

Autor: Antón ALVAR NUÑO (Instituto de Historiografía Julio Caro Baroja. Universidad Carlos III de Madrid)

Títel: Riesgo marítimo, astrología y devoción en Roma¹

Adresse: anton.alvar@gmail.com

Keywords: seaborne trade, *navicularii*, risk management, "force majeure", *foenus nauticum*, votive offerings, astrology, Nehalennia, Isis

Resumen

En líneas generales, se suele destacar que la religiosidad de los navegantes en la antigua Roma estaba alimentada por un miedo atávico al mar. En este artículo se sugiere que las motivaciones, en realidad, eran muy variadas. En el caso concreto de los armadores, los transportistas y los mercaderes, junto con los estímulos fiscales y jurídicos que asumían los gastos de naufragio "por fuerza mayor", la astrología y las ofrendas votivas eran una herramienta que reducía la percepción del riesgo e incentivaba la actividad mercantil.

Abstract

It is generally assumed that the religiosity of sailors in ancient Rome was nourished by an atavistic terror towards the sea. This paper suggests that individual motivations varied. In the concrete case of vessel owners, shippers and traders, astrology and votive offerings were cultural dispositives to reduce risk perception and to stimulate merchant activity complementary to the fiscal stimuli to protect the costs of wreck in case of "force majeure".

¹ Este trabajo forma parte del proyecto de investigación HAR2011-28461 dirigido por la profesora C. Martínez Maza y financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad del Gobierno de España.

² Artículo VIII del modelo de contrato de construcción de la Asociación Japonesa de Astilleros (SAJ Form). La cursiva es mía. Agradezco a G. Alvar Ezquerra su ayuda en la recopilación de información de la cláusula *Act of*

Fuerza mayor

"If, at any time before the actual delivery, either the construction of the vessel or any performance required as a prerequisite of delivery of the vessel is delayed due *to Acts of God*; acts of princes or rulers; requirements of government authorities; war or other hostilities or preparations therefore; blockade; revolution, insurrections, mobilisation, civil war, civil commotion or riots; vandalism, sabotages, strikes, lockouts or other labour disturbances; labour shortage; plague or other epidemics; quarantines; *flood, typhoons, hurricanes, storms or other weather conditions* not included in normal planning; *earthquakes; tidal waves*; land-slides; fires, explosions, collisions or strandings..."²

En noviembre del año 1997, el carguero *M/V Kuroshima*, se encontraba navegando por las costas de Alaska. A finales de mes, empezó a levantarse mal tiempo, con avisos de tormenta y de vientos de hasta 55 nudos. En aquel momento, el *Kuroshima* se encontraba anclado en la Bahía de Summer; el capitán notó que el ancla empezaba a garrear a causa del creciente temporal. Mientras decidía si buscar un refugio mejor o dirigirse mar adentro, una ola que él describió como gigante ("rogue wave") impactó sobre la cubierta, matando a dos hombres e hiriendo a un tercero. Se levaron anclas para maniobrar, pero el capitán perdió el control del buque, el cual golpeó contra un promontorio, provocando un derrame de más de 150.000 litros de gasóleo.

El caso fue llevado a juicio a causa del derrame, y las partes responsables (el operador del buque y la constructora) alegaron como defensa la cláusula de "Acto Divino":³ el capitán del *Kuroshima* aseguró que la ola gigante que golpeó el barco fue totalmente impredecible. Sin embargo, se demostró que el capitán había estado monitorizando las condiciones

² Artículo VIII del modelo de contrato de construcción de la Asociación Japonesa de Astilleros (SAJ Form). La cursiva es mía. Agradezco a G. Alvar Ezquerro su ayuda en la recopilación de información de la cláusula *Act of God* en el derecho internacional marítimo actual.

³ *Act of God*. De acuerdo con la definición de la *Oil Pollution Act*, 33 USC §2703(a)(1), se trata de "An unanticipated grave natural disaster or other natural phenomenon of an exceptional, inevitable, and irresistible character the effects of which could not have been prevented or avoided by the exercise of due care or foresight".

meteorológicas y que había tenido avisos previos suficientes como para predecir la ola gigante, de modo que la defensa por Acto Divino fue rechazada.

Los contratos de derecho internacional marítimo definen de manera cada vez más exhaustiva cuáles son las situaciones de Fuerza Mayor. A pesar de la precisión en la definición de las catástrofes naturales que pueden acaecer en el mar (tifones, huracanes, tsunamis, condiciones meteorológicas extremas, piratería...), y que se enumeran en las causas de Fuerza Mayor, sigue siendo habitual añadir entre ellas la posibilidad de Actos Divinos. Al fin y al cabo, no todas las situaciones se deben a la negligencia del transportista.

El comercio marítimo es una actividad que se desarrolla en contextos de alto riesgo e incertidumbre; aun con las innovaciones técnicas que ofrecen las predicciones meteorológicas vía satélite, el sónar, el radar o el desarrollo de la ingeniería naval, se producen situaciones impredecibles.⁴ Pero aunque la incertidumbre sea alta, los beneficios resultantes también lo son, de modo que se trata de incentivar la inversión en estos contextos de información imperfecta mediante seguros y contratos de responsabilidad en los que se define muy bien qué tipo de acciones son negligentes y qué otras eran irremediables.

El crecimiento sin precedentes del comercio marítimo en el mundo romano entre el siglo II a.C. y el siglo II d.C. principalmente, supuso asimismo el desarrollo de un sistema de transporte de mercancías enormemente variado. Los productores y mercaderes estaban interesados en tener una red estable para la importación y exportación de bienes, por lo que algunos de ellos invirtieron en la construcción de su propia flota.⁵

A medida que el sistema de mercado se iba sofisticando, también lo hacía el sistema de distribución; junto con los *mercatores* o *negotiatores* que ejercían a la vez de *navicularii*, había otros individuos que se especializaron de manera exclusiva en el transporte de

⁴ Estas cuestiones han sido analizadas con detalle en antropología. Cf. e.g. J. J. Poggie y C. Gersuny, Risk and Ritual: An Interpretation of Fishermen's Folklore in a New England Community, *The Journal of American Folklore* 85, 1972, 66-72; J. M. Acheson, Anthropology of Fishing, *Annual Review of Anthropology* 10, 1981, 275-316.

