

# LA NAVE DE LA IGLESIA, LA IGLESIA EN LAS NAVES

Manuel Maestro  
Presidente del Círculo de Prensa  
y Literatura del Mar

## La Nave de la Iglesia



N el universo cristiano, el mar es la cara opuesta al paraíso terrestre, el lugar donde habita lo desconocido, lo inquietante. El cristianismo opondrá fuertemente el mar a la tierra; sin embargo, a través del Nuevo Testamento, se fortalecerá el carácter purificador del agua. En primer lugar, a través del bautismo, pero también en aquellos pasajes de la vida de Jesús en los que el mar y sus criaturas se utilizan como elementos de revelación del carácter divino de Cristo o como espacio de separación entre el mundo de los hombres y el más allá. En este último sentido, los evangelistas recogen el episodio de Jesús embarcándose en el lago de Tiberíades para realizar sus enseñanzas a la multitud: «Y de nuevo empezó a enseñar por la orilla del mar, y se congregó junto a Él una grandísima turba, de suerte que subiendo a una barca se sentó dentro del mar, y toda la muchedumbre estaba a la orilla en la tierra. Y les enseñaba muchas cosas en parábolas». También Jesús manifiesta su naturaleza divina a los apóstoles —recordemos que los cuatro primeros eran pescadores—, dominando las aguas tempestuosas en dos ocasiones: «Y sucedió en uno de aquellos días que entró en una barca, y con él sus discípulos, y dijo a éstos: “Atravesemos al otro lado del lago”. Y zarparon, en efecto. Y estando ellos navegando se durmió. Y bajó un huracán sobre el lago, y se llenaron de agua, y peligraban. Y llegándose a él lo despertaron diciendo: “Maestro, maestro, perecemos”. Y él, despertando, cohibió al viento y al oleaje, y cesaron, y se produjo la bonanza. Y les dijo: “¿Dónde está vuestra fe?”. Y entrando en temor se maravillaron, diciéndose unos a otros: “¿Quién es en verdad éste que da órdenes a los vientos y al agua, y le obedecen?”. Caminar sobre las aguas es la demostración que convence a los apóstoles de la filiación divina de Jesús. Al narrar el mismo pasaje, Marcos explica que si quedaron completamente desconcertados fue porque todavía no habían entendido la multiplicación de los panes y los peces y los apóstoles se sentían ofuscados. Ver caminar a Jesús sobre las aguas hizo que se desvanecieran todas las incógnitas.



Cuadro representando la Nave de la Iglesia, parroquia de Betancuria. Fuerteventura.

Varios de los antiguos Santos Padres meditaron junto al mar: San Agustín, al comentar en sus *Confesiones* el texto del *Génesis* referente a la creación, habla en lenguaje alegórico de las aguas celestes del mar y de los peces; también compara la vida turbulenta y procelosa con los mares en su *Ciudad de Dios*; y se refiere a los tres géneros de navegar en el siglo en su *De beata vita*, en la que da normas para la navegación espiritual; tratando en diversos pasajes de su obra de la Nave de la Iglesia pilotada por Cristo; del paso del mar Rojo que simboliza el paso de los fieles por el bautismo; o del mar que simboliza el corazón de los impíos, a los perseguidores de la Iglesia, o el lugar donde naufragan los amantes del siglo.

San Jerónimo se muestra familiarizado con el mar, y así en su *Epístola a Eliodoro* dice: «Mas porque hasta aquí parece que ha navegado nuestra Oración, como desde unos lugares llenos de riscos, y nuestra barquilla frágil y quebradiza ha entrado en alta mar por entre unos peñascos blancos con unas olas espumosas, razón será que ya tendamos las velas a los vientos y que vadeados los lugares peligrosos de las cuestiones cantemos a imitación de los marineros el cantar alegre de Epilogo». En contraste, San Ambrosio exalta al mar como hermosa obra de Dios, comparándolo con la Iglesia salvadora y con el Evangelio: «El Evangelio es el mar en que pescan los Apóstoles y en el que se arroja la red, que es semejante al reino de los Cielos». «Dios no hizo el mar para navegar en él, sino para hermosear al mundo».

