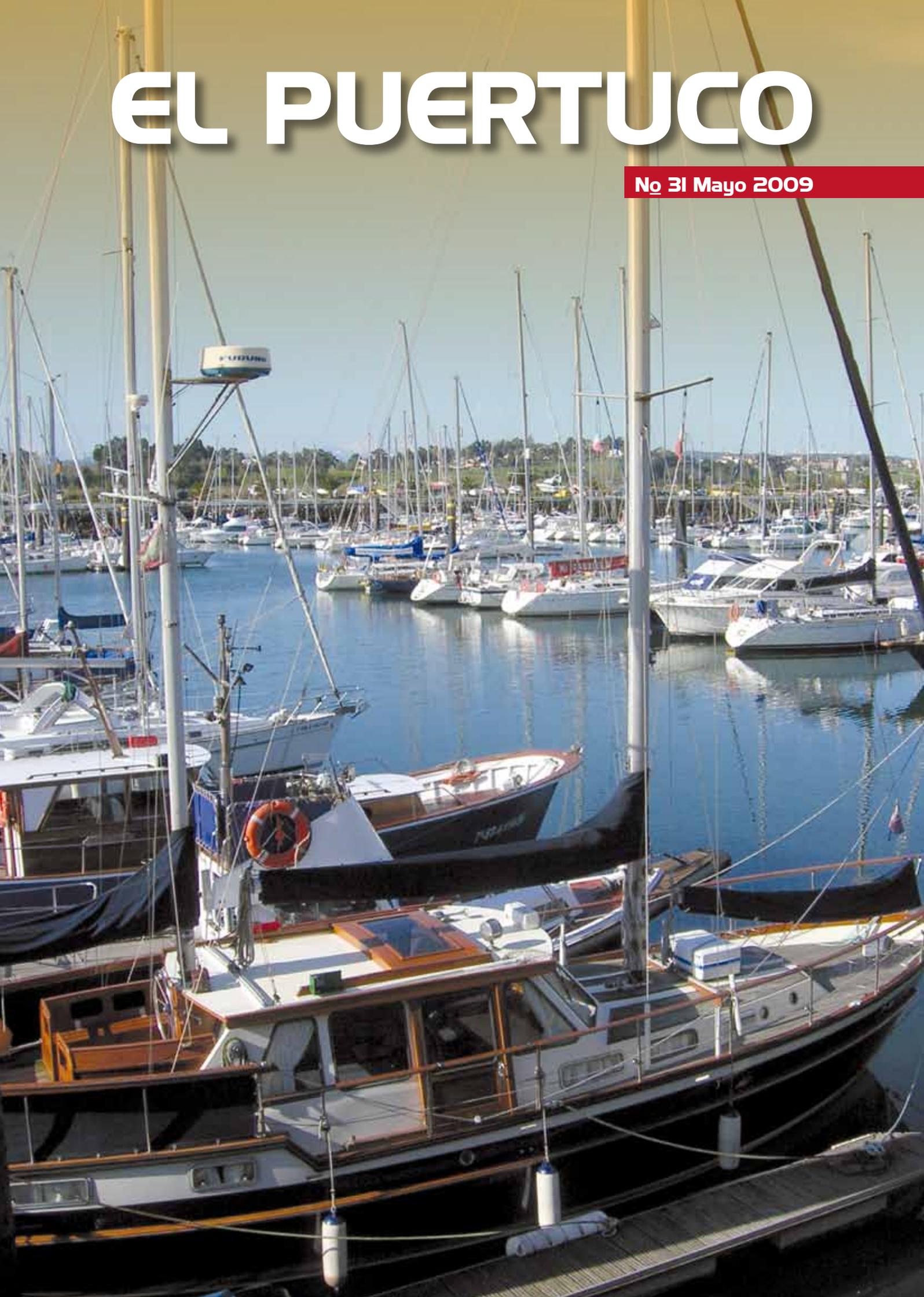


# EL PUERTUCCO

Nº 31 Mayo 2009



El 21 de marzo de 2009, sobre la base de los Estatutos de la Comunidad y la convocatoria a todos los asociados, se desarrolló en segunda convocatoria la Asamblea General Ordinaria de la Comunidad de Propietarios de Puestos de Atraque y Módulos de Servicio del Puerto Deportivo Marina del Cantábrico, correspondiente al presente año. Contando con la participación de 64 comunitarios entre presentes y representados debidamente. A todos ellos, el Presidente, agradeció su presencia e interés por los asuntos de la Comunidad.

