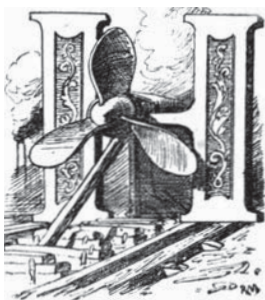




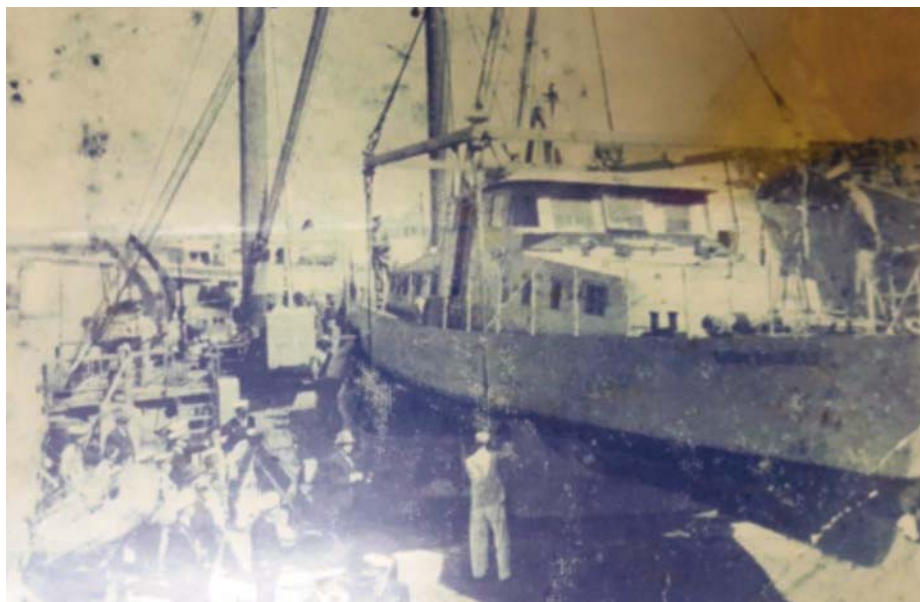
EL CABO FRADERA, PUNTA DE LANZA DE LA VIGILANCIA FLUVIAL DEL TRAMO INTERNACIONAL DEL RÍO MIÑO

Eduardo BERNAL ÁLVAREZ



A pasado ya más de medio siglo desde que el patrullero de vigilancia interior (PVI) *Cabo Fradera* (P-201) llegó al puerto de Vigo desde el Arsenal de La Carraca (Cádiz) a bordo del transporte militar *Almirante Lobo*, arribando el día 10 de septiembre de 1963 a las orillas de la «Muy Noble y Muy Leal» villa de Tuy en su primera y única singladura por mar abierto para relevar al primero de su nombre en el Tramo Internacional del Río Miño (TIRM).

A día de hoy, el *Cabo Fradera* es el barco de «casco gris» en activo con más años de servicio en la Armada y, como antaño



A bordo del transporte militar *Almirante Lobo*.

lo hicieran sus antecesores los cañoneros *Segura* (1874-1899), *Perla* (1899-1928) y el *Cabo Fradera* original (1928-1963), continúa incansable de guardia a lo largo de los 33 km navegables de frontera natural que recorre el cauce del río Miño, desde Tuy hasta su desembocadura en Camposancos (La Guardia).

Un poco de historia. El escenario sociopolítico y militar

Según apunta el *Ceremonial Marítimo*, «los buques de guerra son algo más que objetos flotantes o meras organizaciones, están investidos de personalidad propia y son capaces de portar penas y alegrías y ser objetos y sujetos de cortesía; es normal, pues, que se les conceda un nombre propio». De conformidad con los criterios adoptados por la onomástica naval, es bien conocida la costumbre marinera de bautizar a los barcos de guerra con el nombre de aquellos que, de una u otra forma, han contribuido a engrandecer nuestra patria, quedando así inmortalizados en los pasajes de la historia que recogen las hazañas y méritos de los que dedicaron y dieron su vida por España.

Hasta la fecha, son tres los buques de la Armada que con el nombre del *Cabo Fradera* han antecedido al actual: el primero fue construido en La



El Cabo Fradera a orillas de Tuy.

Habana en 1870, el segundo el 1895 en Cowes (Reino Unido), también destinado en Cuba, y el tercero en la Unión Naval de Levante, en Valencia, en 1928, pionero con este nombre en ocupar su atraque a los pies de la Comandancia Naval del Miño en Tuy.