Luego de la partida del Señor, Pedro toma el timón de la Nave de la Iglesia, que va pasando a las manos de sus sucesores que aluden a la misma de forma reiterada. Así el papa Juan Pablo II, en su primer mensaje del 27 de septiembre de 1978, nos dice que: «Teniendo nuestra mano asida a la de Cristo, apoyándonos en Él, hemos tomado también Nos el timón de esta nave, que es la Iglesia, para gobernarla; ella se mantiene estable y segura, aun en medio



Exvoto marineru.

de las tempestades, porque en ella está presente el Hijo de Dios como fuente y origen de consolación y victoria. Según las palabras de San Agustín, que recoge una imagen frecuente en los Padres de la antigüedad, la nave no debe temer, porque está guiada por Cristo. «Pues aun cuando la nave se tambalee, sólo ella lleva a los discípulos y recibe a Cristo. Ciertamente peligrá en el mar; pero sin ella al momento se sucumbe». Sólo en ella está la salvación: *sino illa peritur.*

«Venerados hermanos cardenales —dice el papa a los nuevos príncipes de la Iglesia el 22 de febrero del 2001—, el anillo que lleváis, y que dentro de poco voy a entregar a los nuevos miembros del Colegio, pone de relieve precisamente el vínculo especial que os une a esta Sede apostólica. En el inmenso océano que se abre ante la Nave de la Iglesia, cuento con vosotros para orientar su camino en la verdad y en el amor, a fin de que, superando las tempestades del mundo, resulte cada vez más eficazmente signo e instrumento de unidad para todo el género humano.»

### Contra riesgo y penuria

Al igual que los Evangelistas o los Santos Padres, los marinos encuentran en su trabajo diario realidades contradictorias. De un lado, la belleza y la grandeza del mar, y de otro, el riesgo y la penuria que entraña en sí el océano.



Cristo navegando sobre las aguas.

La serenidad, a la par del temor que la vida marítima conlleva, les hace supersticiosos, a la vez que miran hacia el cielo para pedir la protección que en algunos momentos de ningún otro lado puede llegar, ya que las aguas están tan agitadas como lejana la tierra. En tiempos inmemoriales, una de las prácticas más usuales era la de pintar ojos en la proa de sus barcos, práctica que se remonta a la época de los egipcios, heredada por griegos y romanos. Se grababan para prevenir a las embarcaciones de la repentina ira de los dioses: tenían una función más mágica que religiosa. Otra tradición era la de colocar, cuando se le bota, una moneda en alguna parte del barco que tenga una función importante, como la quilla o un palo, con objeto de asegurar a la nave una vida fructífera. Costumbre que también guardaba relación con la creencia de que los hombres debían de pagar el pasaje de la barca de Caronte, el barquero que atravesaba el río que separaba el mundo de los vivos del dominio de los muertos.

La tradición de poner a las naves bajo los auspicios de seres celestiales es muy antigua y se materializaba mediante el nombre de la embarcación o con la presencia de símbolos o imágenes del dios tutelar de la ciudad o de su intercesor celestial. Así, las naves de Atenas portaban la imagen de Palas Atenea, y las fenicias las de Amón. Costumbre que pasó a la época cristiana. El rito de practicar sacrificios para agradar a las divinidades, conjurar los malos augurios y tener buenas travesías era práctica corriente. Agamenón ofreció a su

hija Ifigenia a Poseidón para aplacar las iras del mar. Eneas, según la *Eneida*, inmolaba toros y ovejas en el puente de su nave.

A más de tres mil años antes de Cristo se remonta la costumbre de colocar mascarones en la proa de los barcos, con un claro objetivo de carácter totémico, mágico y religioso, lo que ha constituido una de las prácticas más difundidas y perdurables en la arquitectura naval, hasta la aparición de los buques de vapor. Herodoto da a entender que para los griegos, la proa de los barcos tenía un carácter simbólico especial, comparable al que posteriormente tuvieron las banderas. Al punto de que los marineros, cuando llegaban a los puertos, llevaban los mascarones a los templos, como señal de reconocimiento al dios de cada lugar. Las naves romanas iban repletas de símbolos: en la proa, el espolón iba adornado con la cabeza de un animal, el signo que representaba el nombre de la embarcación y los ojos protectores; en la popa aparecían plumas de ave y cuellos de cisne.

En la Edad Media, la introducción de la religión cristiana tuvo una gran incidencia en el decaer de estas costumbres, que reaparecieron con el Renacimiento y tuvieron una auténtica eclosión con el esplendor del barroco, cuando aparecieron en las proas de los navíos escudos con leones rampantes, unicornios o leones coronados. A finales del siglo XVIII, Antonio Valdés decretó que las figuras de los mascarones de proa tuvieran relación con el nombre del barco. Los del siglo XIX, con una enorme variedad temática fueron piezas que obedecieron al capricho y arbitrio de los armadores.

