



Revista de Estudios Andaluces (REA)

e-ISSN: 2340-2776.

REA Vol. 34 (2017). <http://dx.doi.org/10.12795/rea.2017.i34>

La Universidad Itinerante de la Mar, una Plataforma para el Conocimiento Geográfico del Mundo Actual

The Itinerant University of the Sea, a Platform for the Knowledge Geographic of the World Today

Fermín Rodríguez-Gutiérrez

*Universidad de Oviedo. CeCodet y Departamento de G^a
farragut@uniovi.es*

Formato de cita/Citation Rodríguez-Gutiérrez, Fermín (2017). La Universidad Itinerante de la Mar, una Plataforma para el Conocimiento Geográfico del Mundo Actual. *Revista de Estudios Andaluces*, vol. 34 (1), 255-292. <http://dx.doi.org/10.12795/rea.2017.i34.09>

Enlace artículo / to link to this article: <http://dx.doi.org/10.12795/rea.2017.i34.09>



Esta obra se distribuye con la licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional

<http://editorial.us.es/es/revista-de-estudios-andaluces>
<https://ojs.publius.us.es/ojs/index.php/REA>

La Universidad Itinerante de la Mar, una Plataforma para el Conocimiento Geográfico del Mundo Actual

The Itinerant University of the Sea, a Platform for the Knowledge Geographic of the World Today

Fermín Rodríguez-Gutiérrez

*Universidad de Oviedo. CeCodet y Departamento de G^a
farragut@uniovi.es*

Recibido: 06 de diciembre, 2016

Revisado: 23 de enero, 2017

Aceptado: 22 de febrero, 2017

Resumen

La Universidad Itinerante de la Mar fue creada en 2006 por las universidades de Oviedo, Porto y la *Escola Naval de Lisboa*, para ofrecer una experiencia de formación que tiene como horizonte despertar la mente de los jóvenes y no dormirla, utilizando la mar como medio y un navío de instrucción como herramienta, con el fin de ampliar las capacidades personales de los participantes, mediante la aplicación del sintagma “conocimiento y aventura” como descriptor básico de la enseñanza de la Geografía. Aquí se explica por qué, cómo y qué hace.

Palabras clave: Buque escuela, conocimiento geográfico, lógica de proyecto, capacidades, convergencia cívica.

Abstract

The Itinerant University of the Sea was created in 2006 by the universities of Oviedo, Porto and the Naval School of Lisbon, to provide a training experience that has as its horizon to awake the mind of the young people and not sleep it, using the sea as a way and a ship of instruction as a tool in order to extend the personal skills of the participants, by applying the phrase "knowledge and adventure" as a basic descriptor of the teaching of geography. Here we explain why, how and what it does.

Keywords: Training ship, knowledge and geographical, project logic, capabilities, civic convergence.



1. INTRODUCCIÓN

La UIM es una plataforma ibérica de cooperación para la formación práctica sobre la mar y las costas que la abrazan, y para instruir en la lógica del proyecto. Está organizada por tres instituciones públicas de enseñanza universitaria: dos civiles (Universidad de Oviedo y *Universidade do Porto*) y una militar (*Escola Naval de Lisboa*). Las tres comparten el lema de la *Escola Naval "Talant de bien faire"*, además de la visión de la mar como necesidad y destino de los pueblos peninsulares, los cuales han constituido un acervo cultural común al que llamamos civilización ibérica, componente básico de la construcción europea.

La UIM ha organizado 11 campañas anuales, en las que ha realizado 21 viajes de instrucción, 18 en la modalidad de cursos de mar y tres en la de cursos UIM-junior, en los que han participado 1.004 estudiantes y profesores de 16 nacionalidades pertenecientes a tres continentes. Juntos han recorrido 17.265 millas náuticas durante 3.332 horas de navegación, dentro de las 4.912 horas efectivas de curso.

La UIM ha merecido el distintivo Bandera Azul durante ocho campañas consecutivas, concedido por ADEAC-FEE (Asociación de Educación Ambiental y del Consumidor-*Foundation for Environmental Education*) por su "actividad ejemplar en materia de formación relacionada con la educación ambiental y marina" y ha sido galardonada en 2011 por *Sail Training International Association* con el premio *Sail Trainer Organization of the Year*, en su modalidad *Large Vessels*, prestigioso galardón que suele ser obtenido por navíos e instituciones de países del norte de Europa, Norteamérica y australes, donde existe tradición del viaje de formación en la mar en buques escuela de carácter civil o militar. Lo que hace única a la UIM es la convivencia de dos comunidades de ciudadanos de dos estados europeos bajo un programa de instrucción común. Unos son los marinos militares que forman la *guarnição* del *navío de trenio de mar*, y otros son profesores y estudiantes, civiles y militares, que forman la *dotação*, procedentes de las tres universidades organizadoras y de las invitadas.

Esta combinación de elementos procedentes de ambientes y formaciones diversas, sometidos a la convivencia en un navío que encarna la mejor tradición *marinheira*, hace que la interacción sea muy intensa, lo que favorece el conocimiento mutuo, y aunque los mundos de los participantes no están muy lejanos, actualmente, en un tiempo en el que ha desaparecido el servicio militar obligatorio, el de la milicia corre el riesgo de convertirse para algunos jóvenes ciudadanos en tan extraño como el de ciertas comunidades campesinas de Nepal, paradójica cuestión, que aquí se despeja con la organización de un programa didáctico que conduce una experiencia de conocimiento y aventura en la mar, como formación complementaria de todos los participantes, para ampliar su conciencia marítima y sus capacidades personales para el trabajo en equipos de proyecto, mediante el reconocimiento guiado de los mares y las costas por las que se viaja, con la finalidad de evaluar mejor la realidad del mundo actual y sus potenciales de desarrollo, tanto de crecimiento como de conflicto, y facilitar así la toma de posiciones



proactivas ante unos y otros. Cuatro partes componen el artículo: la primera se dedica a enmarcar la experiencia; la segunda expone el método utilizado para cumplir sus objetivos; la tercera da cuenta de los resultados; la cuarta horquilla los planteamientos que la inspiran y refiere experiencias precedentes. Lo completan esta introducción y las conclusiones.

2. LOS ELEMENTOS DE ENCUADRE

2.1. ORIGEN

La UIM comenzó a gestarse en un ambiente geográfico dentro de la Universidad de Oviedo, en un grupo de investigación-acción o de geografía aplicada al control del cambio territorial¹; a la intervención “al lado y un paso por detrás de los verdaderos protagonistas territoriales”². En 1989 el grupo de investigación participó en la formación de los cuadros de la segunda agencia de desarrollo local que se creaba en España, la de Gijón. El programa formativo fue de carácter territorial, como *corpus* teórico que daría identidad profesional a una nueva generación de evaluadores territoriales procedentes de disciplinas capaces de adoptar tal enfoque. Aunque los promotores eran geógrafos no actuaron con afán corporativista, lo que llevó a incorporar a alumnos de distintas disciplinas, unidos por la perspectiva común de la Geografía. Era una intuición, pero matizada con la experiencia previa, y con los contactos con otros colegas que compartían la misma práctica. Entre otros, los profesores G. Dalla Rosa, de la *Université de Pau*, en la que era director del Institut Uniiversitaire Professionalise *Amenagement et Development Territorial*, y Fabio Sforzi, profesor de Economía Regional en la *Università di Torino*. Con su colaboración se respondió a la necesidad de formar cuadros para intervenir en proyectos de desarrollo local, ofreciendo una formación claramente profesional a un sector de actividad en paralelo estado de crecimiento y confusión.

Se creó así, en 1992, el primer MDL (Máster Universitario en Desarrollo Local) de Europa (Cavallo, 1999:115) que tuvo continuidad durante dos décadas y se convirtió en una escuela de referencia, sobre la que en 1996 surgió el CeCodet, instituto de la Universidad de Oviedo para la cooperación estable en operaciones integradas de desarrollo territorial a diferentes escalas, que contó con el apoyo de numerosos profesionales, algunos muy significativos, como Robert Villeneuve, director de recursos humanos de EDF (*Électricité de France*) y luego representante de esta empresa en importantes comités de la U.E. y en proyectos europeos, como Eurexcter; o el profesor de la *Universida de do Porto*, Rui Azevedo, consultor y economista, director de la Secretaria y Célula de Prospectiva de la CRPM (Comisión de la Regiones Periféricas y Marítimas de la Unión Europea). Especialmente, este último estuvo en el origen de la UIM, aunque todos

¹ Lo que fue reconocido por *Marinha Portuguesa* con el honor que hizo su creador y director al distinguirlo con la Cruz Naval de primera clase, en 2014.

² Lema del CeCodet (Centro de Cooperación y Desarrollo Territorial) de la Universidad de Oviedo).



ellos veían la necesidad de proporcionar una formación específica a quienes quisieran dedicarse profesionalmente a co-proyectar e intervenir en el control del cambio territorial de acuerdo con el interés general. Formación impartida en cursos específicos, como el MDL, pero que podría ser útil a cualquier estudiante universitario; si bien tendría que ser programada en un tiempo mucho más corto y estar dotada de un especial atractivo. Sabíamos que un buque escuela es un excelente escenario para que las mentes despiertas descubran toda su capacidad, por lo que sólo deberíamos encajar en él una variante formativa orientada a la práctica de la lógica del proyecto.

Desde CeCodet dirigimos, en 2004, una carta a responsables de otros centros proponiéndoles esto, y obtuvimos el apoyo del profesor Azevedo, con quien en aquel momento compartíamos la dirección de un proyecto europeo (CRPM, 2005). Puestos de acuerdo sobre los objetivos, el problema se reducía a encontrar un navío. Tarea que se presentaba difícil y cara. Por eso mismo fueron movilizados multitud de amigos e instituciones. Uno de ellos informó a Rui Azevedo de un encuentro sobre asuntos de la mar en Vila do Conde, en el que estaría presente el almirante Vieira Matías, hasta 2002 jefe del Estado Mayor de la Armada portuguesa y después miembro de importantes comisiones en Portugal (*Estratégica dos Oceanos*) y vicepresidente de la *Sociedade de Geografia de Lisboa*. La idea le fue expuesta e inmediatamente se convirtió en proyecto, pues fue plenamente entendida y proyectada hacia el NTM *Creoula*, Navío de *Trenio* de Mar, dedicado a civiles y operado por *Marinha Portuguesa* desde 1987.

2.2. O CREOULA, ANTES UN BOM PESCADOR Y AHORA ESCUELA A FLOTE

En 2006 el lugre *Creoula* llevaba 19 años como Unidad Auxiliar de *Marinha*; antes, durante 37 años, “*foi un bom pescador*” (Santos y Lúcia, 2005) pues entre 1937 y 1973 se ocupó en la *faina maior*; es decir, en la pesca del bacalao a línea en los grandes bancos de Terranova y aún más al norte, en el estrecho de Davis. En 1974 el gran cambio en la política portuguesa afectó a las sectoriales, como la pesquera, que también se vio alterada por la aplicación del nuevo concepto de mar territorial, que enajenó del dominio público los mejores bancos pesqueros del Atlántico norte. Entre 1936 y 1964 Portugal construyó 67 navíos en astilleros nacionales y armó 16 más (Santos Carvalho, 2005:3) todos navíos de pesca a línea, a vela y con motor auxiliar, aunque no todos de casco de acero. Los primeros de esa clase, los gemelos *Creoula* y *Santa María Manuela*, fueron construidos en 67 días en Lisboa y representaban un gran avance, pues hasta entonces los demás eran de madera y sin máquina, como “*las cuatro santas*”, las primeras goletas que, a comienzos de la década de 1930, se aventuraron a pescar entre los hielos del estrecho de Davis.

Cuesta imaginar el valor y la pericia marinera de sus tripulaciones, que maniobraban en un canal determinado por un par de vientos dominantes y sujeto al barrido de ciclones tropicales entre icebergs, faenando, fijos a la diaria posición, para recoger a la flotilla de Doris largada a las 04:00, tripulados por un solo hombre de manos tan secas como su presa y surcadas por canales labrados por el agua salada. Los navíos de pesca a *linha*



siguieron construyéndose en madera para la flota bacaladera y con ellos convivían los de acero que, en su belleza, eran un anacronismo en el tiempo en que en Terranova pescaban arrastreros canadienses, españoles de Pysbe, potentes y pequeños buques franceses, que gracias a su velocidad podían desembarcar varias mareas en su país y regresar a los grandes bancos, además de los italianos y los rusos, quienes constituían grandes flotas alrededor de buques factoría que prestaban todo tipo de servicios a los pesqueros y a sus tripulantes. Y mientras tanto, los navíos de *a frota branca* navegaban cargados de minúsculos doris que tripulaba un solitario hombre, que primero pescaba a línea y después procesaba bacalao en cubierta, antes de salarlos en la bodega, faenas que llenaban inmensas jornadas de trabajo, desde abril a octubre; meses en los que los navíos seguían el ciclo solar, subiendo a más de 68º LN y luego descendían hasta los puertos de invernada. Con todo, y a pesar del aumento del tonelaje de la flota, la productividad por navío disminuía, siendo la acción reguladora del *Estado Novo* la protección de tan arcaica y bella flota, que desapareció con él.