El patrullero es llamado así en honor del cabo de mar Esteban Fradera i Bohigas, nacido en la calle de las Alobas (1) de Malgrat del Mar, provincia de Barcelona, un 26 de noviembre de 1837. En los años previos a la guerra hispano-sudamericana, prestó servicio embarcado a bordo de la fragata *Resolución* bajo el mando del capitán de navío Manuel de la Pezuela y Lobo-Cabrilla, formando parte entre 1862 y 1865 de la Escuadra del Pacífico, comandada por el vicealmirante Casto Méndez Núñez.

Al cabo de aproximadamente cuarenta años de haberse declarado la Independencia, la relación entre el Perú y España no pasaba por su mejor momento. Hacia la década de 1860, España intentaría recobrar su influencia en las naciones americanas, reforzando su presencia naval en las aguas del Pacífico, con la intención de impulsar el prestigio nacional entre los pueblos de las repúblicas a lo largo de las costas atlántica y pacífica de América del Sur por el estrecho de Magallanes hasta Centroamérica, exhibiendo con orgullo el pabellón español de nuestros buques de guerra.

(1) Calle cuya denominación se cambió posteriormente, pasando a llamarse Cabo Fradera.

A pesar de las negociaciones de paz alcanzadas con Perú a principios de 1865, el odio latente por las viejas cicatrices, reabiertas por los acontecimientos más recientes (los sucesos en la hacienda de Talambo, la ocupación de las Islas Chincha, etc.), continuaba muy presente en el corazón de los peruanos.

Héroe de El Callao: un ejemplo de coraje y amor a la Patria



Retrato del cabo de mar Esteban Fradera
i Bohigas.

En medio de este escenario militar y social, la presencia de las naves españolas amarradas en el puerto de El Callao alimentaban el clima de hostilidad desde antaño presente entre la población limeña.

Tal era la tensión reinante que una tarde de febrero de 1865, a las 18:00 horas, estando el cabo Esteban de franco de paseo fue sorprendido por una multitud local de manifestantes en pleno éxtasis antiespañol, que, poseídos, recorrían los suburbios y callejuelas de El Callao a la caza de los marinos de las dotaciones españolas de las naves «invasoras» atracadas en su puerto. La masa enfurecida acosaba y perseguía a cuantos españoles se cruzaban en su camino con intención de escarmentarlos dándoles linchamiento — o lo que fuere preciso — para expulsarlos de sus tierras, arrojando piedras al tiempo que proferían

toda clase de insultos contra ellos y contra lo que sus uniformes representaban.

En medio de esta revuelta callejera, al grito de «ya no aguanto más», harto de ser apedreado por la masa xenófoba enfurecida, armado tan solo con su *sáez* (2) y con el coraje propio de los de su estirpe, el cabo Fradera arremetió contra los violentos con un instinto tan salvaje y primitivo que no existía en todo Perú rival capaz de contener su ira en el combate cuerpo a cuerpo.

(2) La *sáez* era como se denominaba en la jerga marinera de la época a la navaja reglamentaria de las dotaciones de los barcos de guerra de la Armada, en referencia al nombre de la cuchillería que las fabricaba.

Con el firme propósito de poner fin al ataque y de acallar los graves insultos que profería la muchedumbre exaltada contra el nombre y el honor de España, tal fue la fiereza y bravura con que el cabo Fradera se enfrentó a la marabunta sedienta de sangre española que acabó con la vida de tres de sus agresores e hirió a otros tantos, sembrando el terror y la duda entre los que, con más miedo que gloria, se batieron en retirada y optaron por continuar el ataque a pedradas, fuera del alcance de la mortal navaja del cabo Fradera.

Bajo una lluvia de afilados cantos, con un ojo colgando por el nervio óptico, que él mismo se terminó de arrancar para continuar la batalla, sucumbió lapidado y finalmente asesinado por la horda de asaltantes, no sin antes tener la certeza de que el letal enemigo yacía aturdido y fuera de combate por los impactos de las piedras sobre su cabeza y cuerpo.

