

«Benedictio navis novae»

Aportaciones al estudio de las celebraciones en torno a la construcción y botadura del buque en la Edad Media y Moderna

ELISA FERREIRA PRIEGUE
Universidade de Santiago de Compostela

Desde que el hombre se atrevió con el espacio acuático a lomos de esa extraordinaria máquina que es el buque, éste se convirtió en un auxiliar y compañero, a la vez que instrumento de trabajo y medio de transporte. La intimidad entre hombre y navío, la respuesta de éste a un manejo hábil y sensible, sus reacciones frente a los elementos, su «idiosincrasia» y comportamientos peculiares –personalísimos de un barco a otro– llevaron muy pronto a verlo como a un ser dotado de vida y, entre los servidores no humanos de los hombres, situado en un rango mucho más próximo al caballo que al carro. Los profundos paralelismos entre el noble bruto y la noble máquina fueron resaltados por Alfonso X en las Partidas:

Caualgaduras son los nauios a los que van sobre mar, assi como los cauillos a los que andan por la tierra. Ca bien assi como aquel cauillo que es luengo e delgado e bien fecho es ligero e corredor mas que el grueso e redondo, otrosi el nauio que es fecho desta manera es mas corriente que el otro. E de los remos fizieron semejante a las pernas e a los pies de los cauillos que han de ser luengos e derechos. E esta es cosa que conuiene mucho otrosi a los remos de los nauios. Ca bien assi como el cauillo non se podría mouer sin ellos, otrosi el nauio non se moueria sin los remos quando el uiento falliesiese. E la silla asemejaron al entablamiento do van assentados los remadores, que non deuen ser mas pesados de la una parte que de la otra, por que uvaya el nauio egual. Otrosi pusieron la vela, por semejança de las espuelas. Ca bien assi como el cauillo que, maguer aya buenos pies, non corre tan bien como quando le dan de las espuelas, otrosi el nauio, aun que aya buenos remos, non puede yr tanto como ellos querrian, como quando fiere el viento en la vela e la faze yr por fuerça. E la espadilla fizieron

semejança al freno del cauallo; por que assi como non se puede mouer a diestro nin a siniestro sin el, asi el nauio non se puede endereçar nin reuolber sin esta contra la parte que el quiere leuar. E sin esto, las cuerdas que son para tirar del nauio son ansi como el cabestro e las falquias con que atan el cauallo¹.

Los hombres llegan a personalizar, a dar ánima a algo que han construido ellos mismos. La nomenclatura de las partes del barco está, en todos los idiomas, impregnada de antropo- y zoomorfismos: el barco tiene cuerpo, costados, ancas, nariz, pico. Sus movimientos se asimilan a las reacciones de un animal: hocica, se duerme, anda. Pero además, el barco ve: desde la Antigüedad, mucho antes de que se perforasen a proa los escobenes para las anclas, se les pintaban ojos, se les «abrían los ojos» para que pudieran encontrar su ruta sobre las aguas. A los griegos, romanos y chinos suceden en esta práctica algunos pueblos del Occidente medieval: los portugueses del siglo XV se los pintaban habitualmente. En el relato de la expedición de Ca da Mosto de 1455, se narra que los nativos «tinham para si que os olhos que se pintam na proa dos Navios, eram verdadeiramente olhos e que o Navio via por elles onde caminhava no mar². Todavía siguen pintándolos en sus tradicionales embarcaciones fluviales y pesqueras. También los vikingos atribuían al navío un cierto conocimiento, un instinto animal para la orientación, y en las expediciones que siguen al primer viaje a Vinland se busca llevar un barco que ya haya estado allí, que «sepa el camino».

El barco es además una persona jurídica, que tiene sus documentos de identidad y que lleva una parte en las ganancias y pérdidas de la aventura comercial. Y es uno de los raros objetos a los que se da un nombre propio, con mucha más frecuencia que a residencias reales o a muchas espadas carismáticas.

A lo largo del proceso de génesis del buque, un proceso prolongado que va desde la puesta de la quilla al viaje inaugural, se van escalonando rituales y festejos que son auténticos ritos de paso. Estas celebraciones y ritos –religiosos y profanos, multitudinarios y caseros– han llegado hasta nuestros días con un extraordinario vigor y con grandes similitudes en todas partes, a través de los siglos. Por eso, por su carácter cotidiano y conocido de todos, no nos han quedado descripciones de estas fiestas, de las que sólo sabemos a través de alusiones indirectas y de oraciones litúrgicas, difíciles de rastrear para el pasado, debido a la obsolescencia y retirada de estos libros del uso eclesiástico en cuanto se introducen reformas.