⁵ Cf. D. 33.7.12.1; Liv. 40.51.2; N. Morley, The Early Roman Empire: Distribution, en: W. Scheidel - I. Morris - R. Saller (eds.), *The Cambridge Economic History of the Greco-Roman World*, Cambridge 2007, 584 y ss.

mercancías.⁶ Si la flota de un mercader no era suficiente, podía externalizar parte del transporte.⁷ Asimismo, las propiedades del Estado, como el cereal de la *annona*, requerían cada vez más un sistema de transporte marítimo regular. En lugar de crear su propia flota, el Estado prefirió emplear a armadores particulares, de modo que incentivaba de diferentes maneras a los *navicularii* que incluían bienes públicos.⁸

Aunque se ha defendido que los costes de construcción de un barco no eran exorbitantes, y que el armador medio de una nave solía tener un estatus modesto,⁹ la percepción del riesgo en la inversión de una empresa marítima -ya sea participando como constructor de una nave, o como transportista, o como mercader, o como una combinación de varias posibilidades- depende de cada individuo. Lo que para unos puede resultar un estímulo suficiente para llevar a cabo una acción determinadas, para otros puede resultar demasiado arriesgado. Un sistema de incentivos adecuado, ofrece un abanico de posibilidades complementarias lo suficientemente amplio como para cubrir las necesidades y expectativas del mayor número posible de individuos.

El concepto jurídico de "fuerza mayor" era conocido en la legislación romana, pero en derecho marítimo sólo se aplicaba en situaciones particulares. El primer caso en el que hay constancia de la inclusión de una cláusula de exoneración de responsabilidades por

⁶ Cf., en general, J. Paterson, Trade and Traders in the Roman World: Scale, Structure, and Organization, en: H. Parkins - C. J. Smith (eds.), Trade, Traders, and the Ancient City, Londres-Nueva York 1998, 160-161; N. Morley (n. 4) 584. La cuestión de la función del *navicularius* está abierta a debate: P. Herz, Studien zur römischen Wirtschaftssetzung. Die Lebensmittelversorgung, Stuttgart 1988, 124 considera que *navicularius* se empleaba exclusivamente para hacer referencia a la persona que llevaba a cabo la inversión y disfrutaba del beneficio financiero de una empresa comercial, mientras que el *exercitor* sería el responsable del viaje en sí. Sin embargo, hay casos en los que *navicularius* y *exercitor* se usaban como sinónimos, como en el caso de D. 14.1.1.15 o Gaius, *Inst.* 4.71. Sobre la evolución semántica de *navicularius*, cf. W. Broekaert, *Navicularii et Negotiantes. A prosopographical study of Roman merchants and shippers*, *Pharos* 28, Leidorf 2013, 220-221. Cf., asimismo, L. de Salvo, *Economia privata e pubblici servizi nell'Impero Romano. I Corpora Naviculariorum*, Messina 1992.

⁷ Cf. *P. Bingen* 77. Se trata de un registro de navíos que llegan a un puerto egipcio en el que aparecen 9 cargueros que pertenecen a un naviero y 5 a una subcontrata.

⁸ Las fuentes no ofrecen certezas sobre si el *navicularius* viajaba siempre en la nave o no. Por ejemplo, en Paulinus, *Ep.* 49 se cuenta la historia de un *navicularius* llamado Secundinianus que no estaba en su barco cuando este naufragó. Sin embargo, hay investigadores que consideran que los *navicularii* siempre viajaban en sus naves, como el caso de A. Chastagnol, *La préfecture urbaine à Rome sous le Bas-Empire*, París 1960, 303 o A. Palma, *L'evoluzione del naviculariato tra il 1 ed il 3 sec.d.C.*, *AAN* 86, 1975, 11. Para un estado de la cuestión cf. W. Broekaert (n. 5), 217-220. A partir de aquí, por tanto, voy a hablar de "armadores" o "navieros" de forma genérica, ya fueran estos propietarios de una flota, o de una sola nave, o el capitán de una nave (*magister navis*) que actuaba asimismo como mercader.

⁹ N. Morley (n. 4) 585.

causas divinas es un contrato de arrendamiento de una nave firmado en Alejandría en el año 10 a.C. El arrendatario estaba comprometido a pagar todos los daños del barco excepto aquellos causados por un "acto de dios" (*ti biaion ek theou*), siendo acto de dios una tormenta, un incendio del barco en el puerto, una guerra o un acto de piratería.¹⁰

Existían otro tipo de contratos, generalmente conocidos como *pecunia traiecticia*, *mutua pecunia nautica* o *nauticum foenus* que trataban de regular las responsabilidades en caso de pérdida de la mercancía.¹¹ A grandes rasgos, se trataba de préstamos para viajes puntuales en los que el prestamista asumía las pérdidas en caso de naufragio o asalto de la nave pero, a cambio, cobraba un tipo de interés de devolución más alto de lo habitual.¹²

En otros casos, el tipo de incentivo para los armadores provenía de situaciones en las que el Estado debía estimular el transporte marítimo. Durante las Guerras Púnicas, los navieros que incluían suministros para las tropas romanas en Hispania recibían una indemnización por el valor de su cargamento en caso de naufragio o ataque enemigo y la exención del servicio militar.¹³ En otro caso, en el año 51 d.C., el emperador Claudio decidió asumir los gastos por pérdidas a causa de tormentas para asegurar el envío de grano a Roma durante la temporada de invierno.¹⁴

¹⁰ P.Köln III 147, 5-7: [...] πλὴν ἐὰν μὴ τι βίαιον ἐκ θεοῦ γ[έ]νη[τ]αι κατὰ χιμῶνα ἢ πυρὸς ἀπὸ γῆς πάθη τὸ πλοῖον ἢ ὑπὸ πολεμίων ἢ ληστῶν περισπασθῆ ὁ κα[ὶ] συμφανὲς καταστήσῃ.

¹¹ Este tipo de contratos se conocen desde época helenística (*nautikon daneion*). Los especialistas coinciden en que el *nautikon daneion* se introdujo en el mundo romano a través de la ley rodia que regulaba las responsabilidades de indemnización en caso de que hubiera que echar el cargamento por la borda. Cf. e.g. J. Rougé, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*, París 1966; G. E. M. de Ste Croix, *Ancient Greek and Roman Maritime Loans*, en: H. C. Edey - B. S. Yamey (eds.), *Debits, Credits, Finance and Profits. Essays in Honour of W. T. Baxter*, Londres 1974, 41-59; J. Rougé, *Prêt et société maritimes dans le monde romaine*, en: J. H. D'Arms - E. C. Kopff (eds.), *The Seaborne Commerce of Ancient Rome*, MAAR 36, Roma 1980, 291-303; J. Vélissaropoulos, *Les naulères grecques. Recherches sur les institutions maritimes en Grèce et dans l'Orient hellénisé*, Ginebra-París 1980, 301-311; A. Castresana Herrero, *El préstamo marítimo griego y la pecunia traiecticia romana*, Salamanca 1982; D. Rathbone, *The Financing of Maritime Commerce in the Roman Empire, I-II A.D.*, en: E. Lo Cascio (ed.), *Credito e moneta nel mondo romano. Atti degli Incontri capresi di storia dell'economia antica (Capri 12-14 ottobre 2000)*, Bari 2003, 212-213.

