

Banderas y pabellones: Los buenos usos y costumbres

El uso de pabellones y enseñas es posiblemente la manera más antigua que se conoce para identificar a distancia a los barcos y sus armadores. De los protocolos de esta vieja tradición han derivado los actuales usos y costumbres



Hay una abundante literatura sobre la etiqueta de uso de los pabellones náuticos, pero se ha de advertir que no estamos ante ningún reglamento oficial ni tampoco ante una ciencia exacta. También se desconoce el origen preciso de muchas de las actuales costumbres de aplicación, aunque es fácil imaginar que el abanderamiento y los códigos de señales han sido durante miles de años la manera más sencilla -¿la única?- de comunicarse y significar el origen, condición e intenciones de cualquier buque avistado en alta mar, fondeado en una rada o entrando en puerto.

Aparte del Código Internacional de Señales, configurado a mediados del siglo XIX, no hay un manual completo y preciso sobre el uso protocolario de las banderas nacionales o de cortesía en la náutica deportiva. Muchas de estas normas o costumbres están heredadas las que se aplican en la Armada.

Hablamos pues de una etiqueta aplicable en un ámbito más o menos internacional, asumiendo que cada país añade sus propias costumbres y particularidades, cuya adopción también se pierde a menudo en la noche de los tiempos.

El pabellón nacional

El pabellón nacional sirve para identificar la nacionalidad del buque y eventualmente su estatuto (recreo, armada, mercante, etc.). A los puristas no les gusta el uso de la palabra bandera referida a un barco. No es un término marino, aunque conste como sinónimo en los diccionarios especializados.

El pabellón marítimo puede diferir completamente de la bandera nacional de cada país o nación. En el Reino Unido, por ejemplo, la bandera civil oficial (Unión Jack) es bien distintas del Red Ensign (fondo rojo con la Union Jack en la esquina superior izquierda) que llevan los yates como pabellón nacional. Para acabar de complicar las cosas, los socios de algunos clubes y entidades del Reino Unido están históricamente autorizados a izar sus banderas específicas como pabellón nacional.

El estatuto de cada tipo de barco también puede definirse con el pabellón y son numerosos los países, entre ellos España, que diferencian el pabellón militar del mercante o de recreo.

En nuestro país, sólo los barcos institucionales o de la Armada llevan como enseña la bandera civil con el escudo oficial y las dos columnas. Los barcos de recreo han de utilizar el pabellón nacional específico con la corona, a su vez distinto de las banderas de los barcos de Sanidad, Hacienda, los mercantes o los Correos Marítimos, con las siglas "CM" azules sobre las franjas rojas y amarilla.

Europa no es administrativamente una nación y la bandera comunitaria no está oficialmente admitida como pabellón nacional ni en su versión con cantón nacional (enseña del país en la esquina). Como máximo, el protocolo admite que la bandera comunitaria reciba tratamiento de pabellón de propietario. La etiqueta náutica tampoco contempla sustituir el pabellón nacional por el autonómico o regional.

Se ha de ir con cierto cuidado con la etiqueta de pabellón nacional (ubicación, medidas, etc.), pues es prácticamente el único apartado concerniente a las banderas en navegación deportiva reglamentado en el B.O.E. (R.D. 10 octubre 1988) y sus infracciones pueden ser objeto de sanción administrativa.



Los pabellones nacionales no son forzosamente iguales a las banderas civiles de cada país.

Vexilología: La ciencia de las banderas

La vexilología es la ciencia que estudia las banderas en su más amplio sentido. Su nombre deriva del latín "vexillum" (bandera) y, aunque el uso de estandartes textiles tenga una tradición documentada desde hace más de 5.000 años, la vexilología como tal es una ciencia relativamente joven (1957). Hasta entonces formaba parte de la heráldica (estudio de escudos de armas y blasones). Hay numerosas páginas en Internet dedicadas a la actividad vexilológica, citando la de la Sociedad Española de Vexilología y la web Flags of the World entre las más importantes.



El tamaño importa

El protocolo dice que las medidas del pabellón nacional han de ser proporcionales a la eslora del barco. El mínimo se deja al buen criterio del capitán y el máximo se establece en 1/10 de la eslora. En un barco de 12 m, no será elegante hacia el país abanderado izar un pabellón mayor de 120 x 80 cm. (los pabellones tienen formato 2/3).