Misiones y cometidos en el TIRM

La necesidad de un patrullero en el río Miño, y concretamente en Tuy (Pontevedra), nace a raíz del Tratado de Límites (3) que firman España y Portugal en 1864 y que tiene por objeto convenir un marco normativo que determine los límites territoriales de ambas soberanías en el trayecto de frontera que se extiende desde la desembocadura del Miño hasta la unión del río Caya con el Guadiana, así como los derechos respectivos de los pueblos confinantes. Con el tiempo, fruto del mutuo acuerdo entre ambos países, se han ampliado las competencias para abarcar la fiscalización de cualquier actividad, tanto profesional como recreativa y deportiva, siendo una de las más demandantes la regulación de la pesca profesional en el río por la riqueza de sus aguas en especies bien cotizadas, como la angula y la lamprea. En otro orden, también actúa como «policía de río» para el control de actividades secundarias, como la práctica de la náutica de recreo, caza y pesca deportivas, conforme a la normativa vigente, en colaboración con la Capitanía Marítima de Vigo y la Consellería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Xunta de Galicia.

En este contexto, los cometidos principales asignados al PVI *Cabo Fradera* en el Bajo Miño son la presencia naval para contribuir la protección de los intereses nacionales, el control de los espacios de soberanía nacional, la contribución para la regulación del aprovechamiento público, el mantenimiento de las condiciones de navegabilidad, la fiscalización de la pesca profesional y la vigilancia de otras actividades en el entorno del río y sus márgenes, como el uso embarcaciones de recreo, la pesca y la caza deportivas en el TIRM.

(3) También conocido como Tratado de Lisboa o de Lindes de Lisboa.



El *Cabo Fradera* abarloado al costado del NRP *Rio Minho*, atracado en Vila Nova de Cerveira.

Para garantizar la consecución de las misiones encomendadas y el cumplimiento de dicho Tratado de Lindes, así como de los convenios alcanzados entre ambos países en el ámbito de cada actividad correspondiente, el patrullero *Cabo Fradera* mantiene una estrecha colaboración a través de la Comandancia Naval del Miño, que ostenta la representación institucional de la Armada en Pontevedra y el mando operativo del buque, con otros organismos e instituciones del Estado y del país vecino, participando de manera activa en cualquier operativo de salvamento marítimo, incidente con riesgo de contaminación medioambiental, narcotráfico, contrabando, inmigración ilegal, vigilancia de pesca u otra situación de emergencia que se presente.

Del mismo modo, a iniciativa y demanda de las distintas entidades organizadoras, también ha colaborado en los eventos náutico-deportivos y lúdico-culturales locales que se celebran en el seno del tramo fronterizo, y otros de naturaleza religiosa, como son los actos conmemorativos a Nuestra Señora de la Virgen del Carmen y los celebrados en honor a San Telmo, patrón de Tuy, de cuya congregación el barco es cofrade de honor.

Entre las actividades operativas recientes que ha realizado cabe reseñar la participación en los dispositivos de búsqueda y rescate de los cadáveres de dos personas desaparecidas, el simulacro de contaminación fluvial UMEGAS FENOSA, el ejercicio SAR en colaboración con la Agencia Gallega de

Emergencias de la Xunta (AXEGA), el apoyo prestado al Club Kayak Tudense en la llegada del Descenso Internacional Profesional y Popular del Río Miño.

El *Cabo Fradera* y la sociedad tudense

Desde el mismo día en que el patrullero dio su primera estacha a tierra en la orilla del Muelle de Santo Domingo, junto a la pequeña playa de la Marina, el *Cabo Fradera* ha mantenido un estrecho vínculo con el pueblo de Tuy, llegando a formar parte de la identidad de la ciudad.

La veneración compartida a Nuestra Señora del Carmen con las gentes de Tuy, fiel protectora de los pescadores y santa patrona de la Armada, ha afianzado los lazos de unión entre el pueblo tudense y la Armada, que una vez al año festejan con devoción los actos en conmemoración a la Estrella de los Mares.

Así, cada 16 de julio, el *Cabo Fradera* tiene el privilegio de portar a la Virgen, acompañada de tantos devotos como da cabida su cubierta, en una solemne procesión fluvial escoltada por decenas de embarcaciones menores engalanadas para la ocasión.



El *Cabo Fradera* atracado en Tuy con el NRP *Río Miño* abarloado a su costado momentos antes de dar la salida a la procesión fluvial en honor a la Virgen del Carmen.

TEMAS PROFESIONALES

Finalmente, la comitiva regresa a puerto tras haber recibido una lluvia de pétalos de flores que caen desde el puente ferroviario internacional que une Tuy con Valença do Minho. Una vez en tierra, comienza la fiesta, donde marinos y vecinos comparten entre viandas a las orillas del Miño las coplas que tradicionalmente dedican a sus marineros:

«La cañonera de Tuy
Todo lo tiene bueno
Buenos palos, buenos remos
Buenos chicos marineros.»