¹² Cf. D. 22.2, 22.3 y 22.4; Paul. *Sent.* 2.14.3; *CJ* 4.32.26.1-2; *Nov.* 106; 110. Las tasas de interés solían estar entre un 4 y un 8%, pero en el caso de la *pecunia traiecticia* podían subir al 12 o, en algunos casos, al 24%.

¹³ Liv. 23.48.10-49.4: [...] *Ubi ea dies uenit, ad conducendum tres societates aderant hominum undeuiginti, quorum duo postulata fuere, unum ut militia uacarent dum in eo publico essent, alterum ut quae in naues imposuissent ab hostium tempestatisque ui publico periculo essent.*

¹⁴ Suet. *Claud.* 18.2-9: *artiore autem annona ob assiduas sterilitates detentus quondam medio foro a turba conuiciisque et simul fragminibus panis ita infestatus, ut aegre nec nisi postico euadere in Palatium ualuerit, nihil non ex[eo]cogitauit ad inuehentos etiam tempore hiberno commeatus. nam et negotiatoribus certa lucra*

Aunque la *lex Rhodia* o el *foenus nauticum* supusieran un incentivo para la realización de actividades mercantiles marítimas, lo cierto es que no existían contratos de seguro propiamente dichos, a excepción de las indemnizaciones puntuales que describen Tito Livio y Suetonio.¹⁵ La indemnización por pérdidas no se contemplaba de manera sistemática sino que se planteaba a partir de casos particulares entre los agentes implicados en la empresa comercial marítima. No obstante, si se interpretan desde la perspectiva de las teorías económicas sobre la gestión del riesgo, las fórmulas jurídicas que buscaban la exoneración de responsabilidades o algún tipo de indemnización a los agentes implicados eran sólo una parte de las condiciones que maximizan la utilidad esperada por el agente.¹⁶ En contextos de información imperfecta como el caso del comercio marítimo existían otro tipo de condiciones que permitían al agente maximizar su utilidad esperada, sobre todo en el caso de que los incentivos jurídicos, económicos o políticos no fueran suficientes.

Astrología catártica, navegación y gestión del riesgo

Si los incentivos fiscales y jurídicos para estimular la navegación marítima eran deficientes, tuvo que haber otro tipo de mecanismos que permitieran maximizar la utilidad esperada entre los navieros. Uno de ellos fue la religión. Los estudios relacionados con la religiosidad de los navegantes en el Mundo Antiguo tienden a destacar que las motivaciones de los agentes a la hora de realizar una ofrenda a los dioses estaban impulsadas por el miedo atávico que provocaba el mar.¹⁷ No hay duda a este respecto, y los ejemplos que se pueden enumerar

proposuit suscepto in se damno, si cui quid per tempestates accidisset, et naues mercaturae causa fabricantibus magna commoda constituit pro condicione cuiusque.

¹⁵ Frente a la opinión de B. M. Emerigon, *Traité des assurances et des contrats à la grosse*, Marseille 1783, t. I, IV-V, Cf. D. Gaurier, *Le droit maritime romain*, Rennes 2004, 129-134, el cual niega la existencia de seguros antes del siglo XIV.

¹⁶ En teoría económica, la utilidad es la satisfacción subjetiva que un agente obtiene de algo. Cuando la opción que el agente debe tomar para obtener su utilidad depende de contextos de incertidumbre o de información imperfecta, como el caso de las empresas mercantiles marítimas, el agente puede recurrir (si las circunstancias económicas o culturales lo permiten) a elementos que permitan maximizar su utilidad en caso de que sea renuente al riesgo. Cf. F. H. Knight, *Riesgo, incertidumbre y beneficio*, Madrid 1947 [1921]. Este tipo de cuestiones se han estudiado especialmente en teoría de juegos: cf. e.g. R. D. Luce - H. Raiffa, *Games and Decisions: Introduction and Critical Survey*, Nueva York 1957; J. von Neuman - O. Morgenstern, *Theory of Games and Economic Behaviour*, Princeton 2007 [1944].

¹⁷ Cf. e.g. J. M. Iglesias Gil, *La inseguridad en la navegación: de los fenómenos naturales a las supersticiones y creencias religiosas*, en E. Ferrer Albelda - M^a C. Marín Ceballos - A. Pereira Delgado (coords.), *La religión del mar. Dioses y ritos de navegación en el Mediterráneo Antiguo*. SPAL Monografías XVI, Sevilla 2012, 119-144;

para destacar ese miedo son numerosos. Aparte de los epitafios de náufragos ahogados que se podían leer aquí y allá, los puertos eran frecuentados por mendigos que aseguraban haberlo perdido todo después de haber sobrevivido a una tempestad en alta mar.¹⁸ Pero si la publicidad sobre las desgracias que revoloteaban en torno a la actividad marítima hubiese sido superior a los beneficios que generaba el comercio marítimo o, mejor, si no hubiesen existido estrategias culturales que incentivaran la navegación a pesar del riesgo percibido, el comercio marítimo no se habría desarrollado a los niveles a los que lo hizo.

En este sentido, los estudios recientes sobre religión en el mundo greco-romano en donde se han aplicado teorías sociológicas de gestión del riesgo pueden ofrecer un nuevo marco teórico para el estudio de la religión y la navegación. En concreto, E. Eidinow ha sido una de las investigadoras pioneras en la utilización de este tipo de teorías para el análisis de las consultas oraculares en Dodona y para el recurso individual a fórmulas de maldición (*defixiones, katadesmoi*).¹⁹ Para Eidinow, estas prácticas fueron empleadas bien para obtener la legitimación externa de una decisión tomada previamente de manera informal, bien para externalizar responsabilidades al elegir una opción determinada frente a otras posibilidades.