No obstante, la memoria de una gesta que arrancó a comienzos del XVI³ y finalizó en 1973, con el *Creoula*, pervivió en la memoria portuguesa, producto de la acción combinada de la inercia histórica, debido a la importancia que a la campaña del bacalao le concedió el *Estado Novo*, y de la singular pericia marinera exigida por tales campañas de pesca oceánica a lo largo de tantos siglos. Sea como fuere. *A faina maior* despierta la admiración de todos; ya sea en su versión fascinada, la que encarna Allan Villiers (2007), lo que encumbra la gesta pues Villiers era un hombre de mar en el pleno sentido de la palabra, o en la dramática y terrestre del médico Bernardo Santareno (2016), quien ajusta su relato a un duro ambiente de hombres que aquí navegan, pero que en su relato pueden estar confinados en cualquier otro medio de semejante hostilidad. Tanto para uno como para otro, los protagonistas de las campañas del bacalao entran a formar parte del panteón de los héroes portugueses y sus navíos adquieren la categoría de míticas plataformas.

Cuando el último, *O Creoula*, deja de faenar, es registrado para el tráfico local en 1974, y luego impedida su venta al extranjero, como antes si había ocurrido con el *Gazela segundo*, hoy en Filadelfia, y con el *Argus*, de nuevo en Ilhavo, al ser recomprado por la firma *Pascoal e filhos*, la misma que recuperó el *Santa María Manuela* en 2010. En 1979 el *Creoula* fue vendido por *Parçeria Geral de Pescarias* al Estado portugués con la finalidad de convertirlo en museo pesquero. El buen estado del navío y la acción decidida del presidente de *Aporvela (Asociación Portuguesa de Trenio de Vela)* Antonio

³ El grupo occidental de las Azores se descubre en 1427 por Diego de Silva, plataforma de apoyo para explorar el Atlántico norte, lo que hace João Vaz de Corte Real en 1472 cuando llega a la isla de Terranova. Azpiazu cita a Matías de Echebeste que navegó a Terranova cuando tenía 15 años en 1535 cuando “ningún español había llegado allí hasta ese año” (Azpiazu, 2008). El documento original lo hemos encontrado en el Archivo del Museo Naval y en él, Juan de Echebeste declara, en 1619, que su padre, Matías, fue el primer guipuzcoano que navegó a Terranova, en 1545. (AMN 0087 MS 0084/006)



Guimarães Lobato convencieron a la Secretaria de Pesca para adaptar al navío a la función de buque escuela, demorándose el proceso de reconversión seis años, hasta que en 1987 el gobierno entregó el navío a *Marinha* Portuguesa; firmándose a bordo, ese mismo año, dos importantes convenios internacionales, suscritos por el presidente de la República, Dr. Soares, y por el primer ministro, profesor Cavaco Silva.

Desde entonces el navío es propiedad del *Ministerio da Defesa Nacional* y está operado por *Marinha* que dispone para él una *guarnição* permanente de 43 miembros, mandados por un capitán de fragata, a los que se une la dotación, de hasta 54 *instruendos* y profesores, como pasajeros en instrucción (*trainees*). Con ellos y en los primeros años el navío hizo largos viajes: a Cabo Verde, a Terranova; participó en grandes regatas *Cutty Sark*, en el Báltico, mar del Norte y Mediterráneo; además de presentarse en concentraciones de grandes veleros: en Rouen y Weymouht, en 1994, o en Zeebrugge, al año siguiente. El impulso inicial fue menguando en paralelo al aumento de las dificultades financieras, tanto en las entidades organizadoras de los viajes como en el Ministerio que lo acogía en su presupuesto. Aun así, y gracias al esfuerzo de *Marinha* y de las entidades usuarias, el navío se mantuvo activo, con cortos viajes en las aguas nacionales, con los cuales siguió justificando su misión entre la población portuguesa y manteniendo la tradición de buque escuela; si bien cada ejercicio presupuestario se convertía en una tormenta amenazante. La creación de la UIM sirvió para apuntalarlo, al reforzar su papel de escuela a flote, que respetó su experiencia formativa marinera y le añadió, perfectamente encajados, otros contenidos provenientes de los nuevos socios.

El *Creoula* es un lugre de cuatro palos aparejado en goleta, con velacho en el trinquete, una eslora de 62,5 m. y 9,9 m. de manga, 5,5 m. de calado y 1.246 toneladas de desplazamiento. Está propulsado por un motor de 450 Hp y 1.300 m² de superficie vélica, repartida en 11 paños. El navío sustituyó la bodega de la sal por la cubierta de camarotes de alumnos, dos de 21 plazas y uno de nueve, más el comedor, la biblioteca, la enfermería y otras instalaciones de alojamiento y hostelería. La “*zona de ré*” se conservó con el aspecto original, lo mismo que la cubierta superior, corrida a un andar.

2.3. EL MARCO INSTITUCIONAL

La UIM está sostenida en un convenio suscrito en 2006, inicialmente por las universidades de Oviedo y Porto. Cada año una *addenda* perfila el objetivo de la campaña y los compromisos adquiridos por cada socio. En un primer momento la UIM fue operada por el CeCodet de la Universidad de Oviedo y por la Secretaría de la CRPM, instalada en Porto y con la que esa Universidad firmó un acuerdo de colaboración. Durante las dos primeras campañas los directores de ambos centros fueron los directores de los cuatro cursos realizados y de las actividades que tuvieron lugar durante el año. La disolución de la Secretaria de la CRPM hizo que el operador portugués pasase a ser el Ciimar de la *Universidade do Porto*, quedando en la Universidad de Oviedo el liderazgo del proyecto. Desde el inicio la *Escola Naval* tuvo una activa participación, pues



acogía durante una semana a uno de los cursos, que comenzaban con un ciclo en tierra y seguían con otro en la mar; lo mismo se hacía cuando el curso comenzaba en Asturias, donde el Ayuntamiento de Avilés facilitaba el alojamiento en las instalaciones del Centro de Alto Rendimiento Deportivo de Trasona, colaborando, además, otras entidades. El perfeccionamiento del programa formativo y la sostenida cooperación con la *Escola Naval*, que se estaba adaptando para integrarse en el sistema universitario portugués y ofrecer el grado en *Ciencias Militares Navais*, así como los postgrados correspondientes, hicieron que en 2011, y siendo su comandante director el contralmirante Seabra de Melo, ésta se asociara al convenio que, desde entonces pasó a estar suscrito por las tres entidades, que organizan actividades y aportan alumnos, profesores e instalaciones.

Para entonces, el programa formativo había evolucionado, consolidándose flexiblemente, pues la UIM era capaz de ofrecer campañas con tres cursos anuales y otras con uno solo, si bien de duración mensual. La inflexión se dio en 2009 cuando el *Creoula* entró en dique seco y la UIM navegó en el *Cervantes Saavedra*, un antiguo buque faro sueco, construido en 1934 y luego remodelado en Aveiro como bergantín goleta, que tras un vida de aventuras fue comprado en 2007 por Felipe Segovia Olmos y puesto al servicio de la Fundación Pro Real Academia de la Mar, vinculada a la Universidad Camilo José Cela, que lo ofreció a la UIM para sustituir en esa campaña al *NTM Creoula*, efectuando en él un curso, lo que permitió no perder inercia, quedar agradecidos al armador y comprobar la adaptación del *Creoula* a su misión pedagógica, favorecida por la profesionalidad de su *guarniçao* y por su estructura interna, con tres compartimentos estancos, siendo el de *meio navío* el ocupado por los camarotes colectivos de los *instruendos*. Si los de uso doble o individual permiten mayor confort e intimidad, en cambio restan efectividad al programa formativo y lo hacen más reducido. Ahora, es evidente que el *Creoula* necesita el reacondicionamiento de sus alojamientos, pero no cambiar el espíritu con el que fueron diseñados por quien fuera su capitán entre 1970 y 1972, António Marqués da Silva, que los dotó de las mismas condiciones que reinaban en la cubierta de avante.

El protocolo de cada campaña prevé la participación en ella de otras universidades invitadas, las cuales hacen una reserva de plazas para sus alumnos y contribuyen, con un esfuerzo proporcional, a sostener económicamente la campaña, complementando la matrícula establecida para los estudiantes, menor al coste real y similar en términos absolutos a cualquier de los cursos de verano, a pesar de que su duración y circunstancias elevan notablemente los gastos, que son subvenidos con el apoyo de los patrocinadores. En todo caso, cualquier estudiante de cualquier universidad puede matricularse en las organizadoras, en las condiciones establecidas y ser seleccionado en función del expediente académico y no de su lugar de nacimiento o universidad de procedencia.



3. EL METODO DE LA UIM

3.1. LOS OBJETIVOS

La finalidad de la UIM es crear una escuela de cooperación ibérica para la formación complementaria de estudiantes, primeramente, universitarios, luego preuniversitarios, siguiendo el método geográfico, enfocado a la acción. Desde ahí ha avanzado a crear actividades de difusión dirigidas al público en general. Por su esencia itinerante, en la mar, a bordo de un buque escuela, tiene como objetivos, los de:

- Ampliar la conciencia marítima de los jóvenes y de la población. La conciencia marítima es el conjunto de conocimientos y valoraciones acerca de la mar y de sus costas. Aquí se adquiere a través de la experiencia del viaje de instrucción y de otras actividades.
- Ofrecer una formación en lógica de proyecto a estudiantes universitarios, civiles y militares. Un navío velero de instrucción es un aula práctica para fomentar el trabajo en equipo, el liderazgo y el carácter explorador de los participantes, que siguen un programa cuya metodología experimenta con sensaciones, que tienen que ver con la incertidumbre (la bruma que envuelve la vida) con la planificación (la formulación de hipótesis de aplicación real para conducir la acción práctica) con la disciplina (como observancia de las leyes del arte y método para alcanzar la ambición de mejorar) y con la capacidad personal (conjunto de competencias para funcionar individualmente, cooperar en equipo y protegerse del riesgo previsible, liderando situaciones).
- Favorecer el mutuo conocimiento ibérico. Portugal y España ocupan la península ibérica, son producto de tres aires marinos: el atlántico, el cantábrico y el mediterráneo. La mixtura de los tres constituye la civilización ibérica y es un componente esencial en la construcción de la identidad de Europa. La UIM contribuye a tomar conciencia de ello, mediante el estudio de la geografía peninsular y la interacción entre jóvenes españoles y portugueses.
- Extender el lema “conocimiento y aventura” entre las universidades del mundo. Con todas la UIM comparte una experiencia de conocimiento y aventura en la mar.

3.2. LAS REFERENCIAS

La mar es importante para Europa y los países ibéricos, cuyos navegantes trazaron rutas de intercambios comerciales y culturales entre las fachadas europeas y con otros continentes. Se trata de reconocer esta tradición de cosmógrafos, exploradores y navegantes y de darle valor en el mundo actual.

En la mar y sus costas cristalizan geográficamente grandes cuestiones para la humanidad, tales como el crecimiento demográfico, la concentración de la actividad, el

Revista de Estudios Andaluces, vol. 34, núm. 1 (2017) pp. 255-292. e-ISSN: 2340-2776
<http://dx.doi.org/10.12795/rea.2017.i34.09>



Esta obra se distribuye con la licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional

comercio, el cambio climático, la gestión de frágiles ecosistemas y de escasos recursos naturales.

“Conocimiento y aventura” es el descriptor básico del sistema de aprendizaje orientado a la ampliación de las capacidades de los participantes, entendidas al modo de Amartya Sen (Rodríguez Gutiérrez, 2004). La UIM considera al viaje como un instrumento pedagógico. Comparte esta visión con la que inspiró al marino asturiano Fernando Villaamil (1895) en su viaje de circunnavegación a bordo de la corbeta *Nautilus* o con que construyó las Colonias Escolares veraniegas, vinculadas a la Universidad de Oviedo. Esta formación complementaria tenía como finalidad abrir un paréntesis en la vida de los participantes y un componente alegre y sentido, orientado a la formación integral de la persona, lo que hoy traducimos por desarrollar las capacidades personales, mediante la participación en una acción con requerimientos físicos y psíquicos, con los que cada participante ha de jugar para integrarse en el medio y en el grupo, con el que forma equipo.

La UIM propone a sus *instruendos* practicar la lógica creativa para el proyecto innovador, diferente a la del expediente reglado, pues compartimos la máxima de W. Benjamín (1993: 120) de que se trata de “fundar una comunidad de hombres con conocimientos en lugar de una corporación de funcionarios y licenciados”. El conocimiento en el aula estanca es más proclive a la lógica del expediente; el conocimiento y la aventura conducen al proyecto, forman parte del escenario en la que la mayor parte de los graduados van a desenvolverse en su futuro profesional

La UIM sirve como escuela de exploradores del mundo actual, los participantes de distintas procedencias disciplinares, nacionales e idiomáticas comparten el interés por el mar y por el estado del mundo, analizado desde una óptica territorial, esto es geopolítica, y, sobre todo, “aprenden a conocerse y a hacer algo de sí mismos, en circunstancias de sumisión a cierta guía y cierta disciplina”, proceso que para Michael Oakeshott (1991:187) es la educación que puede aportar la Universidad.

La UIM pretende ser una escuela de desarrollo personal generadora de una atmósfera de acción excelente, para formar personas capaces de controlar el cambio en situaciones de incertidumbre y de elevada interacción, pues los problemas de una sociedad globalizada no se van a resolver solo en las cumbres de los gobernantes o mediante actos reflejos de una sociedad con un orden auto-sostenido, sino que el acto de estabilizarla y poner orden es continuo, y se concreta en la práctica diaria de un orden de libertad, en el que las acciones individuales sean conscientes de un bien común, sin el cual la comunidad de hombres libres se disolvería y esto se hace precisamente dentro de un navío militar cuya *guarniçao* tiene como lema “Talant de bien faire” que es practicado por su *dotaçao*, convergiendo ambas comunidades en un mismo propósito.