### Embajadores de Dios en la Marina

Los antiguos dioses pronto fueron sustituidos por las advocaciones cristianas, principalmente por la Virgen María. Con la particularidad de que los marineros implorarán a Dios a través de intercesores, que irán apareciendo al lado de su Madre. Unos tendrán una veneración universal, y otros de carácter marcadamente local. El patronazgo de san Pedro sobre los pescadores viene dado por su profesión ejercida en el lago Tiberiades, y posteriormente por ser también «pescador de hombres». San Blas tuvo gran predicamento entre las gentes del mar, en función de su martirio, ya que intentaron matarle arrojándolo al mar atado a una piedra, demostrando su poder sobre el agua al flotar sobre ella.

Pero el santo marinero por excelencia es san Telmo, nombre con el que era conocido popularmente san Erasmo, al que los navegantes de la Edad Media y del Renacimiento, que todo lo relacionaban con Cristo, atribuían el fenómeno conocido como «Fuegos de San Telmo» que, tras las tormentas, revolotean sobre penachos luminosos y se posan en los mástiles o en las cofas, donde permanecen largo rato. La leyenda de este obispo de Siria, patrón de numerosas cofradías marineras, lo presenta como un eclesiástico perseguido y obliga-



Ermita de San Juan de Gaztelugatxe en Vizcaya.

do a huir, hasta que es capturado y martirizado. Sus verdugos le sacaron los intestinos y los enrollaron en un palo parecido a las vergas de las velas. El nombre también fue adoptado por san Pedro González de Frómista, venerado por los navegantes españoles, Colón entre ellos. El santo era sumamente inclinado a instruir a las gentes del mar en lo que les era provechoso, y aun de asistirles en los malos trances. Entre sus milagros figura el de un marino que, estando en la cofa de un navío, fue arrastrado por las aguas por una fuerte ráfaga de viento. Encomendándose al santo, éste se le apareció enseguida y lo devolvió a la nave, que se encontraba ya lejos.

Los marineros de Colón se vieron sorprendidos en pleno Atlántico por la aparición de fuego como el conocido por san Telmo, como también el de Magallanes, cuyo cronista Pigafetta lo describe así: «En tiempo tormentoso, vimos a menudo lo que se denomina el Cuerpo Santo, es decir, San Telmo. Durante una noche muy oscura se nos apareció algo así como una hermosa llama en la punta del palo mayor, en el que permaneció durante dos horas, lo que nos causó un gran consuelo en medio de la tempestad. En el momento de desaparecer despidió una luz tan intensa que, por decirlo así, quedamos deslumbrados. Creímos que había llegado nuestra última hora, pero el viento cesó en el mismo instante».

A pesar de que la imagen de la Virgen del Carmen fuese en un principio venerada por los eremitas en las secas arenas del desierto de Palestina, pasaría su fama por la devoción que la tienen los hombres que laboran en el agua. A ella está íntimamente ligado el Santo Escapulario, entregado el 16 de julio de 1251 en su celda de Cambridge a Simón Stock —que la llamó «Estrella del Mar»— cuando invocó su auxilio: «Recibe, amado hijo, este Escapulario. El

que muera con él no sufrirá las penas del infierno». Lo que poco después, en 1314 fue ratificado por la Virgen al aparecersele al papa Juan XXII: «A los que mueran con el Santo Escapulario yo los sacaré del purgatorio el sábado próximo a su muerte».

Hasta bien entrado el siglo XVIII, los marinos no tenían una única advocación patronal, sino devoción a muchos santos y vírgenes, entre las que sobresalía Nuestra Señora del Rosario que en 1571 que según mantiene una tradición piadosa ayudó a las naves españolas en la victoria de Lepanto. A la misma se le dio el nombre de *La Galeona*, y ha dado la vuelta al mundo a bordo del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*. Sin embargo, tenemos noticia de que en 1515 el galeón del maestre Gaspar Rodríguez ya tenía como patrona a la Virgen del Carmen; en 1602 iba como patrona de la Armada que configuraba la expedición exploradora de California; en 1764 el general De la Cerda pide que «se permitan pagamentos para la Virgen del Carmen, patrona de los navegantes»; en 1783 fue proclamada patrona de las armadas coaligadas de Nápoles, Malta y Portugal, y, en 1784, Antonio Barceló la escogió como patrona de la armada que luchó contra Argel. Con anterioridad, Antonio Vázquez de Espinosa había publicado en 1623 el *Tratado del viaje y navegación de este año de 1622 que hizo la flota de Nueva España y Honduras*, en el que, haciendo alarde de un extraordinario conocimiento de las cosas del mar, ofrece su dedicatoria a la «Estrella del mar resplandeciente, divina guarda de



Estampa religiosa con la Virgen del Carmen y el *Elcano*.