En relación con la religiosidad de los navegantes, he sugerido en otras ocasiones que este tipo de teorías ayudaría a explicar el recurso individual a amuletos de protección que aseguraban una buena travesía.²⁰ Muchos de ellos estaban hechos con piedras preciosas, por

J. M. André - M. F. Baslez, *Voyager dans l'Antiquité*, París 1993, 92 sintetiza bien la idea de que la religiosidad de los navegantes no es más que superchería producto de la angustia del viaje: "la piété se confond avec une sorte d'"horreur" superstitieuse [...]".

¹⁸ Sobre inscripciones funerarias de náufragos, cf. e.g. *AP* 7.271 = *Call. Epigr.* 17; *CIL* 5.03014; *EG* 186.5-8; *EG* 230.1 y el estudio de S. Georgoudi, *La mer, la mort et le discours des épigrammes funéraires*, *AION (archeol.)* 10, 1988, 53-61. Con relación a los náufragos empobrecidos, *Mart.* 12.57; *Phaedr. Fab.* 4.22; *Iuv. Sat.* 14.300-302.

¹⁹ E. Eidinow, *Oracles, Curses and Risk among the Ancient Greeks*, Oxford 2007. La investigadora británica es heredera de los trabajos realizados por la antropóloga M. Douglas con respecto a la especificidad cultural de la percepción del riesgo y de su gestión. Cf. M. Douglas - A. Wildavsky, *Risk and culture. An Essay on the Selection of Technological and Environmental Dangers*, Berkeley-Londres 1982; M. Douglas, *Risk Acceptability According to the Social Sciences*, Londres 1986. La cuestión de la gestión del riesgo económico a través de dispositivos religiosos ha sido asimismo estudiada por R. Gordon, *Fixing the Race: Managing Risks in the North African Circus*, en: M. Piranomonte - F. Marco Simón (eds.), *Contextos mágicos. Contesti Magici*, Roma 2012, 47-74.

²⁰ A. Alvar Nuño, *Magia y amuletos para el viajero*, en: A. Alvar Nuño (dir.), *El viaje y sus riesgos. Los peligros de viajar en el mundo greco-romano*, Madrid 2011, 241-259 e id., *Riesgo pirático y amuletos mágicos en el Imperio romano*, en: A. Álvarez-Ossorio Rivas - E. Ferrer Albelda - E. García Vargas (eds.), *Piratería y seguridad marítima en el Mediterráneo Antiguo*. SPAL Monografías XVII, Sevilla 2014, 261-272.

lo que su coste debía incluirse dentro de los gastos que un individuo asumía al preparar una travesía. Además, algunos de los lapidarios que describen las propiedades maravillosas de este tipo de amuletos enumeran toda una serie de situaciones que coinciden con las cláusulas de fuerza mayor de cualquier contrato marítimo: se aseguraba la protección del portador contra todo tipo de tormentas, tifones, rayos, vientos, olas gigantes, ataques piráticos...²¹ El recurso a este tipo de sistemas de protección tenía una función exclusivamente individual: aseguraban sólo al viajero que los llevara.

Había otro tipo de incentivos de carácter religioso que estaban más especializados en la reducción del riesgo de los armadores que estuviesen pensando en financiar una expedición. Uno de ellos lo ofrecían las consultas de astrología catártica. Los textos que se han conservado hacen referencia al sacrificio, el culto y la oración, matrimonios y testamentos, alquileres, contratos, banquetes, esclavos fugitivos, manumisión de esclavos, procesos judiciales y viajes.²² El complejo sistema interpretativo de la astrología catártica aseguraba tanto al astrólogo como a su cliente variables suficientes para discutir los posibles resultados de cada opción que estuviera contemplando el cliente. Las primeras y más sencillas formas de este sistema consistían en sugerencias con respecto a los resultados previstos a partir de la relación del Sol y la Luna con los signos del zodiaco en un momento concreto y relevante para la consulta en cuestión; las formas más complejas de la astrología catártica ponían en relación varios aspectos de la consulta en cuestión con los valores estandarizados del *dodekatropos* o del *oktatropos* (las llamadas "casas"), organizados de acuerdo con el esquema de los signos del zodiaco. La eficacia de la interpretación dependía de la habilidad del astrólogo para desarrollar prospectivas de futuro coherentes de acuerdo con la información que le proporcionaban los astros y con los intereses de su cliente. Los esquemas narrativos que planteaba el astrólogo ofrecían a su cliente materiales con los que establecer probabilidades de resultados antes de iniciar una actividad que requería una gran inversión o que se desarrollara en contextos de incertidumbre.

²¹ Cf. e.g. Plin. *N.H.* 37.181; Plut. *Mor.* 664c; Orph. *Ker.* 20.23-24; *Lap. Naut.*, con S. Perea Yébenes, *Magic at Sea: Amulets for Navigation*, en: R. L. Gordon - F. Marco Simón (eds.), *Magical Practice in the Latin West. Papers from the International Conference held at the University of Zaragoza 30 Sept.-1 Oct. 2005.* RGRW 168, Leiden-Boston 2010, 457-486.

²² Cf. W. Hübner, *Raum, Zeit und soziales Rollenspiel der vier Kardinalpunkte in der antiken Katarchenhoroskopie*, Leipzig 2003.

La inversión que requería armar un barco se desarrollaba en un contexto de incertidumbre. Aparte de las instrucciones astrológicas referentes a la preparación de un viaje, se han conservado algunos testimonios tardo-antiguos redactados por astrólogos relacionados con naufragios. Uno de ellos trata de una nave que partió de Alejandría a Esmirna en el año 479 d.C.²³ Después de varias semanas, no había noticias del navío y se consultó al astrólogo. El barco terminó apareciendo en puerto y el astrólogo decidió entonces dejar por escrito los motivos por los cuales había dado su predicción.

Tal y como explica R. Gordon,²⁴ la respuesta evidente a por qué el barco no llegaba a puerto era "porque ha naufragado", pero para algo tan obvio y tan poco deseado no hacían falta las habilidades de un astrólogo. A través de una lectura compleja del significado derivado de la posición de los astros, el astrólogo fue capaz de desarrollar una narrativa más compleja que la respuesta que temía su cliente. La construcción narrativa se basaba en la asociación del significado estandarizado de la posición de los astros con el diálogo que se establecía con el cliente. Es decir, existía una negociación con respecto a la elaboración de la respuesta.