La UIM tiende su plancha a los estudiantes de cualquier disciplina, ofreciéndoles la posibilidad de vivir una experiencia itinerante útil. Las universidades no deberían descuidar esta dimensión en cualquiera de sus disciplinas, para hacer eficaz la aventura de conocer, síntesis que en la academia depende del maestro, que enseña, y del discípulo, que se esfuerza por aprender, y que al participar activamente como protagonista, siente la experiencia y la responsabilidad y adquiere la condición de *instruendo*.

3.3. LA PREGUNTA CLAVE

“¿Cómo realizar un proyecto de investigación-acción, que tiene que ver con los contenidos del curso, dentro de un equipo internacional, interdisciplinar, multicultural, cuyos componentes al inicio no se conocen e, incluso, no hablan la misma lengua; dentro de una plataforma dotada de unas especiales condiciones, adaptadas a su función, que se mueve en un medio que puede hacerse hostil en ocasiones imprevistas, y cuyos participantes hacen navegar conforme manda el arte, en condiciones de seguridad, armonía y logrando el mayor conocimiento y, todo ello, al mismo tiempo?”.

La UIM pretende sacar todo el partido de un buque escuela, lleno de conocimiento sobre el saber estar en la mar, al que armónica y positivamente se acopla, como experiencia académica relacionada con la investigación-acción y la lógica de proyecto. La UIM sirve de cemento cohesionador a los “ladrillos” disciplinares con los que el estudiante va edificando su particular mundo, contribuyendo a hacerlo más consistente y coherente. Frente a los mundos virtuales, la UIM ofrece a los participantes una experiencia real que les permite reforzar su propio muro, en el que colgar con seguridad las diversas experiencias en las que intervienen como actores.

La originalidad de los cursos los hace únicos en el mundo, pues en el buque escuela conviven dos comunidades de manera convergente e integrada en un único proyecto, una civil y otra militar, cada una con sus propias competencias y reglas, ajustadas a la naturaleza del curso, del viaje y del navío; lo que hace necesaria una esmerada organización que une a las tres universidades⁴, dirigidas a los efectos del proyecto por una Comisión Directiva integrada por un representante de cada una, que nombra un director general para cada campaña y a los directores de las diferentes actividades.

3.4. LA RESPUESTA

Los pasajeros activos lo son de una plataforma itinerante sobre un medio de fuerza poderosa e imprevista. Para prevenir y sortear el riesgo y sacar todo el provecho a la experiencia se parte de la voluntad personal, de la previa aceptación libre, consciente e informada de cada participante, entre los que también se enrola el azar. Elemento que

⁴ La *Escola Naval de Lisboa* tiene la condición de tal como integrante del Instituto de Enseñanza Superior Pública Universitaria Militar



interviene con constantes injerencias, que se intentan controlar con la planificación (entendida como hipótesis práctica para conducir la acción) y con una disciplina propia, entendida como “la observancia de las leyes y ordenamientos de la profesión o instituto” según el Diccionario de la Real Academia Española.

En este caso, queda claro que la disciplina es la geográfica, como viajeros marinos en instrucción (*trainees*) mediante la lógica de proyecto en un buque escuela. Con ésta y con el sentido que Walter Benjamin daba al concepto disciplina (1993: 136): Cada uno ha de encontrar una disciplina que le proponga máximas exigencias en su vida. De esta manera, a partir de su forma espiritual ahormada en el presente reconocerá el futuro, liberándolo”, abordamos la interacción que se da en estos cursos, donde cada uno se enfrenta a un cierto grado de incertidumbre y al trabajo en equipo, entrenándose de manera natural para tomar decisiones cuando todo aspira a escarpar de su control y debe decidir en contextos que, como el mar, cambian, y en los que se siente la presión debida a estar permanentemente en escena, ante la responsabilidad en la tarea, ante el juicio de compañeros y profesores, que es algo parecido al juicio del público o del cliente, ante el que es conveniente estar con buen gesto y atento, para aprovechar las oportunidades y generar confianza y sinergias.

En este escenario la UIM demuestra su capacidad para complementar la formación de facultativos competentes, capaces de trabajar eficazmente en equipo y de liderarlo cuando se les requiera, incrementándoles sus capacidades para protegerse del riesgo previsible, pues *el instruendo* debe trabajar al borde del mar sin precipitarse en él. Por tanto, en la mar y en un velero de instrucción se ponen en juego los mismos valores que intervienen en los proyectos profesionales que aspiran a la excelencia, con los que nos gustaría ver equipados a los graduados cuando salen de la academia hacia su vida profesional. Estos valores y conocimientos conseguidos en el viaje académico son útiles para todos, pues si están dotados de estas experiencias “nuestros mercaderes son a menudo nuestros mejores geógrafos, nuestros mejores astrónomos, nuestros naturalistas más sabios. Nuestros banqueros cuentan entre nuestros más hábiles concededores de hombres” hace decir Margarita Yourcenar (2005: 132) a Adriano.

Una institución como la Universidad, ocupada en la formación de tales profesionales no debería descuidar esta dimensión formativa en cualquiera de sus disciplinas, por lo que debería introducir una parte de conocimiento y una pizca de aventura en el proceso formativo, y así hacer posible y eficaz la aventura de conocer, síntesis que en la academia depende del maestro paciente y sabio, que enseña, y del discípulo, inquieto, que aprende; que, personalmente, se esfuerza por aprender, participando en su instrucción no como algo estático sino como protagonista central. Adquiere así la condición de *instruendo*, pues él aquí está al timón y no en sentido metafórico sino que, observado por su instructor durante su guardia, lleva en sus manos la responsabilidad de mantener



el rumbo del navío; es decir, aplicamos la fórmula predicada por Benjamin (1993: 128) “Los estudiantes deberían ser tratados como alumnos y profesores a la vez”

En esta simbiosis única, el *instruendo* no está solo, no es un náufrago, forma un grupo de aprendizaje, trabaja con otros iguales, hace equipo del que puede ser líder. Y con ello aprende a entregar en la fecha, lugar y condiciones convenidas el producto encargado; pieza componente de un todo que tiene forma de proyecto, parte final de una secuencia que comenzó como inquietud, se perfiló como idea y acabó en proyecto, listo para su gestión, de la que irremediamente depende la seguridad, armonía y calidad del conocimiento adquirido a bordo.

3.5. EL PROGRAMA FORMATIVO

3.5.1. LOS CICLOS

La navegación en un navío como el *NTM Creoula*, con sus condiciones actuales de seguridad (muy alta), comodidad (la imprescindible), intimidad (suficiente), tradición formativa (fantástica), pericia marina (enorme), asegura un “clínico” en el que practicar habilidades, experimentar conocimientos y adquirir competencias, compartiendo valores de la ética del proyecto y de la deontología del proyectista.

Grandes *ítems* se entrelazan en la escuela a flote, tales como conocer la organización actual del mundo globalizado con un enfoque territorial y estratégico, valorar el impacto humano sobre el medio marino, aumentar destrezas y capacidades personales, predisponer para el trabajo en equipo, favorecer la adaptación a entornos multiculturales, mejorar las dotes organizativas, las aptitudes de comunicación y de liderazgo, la consciencia de la responsabilidad propia y la aceptación del valor de la disciplina en relación a la toma de decisiones y sus responsabilidades.

Profesores y alumnos viajan como pasajeros activos. En los cursos de mar embarcan tres directores, actuando como *director de treino de mar* el de la *Escola Naval*, y ocho profesores tutores de mar. Durante el viaje el participante actúa en dos modos: el de *instruendo (saber estar no mar)* y el de alumno (proyecto de investigación-acción). Si como *instruendos* es necesario conocer y cumplir una serie de preceptos básicos del arte de navegar; como aprendices de proyectista o planificadores necesitan método, creatividad y flexibilidad. Ambas dimensiones se desarrollan en un proceso iniciático y progresivo compuesto por ciclos y fases de aprendizaje. El curso se desarrolla en varios ciclos, pautados en la *Guía Docente* que redacta el director de la campaña y aprueba la comisión directiva y que se desarrolla sincrónicamente en las tres instituciones organizadoras:

- Ciclo de Preparación: con los preinscritos y matriculados, informándoles de las finalidades del curso y de las particularidades de la vida a bordo. Con los



profesores se realizan ejercicios de preparación, con trabajo en equipo y liderazgo en la mar.

- Ciclo de Realización: con sesiones en tierra para facilitar el encuadramiento y la seguridad de los participantes. La navegación se dispone en cuatro fases: Adaptación, Comprensión, Organización y Liderazgo, centrada en la dirección de las tareas entrenadas.
- Ciclo de Conclusión: en el que se presentan los proyectos realizados en equipo.

Para el modo *instruendo*, activo durante la navegación, los momentos de formación son todos, si bien con diferentes actividades: palestras, talleres, ejercicios, reuniones de grupo, asambleas, faenas generales, guardias o servicios de a bordo. Las recaladas pueden contener seminarios, como el que durante dos días se impartió en 2014 en Lisboa, en colaboración con la Fundación Gulbenkian, o cursos de vela, como el realizado en 2008 en la bahía de Gijón, además de conferencias, actos institucionales y, sobre todo, reconocimientos territoriales.

En el modo *instruendo* los estudiantes se encuadran en cuartos y en el modo alumno en grupos, a partir de las líneas básicas de proyectos de investigación-acción propuestas para cada campaña.

3.5.2. LOS CUARTOS: LAS UNIDADES DE INSTRUCCIÓN MARINA

La comunidad embarcada está activa 24 horas al día, para lo cual sus miembros se organizan en cuartos, que atienden tanto a las faenas generales como a las guardias. Cada cuarto sirve a uno de los cuatro mástiles y actúa durante cuatro horas, bajo la responsabilidad del oficial de guardia y encuadrado en el trozo de servicio. Lo integran *instruendos* y tutores, que realizan las funciones determinadas en las *Normas Gerais de Embarque*, rotando por los puestos de vigía, timón, averías, cocina, comedor y puente.

Las horas de servicio en los puestos de cuarto se consideran horas de taller. El hecho de no ir de crucero, significa que no hay una parte de la *guarniçao* que atiende las condiciones hosteleras de los *instruendos*. Hoy no son frecuentes las condiciones de intimidad y confort que se dan en un navío velero histórico; tampoco hoy es frecuente despertar a las cuatro menos cuarto de la mañana para hacer la guardia de modorra, descolgarse silenciosamente de los sesenta centímetros de litera, suspendida en un tercer piso y, procurando no despertar a nadie en el atiborrado camarote, salir, con sueño, a cubierta, a reunirse con el profesor tutor e incorporarse a su puesto que, por ejemplo, incluye una práctica de astronomía. El sueño forma parte de la vida cotidiana del *instruendo* y del profesor tutor de mar, pero se soporta como algo consustancial al viaje de instrucción, un viaje que se caracteriza no solamente por la visita a otros puertos



y a otras ciudades o por el horizonte distinto en cada anochecer, sino por la ruptura del tiempo. Hay otra forma de vivir las 24 horas del día; el sistema de guardias, de cuatro horas, rompe el biorritmo habitual. El día se vive más aprisa, está lleno de más fragmentos temporales. Hoy es frecuente que los estudiantes viajen a lejanos países, pero más o menos el reparto cotidiano del tiempo es el mismo. En el navío no.

Por tanto, el viaje no sólo es en el espacio, sino también en el tiempo, y quizás esto produzca sensaciones más acusadas para aquellos cuya idea del viaje no la asocien al confort, o a la privacidad, o a la ausencia de esfuerzo físico o psíquico. Incluso éste no tiene porqué emprenderse con amigos, pues la experiencia dice que en éste se hacen amigos de anteriores desconocidos.

3.5.3. LOS GRUPOS: LOS EQUIPOS DE REDACCIÓN DE PROYECTOS

Los alumnos escogen para su Proyecto de Mar el formato largo o corto y todos presentan su Diario de a Bordo. Los proyectos de tipo largo se leen a fines de año, los de tipo corto se exponen en el navío. La Guía Docente determina las líneas de proyecto para la campaña. Hay cuatro grupos de proyecto con dos profesores tutores cada uno. Los grupos se descomponen en equipos, que desarrollan la línea en los títulos de proyecto que propongan. El número de equipos es variable, pues cada proyecto puede ser realizado por un mínimo de dos alumnos y un máximo de cuatro, atendiendo a la internacionalidad, interdisciplinariedad y al equilibrio de género

Cada equipo de proyecto largo presenta ante los demás su anteproyecto en la fase de liderazgo. El definitivo se defiende ante un tribunal en diciembre y, tras su aprobación, cada alumno obtiene los créditos determinados. Los alumnos de proyecto corto componen el núcleo del *Aula de periodismo en la mar UIM-El Comercio* que edita el periódico *Alvorada* y los blogs *elcomercio.es/creoula* y *el comercio.es/soltando amarras*.

3.5.4. EL DIARIO DE A BORDO: LA CRÓNICA INDIVIDUAL DEL CURSO

“Espero que sepáis escribir decentemente. Ellos pensaban que sí, que sabían, estaban seguros; harían todo lo que pudieran, pero no estaban convencidos (...) de que los diarios de a bordo, que ellos mismos llevaban, fueran exactos, ni completos, ni actualizados, y que el gato del barco lo hubiera hecho mejor (...) En el futuro deberían prestar la mayor atención a los datos y cálculos y marcarían la carta náutica cada día” (O’ Bryan, 1994:53)

Los alumnos elaboran individualmente un Diario de a Bordo, en el que condensan con lenguaje conciso, preciso y náutico su experiencia personal y las condiciones de la navegación y la posición. Se construye en base a anotaciones diarias y se entrega con el proyecto, devolviéndose posteriormente. El Diario de a Bordo contiene el Cuaderno de Actividades, en el que el alumno reseña las realizadas, que serán validadas por sus tutores y le permitirán acreditar la singularidad del trabajo llevado a cabo en el curso.