El protocolo continúa recomendando que el pabellón nacional sea 2/3 mayor que cualquier otra bandera izada a bordo y se aconseja mantenerlo en buen estado (limpio, sin desgastes ni deshilachados).

En el extremo opuesto, se considera una falta de respeto hacia el país representado en el pabellón que la bandera sea tan grande (o el mastelero tan pequeño) que la tela arrastre por el agua en navegación o por cubierta con el barco en puerto.

Un pabellón a medio izar significa luto. Este es el aspecto -según los puristas- de las enseñas izadas en el stay de popa. Esta ubicación es inapropiada según el protocolo, aunque hoy se tolere y sea habitual en la mayoría de veleros.

Lo suyo es izar el pabellón en un mastelero en la banda de estribor de popa. Una ligera inclinación hacia popa del asta facilita que el tejido se despliegue con poco viento. La ubicación del pabellón nacional en popa es debida que, antiguamente, allí tenían los barcos el camarote del capitán.

Y si en puerto o fondeo es norma izar el pabellón en popa, con el barco navegando, los queches, yolas y goletas, deben trasladarlo a lo alto del palo de mesana mediante una driza exterior. Navegando con un aparejo áurico, el pabellón se izará en la percha más alta. El doble sistema de izado del pabellón nacional es pues una pequeña complicación que han de solventar los amantes de la estricta etiqueta con barcos que no sean sloop. ¡Mala suerte!

Ondeando de sol a sol

El pabellón nacional se ha de mantener izado durante el día y a la entrada y salida de puerto si es de día (también de noche si hay luz artificial). En puerto o en fondeo ha de estar izado desde las 8 de la mañana hasta las 8 de la noche o la puesta del sol (lo primero que ocurra). Este horario es el clásico español y cambia ligeramente en otros países.

La etiqueta también invita a izar el pabellón domingos y festivos. Si se mantiene izado de noche, es de buen gusto iluminarlo. En puerto y si no hay nadie a bordo, no es preceptivo tener izado el pabellón nacional, situación habitual de muchos barcos de recreo durante los meses invernales. En puerto, en fondeo o en navegación, si el pabellón nacional no está izado ninguna otra bandera lo estará, a excepción del gallardete del Club, el único autorizado por la etiqueta a ondear permanentemente.

Una excepción a las normas es la participación de un barco en regata. En ese caso se puede arriar el pabellón nacional (y todas las demás banderas) y enarbolar las banderas que indiquen las Instrucciones de Regata.

Navegando lejos de tierra y/o de otros barcos no es obligatorio llevar izado el pabellón nacional, aunque nada impida hacerlo (en el fondo, tampoco nadie se va a dar cuenta de si está izado o no). Por educación se izará avistando otros barcos y por obligación a petición de barcos oficiales (guardacostas, aduanas, militares, etc.).

Aunque el protocolo de saludo entre barcos arriando e izando el pabellón nacional sigue de aplicación, la verdad es que está muy en desuso en la moderna náutica de recreo. Es bastante más sencillo saludar con la mano y comunicarse por VHF o teléfono.

Otros pabellones

Cada bandera ha de izarse en su propia driza y sólo las banderas del C.I.S. pueden superponerse para componer un mensaje. De hecho, una de las mayores faltas de etiqueta con los pabellones –especialmente con los nacionales- es izarlos uno encima del otro en la misma driza. Históricamente se considera esta disposición como sumisión del pabellón inferior respecto al superior, lo cual es a menudo lo contrario de lo que se quiere manifestar.

El correcto protocolo invita pues a instalar varias drizas para banderas, aun a riesgo de darle al barco cierto aire de Comité de Regata. El montaje tampoco es complicado. Sólo requiere pasar un cabito de red de 2 o 3 mm. por un par de puentes remachados bajo cada cruceta. No hacen falta ni poleas.

Un par de drizas por banda es suficiente para cumplir con la etiqueta más puntillosa, aunque igual se han de establecer algunas prioridades diplomáticas.

El rango de importancia que el capitán otorga a los pabellones izados bajo una misma cruceta va de más a menos desde los obenques hacia el palo. A igualdad de categoría, los pabellones se izarán –también desde los obenques hacia el palo- por orden alfabético y siempre a tope hasta la parte inferior de la cruceta. Una bandera más baja que las demás demuestra menor consideración, como se hace -a la inversa- con el ganador en los podios de competición.