De acuerdo con la predicción, el barco había tenido problemas a causa de una tormenta, pero no se fue a pique: la tripulación fue capaz de traspasar la mercancía a otra nave. La lectura astrológica no fue acertada, pero tampoco fallida. Además, el tipo de signos zodiacales que presentaba el mapa astronómico en el momento de la consulta permitió al astrólogo asociar el tipo de mercancía que llevaba la nave con su *expertise*. El buque transportaba plumas de avestruz, papiros y suministros médicos, algo que el astrólogo debía saber necesariamente de su discusión con el cliente. En la carta astral habían aparecido elementos que se podían asociar a la mercancía: para las plumas de avestruz, Virgo, que en otros textos astrológicos aparece representada con alas y asociada a constelaciones como el Cisne o el Águila; para los papiros, Mercurio cuya influencia hace que la gente nacida bajo

²³ *CCAG I* (1898) pp. 103 y ss. = O. Neugebauer - H. B. van Hoesen, *Greek Horoscopes*, Philadelphia 1959, 144-146 n. L479. Cf. el análisis de este texto en R. L. Gordon, "Will my Child have a Big Nose?": Uncertainty, Authority and Narrative in Katarchic Astrology, en: V. Rosenberg (ed.), *Divination in the Ancient World: Religious Options and the Individual*, Stuttgart 2013, 93-137. *CCAG I* (1898) pp. 103 y ss. = O. Neugebauer - H. B. van Hoesen, op. cit., 143 n. L475 también hace alusión a una consulta astrológica por un viaje en barco. En este caso, la mercancía incluía animales y, en concreto, camellos.

²⁴ R. Gordon (n. 22).

su signo tienda a ser escribas, hombres de negocios o gente que trabaja con cualquier tipo de documento; para los suministros médicos, Asclepio. Afortunadamente para el naviero o para el mercader que hubiese contratado la nave (y para la credibilidad del astrólogo), el barco llegó a puerto con toda la mercancía.

El hecho de que se conserven testimonios de este tipo demuestra que la astrología era un recurso accesible en la oferta religiosa de la *polis* para aliviar la incertidumbre que generaba la actividad marítima. En estos casos la preocupación no era salvar la vida sino afrontar diferentes previsiones de futuro con respecto a la inversión económica que el armador iba a hacer. De esta manera se reforzaba una decisión (pre-)determinada o se conseguían argumentos justificativos suficientes como para decidir otras estrategias de acción. La eficacia del sistema de astrología catártica se basaba en la ambigüedad de la respuesta, pero sobre todo en la erudición que el astrólogo era capaz de desplegar al establecer asociaciones complejas de constelaciones, astros y signos zodiacales y al ser capaz de construir una narrativa coherente con toda esa información astronómica.

Ofrendas votivas y devoción

"Pero del mismo modo que entre los viajeros que han disfrutado de la misma bonanza se siente más obligado con Neptuno aquel que transportó por el mar una mercancía más abundante y valiosa, y el comerciante que cumple con más fervor su voto que el simple pasajero, y entre los propios comerciantes muestra su gratitud con mayor largueza el que llevaba perfumes, púrpura y objetos adquiridos a precio de oro, que otro cuyo cargamento había acumulado los artículos más baratos, destinados a servir de lastre; así el beneficio de esta paz que a todos se extiende alcanza con más plenitud a aquellos que se sirven de ella rectamente."²⁵

²⁵ Sen. *Ep.* 73.5-6: *Sed quemadmodum Neptuno plus debere se iudicat ex iis qui eadem tranquillitate usi sunt qui plura et pretiosiora illo mari vexit, animosius a mercatore quam a vectore solvitur votum, et ex ipsis mercatoribus effusius gratus est qui odores ac purpuras et auro pensanda portabat quam qui vilissima quaeque et saburrae loco futura congesserat, sic huius pacis beneficium ad omnis pertinentis altius ad eos pervenit qui illa bene utuntur.* (Trad. de I. Roca Meliá, BCG, Madrid, 1986).

Como describe Séneca, el tributo que dedicaba cada individuo a los dioses para asegurar la travesía no era el mismo.²⁶ Los armadores y comerciantes que habían hecho una fuerte inversión trataban de maximizar la utilidad esperada protegiendo mediante ofrendas su mercancía frente a situaciones que en derecho marítimo se considerarían de fuerza mayor. Los arbitrarios estímulos jurídicos y fiscales que ofrecía el Estado romano se completaban con otras estrategias de gestión del riesgo, y una de ellas era a través de las garantías que presentaban las instituciones religiosas.²⁷ Tanto el peso de la tradición de determinados santuarios y divinidades como la cantidad de ofrendas votivas y exvotos que llenaban los templos, hacían que la impresión general fuera similar la que tenía un amigo de Diágoras el Ateo:

"Tú, que piensas que los dioses no se cuidan de las cosas humanas, ¿no adviertes, pese a la existencia de tantas pinturas, cuantísimas personas han rehuido la fuerza de la tempestad gracias a sus votos, llegando a puerto sanas y salvas?"²⁸

²⁶ Evidentemente, existían ofrendas votivas de carácter monumental (como dedicatorias de estatuas, altares o santuarios) cuya función iba más allá de la mera devoción personal: el oferente, ya fuera un individuo o una asociación, capitalizaba su inversión ganando visibilidad en la *polis*, obteniendo crédito socio-político y mayores opciones de promoción social al presentarse como *evérgeta* de la ciudad. Mi intención aquí no es analizar este tipo de ofrendas, sino aquellas que, por lo general, se suelen considerar como manifestación de piedad individual.

²⁷ Las publicaciones sobre ofrendas depositadas en santuarios marinos son muy numerosas. Para un estado de la cuestión, cf. D. Wachsmuth, *Pompinos ho daimon. Untersuchung zu den antiken Sakralhandlungen bei Seereisen*. Berlín 1967; L. Basch, *Ex-voto marins dans l'antiquité*, en: E. Rieth - A. Milon (eds.), *Ex-voto marins dans le monde de l'antiquité à nos jours*. Musée de la Marine, Palais de Chaillot, París 1981, 37-43; M. Romero Recio, *Cultos marítimos y religiosidad de navegantes en el Mundo Griego Antiguo*. BAR International Series 897, Oxford 2000, 1-112; Ead. *Recetas para tratar el miedo al mar: las ofrendas a los dioses*, en: E. Ferrer Albelda - M^a C. Marín Ceballos - A. Pereira Delgado (coords.), *La religión del mar. Dioses y ritos de navegación en el Mediterráneo Antiguo*. SPAL Monografías XVI, Sevilla 2012, 107-118.