3.5.5. LAS FAENAS GENERALES

Competen a todos, profesores y alumnos, compartidas con la *guarniçao*, son ordenadas por el *señor mestre*: *Faina geral*, como manifestación de saludo a la población de acogida y de aumento de la seguridad en las maniobras de amarre y largada. *Faina de limpeças*, para asegurar las condiciones de salubridad en los espacios ocupados por los *instruendos* y en la cubierta superior. *Faina de mastros*, es la de laborar en el velamen, cada *instruendo* en su palo y desde la cubierta.

3.5.6. LA ORGANIZACIÓN DOCENTE

El programa integrado se estructura por asignaturas. Pueden ser transversales o específicas, son: Marinería y Seguridad; Navegación y Meteorología Náutica; Geodesia, Cartografía y Posicionamiento; Oceanografía; Geografía; Historia Naval; Geopolítica; Economía de la Mar; Biología; Proyectos y Diario de a Bordo. Están a cargo de un profesor tutor de mar y se desarrollan mediante:

- Conferencias: impartidas por profesores invitados en las ciudades de recalada.
- Palestras: impartidas en el navío por los PTM y oficiales; tienen una duración de 40 minutos y se realizan en el combés como un ejercicio de retórica y sin PPT.
- Talleres: son prácticos, de periodismo, puente, cocina, nudos, derroteros, meteorología.
- Reconocimientos territoriales: visitas guiadas en las ciudades de recalada; ejercicios: realizados en el navío dentro de la asignatura Seguridad.

La actividad del alumno queda registrada en su Cuaderno de Actividades, como una manera de reflejar la intensidad y variedad del curso ante evaluadores ajenos. Durante la campaña anual la UIM organiza festivales de la mar, otros cursos y actos públicos que difunden la conciencia marítima, el conocimiento geográfico y la lógica de proyecto.

4. LOS RESULTADOS

La UIM tiene muchas facetas, para concretarlas se apoya en varias redes de participantes. Los profesores, que de manera benevolente se embarcan en el proyecto como tutores de mar. Los patrocinadores⁵, cuya financiación se dedica a rebajar el coste

⁵ Para la sección española fueron: Ayuntamiento de Avilés, Fundación Alvargonzález, Astilleros Armon S. A., Coprosa, Fundación EDP, Eurexcter, CRPM, Los Telares, Universidad de León, Fundación General de la ULE y de la Empresa, Universidad de Cantabria, Universidad Rovira i Virgili, Fundación Cajastur,



de la matrícula de los alumnos. Los colaboradores⁶, entidades e instituciones españolas y portuguesas que facilitan distintos servicios. Y los operadores, en España el CeCodet de la Universidad de Oviedo, en Portugal la *Direção de Ensino* de la *Escola Naval* y para la *Universidade do Porto*, sucesivamente la Secretaría de la CRPM, el Ciimar (Centro Interdisciplinar de Investigación Marina y Ambiental) y el clúster Océano XXI.

La UIM ha creado una sección *junior*, como experiencia de formación intergeneracional que reúne a *velhos* de hasta 79 años y *novos* de 15. Se han realizado tres seminarios itinerantes en el *NTM Creoula*. En 2014 se viajó desde Lisboa a Sevilla para participar en los actos del Día de Portugal, dedicado a las escuelas de cosmógrafos y navegantes. En 2015 se conmemoró el sexto centenario de Ceuta portuguesa, y en 2016 se participó en Brest en “*Les fêtes maritimes internationales*”.

Para difundir la conciencia marítima entre la población, la UIM organizó, en colaboración con otras entidades, festivales marinos en Avilés y en Ilhavo, que atrajeron a miles de personas a los grandes veleros presentes en *Ilhavo Sea Festival 2012* y en *Aufemar 2013 (Avilés-UIM festival de la mar)* y en 2014, dedicado al Instituto Español de Oceanografía en su centenario.

Durante el año se celebran seminarios sobre asuntos de la mar, de carácter académico y divulgativo, que tienen lugar en cualquiera de las tres sedes: Lisboa, Porto y Avilés.

Los cursos de mar son la actividad principal, tienen una duración variable, entre 12 y 30 días, pero su programa pedagógico no varía. El binomio *UIM-Ceoula* ha realizado 17 (uno más en el *Cervantes Saavedra*) y demostrado que es una plataforma de instrucción eficaz para formar exploradores del mundo actual, en condiciones de seguridad (para los participantes y el navío) de armonía (para garantizar la convivencia de 100 personas en un espacio de aproximadamente 600 m², donde el confort y la intimidad son bienes escasos y la alegría sirve para crear un ambiente liberal y no una sensación de confinamiento) y de búsqueda de conocimiento (del mar y de las costas, desde cuyas ciudades portuarias el mar fue colonizado e interaccionando construyeron la historia común de Europa).

Universidad de Guadalajara (MX) , Universidad Antenor Orrrego (Perú), Universidad do Espiritu Santo (Brasil) , Gobierno del Principado de Asturias.

6 Autoridad Portuaria de Avilés, Armada Española, Marinha Portuguesa, Ministério da Defesa Nacional, Consulado Honorario de Portugal en León, Consulado General de Portugal en Sevilla, Archivo General de Indias, Ayuntamiento de Sevilla, Ayuntamiento de Castropol, AIA-UIM (Asociación Ibérica de Amigos de la UIM), Junta Universitaria de Colonias de Salinas, Cofradía de la Buena Mesa de la Mar , Museo Marítimo de Asturias, Museo Marítimo Ría de Bilbao, Museo Marítimo del Cantábrico, Centro de Seguridad Marítima Integral “Jovellanos”, Diario El Comercio, Autoridad Portuaria de Leixoes e Douro, Fundação Calouste Gulbenkian, Fidelidade, ISEP, ACH. Brito, Joluvi, Autoridad Portuária de Gijón, de Bilbao, de Santander, Puerto desportivo de Gijón, Universidade dos Açores, Universidade de Aveiro, Universidade do Algarve, Imperial College Londres, Universidad de A Coruña, Cámara Municipal de Ilhavo, Cámara Municipal de Peniche,



La lectura del Cuadro 1 revela la intensidad de algunos cursos, como el que visitó las Azores y allí se encontró con el huracán Gordón, descarriado con fuerza 5 poco antes de alcanzar las islas meridionales, habiéndose situado el navío en el grupo central. Esta incidencia aumento la duración del curso, que llegó al mes de duración, siendo lo habitual los cursos de 21 días, en los que la experiencia se fija indeleblemente en los participantes, no solo por la duración sino también porque permiten completar fases extensas del ciclo de navegación, siendo periodos de mar de nueve días los que facilitan un gran rendimiento, si bien lo habitual son periodos continuos de tres o cuatro días entre recaladas.

Navegaciones formando parte de una línea de grandes veleros por el Sena desde Rouen al Havre, el 14 de julio de 2008, dio 14 horas memorables, en un sentido muy distinto a las que experimentó el curso de ida, que se encontró con una fuerte borrasca a la entrada del canal que durante 36 horas castigó al navío, permitiendo demostrar su buen saber estar en la mar a todos los instruendos, lo que ha sido una constante en todos los cursos, realizados sin incidencias reseñables en el apartado seguridad y adaptación, lo que mucho debe a la profesionalidad de la guarniçao y de los profesores tutores de mar, de distintas disciplinas, algunos como los periodistas no solo dieron cumplida cuenta a través de varios soportes de la actividad diaria en sus respectivos medios, sino que dirigieron la redacción del periódico elaborado a bordo y dirigieron el taller de comunicación, como un apartado necesario de la lógica de proyecto. La información sobre los cursos fue siempre muy cuidada en sus diferentes planos, tanto la dirigida a los participantes y que queda reflejada en una completa Guía Docente, necesaria a la vista de lo excepcional de los cursos, y que marca los objetivos y la manera de cumplirlos, como posteriormente los Cuadernos de Bitácora que se editan con el pormenor diario de la actividad del curso y se ilustran con abundante aparato gráfico.

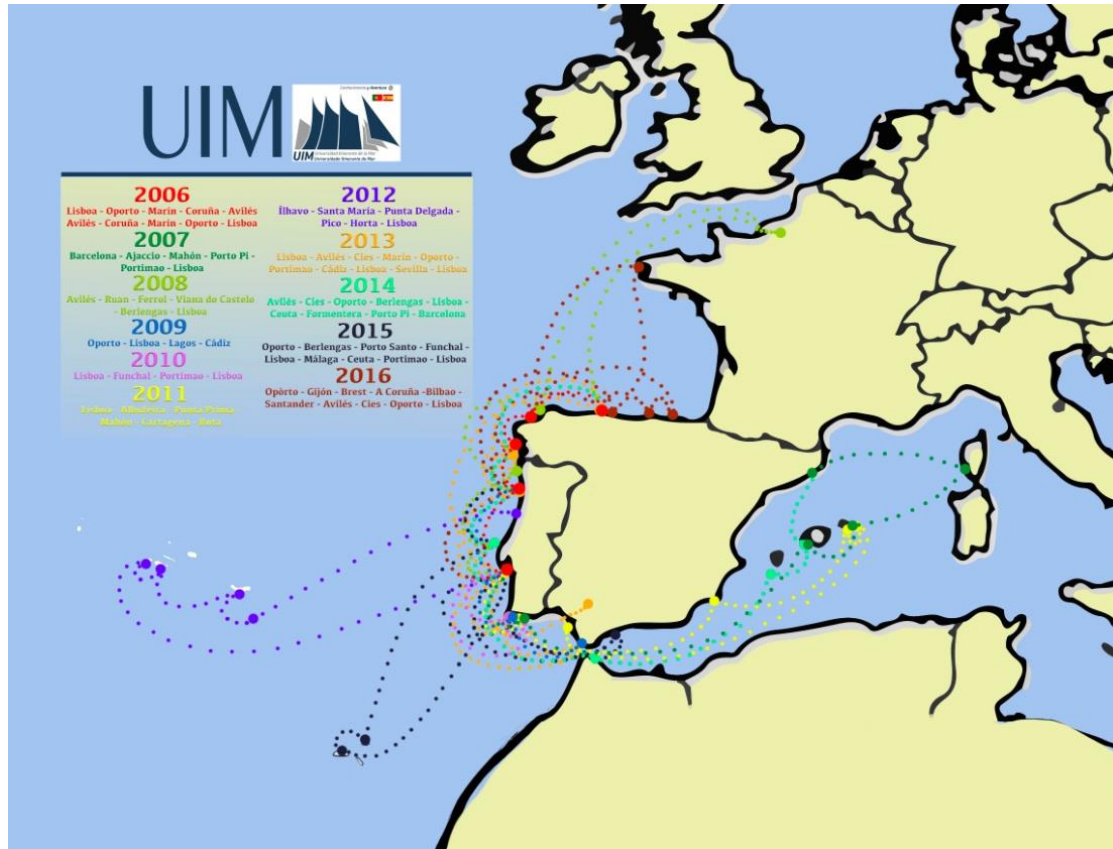
5. DISCUSIÓN

5.1. SOBRE LA FORMACIÓN ITINERANTE

La edad de oro de la Geografía fue la era de los descubrimientos, en la que la frontera del conocimiento se expandía con grandes aventuras en forma de viajes para explorar las costas más lejanas, cuyos resultados se guardaban en forma de mapas, que acompañan a quien viaja con la pretensión de conocer y... contar. “Quien viaja mucho y lee mucho, ve mucho y sabe mucho” escribía Miguel de Cervantes, que había llenado su vida de viajes, de mar, de lecturas, de afanes, de las más altas ocasiones que vieron los siglos. Todas avivaron el genio creador del “príncipe de los ingenios” y le hicieron “valiente, comedido, liberal, biencriado, generoso, cortés, atrevido, blando, paciente, sufridor de trabajos, de prisiones, de encantos”.



Mapa 1. Cruceros de instrucción de la UIM



Fuente: Elaboración propia.