Pabellón de cortesía: El pabellón de cortesía se iza como testimonio de respeto hacia el país (comunidad autónoma, región, isla, ciudad, . . .) cuyas aguas acogen al barco. Ha de izarse bajo la cruceta de estribor y es norma hacerlo a partir de la entrada del barco en las aguas territoriales en cuestión, arriándose al salir de ellas.

Al igual que el pabellón nacional, el pabellón de cortesía no es necesariamente igual a la enseña nacional. Tendrá forma rectangular con un tamaño normalmente estandarizado para la náutica de recreo sobre los 30 o 40 cm. y en todo caso menor que el pabellón nacional. Los pabellones de cortesía se izan y arrian en los mismos momentos que el pabellón nacional.



“Ceremonia” familiar de arriada e izada de banderas de cortesía llegando a Córcega desde Elba.



Navegando en aguas españolas es una bonita costumbre saludar la comunidad visitada izando su bandera como pabellón de cortesía. También hay cada día más navegantes que gustan de apoyar estas identidades en la Europa de las regiones, izando el pabellón correspondiente en aguas de Córcega, Cerdeña, Elba o Bretaña.

En aguas foráneas, lo correcto es izar la enseña regional de cortesía en el interior de la cruceta de estribor y el pabellón nacional del país visitado en la parte exterior de esta misma cruceta, y no ambas banderas en la misma driza.

En la Europa comunitaria se suele hacer la vista gorda cuando el pabellón autonómico o regional sustituye al nacional como bandera de cortesía, todo y que esta omisión puede molestar a las autoridades más puntillosas. La habitual tolerancia en el tema de las banderas que se da en aguas europeas no debe hacer olvidar que otros países tienen serias y estrictas normas al respecto, con sanciones económicas considerables en caso de incumplimiento de las normas de etiqueta.

Pabellón de propietario: Será distinto a cualquier código del C.I.S. Por lo demás, se admite toda creatividad en forma rectangular, cuadrada, triangular (“grímpola”) o con dos puntas (“corneta”). El pabellón de propietario se puede izar en un mastelero en proa o bajo la cruceta de estribor. En este caso y cuando sea requerido un pabellón de cortesía, se trasladará a la cruceta de babor. El pabellón de propietario sólo se enarbola en puerto y si el armador está a bordo.

El protocolo admite que, en caso de que la nacionalidad del armador sea distinta a la de abanderamiento del barco, el pabellón de su país/nación/región sustituya al de propietario. Como comentamos más arriba, este pabellón nunca se izará en popa bajo la enseña nacional, lo cual es un menosprecio al país cuya bandera queda en posición inferior.

Según el protocolo, el pabellón de propietario puede sustituirse por una bandera cuadra azul significando que el armador está momentáneamente ausente. Si la bandera izada es blanca quiere decir que el propietario está almorzando. En ese caso es de mal gusto molestarlo.

El gallardete de Club: El lugar oficial del gallardete de Club es la perilla del palo. Este banderín ondea en lo más alto del barco para significarse sobre las demás banderas y como tradicional muestra del orgullo del armador de pertenecer al Club en cuestión. Tal es su importancia en el protocolo de recreo, que es la única bandera que puede permanecer izada cuando las enseñas nacional, de cortesía y de propietario son arriadas.

El problema es que, dada la creciente proliferación de antenas y electrónica, cada vez es más complicado encontrar un hueco libre para el gallardete en la perilla del palo. Por esta razón y a disgusto de los puristas, el gallardete de Club ha tenido que ir emigrando a la cruceta de babor.

Pabellón de huésped: Cuando se quiere honrar a los invitados extranjeros (o de otra Comunidad Autónoma), se puede enarbolar el pabellón nacional del más importante de ellos bajo la cruceta de babor.

En caso de “empate” en importancia, se izarán por orden alfabético de países desde el obenque a la cruz del barco. La variante terrestre del pabellón de huésped, con las banderas nacionales ondeando una al lado de la otra, la vemos a menudo en sedes de competiciones deportivas internacionales o a las puertas de hoteles y palacios de convenciones.