²⁸ Cic. *N.D.*3.89: "*at Diagoras cum Samothraciam venisset Atheus ille qui dicitur, atque ei quidam amicus "tu, qui deos putas humana neglegere, nonne animadvertis ex tot tabulis pictis, quam multi votis vim tempestatis effugerint in portumque salvi pervenerint"*". (Trad. de A. Escobar, BCG, Madrid, 1999). Sobre las pinturas votivas de naufragos, cf. asimismo Hor. *Carm.* 1.5.13-16. Estas mismas imágenes serían las que llevarían colgadas los naufragos mendicantes (vid. supra n. 17). Nilsson, *GGR* I, 1961: 248 indica que en una cueva en Pitsa, a 50 kms. al oeste de Corinto, se encontraron tablillas de madera con imágenes de sacrificios y otras ofrendas votivas datadas entre el siglo VII a.C. hasta el III a.C. Parece que ofrecer escenas pintadas de una situación de crisis era algo habitual. En el caso de la navegación, este tipo de prácticas se exportaron al Nuevo Mundo y se han mantenido en muchas áreas del Mediterráneo. Cf. e.g. E. Luque Agraz, *Análisis de la evolución de los exvotos pictóricos como documentos visuales para describir "la otra historia" de México*, Tesis Doctoral, UNED 2012; Id. *Los relatos pintados. La Otra Historia. Exvotos Mexicanos*, ETF Serie VII, Historia del Arte 20-21, 2007-2008, 181-202; S. Rodríguez Becerra, *Exvotos pictóricos de Andalucía y América*.

El sistema se reforzaba mediante expresiones de gratitud de carácter individual o colectivo y mediante ofrendas, celebraciones y sacrificios previos a la travesía.²⁹ Los exvotos que se presentaban en soportes no perecederos contribuían a que las situaciones de crisis individual que habían sido superadas con éxito se acumulasen en detrimento de las experiencias negativas, que no tenían ninguna representación.³⁰ A través de la acumulación de experiencias de éxito, se generaba un discurso colectivo que se alimentaba constantemente de nuevas experiencias que confirmaban la idoneidad de agradecer a los dioses.

El sistema tendía a sintetizar la variedad de situaciones que afectaba a cada individuo. Las motivaciones individuales no se solían explicar en los exvotos, los cuales integraban bajo el mismo tipo de fórmulas el agradecimiento de un capitán por haber superado las incidencias que hubieran surgido, el de un viajero por haber tenido una buena travesía, el de un pescador por haber tenido una buena temporada, el de un armador porque su nave siguiera a flote o el de un mercader al ver que su género no había sufrido incidencias:

- "A los Lares marinos. Ulpio Flavio cumplió el voto."³¹
- " ... El supervisor de la nave cumplió el voto con gusto."³²
- "Al agua del navegante. Quinto erigió el voto por su retorno."³³
- "A la diosa Nehalena protectora de las naves. Mercatorio Amable cumplió el voto con gusto."³⁴

Planteamientos metodológicos para un análisis comparativo, Primeras Jornadas de Andalucía y América. La Rábida. Vol. 1., Huelva 1981, 267-274.

²⁹ Sobre ofrendas hechas por compañeros de viaje cf. *Ov. Pont.* 2.10.40. *AE* 1987, 00192 es una inscripción dedicada al *Genio corporis naviculariorum maris Hadriatici*.

³⁰ Cf. la respuesta que da Diágoras a su amigo (vid. supra n. 27): "Eso ocurre porque no se pintó en ninguna parte a los que naufragaron y perecieron en el mar" ("*ita fit*", inquit, "*illi enim nusquam picti sunt qui naufragia fecerunt in marique perierunt*").

³¹ *AE* 1973, 00311: *Lar<i>E>bus / marini/s Ulpiu/s Flav(u)s / votum / solvi[t]*.

³² *CIL* 12, 02379 (p 830) = *ILN*-05-02, 00558 = *CAG*-38-02, p 248: *J / vilicus navis / v(otum) s(olvit) l(ibens) m(erito)*.

³³ *CIRG*-02, 00130 = *CLEHisp* 00180 = *HEp*-06, 00750 = *AE* 1982, 00571: *Aqu/ei navi/coli v(otum) Q(uintus) / p(osuit) e(x) r(editu)*

³⁴ *CSIR-NL*-02-B, 00002 = *AE* 1975, 00655 = *AE* 2001, 01469: *Deae / Nehalen/nae pro / navibus / Merca/[tori]us / Amabilis / v(otum) s(olvit) l(ibens) m(erito)*.

- "A Nehalania. Bosiconio Cuarto, capitán de la nave de Floro Severo, cumplió el voto con gusto".³⁵

- "Agrícola, mercader de sal de la colonia Claudia Ara Agripinensia, ciudadano de Tréveris, cumplió el voto con gusto".³⁶

Había ocasiones en donde las intenciones del oferente eran claras, como en el caso de las manifestaciones de agradecimiento que hacían los naufragos por haber sobrevivido.³⁷ En otros casos, se trataba de pequeñas ofrendas o de dedicatorias para tener una buena travesía inscritas en promontorios naturales, fuera ya de puerto, como en el caso del grafito hallado en el puerto de Grammata, en la isla de Siros, de época imperial: "Feliz navegación del Filoserapis y de Juliano, hijo de Artemisio de Mileto".³⁸

Los votos de agradecimiento eran la confirmación de que el sistema funcionaba, pero no estaban limitados a ser simples manifestaciones de agradecimiento o solicitudes de protección por parte de navegantes, sino que también podían ser utilizados por armadores o comerciantes involucrados en el comercio a media y larga distancia. En esos casos no se trataba de expresiones de protección personal, sino que funcionaban de varias formas. Una de ellas era la evidente intención del oferente de presentarse en su comunidad como un fiel devoto, utilizando la ofrenda religiosa como una forma de promoción social. Otra de las maneras en que funcionaba el recurso a ofrendas votivas era como estímulo para la toma de decisiones en contextos de riesgo o incertidumbre.

³⁵ CSIR-NL-02-B, 00038 = AE 2001, 01489: *Nehalenniae / Bosiconius / Quartus / actor navis / Flori Severi / v(otum) s(olvit) l(ibens) m(erito)*.

³⁶ CSIR-NL-02-A, 00001 = AE 1973, 00362: *Agricola / cives Trever / negotiator / salarius / c(oloniae) C(laudiae) A(rae) A(grippinensium) v(otum) s(olvit) l(ibens) m(erito)*.