lugar público; tenga una relación con la persona que lo ofrece o con las circunstancias en que la promesa fue realizada, y que incluya un deseo de mostrar a la posteridad que se ha producido el milagro. Su tipología es muy variada, y va desde planchas de metal con incisiones a maquetas de embarcaciones, pasando por objetos de cera, prendas de uso personal, pinturas, fotografías y un largo etcétera. La religión de Cristo pudo integrar perfectamente la práctica votiva, porque la tradición judía de la que venía la tenía fijada en sus escrituras. La Biblia está repleta de referencias a la intervención del Señor y a los votos de gracia practicados por los fieles, por lo que el exvoto también será en el cristianismo una forma de alcanzar y afianzar la relación entre los individuos y la divinidad.

Las prácticas religiosas marineras se iniciaban con el asentamiento de la quilla de las naves. Acto que revestía gran solemnidad, en el que se bendecían los materiales y los estandartes para el alistamiento de la gente. Al bautizarse los buques, normalmente, se les imponía el nombre de alguna advocación de la Virgen o de algún santo, cuya efigie se esculpía en la proa o popa, figurando también en las velas de trinquete. En la aguja de la bitácora aparecía grabada, en el centro de la rosa, la Madre del Salvador, con la leyenda *Ave Maris Stella*.

Pero las prácticas cristianas no llegaban a todas partes, pues entre los «privilegios» existentes en el siglo XVI para las galeras figuraba el de vivir cada uno en la ley que nació, no hacer distinción de pascuas u otras fiestas, y morir sin sacramentos. La composición de la tripulación de estos bajeles, que recibía el nombre de «chusma», hacía que la autoridad eclesiástica no autorizase la práctica religiosa a bordo, a pesar de que muchos de ellos mantuviesen las creencias adquiridas desde la cuna. Los remeros no podían salir de las cadenas cuando enfermaban, y morían dentro de ellas sin recibir los sacramentos, hasta el año 1614 en que mediante una bula del papa Pablo V se permitió, ordenándose con todo detalle la liturgia a seguir «...Luego que el Santísimo Sacramento haya entrado en la galera, y que los de ella le hayan adorado, le saludarán a voces diciendo tres veces "Loado sea el Santísimo Sacramento", y a esta salva seguirán las chirimías y trompetas y toda la artillería de las galeras, arcabucería y mosquetería...».

### De «chusma» sin ley a marinería practicante

Todo lo concerniente a las buenas costumbres y vida cristiana de los tripulantes fue reglamentándose desde el siglo XVI. Fadrique de Toledo, en 1629, dio a su escuadra unas instrucciones generales que lo primero que hacen es encargar que antes de embarcarse todos confiesen y comulguen. Lo que calcó Tomás de Larraspuru, castigándose por ambos la blasfemia con severidad: el bando del general gobernador de las galeras, José de los Ríos, de 1722, dispo-

nía que si la blasfemia se produjese durante la misa o delante del Santísimo Sacramento el delincuente sería arrastrado, ahorcado y descuartizado. «Todas las mañanas rezarán los muchachos las oraciones que se acostumbran, y los sábados la salve y letanía de la Santísima Virgen Nuestra Señora», precisaban todas estas reglamentaciones, entre los muchos deberes de la marinería.

Cualquier acto rutinario a bordo iba seguido de un aviso con una letanía conocida por todos. Por ejemplo, al amanecer, el marinero que salía de guardia, al dar la vuelta al reloj, decía: «Bendita sea la luz y la Santa Veracruz/ y el Señor de la verdad y la Santa Trinidad./ Bendita sea el alma y el Señor que nos manda,/ bendito sea el día y el Señor que nos lo envía».

Después rezaba un padrenuestro y un avemaría para terminar con este saludo: «Dios nos dé los buenos días; buen viaje, buen pasaje tenga haga la nao, señor capitán y maestro y buena compañía, amén. Así faza buen viaje, faza, muy buenos días dé Dios a vuestras mercedes, señor de popa y proa».

A las siete, al iniciarse la segunda guardia o primera de la noche, el contra-maestre apagaba el fogón, y el grumete de turno daba vuelta al reloj de arena entonando: «Bendita la hora en que Dios nació./ San Juan que le bautizó./ La guardia es tomada —la ampolla muele/ buen viaje haremos— si Dios quiere».

Y, cada media hora, el grumete repetía: «Una va pasada —y en dos nos muele./ más molera si Dios querrá, a mi Dios pidamos— que buen viaje hagamos/ y a la que es madre de Dios —y abogada nuestra—/ que nos libre de agua, de bomba y tormenta».