Pabellones de regatas: Son las únicas banderas que pueden izarse “oficialmente” en el stay de popa y también las únicas (aparte del gallardete de Club) que pueden ondear en el barco sin que también lo haga el pabellón nacional. Se izarán durante la regata y según indiquen las correspondientes Instrucciones.

Otros pabellones: Algunos barcos enarbolan banderines publicitarios en puerto, durante regatas o acontecimientos promocionales. Estas banderas están al margen de toda etiqueta náutica, por cuanto no hay más consideraciones que hacer sobre su uso u oportunidad. Son signos de los tiempos modernos.

En cuanto al pabellón pirata, popularmente conocido como Jolly Roger, izarlo está considerado de mal gusto entre los seguidores de la etiqueta náutica, que aun no perdonan los desmanes de Jack Rackham, Edward England o Thomas Tew, por citar algunos de los que usaban variantes de la bandera negra con calavera y huesos o espadas cruzadas blancas.



Decir en su descargo que, en su momento, las tropelías de estos piratas tampoco estaban muy lejos de las cometidas por flotas izando pabellones nacionales o reales, cuyas enseñas se siguen izando sin mayor problema.

Pabellones del C.I.S.: El pabellón "Q" (bandera cuadra amarilla) es posiblemente la bandera del C.I.S. más utilizada e indica que el barco solicita la "libre práctica", es decir, el derecho a entrar y atracar en puerto de un país extranjero (inmigración, aduanas, capitania, etc.). Se iza bajo la cruceta bajo de babor y se enarbola al entrar en aguas territoriales foráneas. Una vez efectuados los trámites, el pabellón "Q" es arriado y cede su lugar los pabellones de cortesía.

El pabellón "Q" no es preceptivo en aguas comunitarias, si bien algunos barcos siguen izándolo al llegar a un primer puerto extranjero de recalada.

En estos temas también hay algo de esnobismo. Hay armadores que gustan de mostrar públicamente que llegan del extranjero izando innecesariamente la bandera "Q" y otros que, en un oportuno descuido, conservan el pabellón de cortesía del país cuyas aguas acaban de dejar al llegar a nuevo puerto, buscando que todo el mundo se entere de cuan lejos vienen.

Hay pabellones del C.I.S. obligatorios a bordo (N sobre C = SOS) y otros son útiles en distintas circunstancias, como la letra A (buzo en el agua).

En todo caso, no hay que fiarse mucho de que los barcos avistados les presten atención y/o comprendan su significado. La bandera de buzo en el agua, por poner un ejemplo, la vemos en muchos casos sustituida en aguas europeas por su homóloga norteamericana, con una diagonal o cruz en diagonal blancas sobre fondo rojo. En el tema de la transmisión de mensajes, el VHF tomó el relevo de las banderas hace mucho tiempo.

Los códigos del C.I.S. conservan mensajes bien simpáticos, como la bandera P, coloquialmente llamada Blue Peter. Su mensaje: "Tripulación y pasaje deben subir a bordo. Zarpada inminente" era un clásico en los mercantes de cabotaje. La Blue Peter se izaba, acompañada de una señal fónica, 2 horas de soltar amarras. Quien no estaba al tanto se quedaba en tierra.





La Empavesada (Grand Pavois): Prácticamente desprovistas de su primigenia función como medio de comunicación, las banderas del C.I.S. siguen siendo una clásica ornamenta para decorar el barco en todo tipo de fiestas. La Empavesada puede enarbolarse en puerto o fondeo y sólo se llevará navegando en las ocasiones festivas que así lo requieran.

La Empavesada no iza las banderas del Código de cualquier manera. El orden correcto es el siguiente: de proa a perilla E, Q, 3, G, 8, Z, 4, W, 6, P, 1, I, y de perilla a popa U, A, O, M, R, 2, D, O, N, 9, K, 7, V, 5, L, C, S.

Lo elegante es complementar la decoración izando el pabellón nacional en la perilla(s) del palo, aunque eso requiere un poco de preparación. En el caso de que la Empavesada se ice con motivo de una fiesta foránea, el pabellón a tope de palo será el de la nación anfitriona. Al margen de esta ubicación prominente, es de mal gusto intercalar cualquier otro pabellón nacional en la Empavesada.

(por: Toni Vernic)