¹ PARTIDAS, II, XXIV, viii.

² Cit. Octávio Lixa FILGUEIRAS, *A propósito da protecção mágica dos barcos*, Lisboa, 1978, p. 34, n. 91.

¿Cuál era el protocolo de estas fiestas en los puertos gallegos de los siglos medievales y modernos? Para la Edad Media, tenemos una breve alusión datada en la primera mitad del siglo XV, al rezo de un Evangelio por clérigos del arzobispado de Santiago «en los baxeles nuevos e en las naos que fazen en la villa [de Noya] quando los uotan»³, mediante una remuneración en la que tenía parte del mayordomo del Arzobispo en la villa. Trataremos de reconstruir esta liturgia, situándola dentro de un contexto más amplio en el espacio y en el tiempo, pues mis intentos de encontrar un ritual compostelano de la época han sido infructuosos.

Si los rituales religiosos y populares que conocemos tienen muchos rasgos comunes con los que acompañan la construcción de una casa –y no digamos la construcción y consagración de una iglesia–, y la bendición de los animales de labor, hay un elemento que en el buque adquiere una dimensión muy distinta: los ritos profilácticos para proteger a ese ser infinitamente vulnerable a los cuatro elementos y a la maldad y estupidez de los hombres. El barco, asociado al riesgo y al lucro, ser cuasi-viviente, nace con buena o mala estrella, y necesita ser «afortunado» o «bien aventurado». Hay barcos «felices» de la misma forma que hay barcos «gafes», y esta condición se extiende y afecta a los hombres que se sirven de ellos. Es algo que no se les despegan en toda su existencia, y todas las precauciones son pocas para que el navío venga al mundo con buenos augurios. Hay riesgos procedentes del exterior: el más incalculable está en las aguas del mar, y ahí es por donde se empiezan a buscar seguridades. La actitud del navegante frente al mar –mezcla de desafío y temor, de *hybris* y humildad– lo pone en una relación de dependencia frente a las potencias sobrenaturales, deidades y santos, protectores de los marinos: San Nicolás, Santa Catalina, San Telmo... Pero también se hacen ofrendas propiciatorias al mismo mar, que van desde los sacrificios –a veces humanos– de la Antigüedad hasta las ofrendas de pan de maíz y de pan de trigo que hasta hace poco practicaban los pescadores de Pontevedra, Corrubedo y Corme⁴.

Más afectados por la intervención humana son los inconvenientes que pueden surgir de y en la obra realizada por sus manos: así, se ejercen ritos profilácticos sobre el propio barco, a lo largo de su construcción y con motivo de su botadura. El componente religioso es muy importante: al lado de prácticas supersticiosas de fuerte reminiscencia pagana, está la bendición litúrgica y la

³ Archivo Diocesano de Santiago, *Libro registro de Bienes y Rentas de la Mitra*, ca. 1435. Costumbres de Noya: «Item ha de auer el mayordomo la meytad de los dineros que dan e ofrecen en los baxeles nuevos e en las naos que fazen en la villa quando los uotan, e que dan a los clérigos que van y a dezir el euangelio».

⁴ Xosé Ramón MARIÑO FERRO, *Símbolos do mar*, en «Coloquio de Etnografía Marítima», Santiago, 1988, p. 157.

encomendación a Dios, la Virgen y los santos, pidiendo amparo y protección. La celebración final tiene un doble contenido: es un final y un comienzo al mismo tiempo: el trabajo realizado y llevado a buen fin, y la inauguración de la máquina que inicia su andadura.

1. El acta de nacimiento y la puesta del nombre

El primer acto de la vida de un navío tiene lugar sobre el papel, no en el astillero: es un acto jurídico, el contrato de construcción y/o la constitución de una sociedad de armadores lo que le da el ser. En ese momento, aunque todavía no exista materialmente, recibe ya su nombre, que es importante y no se le pone caprichosamente ni a posteriori, pues ya hay en él toda una carga mágica. En esta partida de nacimiento ya es una persona jurídica, bajo protección legal y divina: los armadores se conciertan «de fazéremos un navio de quilla e de costado que seja de porte de triinta e çinquo fasta coorenta tonees o qual dito navio ha de aver por nome de Santa María que Dios salbe e guarde» (Pontevedra, 1518)⁵. En las motivaciones para su onomástica entran en juego unos criterios muy concretos, en los que el factor capricho cuenta muy poco. Hay nombres propios de una época de optimismo, gallardos, augurativos y mensajeros de buena suerte futura: Bonaventura, Paradiso, Escarlata, Leoncello, Gaudiosa, Aquila, Rochafortis, Alegrancia, Guadagnaben, Divitia... Nombres derivados del del armador o miembros de su familia, en ambientes de una burguesía segura de sí misma en el mar y los negocios: Mora, Lomellina, Bozolla... en Génova; Trinité de Courtenay, Marie Courtenay, Marie Wyndeler... en Inglaterra; Juliola, en Barcelona⁶. En algunos casos se dobla el nombre familiar o religioso con un apodo humorístico, que es el verdadero identificador en un puerto con muchos nombres repetidos. Pero la gran masa de la onomástica, y en volumen creciente según nos vamos adentrando en los siglos XV y XVI, es de carácter devoto, con dos vertientes dominantes:

- Personas divinas y santos a quienes la nave está «entregada»: la nao de San Salvador, la nao de Santa María... Jesús, la Trinidad, la Virgen en diversas advocaciones y, de una manera muy especial, el Espíritu Santo que, como veremos a través de liturgias que se conservan, está estrechamente asociado al viento favorable.

- Santos patronos de la feligresía en cuyo marco administrativo se ha armado el buque, o a la que pertenece el propietario. No es una costumbre muy

⁵ Archivo Histórico Provincial. Pontevedra. *Municipal* IV-D, 128 (7).

⁶ Hay estudios sobre la onomástica de los buques en Benjamin Z. KEDAR *Merchants in Crisis. Genoese and Venetian Men of Affairs and the Fourteenth-Century Depression*, New Haven and London, 1976; Jacques BERNARD, *Navires et Gens de Mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*, Paris, 1968; Claude CARRERE, *Barcelone, centre économique à l'époque des difficultés. 1380-1462*, Paris, 1967, y Elisa FERREIRA, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, La Coruña, 1988, entre otros.

generalizada⁷, pero la he podido observar empíricamente y con bastante certeza para el caso gallego.

Cambiar el nombre a un barco, es por lo tanto rechazar la propiedad, la buena fortuna y, sobre todo, el patronazgo religioso que ese nombre lleva aparejado desde su nacimiento, y, sobre todo en ambientes anglo-franceses, se considera portador de mala suerte⁸. Por ello forma parte integrante de su «personalidad».

2. Primera ceremonia: la puesta de la quilla

La quilla, con sus prolongaciones la roda y el codaste, es la pieza maestra del buque. Su «puesta» equivale a la colocación de la primera piedra de un edificio. No tiene por lo tanto nada de extraño que ya en esta ocasión se celebre el primer ritual de los que van a jalonar etapas importantes de la construcción. Festejo tradicionalmente privado, y hasta modesto en el pasado: para Bretaña y Portugal sabemos de la rociada –¿bautizo? ¿libación?– de la quilla con vino tinto, y de una ronda de bebidas por lo menos entre el maestro constructor y sus obreros. Según la tradición portuguesa del Norte, el maestro se encarga por su cuenta y en ese momento de tomar las primeras medidas profilácticas: ramo verde y cruces en la quilla, roda y codaste, contra el mal de ojo, y para que el eje de la nave salga derecho y, como precaución adicional, en la roda, cabeza del buque, herraduras y cuernos de oveja o de vaca, que van a permanecer ahí durante toda la construcción⁹.

3. La implantación del mástil

El mástil –centro de la propulsión– forma con la quilla las coordenadas básicas –vertical y horizontal– de la estructura del buque. No sabemos si existe algún ritual específico al implantarlo, pero su asociación con la quilla es lo que convierte al navío de proyecto en realidad: ya puede pensarse en él como un navío, ya puede constituirse la dotación. «He miña voontad –dice un armador de Pontevedra a principios del XVI– que vos o dito Fernán Pardo seays maestro del dicho navio en quanto tibere paa o e quylla...»¹⁰. El mástil representa a la totalidad del cuerpo de la nave, y en algunos ámbitos, como el gascón, el propietario lo abraza en un acto de toma de posesión del buque y, como en Portugal, pone él mismo un ramo verde, que nos recuerda la ceremonia feudal de la *infestucatio*¹¹.

⁷ BERNARD, *op. cit.*, p. 751, la rechaza para Burdeos, donde predominan los patronos de las cofradías sobre los de las parroquias.

⁸ BERNARD, *op. cit.*, p. 762.

⁹ FILGUEIRAS, *op. cit.*, pp. 20, 25, 33.

¹⁰ Archivo Histórico Provincial. Pontevedra. *Municipal IV-D*, 128 (7).

¹¹ FILGUEIRAS, *op. cit.*, 27; v. tb. Michel MOLLAT, *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique*, Paris, 1983.