Cuando, cada hora, eran relevados timonel y vigía, un paje portando la lámpara de la aguja de marear cantaba: «Amén, Dios nos dé buenas noches,/ buen viaje, buen pasaje haga la nao,/ señor capitán y maestro y buena compañía».

Hasta hace muy pocos años, en todas las dependencias en tierra a la puesta del sol, y en los barcos cerca del crepúsculo se entonaba la oración, ahora reservada a las solemnidades: «Tú que dispones de viento y mar/ y haces la calma y la tempestad/ ¡Ten de nosotros Señor piedad!/ ¡Piedad! ¡Señor!/ Señor, piedad».

Costumbres, que, como muchas han quedado relegadas a determinadas fiestas y actos, como también lo han sido otras cual es el caso de la «Oración del piloto» que se rezaba al zarpar: «Larga trinquete en nombre de la Santísima Trinidad, Padre, Hijo y Espíritu Santo. Tres personas y un solo Dios verdadero, que sea con nosotros y nos guarde, que acompañe y nos dé buen viaje a salvamento y nos lleve y vuelva a nuestras casas».

Una característica litúrgica muy propia de la Marina era la «misa seca», así llamada porque no se hacía la consagración por temor a los balances de los navíos. Con anterioridad, el papa tenía concedido a los navegantes el privilegio de cumplir con el precepto con la simple oración ante una imagen, siempre que tuvieran la bula de la Santa Cruzada, pues estaba prohibida la eucaristía a bordo en razón del riesgo que entrañaban los bruscos balances. La

ceremonia completa se celebraba cuando los barcos arribaban a tierra o se fondeaba ex profeso en alguna playa.

Desde el segundo viaje de Colón fueron normalmente religiosos a bordo en los viajes de descubierta y, llevados por el celo evangélico, apenas llegados a una playa elevaban un altar para officiar misa. Lo que queda reflejado en testimonios como el de Álvaro de Mendaña que, al desembarcar en la isla de Santa Isabel, mandó se plantase una gran cruz para dar gracias a Dios por haberlos guiado a buen puerto, haciendo decir misa al otro día. O Pedro Sarmiento, que viene a decir lo mismo en su viaje al estrecho de Magallanes. En una relación del año 1554 quedan muy bien reflejados estos actos piadosos: «Y porque la gente de mar somos tenidos no por muy devotos, quiero decir que pareció lo contrario aquella semana, porque como iban religiosos en la flota, la más de la gente se confesó, y el Jueves Santo con sedas y otras cosas en cada nao se hizo su manera de monumento y pusieron imágenes y cruces, y en muchas naos hubo disciplinantes en harto número...».

Por las Ordenanzas Generales de la Armada de 1793 se tiene conocimiento de la costumbre de celebrar procesiones en las escuadras, tanto del Santísimo Sacramento como de la Virgen o de Santiago, cuya devoción era grande en la Armada, invocándose su nombre en los combates y portándose su imagen en las banderas.

Cada 22 de abril, desde hace más de dos siglos, celebra nuestra Marina de Guerra en el arsenal de La Carraca, en San Fernando, la tradicional «Bendición del Mar» para conmemorar el maremoto que en 1755 azotó las costas de Cádiz. Allí se cumple el voto solemne de la Armada de celebrar la «Bendición de las aguas», como muestra de gratitud imperecedera por haberse salvado la roca carrasqueña y sus habitantes de una catástrofe tan cruenta. Nadie como el padre José María Franco ha descrito esta celebración: «Las bendiciones del mar en nuestra Carraca, cuando Cristo Eucaristía es portado ante el muelle de San Fernando, hinchado de dulzura el divino pecho... su mirada es arco iris encima de las aguas... Cádiz, Rota, Los Puertos, salen a la orilla para verle. Los cañones actúan y las palomas de los disparos, cuerpos de pólvora y alas de humo, iban a seguir las rutas de emoción abierta por los ojos de Jesús...».

Cuando, pasados muchos años, a bordo de nuestros barcos cayó en desuso la «misa seca», un día, oficiando misa en la cubierta del crucero *Almirante Cervera*, el padre Fermín García vio en el momento de la Consagración cómo una ráfaga de viento le arrebatava la Sagrada Forma, que fue a posarse sobre las aguas del Atlántico, perdiéndose en la estela que el buque producía en su navegación, lo que fue interpretado como «La Primera Comunión del Mar».