Cuadro 1. Campañas y actividades

Año	Titulo				Itinerario		
2006	Europa y la mar. Una visión interdisciplinar				Lisboa-Porto-Marín-A Coruña- Avilés-A Coruña- Marín-Porto-Lisboa		
	Cursos	Mn	Hh Navig	Hh curso	Sem	Fest/Actos públ.	Navío
	2	1.100	334	444	1	1	<i>NTM Creoula</i>
		550/550	(167/167)	(222/222)			
2007	El Mediterráneo, un espacio de encuentro entre culturas				Barcelona-Ajaccio -EN de Mahón- Porto Pi- Portimão-Lisboa		
	2	1.775	314	346	2	1	<i>NTM Creoula</i>
		860/915	146/168	162/184			
2008	Energía, Medio Ambiente y Mar				Avilés-Rouen- Ferrol- Viana do Castelo-Berlengas –Lisboa		
	3	1.800	287	387	3	2	<i>NTM Creoula</i>
		740/685/375	124/124/39	174/150/63			
2009	El Atlántico, una frontera abierta				Porto- Lisboa-Lagos –Cádiz		
	1	550	100	184	3	1	<i>B/E Cervantes Saavedra</i>
2010	Macaronésicas, la puerta atlántica de Europa				Lisboa- Funchal- Portimão- Lisboa		
	1	1.290	176	287	4	1	<i>NTM Creoula</i>
2011	El Mediterráneo la conexión de tres mundos: un bicentenario y muchos desafíos comunes				Lisboa- Albufeira- Punta Prima-Mahón - Cartagena- Rota		
	1	1.595	329	375	3	1	<i>NTM Creoula</i>
2012	El océano ibérico. Las Azores, un peldaño en la conexión americana				Ílhavo–Santa María-Ponta Delgada-Horta-Lisboa		
	1	1.938	315	600	8	2	<i>NTM Creoula</i>
2013	La peninsularidad ibérica producto de tres mares				Lisboa-Avilés-Ciés-Marín- Porto (Leixões)-Portimão-Cádiz-Lisboa		
	2	1.709	332	690	5	2	<i>NTM Creoula</i>
		939/770	182/150	450/240			
2014	Iberia a toda costa.				Avilés- Cies - Porto (Douro)- Berlengas-Lisboa-Ceuta- Formentera-Porto Pi-Barcelona y Lisboa-Sevilla-Lisboa.		
	3	2.168	409	559	1	2	<i>NTM Creoula</i>
		621/995/552	109/193/107	132/427			
2015	Dos continentes, un mar de culturas entre el Atlántico y el Mediterráneo				Porto-Berlangas- Porto Santo -Funchal – Lisboa y Málaga-Ceuta- Portimão-Lisboa		
	2	1.587	354	488	1		<i>NTM Creoula</i>
		1.184/403	252/102	296/192			



2016	El Mar 22. <i>Do Sinus Cantabrorum ao Sinus Aquitanus</i>				A Coruña- Bilbao- Santander- Avilés- Cíes -Porto-Lisboa y Porto-Gijón-Brest		
	3	1.753	382	552	4	5	NTM Creoula
	511/519/ 723	98/109/ 175	204/156/192				
TOTAL	21	17.265	3.332	4.912	35	18	2

Fuente: Elaboración propia a partir de los cuadernos de bitácora de cada campaña UIM.

Cuadro 2. Resumen cuantitativo de las actividades

Campañas	11
Cursos de mar	21
Seminarios y cursos en tierra	35
Actos públicos/festivales de mar	18
Créditos por curso	Seis libre configuración y 2 ECTS
Navíos utilizados	El <i>NTM Creoula</i> (de 2006 a 2016) y <i>B/E Cervantes Saavedra</i> en 2009)
Hh. totales de navegación	3.332 horas
Mn. recorridas	17.265 millas
Media de hh. de navegación por curso	158 hh
Media de mn. por curso	818mn
Hh. del curso mayor en navegación	559 hh (2014)
Mn. recorridas en el curso mayor	2.128 mn (2014)
Horas efectivas de curso	4.912 hh
Media de horas por curso	245 hh
Horas efectivas del curso mayor	600 hh (2012)

Fuente: Elaboración propia a partir de los cuadernos de bitácora de cada campaña.



Cuadro 3. Participantes y productos.

Participantes	1.004
Nº de países de procedencia	18
Proyectos de mar presentados en U.O	56
Informes de prensa de campaña:	11
Galardón Bandera Azul	9
Premios	<i>Sail Training Organisation of the Year (Large Vessels). 19/11/2011Toulon, por Sail Training International Association</i>
Libros editados	<i>Las campañas de la UIM. Conocimiento y aventura. Ed. Universidad de Oviedo, 2008</i>
Cuadernos de bitácora	9
Videos de campaña	9
Documentales profesionales	4 (TPA, UIM 2006, U. Porto UIM 2008, U Oviedo UIM 2010)
<i>Alvorada. O diario de la mañana</i>	7 ediciones (50 números) en colaboración con <i>El Comercio y Jornal de Noticias</i>
Blog y páginas web	http://blogs.elcomercio.es/creoula/ <i>Blog Soltando amarras a bordo del Creoula</i> https://www.facebook.com/uimoviedo https://www.facebook.com/uimporto http://www.unioviedo.es/cecodet/uim/index_uim.htm http://uim2013.inegi.up.pt/es/UIM_2013_ES/Inicio.html
Participación y organización de festivales marinos	<i>The Tall Ships Races, Lisboa 2006, A Coruña ,2016</i> <i>L'Armée de la paix, Rouen , 2008</i> <i>Fêtes Maritimes Internationales, Brest, 2016</i> <i>Ilhavo Sea Festival, 2012</i> <i>Aufemar, 2013</i> <i>Avilés-UIM festival de la mar: BE Juan Sebastián Elcano; NTM Creoula, NRP Sagres; BE Saltillo: 36.000 visitas y Bitácora, feria de la mar. Avilés:50 expositores)</i> <i>Aufemar 2014</i> <i>Dedicado al centenario del Instituto Español de Oceanografía y al salvamento marítimo: NTM Creoula, BO Ángeles Alvariño, B/S Alonso de Chaves, LR Rigel , Helimer Cantábrico de Sasemar, P. Río Nalón de Semar GC, LS Cruz Roja, BE Saltillo.</i>
Organización de actos públicos	<i>Acto de amistad hispano-lusa con la Cofradía de la Buena Mesa de la Mar, Salinas, 2008</i> <i>Acto de amistad hispano-lusa con la Asociación O Peixe à Mesa, Matosinhos , Porto,2009</i> <i>Jornadas Día Marítimo Europeo, Gijón, 2010</i>



	<p><i>Día de Portugal, de Camões e das Comunidades Portuguesas, Sevilla, 2014</i></p> <p><i>600 aniversario de Ceuta portuguesa, Ceuta, 2015</i></p> <p><i>Ceremonia de homenaje al C.N. D. Fernando Villaamil y a los instruendos de la corbeta Nautilus, Castropol, 2016, con ESENGRA y Ayto de Castropol</i></p> <p><i>Ceremonia de homenaje a D. Claudio Alvargonzález (1816-1896) y conmemoración del 150 aniversario de la campaña del Pacífico, Gijón, 2016, con ESENGRA, NTM Creoula y Fundación Alvargonzález</i></p>
--	--

Fuente: Elaboración propia a partir de los cuadernos de bitácora de cada campaña.

¿Podremos nosotros, cinco siglos después, utilizar lo mejor de esas experiencias para destilar algunas gotas de sabiduría que puedan ser absorbidas por los jóvenes de hoy, suficientemente preparados y alejados de la necesidad? ¿Qué nos queda por hacer? Esta era la pregunta que inquietaba a John Hemming (1998) cuando era director de *Royal Geographic Society*. Su respuesta la encontraba en la tarea permanente de “alguien que llegue más allá del mundo conocido por su propia sociedad, descubra lo que hay allí y regrese para describirlo a su gente”. Y esto es así desde que el hombre habitaba en las estrecheces umbrías de las cuevas hasta el tiempo postmoderno, en el que el viajero normalmente sólo se enfrenta al *jet lag*. Pero incluso en el estadio actual de civilización globalizada, los mundos desconocidos se multiplican y transforman constantemente, por lo que adquirir el método de explorarlos, conocerlos, describirlos, y difundir la mera conciencia de su existencia es una tarea de necesidad para las instituciones de enseñanza, en la que necesitan capacitar a los jóvenes. Es una tarea de la Geografía.

“En este mundo viajamos entre apariencias y enigmas, siendo llevados hacia lo desconocido”, por eso Nicolás de Cusa (1957) hablaba de “docta ignorancia”; precisamente la misma que declaraba A. Humboldt cuando pretendía desvelar las intrincadas conexiones entre sociedad y naturaleza, horizonte utópico y, a la vez, hipótesis práctica orientadora de la acción de observación del mundo. Y en este camino hacia ningún lugar, por el que también transita Hayek (1989), imposibilitado para conocer la realidad social en toda su complejidad y predecir su futuro, necesitamos la experiencia del viaje, de instrucción, quizás porque da paciencia, ofrece visión y facilita comprensión. Entonces ¿de dónde se derivarán más utilidades para la formación de los jóvenes? Del conocimiento libresco en la clausura del aula, donde todo es quietud y rutina, lo que, a veces, da resultados tan brillantes como el de Enmanuel Kant, que constituyó toda su teoría filosófica sin salir jamás de la apacible vida provincial de Königsberg. O, acaso, los simples mortales necesitarán el complemento turbador de grandes calmas, vientos céfiros del oeste, alisios entablados y monzones turbulentos, de los cuarenta rugientes o de ver rayos-Z brillar en la oscuridad, cerca de la puerta de Tanhauser.



Para tener una respuesta al enigma volvamos a Cervantes. Su ingenio nos señala la mar. Una referencia constante para quien ambienta a Alonso Quijano y a Sancho en el secarral manchego, una más de las perplejidades del *"estropeado español"*, para el que la mar es musa y teatro de aventuras, y él mismo confiesa en la *Casa de los celos* su perfil marinero *"Aunque me ves deste pelo, soy marinero de casta"*; es decir, hombre avezado a sobrevivir a las fuerzas poderosas que se desencadenan al navegar por la vida, y cuya superación pone en juego capacidades personales con las que juega el azar.

"Como todo está descubierto el mundo ha renunciado a los grandes viajes marinos". La frase está en el libro *El viaje de circunnavegación de la corbeta Nautilus*, en el que su comandante, Fernando Villaamil (1895) cuenta el viaje con el que se opuso a tal renuncia.

El viaje traslada de lugar y cambia el sentido del tiempo, lleva a otros y con otros. Su trascendencia es enorme para los humanos, pues la clave es la interacción con los demás, la socialización; quizás por eso, Adam Smith sostenía que los dos mayores descubrimientos fueron gestas marinas: montar el cabo de Buena Esperanza y alcanzar América; con los dos, la humanidad se reconoció y comenzó la globalización. En manos de portugueses y españoles estuvo durante un tiempo la frontera del conocimiento, que en aquel momento era geográfica, un asunto de cosmógrafos y navegantes. El orden que le sucedió fue mecanicista, y trajo la causalidad maquinista, con la que se hizo el sistema industrial carbónico, que no necesitaba del viaje; al contrario, las largas jornadas retenían a pie de fábrica al factor humano de producción, ensimismándolo en una rutina ordinaria para obtener grandes series de productos, conseguidos mediante aún mayores consumos de recursos. La fase actual de nuestra civilización globalizada se ha beneficiado de otro conocimiento, el del silicio, que da la civilización del microprocesador y las máquinas inteligentes. Pero seguimos mirando al mundo con temor, no por el daño que la naturaleza nos haga a nosotros, sino por el que nosotros podemos hacerle a ella. La actual revolución del conocimiento está en las tecnologías de la vida, en la robotización, la miniaturización y la siguiente, en la neurociencia; pero, en cualquier caso, los valores del investigador son los mismos que los del explorador.

En todos hay un proyecto y una ambición, y un método: el de explorar a conciencia, explicar, contar. Hay también incertidumbre, al no saber qué pasará. Hay riesgo, al tener que tomar decisiones envueltos en la bruma del desconocimiento. Hay interacción, pues el solitario es un náufrago y el explorador es miembro de un equipo, que tanto puede descubrir rutas para atajar la progresión tumoral o cartografiar actividades humanas. Ya sea en una faceta o en otra, tal parece que estos hombres comparten una voluntad que los lleva a torcer el brazo al destino de ignorancia y buscar el conocimiento mediante proyectos; necesarios para comprender mejor el mundo, saber actuar en él, gestionarlo con prudencia y buscar la armonía entre sus componentes.



Esto no se consigue de cualquier modo, ni espontáneamente, sino con una formación buena, contraria a la rutina que evita la sorpresa y estanca el sentimiento en un aula cerrada al viento, que no imita a la vida. El viaje, en cambio ayuda, y especialmente son eficaces para la formación de los jóvenes los viajes de instrucción en las escuelas a flote. A continuación, reseñaremos cuatro precedentes: uno esencial, otro en el que la UIM se reconoce de forma plena y otro que no se realiza navegando pero sí en la costa y en una dimensión local, pero cuyos principios organizadores son similares. Incluimos un cuarto, los cruceros universitarios organizados por la facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Madrid, en 1933 por el Mediterráneo, y el de la Universidad de Barcelona, en su gran crucero Atlántico en el paquebote *Marqués de Comillas* al año siguiente. Al tratarse de viajes en barco de unos estudiantes con sus profesores se podría pensar que se trata de algo semejante; realmente las características del navío hacen que la experiencia sea totalmente distinta, determinando que no se puedan encuadrar exactamente en el mismo tipo, pues no es lo mismo ir en crucero que de crucero y, evidentemente, las características y objetivos de la plataforma itinerante condicionan el programa formativo.

5.2. SOBRE LOS PRECEDENTES DE LA UIM

5.2.1. LA CONSTANTE FLUCTUANTE PORTUGUESA

Desde luego, el principal antecedente es el mismo *NTM Creoula*, concreción, pasado, presente y futuro de una línea de acción que ensancha Portugal, que amplía la nación portuguesa como potencia talasocrática, anfibio asomado a su lago atlántico. Este carácter híbrido, es una característica perenne, presente desde el origen remoto en el que Afonso Enriques define su marca hispánica como portugalense. Un pequeño país marginal, frente al mar *ignotus*, en el finisterre europeo. Desde el principio fue determinado por la geografía, urgido por la necesidad de afirmarse y alentado por la geopolítica internacional para serpentear en el juego global hasta alcanzar su destino talasocrático, en el que encuentra su identidad. Una identidad que la inteligencia de sus élites concreta en la filigrana en piedra del monasterio lisboeta de los padres Jerónimos, donde se albergan los mausoleos de sus hombres más portugueses, los que por serlo han contribuido a fijar esa identidad, al interpretar el destino y la necesidad de su nación, en la que el viaje, lo itinerante, lo fluido, es componente principal, tanto en Pessoa y sus tres heterónimos, como en Alexandre Herculano, Vasco da Gama y Camões. Los cuatro nos hablan del viaje, de la aventura, y de fijarla en conocimiento al modo portugués.