4. La botadura

Es el acto final del proceso de construcción, y en ella tiene un papel estelar la ceremonia religiosa de la bendición. El simbolismo y las asociaciones religiosas y espirituales de las naves y la navegación son múltiples y se remontan a los primeros tiempos de la Iglesia: símiles como las tempestades del mar y de la vida, la comparación entre la llegada a puerto y la salvación eterna son tópicos manidos pero muy vitales. El casco de la nave como tumba o sarcófago, que aparece en época paleocristiana, es una comparación rápidamente descartada por los marinos, a los que trae evocaciones demasiado reales y macabras. Pero la nave se utiliza también como emblema del alma, de la vida humana, que recorre una ruta sacudida por las tempestades¹². También es frecuentísima y tópica la comparación con la Iglesia, comparación que se va a emplear en las liturgias de bendición de naves nuevas.

El barco, símbolo y realidad inseparable de la idea de peligro y de inseguridad, necesita protección excepcional. Hay representaciones paleocristianas de navíos con personajes y símbolos divinos ubicados en aquellos mismos puntos clave de su estructura que van a ser específicamente bendecidos en el ritual de la bendición: la popa y el timón, el mástil y la proa.

La bendición de los nuevos navíos data de muy antiguo en el mundo cristiano, y recoge seguramente una tradición pagana. Técnicamente entra en la categoría de las bendiciones extralitúrgicas, que no tienen conexión con los oficios eclesiásticos o con los sacramentos: es una *benedictio rerum*. No está generalizada en los textos litúrgicos altomedievales: no aparece en el Sacramentale Gregorianum (edición Muratori) o en el Misal de Leofric: los usuarios de estos libros que quieran bendecir una nave tendrán que utilizar la bendición *ad omnia quae volueris* que aparece en ellos para casos no específicos. En cambio sí aparece una *benedictio navis* en el *Liber Ordinum* de rito mozárabe, la más antigua recogida, y cuya oración única parece haberse transmitido como una de las plegarias básicas en liturgias posteriores:

Benedictio Navis

Domine Ihesu Criste, qui in similitudinem navis Ecclesie tue arcam fieri iussisti, ut inundante diluuiio, soli qui in ea inuenti sunt saluarentur, qui que etiam Petro mergenti dexteram de navi dignatus es porrigere: rogamus clementiam tuam, ut ab hac naue omnium uentorum aduersitatem procul auertas, procellas fluctuum tua inuicta uirtute conpescas; quatenus in ea nauigantes Maiestatis tue protectione muniti, ad portum tranquillissimum peruenire mereantur illesi. Amen¹³.

¹² CABROL-LECLERCQ, *Dictionnaire d'archéologie chrétienne et de liturgie*. Paris, 1910, s.v. *Navire*.

¹³ *Le Liber Ordinum*, ed. M. Férotin, Paris, 1904, pp. 173-174.

En el ritual de la abadía de Jumièges, señorío normando con fuertes intereses en la navegación marítimo-fluvial, se conserva una descripción de la ceremonia, ya más compleja, que se celebraba en el siglo XIV para la bendición de los barcos del monasterio. Clérigos y fieles se dirigían procesionalmente a cruz alzada hasta el barco y, dentro de él y siguiendo un simbolismo muy estudiado, se empezaba la bendición por la «cabeza» de la embarcación, la proa, comparada con la imagen de Cristo, y se leía la introducción al evangelio de San Juan *In principio erat Verbum...*; a continuación se pasaba a leer el evangelio en que Jesús calma la tempestad en la popa, asiento del gobierno del barco, y el lugar en que Jesús dormía cuando la tormenta se desató. El mástil, soporte de la vela, motor y colector del viento, recibía un tratamiento especial, bajo los auspicios del Espíritu Santo. Dejando a un lado las evocaciones marineras, se leía el introito del domingo de Pentecostés:

Spiritus Domini replevit orbem terrarum, alleluia: et hoc quod continet omnia, scientiam habet vocis, alleluia, alleluia. Exurgat Deus et dissipentur inimici eius; et fugiant qui oderunt eum a facie eius...

y el evangelio de la vigilia de Pentecostés, en que Jesús promete a sus discípulos: «Yo rogaré al Padre y os dará otro Consolador y abogado, para que esté con vosotros eternamente: el Espíritu de verdad, a quien el mundo no puede recibir porque no lo ve ni le conoce (...) Nos os dejaré huérfanos: yo volveré a vosotros...» (Jn.14- 15-21)¹⁴.