Las cofradías de mareantes, es decir, de marineros, pescadores y oficios relacionados con el mar, son una muestra del sentir religioso y piadoso de sus miembros, y pueden considerarse las más antiguas de este tipo de asociaciones existentes en España, ya que al parecer datan del siglo X, estando bien organizadas dos siglos después en toda la costa cantábrica. Su doble carácter

mercantil las convirtió también en potencias militares, encontrándose en ellas las raíces de la Marina de Castilla. A finales del siglo XVII existían muchísimas hermandades y cofradías, que por la política de Campomanes se transformaron en montepíos, siendo desterrados de éstos el carácter religioso que impregnaba a los anteriores, manteniéndose las cofradías sacramentales que sólo tenían fines religiosos, entre los que destacan los procesionales durante la celebración de la Semana Santa. Carlos IV ordenó en 1805 su disolución, lo que tuvo como ser reiterado por Isabel II en 1865. A pesar de ello siguieron vivas como entidades de socorro mutuo, hasta que en 1918 se restablecieron. Durante el régimen anterior las cofradías de pescadores fueron apoyadas en su vertiente profesional.

### «Salve, Estrella de los mares»

Rebuscando en los documentos marítimos, encontramos por todas partes vestigios de la devoción que los navegantes tenían por la Virgen. Así tenemos que los diarios de a bordo iniciaban su redacción invocándola de la siguiente manera: «A gloria y honra del Omnipotente Dios Nuestro Señor y de la gloriosísima Virgen María, señora y abogada nuestra, emprende navegación...», o de esta otra, «En el nombre de Dios y de la Virgen Santísima de los Remedios de Cádiz, comienzo el viaje que voy a hacer...». Algunos oficiales, después de parecida fórmula, ponían en cabeza de su libro poesías originales o copia de la canción a la Virgen de Cristóbal Castillejo, *Ave Maris Stella*: «Clara estrella de la mar,/ dichosa puerta del cielo,/ Madre de nuestro consuelo,/ Virgen nacida sin par;/ Reina bienaventurada,/ de todos consolación/ en todo tiempo y sazón./ Sed, pues sois nuestra abogada;/ mas por gracia singular,/ las rodillas por el suelo,/ pedimos vuestro consuelo/ mientras estamos en la mar».

El rezo de la salve ha sido una constante en nuestros barcos. Dice Colón que el 11 de octubre, víspera del hallazgo de la tierra deseada, habían cantado las tripulaciones la salve de costumbre. Álvaro de Mendaña hace constar en su libro de navegación que se rezaba en los buques con que salió a descubrir por el mar del Sur, ante una imagen de Nuestra Señora de la Soledad. En las instrucciones que «para navegar y pelear» dictó Manuel de Silva, se previene que «cuando en la capitana se dijere la Salve y pasare la oración al anochecer y por la mañana, lo ejecutarán todos los demás»; y por otra orden general del año 1692 se dispuso que «a los moros chirimías de la Capitana se les enseñase a tocar la Salve como se acostumbra todos los sábados, para cuyo efecto se pagase un maestro de bajon». Es, por tanto, muy antigua en nuestra Marina la tradición del canto de la Salve, entonada en buques, cuarteles y dependencias al terminar el santo Sacrificio de la Misa, o como antes era costumbre en momentos especiales, como cuando lo hacían guardias marinas y aspirantes

antes de iniciar sus exámenes. El marqués de la Victoria trajo de Italia la devoción de la Virgen del Carmelo, arraigándose profundamente entre los marinos cuando, en 1768, se trasladó de Cádiz a San Fernando la capital del departamento marítimo.

La oración no tuvo un carácter uniforme hasta que una Orden Ministerial de 16 de noviembre de 1942 declarase reglamentaria la *Salve Marinera*, que era una pieza de la zarzuela *El molinero de Subiza*, de la que es autor Cristóbal Oudrid, y que se ha convertido en el canto por excelencia de los miembros de las cuatro marinas españolas: «Salve, Estrella de los mares./ de los mares, Iris de eterna ventura./ Salve, Fénix de hermosura./ Madre del divino amor./ De tu pueblo a los pesares./ Tu clemencia dé consuelo./ fervoroso llegue al Cielo/ y hasta ti nuestro clamor./ Salve, Estrella de los mares./ Salve, Estrella de los mares./ Sí, fervoroso llega al cielo/ y hasta Ti nuestro clamor./ Salve, Estrella de los mares./ Estrella de los mares, Salve».

### **Patera a bordo**

Cuando los barcos tenían cierto porte llevaban a bordo un capellán, cuya misión no se reducía al marinero de maniobra o de la tropa embarcada, gentes de leva generalmente descreídas, sino en la atención de oficiales y pasajeros, corriendo su soldada a cargo de la Hacienda Real. Al tomar la Armada estructuras similares a las actuales, se encontró con que los sacerdotes a la vez eran militares: como clérigos estaban sometidos a la jerarquía y jurisdicción eclesiástica, y por su condición de militares, lo estaban también a la disciplina castrense, dualidad no exenta de fricciones pero que poco a poco fue encajándose.