El monasterio es la tarjeta de presentación del estilo manuelino, pero la usura del tiempo hizo hecho mella en él y fue reconstruido por la pulsión romántica del XIX, la misma que impulsa a Herculano a fijar la memoria de la nación. En todo caso, tanto la primera fábrica como la segunda fueron hechas con manos de artesano de espíritu tranquilo y vista amplia, que en ellas concentraba los horizontes contemplados en las



costas más lejanas. La primera fábrica nada tiene que ver con el gótico flamígero, ni con el isabelino, retorcido y vecino. Aquí nada revela la tensión general que se adivina en las construcciones del país peninsular contiguo. Quizás la temprana conclusión de la Reconquista evitó otras presencias, quizás la marginalidad marítima no las hacía interesantes. Lo cierto es que la tensión religiosa española aquí no está presente, no hay Alhambras encumbradas con sorprendentes palacios de contraste manifiesto en su interior, para certificar su saneamiento; ni hay Giraldas que solo se diferencian de la Kutubia en su campanario. Aquí, en los Jerónimos, la tensión religiosa está sustituida por la admiración artesana ante lo que se ha visto en el viaje. Estamos ante un edificio religioso, labrado, intensamente trabajado, relumbrante, pero ordenadamente contenido, el cosmopolitismo está presente en los instrumentos que lo hicieron posible: carabelas y esferas armilares, símbolos del rey hacedor; cruces de Cristo que señalan a la posteridad quienes financiaron; y capullos en los cónicos pináculos y algas y palmas cinchando retorcidas columnas; granadas y alcachofas penden maduras de gráciles arcadas. Todo da un paisaje de vegetación pétreo. De exuberancia controlada, ordenada en una secuencia simbólica que enfrenta a faunos y sirenas, monstruos marinos y gárgolas procaces, repartidas con regularidad sincopada en frisos, plintos y arquitrabes.

Es el viaje, el componente cosmopolita que sustituye a otras tensiones y que define la esencia portuguesa, hecha de *descubertas* y aventuras de los “*hérois de la mar*”, como las cantadas por Camões y que resuenan en *A Portuguesa*. Frente a la sala donde descansa Camões, en el claustro bajo, se alza el mausoleo de Pessoa y sus amigos invisibles, entre ellos el ingeniero naval Alvaro de Campos, autor de la *Oda Marítima*, la “antiepopéya de Camões” (Vieira, 2016), al que en ese tiempo admira a la vez que de él reniega. El moderno ingeniero constructor de grandes paquebotes, como el que entra en la mañana “*pequeno, negro e claro...*” viniendo de “*muito longe, nítido, clássico à sua maneira*” (Pessoa, 2013, p. 107), curiosamente aspira a navegar en lentos veleros, en el mar de antes de la *descuberta*, el mar de la eterna aventura, en el que los portugueses recorrieron el velo de ignorancia que lo cubría, enfrentándose con voluntad y ciencia a la incertidumbre para lograr lo imposible, no deteniéndose ante nada y aun cometiendo atrocidades que les hacían ser temidos.

Es la aventura, la aventura de un pueblo que siempre quiso ser mayor de lo que la geografía le determinó en su extensión peninsular, y que encontró en el itinerante periplo marítimo su esencia fluctuante e, incluso su lenguaje susurrante; que aceptó el desafío de ser más, torciendo así el brazo al destino. Le costó, pero esa es precisamente la condición de los héroes, desafiar a Moira y vencer; en este caso, en las campañas de la mar y a través del viaje, ya sea el de la India de Camões o el imaginario del ingeniero Alvaro de Campos; en ellos está la esencia portuguesa y, en cualquier caso y para lo que nos ocupa, la utilidad actual del viaje nos la da Pessoa en los versos de empoderamiento que cierran este artículo y que se contienen en su poema *Mensagem* (1934), en el que después de haber horquillado los componentes de la identidad portuguesa (1913), un



año antes de morir toma partido, en la medida que “*el señor poeta*” puede hacerlo, por la aventura y por el viaje portugués, como soportes del espíritu que anima a la materia y que son de utilización necesaria para avivar la civilización ibérica, antigua, muy probada y que resiste todo, como prueban los “*hérois del mar*” que navegaron en O Creoula.

5.2.2. EL VIAJE DE CIRCUNNAVEGACIÓN DE LA CORBETA NAUTILUS, PRIMERA ESCUELA A FLOTE

5.2.2.1. FERNANDO VILLAAMIL, EL MARINO PROFESOR

El viaje como instrumento pedagógico es una corriente que se extiende por Europa durante el siglo XIX, recuperando la práctica de los jóvenes patricios romanos que viajaban a las escuelas helenísticas; costumbre que continuaron los jóvenes príncipes de los múltiples estados alemanes enviados a refinar a Italia; es también la razón del *grand tour* de las élites inglesas, y está en el reencuentro con la naturaleza y el patrimonio del país para los profesores de las escuelas manjonianas o los de la Institución Libre de Enseñanza

Fernando Villamil pensaba que la práctica de mar es un complemento imprescindible para saber estar en la mar, pues el buque es una burbuja de vida en medio de un océano de impredecibilidad, y que lanzar una de estas aulas con un proyecto itinerante es una escuela formativa de primer orden. Idea que compartía una parte de la Universidad de Oviedo cuando inicia la implantación de la Extensión Universitaria como institución vinculada al trabajo social y a la difusión cultural. Ambas funciones sorprendentemente convergen en Castropol (Asturias) concejo de nacimiento del marino y donde se alojó una biblioteca popular circulante que tiene como emblema al genio de la navegación, quien sentado sobre el orbe enarbola un libro.

Fernando Villaamil nace en 1845 en el concejo de Castropol. A los 15 años, es admitido como aspirante en el Colegio Naval de San Fernando y dos años después sienta plaza de guardiamarina. En 1863 lo encontramos a bordo de la fragata *Villa de Madrid*, bajo el mando del gijonés Claudio Alvargonzalez. Villaamil va comisionado a La Habana y Santo Domingo, donde participa en acciones de combate y viaja por el Atlántico, hasta que en 1867 es destinado a Filipinas, donde manda desvencijados cañoneros y lucha contra los piratas de las costas de Mindanao y Joló, razón por la que no se entera del levantamiento de la escuadra en Cádiz que provoca el exilio de Isabel II. En 1872 regresa a la península a bordo de la fragata *Concepción* con la dotación sublevada, lo que no parece raro en un tiempo convulsionado por la tercera guerra carlista, el cambio de régimen, la insurrección cantonalista y un ejército sin Ordenanzas, donde las voces de mando eran sustituidas por: “¡Que bailen!, ¡Que bailen!, ¡Abajo los galones!”, acompañadas de tiros al suelo que, a veces, alcanzaban las piernas. En ese ambiente y en 1874, Villaamil está destinado en la Escuela Naval, instalada a bordo de la fragata *Asturias*, fondeada en El Ferrol. Prepara la reforma de la Escuela para remontar el abandono en que se



encontraba la enseñanza naval. En 1877, un año después de casarse, Villaamil, toma licencia para Cuba, al objeto de atender los negocios de su suegro, Mariano Cancio. En el mismo año vuelve a su plaza de profesor en la Escuela Naval y en agosto siguiente lo encontramos de nuevo en Cuba, donde, por orden de Arsenio Martínez Campos, realiza, en 1878 y 1879, dos viajes de reconocimiento geográfico por las costas de esta isla y las de Puerto Rico. Entre comienzos de 1880 y marzo de 1882 está en situación de supernumerario para asumir la dirección de la empresa de vapores-correo del Marqués de Campo. Se presenta a diputado a Cortes como independiente por el Partido Demócrata Progresista por el distrito de Castropol, no completa la campaña y, más tarde, será elegido diputado por el distrito de El Ferrol

En 1884 forma parte del gabinete del almirante Antequera, ministro de Marina, donde trabaja en el concepto de un nuevo buque versátil, sin coste elevado, de gran velocidad, amenazante para los acorazados y batidor de torpederos. Bautiza al prototipo con el nombre de *Destructor*, término que dará nombre a una nueva clase de buques, recibiendo el encargo de su construcción. Viaja a Inglaterra para estudiar la armada inglesa y comprar un buque de vela para la instrucción de los guardiamarinas. En 1890 es nombrado comandante de la fragata *Almansa*, que alojaba la escuela de marinería en El Ferrol. En el marco de la conmemoración del IV centenario del descubrimiento de América, el 29 de noviembre de 1892, al mando de la corbeta *Nautilus* zarpa de aquella base naval en viaje de instrucción para circunnavegar el orbe durante dos años. En 1897 se reincorpora a la Armada y es destinado al mando de la flotilla de destructores y torpederos, cuya formación el mismo propuso al Ministerio de Marina.

El 13 de marzo parte de Cádiz rumbo a Cuba lleno de malos presagios, "ya no nos veremos más en este mundo -le escribe a Emilio Castelar- la guerra ésta con Estados Unidos tiene que ser decisiva, porque nos quieren arrojar de América y nuestros buques no pueden luchar con los suyos" (Serrano Monteavaro, 1988). El 24 de abril España declara formalmente la guerra a los Estados Unidos. El 19 de mayo, el almirante Cervera da fondo al ancla en Santiago de Cuba y queda bloqueado. El 3 de julio los buques zarpan al sacrificio en orden decreciente de tamaño y potencia de fuego, saliendo los últimos los destructores *Furor* y *Plutón*. Villamil, que navega en el primero, muere en la salida, compartiendo su destino con la escuadra del Atlántico. El Ayuntamiento de Castropol, en 1911, erigió un monumento para preservar su recuerdo y lo ubicó en la plaza, que orlan la mar y el Ateneo de Castropol, sede de la Biblioteca Popular Circulante y casa del Genio de la Navegación.

5.2.2.2. LA NAUTILUS, SU ESCUELA ITINERANTE EN LA MAR

Un viaje de circunnavegación de dos años es una gran empresa, que tenía pocos precedentes en el reino que primero circunnavegó el orbe y después mantuvo abiertas grandes rutas oceánicas durante siglos. Entre los precedentes están el viaje de la corbeta



Ferrolana, que en 1840 fue por Buena Esperanza y regresó por Hornos, y en 1865 el de una división de la escuadra del Pacífico que cumplió la misma derrota, pero en sentido contrario.

El viaje de la *Nautilus* fue extraordinario. No tuvo por finalidad la exploración, ni el avance científico, ni la conquista, ni pasear la bandera en un alarde guerrero, ni se hizo con los medios disponibles de una época de bonanza económica. Tampoco incorporó en su dotación a seleccionados navegantes sino a simple gente dispuesta. Entonces ¿qué pretendía Villaamil?: aprovechar la práctica viajera en la mar y en las ciudades de recalada para que los participantes, jóvenes que no pasaban de 20 años y sin práctica alguna de navegación, desarrollaran sus capacidades profesionales y algunos valores personales; en definitiva, quiso crear una escuela itinerante para trabajar el factor humano. Convencida, la Armada le encargó comprar un buque de vela para servir de escuela a flote y en 15 días compró el *Carrick Castle* en Inglaterra y lo cargó de defensas portuarias. Con lo que ahorró en el flete pagó el buque. Pero cambió el gobierno y el nuevo trajo otros criterios para la formación de guardiamarinas, que no incluían al *clipper*, ahora rebautizado como *Nautilus* y clasificado como corbeta.

Más tarde, la evidencia de su necesidad obligó a armarlo para cumplir su inicial misión y a ello se dedicó su comandante, José Puente y Besave, estableciendo un plan de trabajo para el navío de cuatro meses en ultramar y el resto costeando la península. Villaamil, como primer comisionado fue llamado para tomar el mando. Propone un viaje de circunnavegación y recibe como órdenes para establecer el programa docente, las de alternar la parte marinera con la académica, debiendo visitar en tierra establecimientos científicos e industrias de la mar, además de requerirle para que todos los participantes redacten una memoria personal en la que especifiquen cuanto de notable vean.

El navío fue construido en los astilleros del Clyde en Glasgow, en 1866, con casco mixto, aparejo de fragata y jarcia metálica, tenía 59 metros de eslora, 10 de manga y desplazaba 1.700 toneladas. Su dotación la compondrían dos jefes, nueve oficiales, 31 guardiamarinas, 13 clases, 85 marineros y 49 aprendices; en total 189 personas, buena parte de ellos sin experiencia marina.

El servicio se desarrollaba en seis guardias a partir de las seis de la mañana, a las siete, ejercicios físicos, a las 08,30, el desayuno, seguido de revista y ejercicio de marinería. Venía luego el estudio y el trabajo personal hasta el almuerzo, a las 16.30; conferencias y la presentación de diarios completaban el día, además de las tareas habituales en la guardia y los entretenimientos nocturnos.

El viaje arrancó de El Ferrol el 29 de noviembre de 1892 con viento fresco y mar gruesa por la proa, por lo que el mareo fue generalizado. Diez días después recalaron en el puerto de La Luz, en Las Palmas, de donde parten el 15 de diciembre muy temprano, a pesar de haber acabado el baile de despedida a las cuatro de la madrugada. Su destino es Salvador de Bahía. Para alcanzarlo deben cruzar las encalmadas ecuatoriales, que



pasan sin novedad y con el alisio entablado y soplando lo justo para que no hubiera que tocar la jarcia. Brisa fresquita, cielo claro y mar rizada dan pie a una reflexión de D. Fernando sobre “la triste condición del marino sin suerte, el mismo viaje verificado dos veces en iguales condiciones se vuelve opuesto en resultados”. De Salvador salen raudos. Entre líneas se observa la cautela del comandante ante la exuberante ciudad, célebre por su ascensor y por las bahianas, pues solo autoriza la salida a oficiales y guardiamarinas, y “solo con determinadas prevenciones”.

