

Pequeña filosofía del océano

Todos los derechos reservados.

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra.

Título original: *Petite philosophie du grand large*

Diseño gráfico: Gloria Gauger

© Éditions Le Pommier/Humensis, 2023

© De la traducción, Carolina Santano Fernández

© Ediciones Siruela, S. A., 2025

c/ Almagro 25, ppal. dcha.

28010 Madrid Tel.: + 34 91 355 57 20

www.siruela.com

ISBN: 978-84-10415-71-3

Depósito legal: M-3.508-2025

Impreso en Anzos

Printed and made in Spain

Papel 100% procedente de bosques gestionados de acuerdo con criterios de sostenibilidad

Claude Obadia

Pequeña filosofía del océano

Traducción del francés
de Carolina Santano Fernández

 Siruela

Biblioteca de Ensayo 91 (serie menor)

Índice

Prólogo	9
I «Hay tres tipos de hombres: los vivos, los muertos y los que salen a navegar»	21
II La vida en el mar: cuestión de <i>kairós</i>	45
III Entre la prudencia y el riesgo: la enseñanza de Ulises	67
IV Está lo que depende de nosotros y lo que no depende de nosotros	79
V El mar: escuela de solidaridad	93
VI Entre la libertad y la meditación: a bordo con Bernard Moitessier	105

VII Cuando la tragedia se invita a las regatas en alta mar: el caso Donald Crowhurst	115
VIII La Esfinge de Bénodet	127
Epílogo	139
<i>Glosario</i>	149
<i>Bibliografía</i>	155

Prólogo

Domingo 25 de julio de 2021, siete de la mañana. Hacía veinticuatro horas que habíamos zarpado a bordo de un velero de doce metros del pequeño puerto de Combarro ubicado en Galicia, cerca de Vigo. ¿Nuestro objetivo? Arribar sin escalas al puerto de origen, Port-la-Fôret, en el departamento francés de Finisterre. Nuestros informes meteorológicos, que indicaban que podíamos emprender la travesía por el golfo de Vizcaya sin temor a un vendaval, nos habían dejado temerosos, especialmente a lo largo de las costas españolas, de aquello que los marineros llaman «calmazo», esto es, muy muy poco viento. Y, efectivamente, llevábamos veinticuatro horas *arrastrándonos* sin hacer pleno uso del potencial del barco, que alcanza poca velocidad cuando el viento sopla a menos de diez

nudos.¹ Estábamos, literalmente, pegados a La Coruña y la costa se negaba a alejarse. El cielo estaba plomizo y desapacible y, por si fuera poco, la lluvia no tardaría en encapotarlo. «¡Es desesperante!», pensé; cómo no... Y mi compañero (éramos dos a bordo) seguro que también lo pensó. Sin embargo, todavía no habíamos hablado del tema. Pese a que no fuera el método de propulsión principal, el velero tenía un motor. ¿Debíamos encenderlo?

Por un lado, todavía nos quedaban cerca de quinientas millas náuticas² por recorrer antes de alcanzar nuestra meta. Los informes meteorológicos nos auguraban buenas condiciones de navegación durante cinco días: hasta el treinta de julio. Ahora bien, a la velocidad de 2,5 nudos a la cual avanzábamos desde hacía más de veinticuatro horas, habrían hecho falta ocho días para llegar a las costas bretonas; demasiado tiempo. Sobre todo, teniendo en cuenta el vasto sistema de bajas presiones que se aproximaba desde Alaska y que, al intensificarse a medida que se acercara al canal de la Man-

¹ Unidad de medida de la velocidad de un barco. Un nudo equivale a una milla marina (1852 metros) por hora.

² Unidad de medición de la distancia utilizada en el mar. Una milla marina equivale a 1852 metros.

cha y al golfo de Vizcaya, ocasionaría condiciones de navegación potencialmente peligrosas. Pero, por otro lado, desde la perspectiva de un purista, un velero es, por definición, un barco con velas y, por tanto, una embarcación que no puede avanzar de forma natural salvo que sople el viento. ¿Cuál era pues la mejor opción? ¿Aceptar la situación, a la manera de un sabio estoico, dejar que pasara lo que tuviera que pasar³ y esperar pacientemente a que arreciara el viento? ¿Asumir que la opción más sensata era aceptar las cosas tal y como nos eran dadas y dejar de intentar que la realidad se conformara a nuestros deseos? O, por el contrario, ¿convendría hacer gala de prudencia y anticipar una degradación de las previsiones meteorológicas más rápida de lo previsto? Y, en ese caso, ¿debíamos encender el motor sin saber cuándo podríamos prescindir de él? De todos modos, esa era una decisión que no me correspondía, pues, al menos en aquella travesía, yo no era el capitán. Así pues, se conjugaban dos dificultades. La primera, ya descrita, consistía en tomar una decisión y definir un

³ Epicteto, *Manuel*, París, Bordas, 1997, pág. 11. [Traducción al castellano: *Manual para la vida*, Madrid, Guillermo Escolar Editor, 2022].

rumbo de acción sin disponer de certeza alguna, ya que ignorábamos cuándo arreciaría el viento y en qué momento nos sobrevendría la inminente borrasca. Fatalismo o anticipación: había que decidir. La segunda era relacional y psicológica: las dos personas a bordo teníamos que ponernos de acuerdo, aunque cada uno tuviéramos una percepción del riesgo y del peligro distinta de la del compañero. Tras varias horas de titubeo, el capitán optó por encender el motor durante unas diez horas y emprender la ruta hacia el norte en busca de la ventaja del viento.