Los orígenes del Cuerpo de Capellanes Castrenses de la Armada vienen de cuando los oficiales de las galeras reales, que invernaban en el Puerto de Santa María, en 1565 trataron de formar una hermandad interesando en su proyecto a Juan de Austria, que solicitó de san Pío V nombrase un capellán mayor que gozara de jurisdicción apostólica ordinaria, a la vez que facultad apostólica ordinaria que pudiese subdelegar en los capellanes de mar y tierra. Autorizado por el papa, el príncipe nombró para este cargo a Jerónimo Manrique de Lara, con la jurisdicción de capellán mayor de la Armada, cargo que más adelante se unió al de obispo de Cádiz.

El que se convirtió en primer vicario de la Armada y Ejército españoles, Jerónimo Manrique de Lara, era un prototipo de los sacerdotes de nuestro Siglo de Oro. Hijo de noble familia, estudió con brillantez en el Colegio de Santiago de Alcalá de Henares. En 1571 ocupaba el cargo de inquisidor de Toledo y fue nombrado vicario castrense de la jornada de Lepanto. En 1595, deseando tenerlo a su lado, Felipe II le nombró inquisidor general, pero una enfermedad que tenía minada su vida se lo llevó al otro mundo ese mismo

366      **Trat. 3.º Tit. IV.º****TITULO CUARTO.***De las funciones y obligaciones de los Capellanes.***Art. I**

Para el servicio de los baxeles, Iglesia Castrense, Arsenales y hospitales de mi Armada habra un Cuerpo de Capellanes de determinado número, de que sera Xefe Nato el Vicario General de la misma y de mis Exercitos, á cuya propuesta, precedida la oposicion y baxo las demas circunstancias expresas en mis resoluciones al propio Vicario General, y aprobados por Mi, les expèdire Nombramientos de su empleo, firmados de mi Real Mano, en que ha de poner el *Cumplase* el Capitan General del Departamento á que los destinase, para la formacion del asiento en los Oficios Principales.

Título de las Reales Ordenanzas de la Armada Naval dedicado a los capellanes.

principio resultan las consecuencias favorables al bien de las almas de los que residen en ellas, como al contrario, de no practicarse los actos de caridad y cristiandad, relajarse la vida y costumbres de aquellos que por la conminación de sus delitos se hallan en la opresión que no les permite el ejercicio que a los que gozan de libertad; y a fin de obviar cualquier inconveniente que pueda ocurrir, he tenido por conveniente la presente instrucción ordenando y mandando (como lo hago) a don Bernardo del Fau, capellán mayor de las galeras, haga se cumpla y ejecute por los demás capellanes en la forma y manera que sigue:

Primeramente, que todos los domingos del año, desde el siguiente a la publicación de esta resolución, sean obligados todos los capellanes de la galera Capitana, Patrona y las demás, a ir cada uno a la suya y haciendo señal con la campana con que se ejecuta el Avemaría, congregar a toda la gente de mar y guerra que se hallase en ella, y particularmente a la chusma, y ejercitando el empleo de cura de almas, explicar el punto o artículo de la doctrina cristiana que le pareciese por espacio de una hora, más o menos a su arbitrio, haciéndoles memoria de las oraciones y artículos que están obligados a saber, porque por este medio se libre la gente de los errores o ignorancias en que la falta de doctrina les tiene, lo cual se podrá ejecutar después de haber oído misa, diciéndose a hora competente para que haya lugar antes de mediodía, y no pudiendo ser así, se ejecutará por la tarde, cuya buena disposición se deja a su arbitrio...».

año, siendo enterrado en la catedral de Ávila.

Entretanto, la consideración de los galeotes fue ascendiendo: ya no se les dejaba morir amarrados al banco, e incluso ellos habían constituido las cofradías de Nuestra Señora de la Piedad y de la Caridad, que tenían por objeto la asistencia a los enfermos, así como liberarlos, cuando morían, del privilegio de ser alimento de los peces. Los cuidados espirituales fueron tomando importancia para los vivos, por lo que el marqués de Santa Cruz, capitán general de las Galeras de España, dispuso que: «Por cuanto fundándose el buen gobierno de las galeras de España en la base del servicio de Dios, y considerando que de este