³⁷ Iuv. Sat. 12.26.28: *Sed cognita multis / et quam votiva testantur fana tabella / plurima; pictores quis nescit ab Iside pasci?*; junto con *Scholia ad Sat. XII 26-28* (ed. Wessner p. 195): *Antiquitus enim solebant qui naufragio liberati essent pro voto pingere tabellas et in templo Isidis ponere*. Para M. V. Ronnick, Juvenal Satire 12.81: *Ubi est Ibi?*, *Scholia* 4, 1995, 105-107 sugiere que, además, ofrecían a modo de sacrificio su cabello. Cf. asimismo L. Bricault, *Isis, Dames des flots*, *AEgyptiaca Leodiensia* 7, Lieja 2006, 124.

³⁸ IG XII 5, 712 n° 25A = RICIS 202/0703: *Εὐπλοια τῷ Φιλοσέραπι τῷ Ἰουλιανῷ Ἀρτεμισίου Μελησίου*. En el mismo sitio se encontró otra inscripción de lectura incierta (RICIS 202/0702). También han aparecido inscripciones en donde se desea una feliz navegación (εὐπλοια) en el santuario de Alikí al sur de Tasos, en la isla de Prote, en Mesenia y en Creta. Cf. M. Romero Recio (n. 26), 93 y N. Sandberg, *EYΠΛΟΙΑ. Études épigraphiques*. Göteborgs Universitets Årsskrift 60, Gotteborg 1954. Este último sugiere en p. 10 que los autores de estas inscripciones pudieron ser también familiares o amigos de los navegantes. Para la variedad de ofrendas (aparejos, útiles de pesca, modelos de barcos, anclas votivas, objetos marinos, ofrendas alimenticias y libaciones, vestidos y cabellos, etc.), cf. M. Romero Recio (n. 26), 1-112.

Esta podría ser la motivación de la inscripción en mármol proveniente de la isla de Thasos y fechada entre los siglos II y III d.C., en donde se lee "feliz navegación del (navío) Démeter y del (navío) Serapis, así como del [¿nauclero?] Simos, He[...] y L[...]".³⁹ El hecho de que se mencionen dos naves y la estela esté inscrita en mármol en lugar de tratarse de un grafito más sencillo permite plantear la posibilidad de que el dedicante fuera un armador o un comerciante que había invertido en varias embarcaciones.

Asimismo, la ofrenda de una lámpara naviforme con un motivo iconográfico isíaco hallada en Pozzuoli, fechada entre finales del siglo I y comienzos del siglo II d.C., puede resultar ilustrativa.⁴⁰ La lámpara está decorada en la proa con una imagen de Isis con una cornucopia al lado de Sarapis, que se apoya sobre un timón. Debajo de ellos, hay una representación de uno de los Dióscuros sujetando un caballo, bajo el cual hay una *tabula ansata* en la que se lee εὖπλοια. Más abajo, la decoración está compuesta por una escena del dios Ptah, con forma de enano, que está metiendo un pequeño vaso en un horno para cocerlo. En la parte inferior de la lámpara, se lee la inscripción λαβέ με τὸν Ἡλιοσέραπι. Si Bricault está en lo cierto, Ἡλιοσέραπις sería el nombre del navío que se había reproducido a modo de ofrenda para la diosa Isis.⁴¹ En ese caso, el oferente habría sido el propietario del navío, el cual no tendría por qué viajar necesariamente en su buque, pero sí que estaría evidentemente interesado en que el barco no naufragara para asegurar su inversión.

Este ejemplo recuerda a un texto de Elio Arístides en donde se aprecia con claridad cómo los navieros y mercaderes, especialmente involucrados en el comercio marítimo, también incluían en los gastos de preparación del viaje un porcentaje destinado a la reducción del riesgo a través de la devoción:

³⁹ *IG XII 8, 584 = RICIS 201/0201*: Εὖ[πλοια τῆ Δή]- \ μητρι κα[ὶ τῶ] \ Σεράπι κα[ὶ ναυκλήρω (?)] \ Σίμω καὶ Ε[---] \ καὶ Λ[---].

⁴⁰ Para una bibliografía detallada de esta lámpara, cf. L. Bricault (n. 36), 126-127. No todas las lámparas naviformes que se conocen se empleaban como ofrendas vinculadas a la navegación; había ocasiones en las que lámpara naviforme dedicada a la diosa egipcia era una representación metafórica de la "buena navegación" que había tenido un individuo a lo largo de su vida. Cf. L. Bricault (n. 36), 132-133.

⁴¹ L. Bricault (n. 35), 127 n. 92. Para otras interpretaciones, cf. T. tam Tinh - M.O. Jentel, *Corpus des lampes à sujets isiaques du musée gréco-romain d'Alexandrie*, Quebec 1993, 63 n. 37.

"El comerciante y el armador no sólo ofrecen sus diezmos, sino que también comparten con él (Sarapis) sus beneficios a partes iguales, como harías con tu socio en el negocio con el que lo repartes por mitades. Hasta tal punto se inmiscuye en los negocios humanos."⁴²

Había asimismo festividades incluidas en los calendarios oficiales de numerosas ciudades del Imperio, como el *Navigium Isidis*, que marcaba el comienzo de la temporada de navegación, o el *Sacrum Phariae*, que, al menos a partir del siglo II d.C. estaba vinculado con el avituallamiento de cereal a Roma y la *annona*.⁴³ No se conoce con certeza qué grado de implicación tenían los navieros de las ciudades en donde se celebraban estas fiestas en su financiación. En el *Navigium Isidis* se fletaba un barco vacío en honor de la diosa como ofrenda de los beneficios que iba a generar el comercio durante la temporada de navegación, de modo que los armadores y los comerciantes debían patrocinar una buena parte de las ceremonias.⁴⁴

En cualquier caso, el tipo de costumbres religiosas respondía en buena medida a tradiciones locales. El *Navigium Isidis* se celebraba el 5 de marzo, momento en el cual se consideraba abierto el periodo de navegación, pero esa fecha sólo era adecuada para la navegación mediterránea. Se conocen testimonios de la celebración de esta fiesta en Bizancio, Céncreas, Eretria, Éfeso, Anfípolis, Quíos, Tomis o Roma, pero no en la fachada atlántica, en Britania o en Germania Superior.⁴⁵

Un ejemplo de la preferencia de los oferentes por las costumbres religiosas locales se aprecia, precisamente, en Germania Superior, cuya costa daba al Mar del Norte. En concreto,

⁴² Aristid. *Or.* XLV, *In Serapidem*, 28: Παραπλησία δὲ καὶ ἡ κατὰ τὰ ἄλλα πρὸς αὐτὸν κοινωνία, ὁμοτίμων πρὸς ὁμοτίμον, οἷον ἐμπόρων καὶ ναυκλήρων, οὐ μόνον δεκάτας ἀναγόντων, ἀλλὰ καὶ μερίτην ἐξ ἴσου ποιουμένων, ὡς πρὸς συνέμπορον καὶ κοινωνὸν τῶν διὰ μέσου πάντων· ἐπὶ τοσοῦτον ἀνθρώποις ἐγκαταμέμικτα. (Trad. de J.M. Cortés Copete, BCG, Madrid, 1999).