Entre los siglos XIV y XVI la liturgia se va desarrollando y haciendo más compleja, ya con la lectura de varios ¿dos? ¿cuatro? evangelios incorporados de forma permanente. ¿Qué evangelio es el que se lee en la Noya de hacia 1435? Un *Sacerdotale Romanum* post-tridentino de 1585¹⁵ recoge una liturgia que seguramente no supone un cambio radical con respecto al pasado, siendo seguramente fruto de una larga evolución.

Según el capítulo *De benedictione navis*, el sacerdote sube a bordo revestido de estola y sobrepelliz. Comienza por la popa, y, de pie en ella, y tras el versículo *Adiutorium nostrum in nomine Domini* lee el Salmo

Sacrificet sacrificium laudis / et annunciet opera eius in exultatione / Qui descendunt mare in navibus / facientes operationem in aquis multis / Ipsi viderunt opera Domini / et mirabilia eius in profundo. / Dixit, et stetit ipsius procellae / et exaltati sunt fluctus eius. / Ascendunt usque ad caelos, et descendunt usque ad abyssos / anima eorum in malis tabescebat. / turbati sunt et moti sunt sicut ebrius / et omnis sapientia eorum devorata est. / Exclamaverunt ad Dominum cum tribularent / et de necessitatibus eorum eduxit eos. / Et statuit

¹⁴ Cit. MOLLAT, *op. cit.*, 118-119.

¹⁵ *Sacerdotale Romanum*, Venetiis, Apud Dominicum Nicolinum, MDLXXXV, fols. 219-221.

procellam eis in auram / et siluerunt fluctus eius / Et laetati sunt quare siluerunt / et deduxit eos in portum voluntatis eorum / Confiteant Domino misericordiae eius / et mirabilia eius filiis hominum / Et exaltem eum in ecclesia plebis / et in cathedra seniorum laudent eum.

y la primera de varias oraciones *ad hoc*, desglose de varios temas del *Liber Ordinum*, y que seguramente se utilizaban fuera de esta liturgia de la botadura, para rogar por los navegantes:

Respice nos omnipotens Deus de caelo sancto tuo, et dignare bene+dictione caelesti huic bene+dicere nau:» in qua sancto comitante Angelo tuo, ambulantes itinere recto et prospero dirigere et ab omni tristitia et infortunio eripere digneris ut ad patriam et ad portum salutis reuersi, te cum alacritate mentis exultantes laudent creatorem universorum. Qui cum filio tuo benedicto domino nostro Jesu Christo, et cum Spiritu Sancto vivis et regnas Deus in secula seculorum. Amen.

Y a continuación, como en Jumièges, el evangelio de la tempestad calmada y una nueva oración durante la cual bendice la popa:

Benedic Domine hanc navim, et sicut bene+dixisti filiis Israel de Aegypto per manum Moysi exeuntibus, et per mare rubrum transeuntibus; et sic navem istam et famulos tuos in ea navigantes bene+dicere et ad destinatum locum perducere digneris,

y el salmo *Afferte Domino*, durante el cual procede a la aspersión de la popa con agua bendita.

Las preces y bendiciones siguientes están más alejadas del simbolismo de Jumièges: el mástil es sustituido por un área más extensa e imprecisa, el combés del navío, explicable tal vez porque el mástil, en el siglo XIV –y no digamos antes, porque el ritual normando se podía venir usando desde hacía tiempo– era una pieza puntera en los barcos de un solo palo de entonces. A partir de finales del siglo la arboladura se hace más compleja. Sin embargo, había una jerarquía clara entre los mástiles, destacando siempre el palo mayor, y por eso nos llama la atención el abandono de la bendición del mástil y de la invocación al Espíritu, teniendo en cuenta que el viento favorable era tan vital para los navegantes del siglo XVI como para los del XIV. Tal vez haya intervenido en ello alguna consideración teológica que de momento se me escapa.

Lo que lee, pues, el sacerdote en el combés de la nave es el evangelio de S. Mateo en el que los discípulos ven llegar a Jesús caminando sobre las aguas, y su invitación a Pedro a hacer lo propio, que consigue hasta que su confianza falla. Sigue con una oración:

Domine Deus noster, qui gubernasti Noe super undas diluvii, et manum Petro extendisti: porrigere dexteram tuam super hanc navim et super nauclerum et nautas eius, et dona ipsis famulis tuis sanitatem animae et corporis, et ad portum salutem eos perducere digneris illesos.