Sale barloventeando, rumbo al Cabo y siguen diez días de monotonía, combatida con trabajos variados y continuos, terapia recomendada para mantener la armonía a bordo. Y aquí procede recordar las instrucciones de Malaspina a su segundo, sobre tan importante asunto como es la armonía en un buque, para la que más vale cariño que rigor.

Pasan Tristán de Acunha y su archipiélago inaccesible, y frente al cabo de las Tormentas hacen una competición de botes, siempre por ligas: oficiales y guardiamarinas, aprendices, marinería. Llegan a la bahía de Tablas, famosa por la célebre Mesa y las fugadas que su singular orografía provoca, y en Ciudad del Cabo queda establecido el patrón de trabajo en las ciudades de recalada, con memoria de investigación y red de contactos anotados cuidadosamente, antes de salir hacia el continente austral.

El nuevo destino obliga a decidir la derrota entre dos opciones: una alta, corta y más incierta, y otra baja, larga y aparentemente menos peligrosa, ocasión que le da al comandante para reflexionar acerca del sistema que debe utilizarse para la formación, si el que tiende a la prudencia o el que convive con una cierta dosis de riesgo, asunto que solventó en su día Ciscar en su tratado de pilotaje “arte de conducir un buque de un punto a otro del globo con la mayor seguridad y prontitud”. Principio que, como se verá, no exime al comandante de tener que decidir.

En 20 días atraviesan el Indico, haciendo una media de ocho nudos a la hora; solo sobresaltados por algún imprevisto contraste; esto es, el repentino cambio del viento en fuerza y dirección que altera la marcha del navío hasta ponerlo en riesgo. Y sin más novedad, el 19 de febrero entran en Adelaida, la ciudad que era un ejemplo de urbanismo higienista. Siguen reconocimientos territoriales por los Montes Azules; conocen las costumbres de la antigua colonia penitenciaria inglesa, entrevista en 1606 por Pedro Fernández de Quirós y oculta durante cien años tras un denso celaje de leyenda como Java Grande, hasta ser redescubierta por Cook, que puso nombre al estrecho que separa Australia de Nueva Zelanda y que es atravesado por la *Nautilus* en pleno invierno austral, contraviniendo las instrucciones recibidas, pues se consideraba peligrosa dicha excursión, pero prefiriéndola el comandante, por los méritos para la enseñanza, puso rumbo a cabo Farewell y... nada grave pasó; en lo que de nuevo mucho intervino el azar, pues al día siguiente de recalar en Wellington, se presentó una de las



habituales tormentas que corren el estrecho en esa época. La visita a la isla es aprovechada para redactar una buena memoria geográfica y acudir a actos sociales en forma de bailes ofrecidos a la dotación del primer buque español que visita la isla; lo que, por supuesto, no es motivo que justifique la larga estancia en ella, sino la limpieza de fondos y la soldadura de alguna chapa.

Salen desde Nueva Zelanda hacia Perú y a pesar de ser grande el Pacífico los primeros días no caben en él, rifando más lona de la perdida hasta entonces y cruzando el viernes 15 de septiembre la línea de cambio de fecha. Diez días más tarde y en medio de una noche atemporalada, al largar el velacho, el gaviero Esteban Letamendía cayó en cubierta y falleció.

Diez meses después de la partida y corridas 37 singladuras fondean a la vista de Valparaíso, ocasión que aprovecha el comandante para ofrecer una reflexión sobre las tareas de la instrucción marina, que no deben detenerse en puerto, pues la recalada sirve para trabajos de mantenimiento y tareas diplomáticas y académicas, para las que reclama contención en las visitas a tierra, ya que la vida del marino exige vocación y condiciones físicas, con las que resistir los calurosos recibimientos que aquí ofreció hasta el presidente de la República.

El 6 de diciembre salen de Valparaíso rumbo al estrecho de Magallanes; se les ordena repostar en las Malvinas, seguir a Santa Elena, de ahí a Nueva York y regresar por puertos ingleses y franceses para acabar en El Ferrol. Un gran temporal a la embocadura del estrecho de Magallanes justifica que Villaamil tome la decisión de correrlo hacia el sur y montar el cabo de Hornos, lo que hacen sin novedad en los largos días del verano austral y el día de año nuevo dan vista al Atlántico, llegando el 13 de enero a Montevideo, “Cádiz sin murallas”, para seguir Plata arriba a Buenos Aires, donde reciben la hospitalidad de Pío Trelles, gran hacendado allí e indiano acá, fundador de la Banca Trelles. El 12 de febrero de 1894 dejan Buenos Aires para pasar de nuevo a Montevideo y tomar rumbo a Nueva York, avistando antes la isla de Fernando de Noroña y poco después vuelven también a avistar la polar, y como buque de instrucción aprovechan la ocasión para plantear un examen, el que les brinda la entrada en San Juan de Puerto Rico por la noche y sin piloto. Reconocen la isla, se hacen eco de su convulsión y para atajarla propone algunas reformas orientadas a su autonomía, que llegaron tarde.

El 26 de abril están en el gran río o corriente del Golfo, que les añade tres millas por hora y da una temperatura de 25º, frente a los 9º de sus márgenes. El 30 están frente a la isla de Manhattan y se maravillan del bosque de hormigón que la puebla, de las curiosas lombrices que son los trenes fluviales y de los convoyes aéreos que cubren el cielo de la ciudad, obra de un español, el ingeniero Navarro. Para Villaamil todo eso crea un modo especialísimo de vivir, “el estilo yankee”. Se sumergen en la vida local, conocen a Buffalo Bill y visitan las grandes ciudades de los alrededores, donde notan el retraso de diez meses en sus haberes.



Salen para Terranova envueltos en la niebla y amenazados por las bancas de hielo y los enormes paquebotes del Atlántico norte. El 18 de junio llegan a la vista de los fuertes de Plymouth. Después de cinco días de programa inglés, que les pareció desabrido, alcanzan Cherburgo, de allí a Brest, “el Ferrol francés”, de donde parten rumbo a cabo Machichaco y el 16 fondean en la concha de San Sebastián, donde reciben a la reina regente y a los infantes y donde su Ayuntamiento une el nombre del marino asturiano Villaamil al de los ilustres marinos guipuzcoanos.

El 1 de agosto de 1894 la *Nautilus* zarpó hacia El Ferrol, pero antes fondeó en Bilbao y el 10 frente a la playa de Cariño, desde donde pasa a la dársena del arsenal para ser desaparejada, cosa que la dotación hace en dos semanas, al cabo de las cuales obtiene la licencia y, por el concepto de disciplina practicado, se despide sin estrechar la mano de su comandante, pero también dejando en blanco el libro de castigos.

5.2.3. LAS COLONIAS ESCOLARES DE LA UNIVERSIDAD DE OVIEDO

Un periódico castropolense, *El Aldeano*, dedicó al décimo aniversario de la Biblioteca Popular Circulante de Castropol, en 1932, un número especial, donde colaboran Pío Baroja, Miguel Artigas, director de la Biblioteca Nacional, Jorge Rubio, director de la Biblioteca de Cataluña, Luis A. Santullano, secretario del Patronato de Misiones Pedagógicas, Valentín Andrés Álvarez y Eugenio D'Ors (1932) quien escribe: "Las dos únicas tentativas españolas que conozco de aplicación de un designio consciente y un plan coherente a la obra de las Bibliotecas Populares son las planteadas sucesivamente en Cataluña y en Asturias". Esta voluntad consciente está conducida por la Universidad de Oviedo, que desde fines del siglo XIX es impulsada hacia el trabajo social por un grupo de catedráticos liberales, conocido como Grupo de Oviedo, vinculados, pero no adscritos, al Instituto Escuela y a la Institución Libre de Enseñanza (ILE). Lo integran, entre otros, Adolfo González Posada, Adolfo Álvarez Buylla, Aniceto Sela Sampil, Félix Aramburu, Fermín Canella, Rafael Altamira. A su través, la universidad asturiana vive lo que se ha dado en llamar su “edad de oro” (1895-1910) caracterizada por la relevancia de la extensión universitaria, en la que toma el liderazgo en España a través de distintas acciones locales y relaciones internacionales. Una de sus realizaciones son las Colonias Escolares, alojadas en una finca que todavía subsiste en Salinas (Castrillón).

Las Colonias Escolares Universitarias responden a la materialización de las ideas regeneradoras de fines del XIX en España, que dan un importante papel a la instrucción y a su expansión entre las clases populares. Algunas universidades adoptan esta pauta a través de profesores, que mantienen esta dimensión fusionándola con la orientada a las primeras letras y a la secundaria, hacia la que se vuelca la ILE, razón por la que impulsa las Colonias Escolares de Vacaciones. Sin embargo, los profesores de la Universidad de Oviedo, fuertemente implicados y alineando el proceso, aportan una variante, pues siguen manteniendo el nombre de Universitarias para sus Colonias Escolares, que como



las demás se dedican a escolares, pero aquí, y según Fermín Canella, son “aplicables a universitarios”, una muestra de la autonomía del grupo de Oviedo.

La primera actuación en España se da en 1887 por parte del Museo Pedagógico Nacional que crea la Colonia Escolar de Vacaciones en San Vicente de la Barquera, con 18 niños, tres profesores y 33 días de duración, un tiempo después y durante un año se instalan en Miraflores de la Sierra.

Las Colonias Escolares Universitarias, definidas en el Real Orden de 26 de julio de 1892 y reguladas por circular de la Dirección General de Instrucción Pública de 15/02/1894 tenían como objetivo el cuidado del desarrollo corporal de los niños y de su educación moral, en un ambiente higienista de contacto con la montaña o el mar y bajo la dirección de una persona con preparación pedagógica.

En el curso 1893-94 la Universidad de Oviedo se suma a la iniciativa creando colonias escolares en su distrito, primero de carácter costero, en Salinas, donde en 1894 llega la primera expedición de niños y jóvenes ovetenses, como luego de montaña, en Pajares. Varios catedráticos fueron los iniciadores y pronto, bajo la tutela del rector Aramburu, el claustro hace suya la iniciativa y crea la Junta Universitaria de Colonias Escolares, presidida por el rector, compuesta por un vice-rector, varios de los profesores promotores y representantes de la Diputación Provincial, del Ayuntamiento de Oviedo, del Cuerpo Médico Provincial, de la Inspección de Primera Enseñanza y del Obispado. Las colonias dirigidas por uno o más profesores “sirven de centro para excursiones (con el fin de conocer) paisajes y accidentes geográficos, priman la vida al aire libre, son una prolongación de la escuela y una función social de la Universidad” (Canella, F., 1903, 257)

En 1908 la Junta Universitaria de Colonias integra las sostenidas por los ayuntamientos de Laviana y San Martín y pasa a colaborar con otros de las cuencas mineras. En 1910 se legaliza como “Asociación Junta de Colonias Escolares de la Universidad de Oviedo”, presidida por el rector Fermín Canella (1906-1914), siendo secretario el vicerrector Aniceto Sela Sampil, vicepresidentes Ramón Prieto Pazos, que también lo era de la Diputación Provincial y el joven médico titular de San Martín del Rey Aurelio, Rogelio Jove Canella, sobrino del rector. Hay nueve vocales, tres de ellos catedráticos de la Universidad de Oviedo. En 1912 la Junta de Colonias adquiere los terrenos de Salinas con aportaciones de los miembros de la propia Junta, de la Diputación y del Ayuntamiento de Oviedo. A ella asistían niños y universitarios de Oviedo, Laviana, Langreo, Mieres, Llanera y San Martín del Rey Aurelio, corriendo los ayuntamientos con parte de la organización y financiación. Las ideas y práctica de los profesores dirigentes las orientaban especialmente a las comarcas mineras. Las Colonias de Salinas funcionaron sin interrupción hasta 1984, incluso durante la Guerra Civil. A partir de 1940 pasan a depender de las organizaciones juveniles del régimen y se amplían a los hijos de los obreros de la Fábrica de Cañones de Trubia. En toda su dilatada existencia



mantuvieron su carácter de paréntesis formativo, relacionado con la naturaleza, la formación al aire libre y en valores, y el reconocimiento del paisaje mediante el viaje.

5.2.4. LOS CRUCEROS DE LAS UNIVERSIDADES DE MADRID (1933) Y BARCELONA (1934)

Diferentes son los dos cruceros universitarios de Madrid y Barcelona. La diferencia viene de las características de la plataforma navegante, un magnífico paquebote, un trasatlántico veloz y cómodo, en el que no hay *instruendos* sino concurrentes, que se activan como alumnos en ciertas ocasiones. El mar está presente con su deslumbrante luminosidad, el sentimiento de aventura también, pero el objetivo está en el puerto. La navegación es secundaria, y el mar se ve desde una cubierta elevada; más que mar es cielo, el agua solo puede llegar desde arriba y no por los imbornales. En las páginas del CRAI de la Universidad de Barcelona, que dan cuenta de la exposición que en 2005 se realizó sobre el sitario de 1934, se lee

“La Universidad de Barcelona propone estudiar en un paraíso flotante y anuncia el viaje como las mejores vacaciones del verano. Para ello, contaban con un excelente vapor correo, repleto de confort e incluso lujos. Los viajeros se fotografiaban satisfechos en cubierta o dirigiéndose al comedor, en grupos o en pareja. El barco tenía de todo: cabinas, salones de fumadores, salas de música, piscina o amplias cubiertas para descansar. Al programa cultural, previsto para crear una "universidad flotante", se le sumaba la excelente cocina, las fiestas temáticas, los conciertos tanto de música clásica como de ritmos centroamericanos, los deportes en cubierta, la piscina y las hamacas para relajarse, los concursos, las proyecciones de cine...Todas estas posibilidades se anunciaban con programas presentados con buen gusto y mejor diseño, prestando extrema atención a los aspectos estéticos, tipográficos y de estilo. Un buen gusto que se extendía a la vestimenta de los viajeros, que no dudaban en adaptar su ropa a cada ocasión: deporte o cenas de gala, visita a una ciudad o compras en un mercado. Esta cuestión no es secundaria: la elegancia espiritual y educativa se debía exteriorizar en unas formas exquisitas, respetuosas y adecuadas. Todo un programa vital, social y cultural.”