¿Por qué relato este episodio tan familiar para los marineros más avezados? Pues porque pone de manifiesto algunas ideas que definen parcialmente la premisa de este libro. Lo primero es que las situaciones y las decisiones que derivan de la navegación en alta mar obligan constantemente a los marineros a definir una actitud —o, más bien, una forma de navegar que, en el fondo, no es solo una manera, sino un arte—, de vivir. Si en el ejemplo anterior hubiéramos preguntado a Epicteto, filósofo de la escuela estoica, qué decisión tomar, nos habría recomendado aceptar la situación que se nos había dado, es decir, la ausencia de viento, y esperar serenamente a que cambiara. Y si hubiéramos argüido

que, al esperar, nos arriesgábamos a que la inminente tempestad se precipitara sobre nosotros, nos habría recordado que, puestos a morir, la manera y el momento poco importan... Sin embargo, si hubiéramos preguntado a Descartes, sin lugar a duda, el autor de *El discurso del método* lo hubiera refutado con dos argumentos.

En primer lugar, que no por carecer de certezas sobre el futuro debemos abstenernos de actuar (Descartes preconiza este principio en la tercera parte de *El discurso del método*: la segunda máxima de la moral provisional). Si nuestras decisiones dependieran de las certezas que tenemos, entonces nunca tomaríamos ninguna decisión y no actuaríamos jamás.

En segundo lugar, que, en ausencia de certezas, es mejor ceñirse a la opción más sensata y probable, y atenerse con firmeza y constancia a la decisión que hemos tomado. Habida cuenta de que, sin motor, la travesía duraría ocho días si el viento no arreciaba y que, además, el temporal previsto llegaría a nuestra zona en cinco días, entonces se imponía encender el motor, siempre y cuando la velocidad en la ruta más directa permitiera hacer el recorrido en menos de cinco días, para así poder escapar del temporal pronosticado.

Como navegar significa hacer apuestas sobre el futuro y este es siempre contingente, no es de extrañar que las estrategias adoptadas en alta mar entrañen, como veremos más adelante, decisiones que podríamos considerar «filosóficas». Asimismo, los imprevistos con que se encuentra todo marinero se pueden considerar ejercicios que, más allá de la dimensión marítima, sirven para adquirir destrezas para la existencia, es decir, habilidades útiles para conducirse de manera apropiada por la vida y para desarrollar fuerza de espíritu y serenidad.

Cuando navegamos y cuando filosofamos soltamos amarras que, en algunos casos, nos atan a tierra firme y, en otros, nos atan a ideas preconcebidas que, a menudo, no somos capaces de cuestionar. Como procuraré demostrar, salir a navegar no es sino lanzarse a la aventura con los ojos bien abiertos para descubrir continentes y regiones hasta ahora inexplorados. Ahora bien, ¿qué es filosofar sino aventurarse a explorar nuestras opiniones, no para deleitarse en ellas, sino para transgredirlas y descubrir ideas que, hasta ese momento, no pensábamos que fueran relevantes? La analogía, huelga decir, no termina aquí.

Si filosofar consiste en buscar la verdad, y la búsqueda de la verdad requiere coraje —el cora-

je de reconocer los errores del pasado— y esfuerzo para pensar «en contra nuestra» y cuestionar nuestras propias opiniones sin albergar nunca la certeza de poder ver esta audaz empresa coronada de éxitos, entonces la navegación en alta mar y la filosofía presentan muchas similitudes. Siempre se ha de abandonar un refugio antes de alcanzar otro. Antes de soltar amarras, por fuerza, se ha de aceptar que la travesía pudiera no desarrollarse como habíamos anticipado. Siempre podría surgir una avería. Las previsiones meteorológicas no son sino probabilidades y, aun cuando dirigimos la roa⁴ de nuestro barco hacia las Azores, las Antillas o Cabo Verde, hemos de ser conscientes de que la fiabilidad de las previsiones a quince o veinte días vista es más que relativa. En resumen, es importante comprender que la travesía no se desarrollará necesariamente como nosotros queremos y que no siempre nos llevará adonde deseamos ir. Lo imponderable es imponderable: problemas materiales, preocupaciones de salud, etc. Son tantos los acontecimientos para los que convendría prepararse antes de zarpar aun no siendo previsibles...

⁴ Velero de competición monocasco de sesenta pies de eslora. (*N. de la T.*).