y el salmo

Voce mea ad dominum clamavi, voce mea ad Deum, et intendit mihi. / In die tribulationis meae Deus exquisivi manibus meis / nocte contra eum et non sum deceptus. / Renuit consolari anima mea / Memor fui Dei et delectatus sum / et exercitatus sum / et defecti spiritus meus / Anticipaverum vigiliis oculi mei / turbatus sum et non sum locutus. / Cogitavi dies antiquos, et annos aeternos in mente habui / Et meditatus sum nocte cum corde meo / et exercitabar et scopebam spiritum meum. / Nunquid in aeternum poroiciet Deus / aut non apponet, ut complacitior sit adhuc. Aut in finem misericordiam suam abscondet in generatione et generationem. Aut obliviscent misereri Deus / aut continebit in ira sua misericordias suas. / Et dixi: nunc caepi haec mutatio dexteræ excelsi / Memor fui operum domini, quare memor ero ab initio mirabilium tuorum / Et meditabor in omnibus operibus tuis, et in adinventionibus tuis exercebor / Deus in sancto via tua: quis Deus magnus sicut Deus noster? tu es Deus qui facis mirabilia / Notam fecisti in populis virtutem tuam, / redemisti in brachio tuo populum tuum, filios Jacob et Joseph. Viderunt te aquae, Deus, viderunt te aquae et timuerunt; / et turbatae sunt abyssi multitudo sonitus aquarum; / vocem dederunt nubes. Etenim sagittae tuae transeunt. / vox tonitru tui in rota. / Illuxerunt coruscationes tuae orbi terrae; / commota est et stremuit terra. / In mari via tua et semitae tuae in aquis multis, et vestigia tua non cognoscent. / Deduxisti sicut oves populum tuum / in manu Moysi et Aaron.

Aspersión del combés por todas partes, y siguiendo un orden inverso al de Jumièges, desplazamiento a la proa, donde se lee el evangelio de S. Lucas sobre la pesca milagrosa, tal vez asociado a la idea de lucro y prosperidad, pero seguramente porque es uno de los escasos evangelios de tema marinero que, buscando una representación de los cuatro evangelistas, hay que incorporar al ritual. La oración que se lee a continuación es una versión aligerada de la que aparece en el *Liber Ordinum*:

Domine Iesu Christe, qui in similitudinem navis Ecclesiae Noe arcam fieri voluisti, ut inundante diluvio soli qui in ea inventi essent salvarentur, suppliciter exoramus clementiam tuam, ut huic navi saluberrimum perfectionis cursus passim iugiterque concedas

y el salmo

Deus noster refugium et virtus / adiutor in tribulationibus quae invenerunt nos nimis / Propterea non timebimus dum turbaberit terra / et transferentur montes in cor maris. / Sonuerunt et turbatae sunt aquae eorum: / conturbati sunt montes

in fortitudine eius / Fluminis impetus laetificat civitatem Dei, / sanctificavit tabernaculum suum altissimus. / Deus in medio eius non commovebitur / adiuuabit eam Deus mane diluculo. / Conturbatae sunt gentes et inclinata sunt regna: / dedit vocem suam et mota est terra. / Dominus virtutum nobiscum: susceptor noster Deus Jacob. / Venite et videte opera domini, quae posuit prodigia super terram, auferens bella usque ad finem terrae. / Arcum conteret et confringet arma / et scuta comburet igni. / Vacate et videte quam ego sum Deus: / exaltabor in gentibus et exaltabor in terra. / Deus virtutum nobiscum: / susceptor noster Deus Jacob.

Aspersión de toda la proa con agua bendita, y retorno al combés, donde se lee el evangelio de S. Juan que repite el episodio de Jesús caminando sobre las aguas en una versión algo diferente, y se reza la oración

Deus cuius in mari viae et semitae in aquis multis, intende supplicantium preces, et famulos tuos in hac navi constitutos maris semitas peragrantes, quos sacramentorum tuorum perfudit gratia, potentiae tuae dextera protectos regas, et in fluctibus gubernes adversus omnes formidines atque infortunia, omnibusque in hac navis contentis substantiis atque impositis bendicas: + eorum lucra multiplices ac contra cuncta terrarum et maris discrimina eos propitius defensare digneris. *Kyrie, Paternoster, Ave Maria, Credo.*

Mientras, esparce el resto del agua bendita por todo el barco, y sigue:

In mari vitae (*sic*) tuae, / et semitae tuae in aquis multis / et vestigia tua non cognoscent / Deduxit sicut oves populum tuum in manu Moysi et Aaron. Domine, exaudi, etc.

y la oración:

Omnipotens sempiterna Deus, qui Beatum Petrum Apostolum tuum super mare ambulans ad te venire iussisti, et coapostolum eius Paulum tertio naufragantem de profundo pelagi liberasti: bene+dicere digneris hanc navim et famulis tuis in ea navigantibus in tua misericordia confidentibus adesse digneris: ut ope misericordiae tuae adiuti, ad loca destinata et ad portum salutis sine impedimento sani et incolumes valeant pervenire. Qui vivis et regnas...