Como hemos indicado anteriormente, al cargo de obispo de Cádiz se unió desde 1695 el de vicario o capellán mayor de la Real Armada, decisión basada en la idea de unir el vicariato a una diócesis territorial en donde hubiese mayor presencia de personal de Marina. Al crearse la base naval de Ferrol, el 24 de octubre de 1736 se nombró un nuevo vicario general castrense para el departamento, recayendo el cargo en el obispo de Mondoñedo, con las mismas atribuciones que tenía el de Cádiz, lo que fue teórico, ya que en la práctica el mindoniense actuó como mero subdelegado del gaditano. Las competencias de éstos eran las mismas que gozaba un obispo en su diócesis con algunas facultades especiales de la jurisdicción castrense, como absolver de herejía, apostasía de la fe y cisma a todos los extranjeros que abjurasen de sus errores antes de acceder a la Armada. Muy relacionado con estas potestades estaba la posibilidad del uso de ropa secular. A finales del siglo XVIII, que es cuando se organiza regularmente el servicio eclesiástico de la Armada, había asignados 43 clérigos en Cádiz, 29 en Cartagena y 62 en Ferrol.

En 1762 se unió el Vicariato Castrense de los ejércitos de mar y tierra y se confirió al Patriarca de las Indias, declarándose súbditos de la jurisdicción castrense a «cuantos militares bajo la bandera del Rey Católico por mar o por tierra, y viviesen del sueldo o estipendio militar, así como a todos los que, por legítima causa, los siguiesen». No obstante, los escalafones fueron casi siempre independientes aunque, en determinadas circunstancias, podía cubrirse un servicio de mar con personal de tierra e inversamente. Las funciones y obligaciones de los capellanes de la Armada se fijaron por primera vez para todos ellos en las Ordenanzas de 1793. Aunque muchos de sus artículos fueron modificados por disposiciones posteriores pero, esencialmente, se mantuvo su vigencia hasta que se suprimió el Cuerpo Eclesiástico por Real Orden de 31 de agosto de 1825, restableciéndose por Real Decreto de 8 de noviembre de 1848, aprobándose el Reglamento del Cuerpo Eclesiástico de la Armada el 8 de noviembre de 1878. A partir de este momento, el vicario general de los Ejércitos y Armada era el jefe superior eclesiástico, existiendo en cada uno de los departamentos un teniente vicario. El ingreso se hacía mediante oposición, entrando con el rango de capellán segundo. Su equivalencia con los grados de la Armada estaba perfectamente establecida y tenían derecho a uso de uniforme.

En 1931 se suprimieron los cuerpos eclesiásticos castrenses, que no volvieron a restablecerse hasta el año 1950, al firmarse el Convenio entre la Santa Sede y el Estado español, ratificado por el Concordato en 1953; aunque a raíz de la Guerra Civil ya se habían reorganizado las tenencias de vicarías en la zona nacional, asumiendo el cardenal Gomá el cargo de delegado pontificio. En 1951 el papa Pío XII elevó el Vicariato Castrense a dignidad Arzobispal. En 1979 se estableció entre la Santa Sede y el Estado español un nuevo acuerdo sobre la «Asistencia Religiosa a las Fuerzas Armadas y Servicio Militar de Clérigos y Religiosos», vigente en la actualidad.

En 1986 el Vicariato Castrense, en virtud de la Constitución Apostólica de Juan Pablo II *Spirituali Militum Curae*, se transforma en Ordinariato Castrense o Arzobispado Castrense, cuyo titular es obispo y goza de todos los derechos y tiene las mismas obligaciones de éstos, perteneciendo por derecho a la Conferencia Episcopal. Ejerce la jurisdicción sobre los fieles y lugares que tiene encomendados, concede la misión canónica a los capellanes y hace la propuesta de destino y cese de éstos al Ministerio de Defensa. Los capellanes son aquellos sacerdotes pertenecientes bien a los antiguos Cuerpos Eclesiásticos, como en nuestro caso de la Armada, declarados a extinguir por Ley de 1989, o bien al nuevo Servicio de Asistencia Religiosa a las Fuerzas Armadas.

La nave, en el lenguaje metafórico de la Iglesia, es un símbolo reiteradamente utilizado por los teólogos para transmitir mensajes en los que se ponga de relieve la misión de la Sagrada Institución. Por su carácter insumergible, si viajamos con ella nos permite hacer frente a los peligros cotidianos que se nos presentan en el surcar de la vida. Pero, además, de forma tangible, la Iglesia está presente en nuestras naves, desde su mismo nacimiento, por medio de la fe, creencias y oración de sus tripulantes. Los símbolos cristianos tienen su lugar en nuestros barcos, y sus ministros ocupan un lugar en las tripulaciones para mantener la Fe de Cristo a bordo.