Que se inició el 20 de julio de 1934 en Barcelona, para en los tres días siguientes visitar Valencia, Málaga y Cádiz, pasar luego a Las Palmas , cruzar en ocho días a San Juan de Puerto Rico y tocar distintos puertos de la República Dominicana, Venezuela, Colombia, Panamá, Cuba , para alcanzar Nueva York el 28 de agosto y regresar por Cádiz y Mallorca un 10 de septiembre a Barcelona, que se preparaba para vivir un agitado octubre de 1934, cuyas brasas fueron recogidas en forma de presos por la motonave *Ciudad de Cádiz* que un año antes había transportado por el Mediterráneo al crucero de la Universidad de Madrid, y que ahora iba a servir como prisión flotante en el mismo puerto de Barcelona para los encausados en los sucesos de octubre del 34 y que después sería hundido por un submarino italiano.

Revista de Estudios Andaluces, vol. 34, núm. 1 (2017) pp. 255-292. e-ISSN: 2340-2776

<http://dx.doi.org/10.12795/rea.2017.i34.09>



Esta obra se distribuye con la licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional

Historia despiadada la que se cebó en España y en la que se vieron envueltos los 188 estudiantes y profesores de todas las universidades españolas convocados al crucero mediterráneo de 1933 por el ministro de Educación, Fernando Giner de los Ríos, como acto de afirmación de los aires aventureros de la nueva universidad de la República y como complemento a un curso de postgrado en Humanidades, dirigido por el decano de la facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Madrid, Manuel García Morente. Apellidos como Espriu, Mercé Muntanyola, Roselló-Porcel, Marías, Marañón. Díaz Plaja, Vicens Vives, Chueca, Tovar, Díaz del Corral, Lafuente Ferrari, Ballesteros, figuran en el rol. Con tan ilustres personajes no es extraño que la sentida experiencia haya sino mejor recordada en páginas posteriores, como las que dedica Marías en su diario de viaje de 1934, reeditado en 2011, o Gracia y Fullola en su opúsculo de 2006, que incluye los diarios de viaje de Vicens Vives, Marañón Moya y Esperanza Gijón Zapata.

Realmente tenían motivos para contar la experiencia deslumbrante que durante 45 días los condujo entre Barcelona y Valencia, recalando en Túnez, La Valeta, Alejandría, Jaffa, Candia, Rodas, Esmirna, Constantinopla, Salónica, Atenas, Nauplia, Corinto, Itea, Olimpia, Siracusa, Palermo, Nápoles, Menorca, y Palma de Mallorca. Fascinación que se percibe en la crónica del periplo que Rosal, Marías y Granell publican en 1934, entreverada por el sentimiento de conocimiento y aventura del cuerpo de jóvenes expedicionarios en la mar, del que también estaba imbuido el ministro de Estado quien expide pasaporte diplomático a favor de cada participante en la “Expedición Universitaria por el Mediterráneo”, que publica la página web del CRAI de la Universidad de Barcelona (2016)

6. CONCLUSIONES

La UIM se inserta en una tradición pedagógica clásica, que aflora en España y en Portugal en contadas ocasiones para los estudiantes civiles, basada en la experiencia itinerante en la mar como complemento formativo. Ambas naciones son productoras de una larga tradición de cosmógrafos y navegantes de las cuales la UIM se nutre, determinada por la plataforma, un gran velero clásico, en el que los alumnos participan en modo *instruendo*, vinculándose, por tanto, al viaje en crucero y no de crucero, como una manera de señalar la integración de todos los momentos formativos en un registro interdisciplinar de matriz geográfica, que se ve optimizado con las exigencias de la navegación en un velero tradicional, que funciona como buque-escuela, en el que conviven y estudian graduados universitarios civiles y militares, lo que, además, constituye una forma de conocimiento mutua y una integración de practicantes de disciplinas y países distintos, convergentes en un *corpus* común, orientado a la formación-acción cooperativa en términos de lógica de proyecto.

La fórmula UIM ha dado un gran rendimiento en forma de actividades de formación y difusión de la cultura geográfica producida a lo largo del tiempo por distintas instituciones vinculadas a la mar. Al difundir la conciencia marítima tiene que incidir en muchas facetas asociadas a ésta, por lo que podemos decir que la UIM es “un cubo de



Rubik”. Una academia en la que sus partes organizadoras se complementan e incrementan su potencial para llenar un paréntesis que se abre durante los veranos en las vidas de jóvenes de cualquier universidad, y que a lo largo del año va modestamente llenando otros huecos detectados en la sociedad ibérica, que tiene en común una vida fluctuante, con la que conectó al mundo desde esta península occidental de Europa.

La UIM es una escuela de exploradores del mundo actual, orientada a ampliar las capacidades personales para protegerse del riesgo previsible, sorteándolo, y evaluar mejor el mundo que les toca vivir. Es una creación liberal que aspira “a modelar hombres de su tiempo que, precisamente por serlo, no lo sean del todo” (Pérez Díaz, 2010). La libertad está asociada al riesgo, de equivocarse, por tanto, suprimir el riesgo es suprimir la decisión y con ella la libertad, valor intrínsecamente asociado a la persona. En los cursos de mar de la UIM se enseña a tomar decisiones con responsabilidad para sortear el riesgo.

La UIM es una plataforma de instrucción intensiva. Crea un programa que mezcla conocimientos disciplinares y valores, y pone en juego capacidades personales poco entrenadas en las aulas, en una comunidad en la que todos aprenden, obteniendo un gran rendimiento en pocos días, pero muchas horas.

La UIM ofrece una formación complementaria a los estudiantes orientada a ampliar su cultura territorial con una intención práctica, para trabajar en equipos interdisciplinares y con lógica de proyecto. Dando por supuesto el conocimiento disciplinar, en ellos lo decisivo es su capacidad de superar las contingencias que se presentan. Eso exige una atmósfera que facilite la comprensión de las finalidades del proyecto y genere bucles de valor. Aquí hay una pedagogía del esfuerzo que es compartida por todos; conseguirla es difícil, pues los jóvenes, cargados de energía, están acostumbrados a que el mundo les resulte estrecho, y es también fácil, pues la aventura, el ansía de conocer, está enraizada en el espíritu juvenil, que también comparten los profesores. Todos viven en una burbuja que se desplaza en el espacio a otra velocidad y que vive de acuerdo a un *tempo* diferente, que es indispensable llenar de prácticas interesantes, lo que exige una cuidadosa organización.

La UIM es una hormigonera, productora de un cemento que une ladrillos disciplinares con valores personales. El muro que cada participante levanta es producto de la ampliación de sus capacidades y le sirve para saber estar en la mar, que es un entrenamiento bueno para saber estar en la vida terrestre, tanto personal como profesionalmente.

La UIM es operadora de un singular “parque de atracciones” que no para nunca, y en el que con condiciones que aisladamente no parecen buenas (bajo el nivel de confort habitual) se obtiene un producto final excelente. La fórmula magistral contiene cooperación amplia, itinerancia, secuencia, organización, entusiasmo, voluntad,



conocimiento, visión compartida, interacción, tolerancia, comprensión de la disciplina y de la interdependencia, trabajo en equipo, responsabilidad, sensibilidad, solidaridad, espíritu de servicio, respeto y alegría.

La UIM es una máquina del tiempo, pues continua una dilatada tradición institucional de formación y utiliza al *NTM Creoula* que, además de navegar en el espacio, lo hace en el tiempo, pues viene de un pasado ya muy lejano y viaja llevando futuro. Ahora, entra en una nueva fase para la que convendrá pensar en sus grandes capacidades, ya sea para su utilización invernal en el otro hemisferio que comparte civilización o para llevar un mensaje de solidaridad a las fronteras marítimas europeas y con ello la conciencia marítima a los líderes del futuro.

La UIM es una estacha, pues amarra un poco más a los pueblos peninsulares, ayudándoles a conocerse mejor y a reconocer la civilización ibérica que comparten, de la que la mar es un componente importante.

La UIM ofrece a los jóvenes de cualquier universidad del mundo “conocimiento y aventura” y concreta este lema mediante la participación en la acción, convirtiéndolos así en *instruendos*, mediante lo que ahora se llama empoderamiento y que Fernando Pessoa (1934) expresaba con poética precisión en *Mensagem*
“*Aquí ao leme seu mais do que eu.*
Sou um povo que quer o mar que é teu”

BIBLIOGRAFÍA

Agardy, T., Alder, J. (Coordinating Lead Authors) (2010). Coastal Systems. *The Millennium Ecosystem Assessment*, 19, 513-549.

Azpiazu, J. A. (2008). *La empresa vasca de Terranova*. Tarttalo, Donostia, pos. 436

Benjamin, W. (1993). La vida de los estudiantes. En *La Metafísica de la juventud*. Paidós, Barcelona, traducción de Ana Lucas.

Canella, F. (1903-1904). *Historia de la Universidad de Oviedo y de los establecimientos de enseñanza de su distrito (Asturias y León)* 3^a ed. Oviedo, edición facsimilar, Universidad de Oviedo, 1995

Catálogo de la Exposición en la Residencia de Estudiantes de Madrid (1995). *Crucero Universitario por el Mediterráneo (Verano 1933)*. Madrid: Publicaciones de la Residencia de Estudiantes.

Cavallo, S. (1999). Segnalazioni bibliografiche. *Sviluppp locale*, VI,11, p.115

Revista de Estudios Andaluces, vol. 34, núm. 1 (2017) pp. 255-292. e-ISSN: 2340-2776
<http://dx.doi.org/10.12795/rea.2017.i34.09>



Esta obra se distribuye con la licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional

CRAI (2016). Crucero Universitario Transatlántico de 1934. [En línea] <<http://www.Crai.ub.edu/es/coneix-el-crai/biblioteques/biblioteca-illetres/crucero-1934>> [14 de octubre de 2016].

CRPM (2005). *Atlantic Spatial Devekopment Perspective*. Santa María da Feira. Portugal

Cusa, N. (1957). *La docta ignorancia*. Buenos Aires: Aguilar.

Díaz-Plaja, G. (1935). Cartas de navegar. *Quaderns Literaris*, nº 79, Librería Catalonia, Barcelona, reedición L'Aixernador, 1992, Argentina.

D'Ors, E. (1932): Dos Tareas. En *El Aldeano*, 15 de marzo de 1932, año IV, nº 59.

Gracia F. y Fullola, J.M. (2006). *El sueño de una generación. El crucero universitario por el Mediterráneo de 1933*. Publicacions i Edicions de la Universitat de Barcelona.

Hayek, F. A. (1989). *The Fatal Conceit*. Chicago: the University of Chicago Press.

Hemming, J. (2008). *The Golden Age of Discovery*. Londres, Pavilion Books, Royal Geographical Society,

Mariás, J. (1933). *Notas de un viaje a Oriente*. Edición de Daniel Mariás y Javier Jiménez, Páginas de Espuma 2011.

Oakeshott, M.J. (1991). *Rationalism in Politics and Other Essays*. Indianapolis: Liberty Press.

O'Bryan, P. (1994). *Capitán de mar y guerra*. Barcelona, Edhasa.

Pérez-Díaz, V. (2010). *Universidad, ciudadanos y nómadas*. Oviedo: Nobel.

Pessoa, F. (1934). *Mensagem*. Lisboa: Parceria António María Pereira.

Pessoa, F. (2013). *Poesía de Álvaro de Campos*. Lisboa: Assírio e Alvim.

Real Academia Española (1984): *Diccionario de la Lengua Española*. Madrid.

Rodríguez, F. (2004). El enfoque de las capacidades para la gobernabilidad del territorio. *Ería*, 63, pp. 107-115.

Rosal, C. A., Mariás, J. y Granell, M. (1934). *Juventud en el mundo antiguo (Crucero universitario por el Mediterráneo)*. Madrid: Talleres Espasa Calpe.

Revista de Estudios Andaluces, vol. 34, núm. 1 (2017) pp. 255-292. e-ISSN: 2340-2776
<http://dx.doi.org/10.12795/rea.2017.i34.09>



Esta obra se distribuye con la licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional

Santareno, B. (2016). *Nos Mares do Fin do Mundo*. Museo Marítimo de Ilhavo.

Santos, A. y Lúcia, A (2005). *Creoula*, Ideias e Rumos. Lisboa.

Serrano, M.A. (1988). *Fernando Villaamil, una vida entre la mar y el dolor: la guerra de Cuba*. Madrid, Asamblea Amistosa Literaria.

Vieira, J. (2016). A Ode Marítima como canto do cisne do mar português. *Jornadas do mar*. Escola Naval de Lisboa.

Villaamil, F. (1895). *Viaje de circunnavegación de la corbeta Nautilus*. Madrid, Sucesores de Ribadeneyra.

Villiers, A. (2007). *La campaña de la goleta Argus*. Gijón:Trea.

Yourcenar, M (2005). *Memorias de Adriano*. Barcelona: Edhasa.