Bendición final y general:

Benedictio Dei omnipotentis, Pa+tris et Fi+lii et Spiritus + Sancti descendat super hanc navim et navigantes in ea, et maneat semper. Amen.

El inicio del evangelio de S. Juan *In principio erat Verbum...*, que era la primera lectura en el ritual normando, pasa precisamente a ser la última, seguida de una *Salve Regina* y terminando con la oración *Concede...*

Además de la clara inversión en el orden de las bendiciones, hay una gran diferencia en el espíritu de la bendición de la nave entre el ritual de la abadía de Jumièges y el del *Sacerdotale Romanum*. La liturgia medieval insiste en el tema del Espíritu Santo, el Espíritu de Dios que sopla sobre las aguas, como un buen viento, que consuela y llena de luz el ánimo de los hombres, y que se cataliza de una forma especial en el mástil. En el *Sacerdotale* del siglo XVI la nota dominante la dan el miedo y la tribulación de los hombres ante los elementos. Los evangelios de tema marinero, salvo el de la pesca milagrosa, hablan de tempestades, del temor a las apariciones, de la inseguridad ante el mar, que hace que Pedro se hunda cuando está caminando sobre las aguas; los salmos son clamores de angustia ante la adversidad y la naturaleza desencadenada. Incluso la nota de confianza en la protección divina pone de relieve lo pequeño que se siente el hombre en medio del mar, con sus sentidos perturbados y como borracho. Una realidad que, aunque recogida del texto bíblico, se conocía bien en los tiempos de la navegación a vela. El *Consolat de Mar* niega la validez de los documentos redactados a bordo, porque el miedo y el mareo podían constituir un factor distorsionante del pleno conocimiento y la libre voluntad del otorgante¹⁶.

Las oraciones específicamente elaboradas para esta bendición engloban no sólo al navío, sino a su tripulación, pasajeros y cargamento, y piden una afortunada realización de sus empresas y un feliz retorno a puerto.

Una superstición muy extendida y todavía fuertemente vigente en algunos medios tradicionales rechaza la presencia de sacerdotes a bordo: se los considera portadores de mala suerte. Su actuación está limitada al estricto desempeño de esta liturgia inicial. Octávio Lixa Filgueiras recoge, para el mundo marinero del Norte de Portugal, el protocolo habitual en el que primero se bota el barco, a continuación se va con él a recoger al cura, revestido de estola y sobrepelliz, y finalizada la bendición se le pone de nuevo y rápidamente en tierra: entonces comienza el ritual paralelo, profano, del «bautizo» del nuevo barco¹⁷.

Los laicos –armadores, tripulantes, constructores– se hacen cargo ahora de una serie de prácticas supersticiosas y de fuerte raigambre pagana. Para empezar, la puesta del «ramo», ceremonia inversa a la de la puesta de la quilla, y similar a la del remate de la obra de una casa. Es una «declaración de obra nueva», con un fuerte carácter augurativo. Los ramos, de plantas locales de la temporada –«xesta» en Galicia, olivo en Portugal a poder ser con sus aceitunas o con golosinas colgadas– tienen carácter prolifáctico, son una protección extra «por detrás de la Iglesia» una vez se ha debidamente expulsado al cura de a bordo, y en una ceremonia pública y colectiva. Es el momento también de colocarle los amuletos de buena suerte, que

¹⁶ *Llibre del Consolat de Mar*, cap. CCVIII.

¹⁷ FILGUEIRAS, *op. cit.*, 32.

van a formar parte del barco: cuernos de carnero o de buey, herraduras con un número impar de agujeros, puerros, ruda, ramillete de acebo... Se le pintan los ojos, si los va a llevar, y otras pinturas, entre ellas el nombre y la marca del propietario. Es el momento del bautizo propiamente dicho, no con agua, sino con vino, en la misma forma en que se había mojado la quilla. La costumbre de que una madrina sea la que rompa la botella o jarra contra la proa no es un uso reciente ni artificial: está atestiguado en la tradición catalana y en algunas zonas del Norte de Portugal¹⁸. En el Portugal del siglo XVII, la ceremonia religiosa de la bendición y la ceremonia profana del bautismo estaban netamente separadas, y el subsiguiente festejo con comida y bebida estaba asociado a este último¹⁹.

Para la Edad Media, faltaba seguramente la operación de ponerle al barco un nombre o unas señas de identidad de carácter visible; todos los indicios que tenemos, tanto iconográficos como de otro tipo, apuntan a que interesaba conservar un potencial anonimato. Los actos de piratería y de represalia eran demasiado frecuentes y podían ser protagonizados por cualquier patrón o mercader navegante en algún momento de su carrera, y estos buques no son fáciles de identificar en alta mar. Cuando conviene, la práctica consiste en izar el pabellón nacional y un gallardete con la marca del armador.