⁴³ Sobre la evolución de los festivales marítimos en el Ática, cf. M. Romero Recio, Extrañas ausencias. Las fiestas marítimas en el calendario litúrgico griego, *Dialogues d'Histoire Ancienne* 36, 2010, 51-117.

⁴⁴ La descripción más detallada de la fiesta del *Navigium Isidis* se encuentra en Apul. *Met.* 11. La profesión de los patrocinadores de la fiesta no se conoce, por lo que mi sugerencia es puramente especulativa. Hay inscripciones fechadas desde el siglo I a.C. en donde se enumeran listas de navarcas y trierarcas que han participado en la financiación de la fiesta. Cf. L. Bricault (n. 36) 138-139 y 144-150. No obstante, de acuerdo con Bricault, lo más probable es que se tratara sólo de un título honorífico otorgado para la ocasión.

⁴⁵ Quizá la ciudad más meridional en la que se podía celebrar el *Navigium Isidis* fuera *Baelo Claudia*, en Cádiz. Cf. E. Muñiz Grijalvo, Isis, diosa del Nilo y el mar, en: E. Ferrer Albelda - M^a C. Marín Ceballos - A. Pereira Delgado (coords.), *La religión del mar. Dioses y ritos de navegación en el Mediterráneo Antiguo*. SPAL Monografías XVI, Sevilla 2012, 152.

en la isla de Walcheren y cerca de Colijnsplaat, en la provincia holandesa de Zelanda, se han hallado más de 160 altares dedicados a una diosa indígena, la diosa Nehalennia, sobre la cual no se sabe gran cosa. La mayor parte de estos altarcillos no han sido datados, pero se estima que pertenecen a los siglos II-III d.C.⁴⁶ Las dedicatorias se inscribían sobre estos altares, que eran de piedra importada. Muchas de ellas no incluyen más que el nombre del dedicante y el de la diosa, como en los casos que he citado más arriba, pero en otros se detalla que los oferentes eran mercaderes (que probablemente actuarían también como armadores) que comerciaban con las islas británicas:

- "A la Diosa Nehalennia por las mercancías conservadas correctamente. Marco Secundinio Silvano, mercader de cerámica con Bretaña, cumplió el voto con gusto."⁴⁷
- "A la diosa Nehalennia. Plácido, hijo de Viduco, ciudadano de Veliocasino, comerciante con Bretaña, cumplió el voto con gusto".⁴⁸
- "A la diosa Nehalennia. Cayo Aurelio Vero, comerciante con Bretaña. Por el voto (hecho) (lo ofrece) con gusto."⁴⁹

Algunas inscripciones revelan que el altar se erigió después de la travesía, pero otros pudieron ser levantados antes de la misma, para asegurar el trayecto.

Tanto el ejemplo del *Navigium Isidis* como el de los exvotos a la diosa Nehalennia demuestran que gestión del riesgo se negociaba a nivel local. Del mismo modo que un contrato moderno estipula sus cláusulas de acuerdo con las particularidades de cada caso, los armadores y comerciantes aseguraban su nave de acuerdo con las costumbres locales para

⁴⁶ En el siglo III el santuario de Nehalennia quedó inundado por el mar. Sobre la diosa, su templo y las inscripciones, cf. A. Hondius-Crone, *The Temple of Nehalennia at Domburg*, Amsterdam 1955; L. P. Louwe Kooymans, *Deae Nehalenniae. Gids bij de tentoonstelling*, Leiden 1971; P. Stuart - J. E. Bogaers, *Nehalennia. Römische Steindenkmäler aus der Oosterschelde bei Colijnsplaat*, Leiden 2001. Cf. asimismo Tac. *Germ.* 9 en donde el historiador dice que los suevos sacrificaban en honor a Isis.

⁴⁷ *CIL* 13, 08793 = *D* 04751 = *CSIR-NL-02-A*, 00003 = *AE* 1973, 00370: *Deae N[e]halenniae / ob merces recte conser/vatas M(arcus) Secund(inius) Silvanus / negotiator cretariu[s] / Britannicianu[s] / v(otum) s(olvit) l(ibens) m(erito)*.

⁴⁸ *CSIR-NL-02-A*, 00006 = *AE* 1975, 00651 = *AE* 1982, 00724: *Deae Nehalenniae / Placidus Viduci fil(ius) / cives Veliocassinus / negotiat(or) Breitann(icianus) / v(otum) s(olvit) l(ibens) m(erito)*.

⁴⁹ *CSIR-NL-02-A*, 00011 = *CSIR-NL-02-A*, 00037 = *AE* 1983, 00722: *Deae Nehalenniae / C(aius) Aurelius / Verus / negotiator / Britannicianus / ex voto l(ibens) m(erito)*.

tratar de reducir así el riesgo percibido e incentivar la empresa marítima. Igualmente, el desembolso económico para la aseguración del navío y la exoneración de responsabilidades (al transferirla a los dioses) era directamente proporcional a la inversión realizada. El sistema religioso no fallaba. La cantidad de votos de agradecimiento, la pompa de las festividades o el peso de la tradición aseguraban que la piedad tenía su recompensa. E incluso si después de hacer los votos correspondientes estallaba una tormenta, siempre se podían buscar justificaciones que redimiesen a los dioses:

"Cuando los tripulantes con los que (Diágoras el ateo) navegaba le decían -intimidados y aterrados a causa de la tempestad que tenían enfrente- que aquello les estaba pasando -y justamente, además- por haberle acogido a él en la misma nave, (Diágoras) les mostró otras muchas naves que estaban sufriendo durante la misma travesía, y les preguntó si creían que también en ellas se transportaba a Diágoras".⁵⁰

⁵⁰ Cic. *N.D.* 3.89: "*idemque, cum ei naviganti vectores adversa tempestate timidi et perterriti dicerent non iniuria sibi illud accidere qui illum in eandem navem recepissent, ostendit eis in eodem cursu multas alias laborantis quaesivitque num etiam in is navibus Diagoram vehi crederent.*" (Trad. de A. Escobar, BCG, Madrid, 1999).