripción en los Tercios Navales del siglo XVII, por la que todo inscripto en Marina, por razones de su profesión, estaba obligado a cumplir determinados servicios en los diversos buques de la Armada, y por ello fueron testigos y participes en sus años mas esenciales para su formación, de los ritos que se cumplimentaban a bordo, tales como el canto de la Salve Marinera o las propias celebraciones de la festividad de la Virgen del Carmen. Ya veremos, una vez eliminado el servicio militar obligatorio y pasadas varias décadas sin tal obligación, que deparará el futuro.

En nuestros días es casi imposible observar en los buques españoles alguna otra advocación, pero es de resaltar que en los buques italianos aun permanece tal diversidad e incluso aparecen nuevas advocaciones, como las del Padre Pio, por ello se muestran estas diversas fotos obtenidas en los puentes de navegación italianos.

Por su singularidad es de mencionar que hace años, me llamó la atención ver en un buque centroamericano, un cuadro de San Cristóbal, el cual fue patrón de los marinos durante los siglos XVI y siguientes, a pesar de que desde siempre, se ha asimilado a San



**S. Francisco de Paola en un frigatario italiano.**



**Ex voto a San Cristóbal, por la salvación en el canal de Bahamas.**



**Ex voto a San Cristóbal y Virgen del Rosario ofrecido por Los Possas en 1756.**



**Ex voto a los Gloriosos Santos por la salvación de un naufragio en Finisterre del Capitán Duran (Sitge).**

Cristóbal como patrón de los conductores terrestres no siendo tan conocido como patrón de los marinos.

Años más tarde he vuelto a ver

una imagen de este santo en un buque *feeder* de contenedores, de bandera holandesa y por ello ha despertado mi curiosidad, motivando



**Advocación a San Cristóbal en la carta de Juan de la Cosa.**

una búsqueda documentada sobre tal advocación. Al ojear la obra que se cita en las fuentes sobre los exvotos marineros del siglo XVIII principalmente, se descubre que fue San Cristóbal un patrón venerado por los marineros y barqueros desde la edad media, que no solo presidía los habitáculos de sus naves, sino que ante las tragedias y naufragios imploraban su auxilio, bajo la promesa de dedicar un exvoto, a menudo pintado al óleo o también a la acuarela.

Siguiendo las huellas de la historia religiosa marítima, sabemos que fue San Cristóbal uno de los *tres gloriosos santos*, (*La Virgen, San Cristóbal y las Almas del Purgatorio*) a los que muchos marinos de las costas catala-

nas invocaban y confiaban su salvación. Esta advocación no solo fue propia de esta costa, pues desde antiguo la cultura cristiana mediterránea a medida que iba suplantando los diferentes dioses de sus ascerntales supersticiones mitológicas, asignaba a cada uno de estos santos o advocación mariana, un campo profesional o social de sus creyentes, que en cierta medida heredaban por suplantación los cultos antiguos.

Así sabemos que San Nicolás suplantó a Poseidón, (Neptuno), proclamándose por transmisión directa, patrón de los marineros en muchos puertos mediterráneos; San Cristóbal suplantaba a Hércules, quizás bajo la óptica de su propia corpulenta configuración física, pues fue Cristóbal de Licia, un gigante por su corpulencia, con cabellos rubios en una sociedad en donde ambas características no eran usuales, nacido en Sidón o en Tiro, en fecha no concretada, llamado antes de su conversión, Relicto, hijo primogénito de un rey cananeo, que en sus primeros años dedico sus esfuerzos como guerrero a las ordenes de rey Gordiano, emperador de Roma, en la lucha contra los persas.

Posteriormente se convirtió al catolicismo dejando la milicia, bautizado como *Cristóphoro*, (portador de Cristo), iniciando largos viajes para convertir a las gentes de Samo, por lo que llego a ser detenido y torturado por decreto del Emperador Decio. Su historia, que le llevó a la santidad, parte del hecho de cuando se asentó en la ribera de un caudaloso río que

obligaba a la población cercana a vadearlo, para pasar a la orilla opuesta, acción que con la ayuda de *Cristophoro*, apoyado sobre un gran báculo y en base a su gran envergadura y entrega, posibilitaba que aquellos que lo precisaban podían cruzar el cauce en su brazos, lo que ha dado lugar en su particular iconografía, a presentarlo apoyado de un báculo, llevando sobre su hombro al hijo de Dios, (su pasajero mas pesado, por la carga simbólica que representaba, cuando dice la historia, que un día le solicito su ayuda).

Este enorme bastón con nacientes ramas, representan la gracia que Dios le envió, una vez que el hijo de Dios alcanzo la otra orilla, convirtiéndose su báculo en una floreciente y fructífera palmera, mientras descansaba la noche de tan trascendental vadeo.

Por tan antiguas creencias, fue nombrado patrón de los viajeros, arqueros, automovilistas, de las solterías, de los barqueros, conductores de taxi, y autobuses, de los vendedores de fruta, marineros, mozos de cuerda, aguateros, de las tormentas, del granizo, y de los afectados por el dolor de muela. Es también destacable que se muestre este santo patrono en la histórica carta náutica de Juan de la Cosa, lo que certifica que en esta época era muy común su advocación. Durante la Edad Media fue catalogado como uno de los catorce santos de la humanidad y a través de los himnos litúrgicos, llego a ser proclamado patrón de los caminantes. El actual santoral católico trasladó su festividad del 25 de julio al día 10 de dicho mes.

**Nota:**

1.- Sobre la esplendorosa procesión marinera para el embarque de la Virgen del Rosario en la nave almiranta en Cádiz antes de zarpar la flota para América, ver Revista de Prácticos nº 66.

**Fuentes:**

-*Mascarones de proa y exvotos marineros*, Julián Amich Bert, Librería editorial ARGOS S.A. Barcelona 1949.

-*La vida religiosa de los mareantes. Devociones y prácticas*. Margarita Gil Muñoz, Ministerio de Defensa, Armada. Diciembre 2004.

-*Enciclopedia de las Ciencias Religiosas*, Jorge Blaschke, 2003: Editorial Lactorum s.A. 2006.



**San Cristóbal en el puente de un feeder holandés.**