Debidamente asegurado, el navío podía iniciar entonces sus primeros pasos, el paseo ceremonial por el puerto, empavesado y engalanado y, a partir de cierta categoría, con invitados ilustres, música y fiesta a bordo. Un momento cargado de emoción, y también de riesgo: es el momento en que cualquier defecto de la construcción, que se está probando ahora, cualquier error en las proporciones, en la colocación del centro de gravedad, puede provocar una desgracia. Varios buques de gran envergadura, en los que se había invertido un gran capital en dinero, en orgullo y en esperanzas, se hundieron en este momento crucial, convirtiendo la fiesta en una tragedia.

La fiesta termina con comida y bebida: desde una modesta colación familiar hasta un banquete. En el ritual de Jumièges no queda abandonada a los laicos: es el último rito de la liturgia, y el «mojar» la celebración corre a cargo de los monjes de la abadía: *postea debent habere vinum bonum a cellario*. El vino, hasta ahora un elemento lustral, se vuelve animador de una alegre francachela, que a veces se convierte en un día de fiesta para toda la comunidad. En la España bajomedieval, la botadura de naves nuevas estaba, a efectos de ostentación, dispendio y número de invitados, en el mismo rango de celebraciones que las bodas, bautizos y primeras misas, en las que se tendía a echar la casa por la ventana, y que van a ser

¹⁸ *Ibid.*, 31, y cit. a Joan AMADES, *Rito di una Costruzione di una barca*, sep. de *Etnografia e Folklore del Mare*, Napoli, s/a., p. 13.

¹⁹ FILGUEIRAS, *op. cit.*, 32 n. 87.

objeto de las restricciones suntuarias dadas por los Reyes Católicos primero para Galicia y luego para Vizcaya en 1493 y 1494 respectivamente²⁰, restricciones de las que, como es habitual, se hace poco caso y la fiesta mayor, acompañada o no de una misa en tierra, continúa hasta nuestros días.

5. Epílogo: el primer viaje

Más allá de esa primera vuelta por el puerto el día de su botadura, el navío va a emprender la gran aventura de su primer viaje. Aventura, en el sentido más medieval de la palabra, porque ahí se van a poner a prueba la solidez de su construcción, sus dotes marineras y su «buena ventura», y en ello hay de nuevo un fuerte componente de inseguridad.

Es de suponer que, entre gente creyente y devota, este viaje inaugural fuera acompañado también de plegarias, tal vez las mismas que se dicen en la liturgia de la botadura, y que coinciden con las específicas para los viajeros por mar de las que tenemos noticia²¹.

Para la Inglaterra de los siglos XIV y XV he podido detectar una práctica seguida por algunos propietarios: el primer viaje es un viaje votivo, una peregrinación por mar, que para los armadores ingleses viene muy facilitada por lo involucrados que estaban casi todos ellos en el transporte de peregrinos jacobeos a Galicia. Es lo que hace el mercader y armador de Bristol Walter Derby con dos de sus navíos en 1368 y 1369, y el Conde de Oxford con el *Jesus de Orwell*, de su propiedad, en 1445²². El primer viaje de estas naves consistirá además en hacer la travesía directa del Golfo de Vizcaya hasta La Coruña, la más larga navegación fuera de la vista de la costa que se podía hacer en aguas atlánticas, y que, aparte de poner el buque bajo los auspicios del Apóstol, era un auténtico banco de pruebas para calibrar sus prestaciones. No sabemos hasta qué punto estaba extendida esta costumbre en otros países, por falta de testimonios documentales.

El estudio de los festejos y liturgias en torno a las naves de nueva construcción, bastante bien seguido por los estudiosos de la etnografía y del folklore marinero, se vuelve insospechadamente escurridizo cuando nos queremos remontar a unos siglos en los que dependemos fundamentalmente del testimonio escrito. Confío en que esta modesta comunicación sea el preliminar de una búsqueda que puede extenderse a lo largo de un plazo más prolongado y sobre una documentación que se anuncia sumamente dispersa.

²⁰ Archivo General de Simancas RGS X-1493 y XII-1494, 300.

²¹ Cf. con la del *Pontifical* de Guillaume Durand, del s. XIV, ed. M. Andrieu, Roma, 1941, p. 621, cit. MOLLAT, *op. cit.*, 228.

²² Public Record Office, London, CPR 1376-70, 134-135, 226 y C76/127 m.7.