La relación que se ha consagrado a lo largo de este tiempo entre el barco y el pueblo no se limita al ámbito religioso. Cada vez son más las ocasiones en las que el patrullero abre sus puertas a los visitantes que desean acercarse a su amarradero y conocer de primera mano la historia y las misiones de este veterano buque de la Armada. Entre los más jóvenes son populares los bautismos fluviales que se brindan a los centros y agrupaciones locales coincidiendo con la semana de celebración del día de la Fuerzas Armadas, y que finalizan «pasados por agua» tras la ya tradicional oración que la dotación les dirige como condición indispensable para obtener sus diplomas de bautismo, mientras son salpicados entre risas y aplausos con un mocho empapado desde la cubierta de botes:



El *Cabo Fradera* abarloado al costado del NRP *Rio Minho*, con los alcaldes ribereños de ambos países a bordo.

«... Yo os bautizo,
En el nombre de Miño,
Que separa Portugal de España,
A bordo del *Fradera*
¡Que es la caña!»

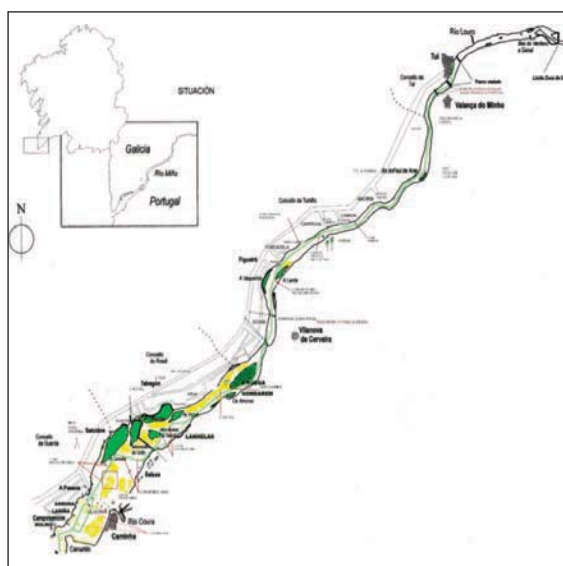
En este afán de servicio a la sociedad, el patrullero y su dotación cada vez concurren en más eventos, sociales e institucionales, en torno a las aguas del *Minho*. Como muestra de ello, recientemente participó en el acto de firma solemne del Auto de Reconocimiento de Fronteras que anualmente se celebra entre los alcaldes de los municipios ribereños de ambos países.

El *Baixo Miño*: navegación fluvial en un entorno privilegiado

Para transitar por las aguas del río Miño es necesario conocer bien los fondos y los peligros que esconde la navegación bajo sus aguas.

La corriente fluvial, las riadas, las lenguas de sedimentación en las desembocaduras de los regatos y la influencia de la marea, sobre todo en la zona del estuario, convierten el cauce de su tramo navegable en un escenario cambiante, imposible de cartografiar y sin apenas marcas de balizamiento, con la excepción de la boya que señala el bajo del Carnero, más conocido como «el Cabrón», que vela en bajamar.

A diferencia de la navegación marítima, donde el gradiente de la plataforma continental gana profundidad a medida que se aleja del perfil de la costa, en el río el perfil del fondo es muy irregular, pudiendo albergar fosas de más de 20 metros rodeadas de aguas poco profundas con extensos ariños de no más de cinco metros de fondo en pleamar.



Tramo navegable entre Tuy y la desembocadura del río Miño.

TEMAS PROFESIONALES



Atardecer en el Miño con el *Cabo Fradera* amarrado en su atraque habitual de la Comandancia Naval.

Este entorno exige que los navegantes que se aventuren a recorrer su cauce tengan unos conocimientos básicos de la localización de las zonas menos profundas, de forma que puedan calcular su derrota teniendo en cuenta la hora de paso por los canales más someros en función del tiempo que ha pasado desde la última bajamar o el que falta para la siguiente «plea».

El *Cabo Fradera* navega por un canal de aguas libres, y a lo largo de los años sus dotaciones se han ido adecuando a los cambios del cauce del río. De esta forma, casi de manera instintiva, desfila entre los bajos del «Mal Paso» en las inmediaciones de la isla de San Pedro Amorín, el bajo del «Cabrón» y el de «las Ovejas», los de Forcadela, el paso de norte de la isla Bohega y los aríños de las islas del estuario, con la seguridad que proporciona medio siglo de veteranía y que, con la ayuda de la Virgen del Carmen, seguirá haciendo mientras sus orgullosas cuadernas lo resistan.