La Asamblea de la Comunidad constituye el órgano supremo de gobierno de la Comunidad, y la componen todos y cada uno de los asociados en plenitud de sus derechos como tales. Entre sus atribuciones se encuentran:

La aprobación de las cuentas anuales y del presupuesto de cada ejercicio.

La aprobación de las cuotas ordinarias, derramas extraordinarias, costes de los servicios y cualesquiera otras aportaciones a efectuar por los asociados, a propuesta de la Junta Directiva.

La elección y cese de los cargos de la Junta Directiva.

La modificación de Estatutos.

La disolución y liquidación de la Comunidad.

Cualquier otra expresamente prevista en la Ley o en los presentes Estatutos.

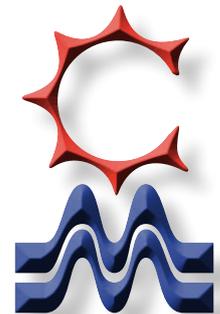
Siendo a su vez una forma de participación de los asociados en la Comunidad, al tiempo que constituye el momento de tener información sobre su marcha, asuntos llevados a cabo, problemas, necesidades y temas de interés general para todos los Comunitarios.

La citada Asamblea discurrió sin contratiempos sobre el Orden del Día publicado, repasando, como otros años, las actividades llevadas a cabo por la Comunidad, tanto en lo que respecta a las labores de mantenimiento, objeto de su responsabilidad dentro del Puerto, como de las actividades sociales; sin olvidar los puntos reglamentarios, puramente administrativos o económicos.

Los asuntos acontecidos durante el año, ya se habían expuesto de modo general, en la anterior edición del Puertuco, cuya difusión llega a los domicilios de todos los asociados. Aunque en esta ocasión se ahondará con mayor profusión en alguno de ellos. Entre los cuales cabe volver a recordar los referentes a la seguridad de personas y embarcaciones, así como sobre la prevención de accidentes y riesgos laborales dentro de las instalaciones del Puerto. En este sentido se está trabajando intensamente para establecer los elementos y protocolos necesarios para ir ampliando sus rangos, que junto a la formación continua del personal, tiende a garantizar la máxima calidad en la prestación de los servicios y para un mejor mantenimiento de las instalaciones, cumpliendo por encima de las exigencias reglamentarias.

Los puntos referentes a la aprobación de cuentas del ejercicio anterior y de los presupuestos para este año fueron aprobados, después de las preguntas de los presentes y sus correspondientes explicaciones por parte de los miembros de la Junta Directiva.

La propuesta de no subir las cuotas para el año 2009 y el incremento en un 5% de los servicios náuticos, fue igualmente aprobada. En este tema, la Junta Directiva informó del estudio y valoración que se está realizando desde hace unos meses de todos los gastos de la Comunidad con el objetivo de llegar a conocer la imputación real y sus posibles correcciones para un reparto proporcional al atraque y al servicio recibido.



#### EDITA

Comunidad de Propietarios  
de puestos de atraque y  
módulos de servicio del  
Puerto Deportivo  
"Marina del Cantábrico"

Dep. Legal: SA-431-2001  
Imprime: J. Martínez

Apartado N° 2158  
39080-SANTANDER  
CIF - G-39079934  
Tel.942.36.92.81  
Tel.646.48.32.70  
Fax.942.36.92.81  
e-mail: copromarcan@jet.es

#### TELÉFONOS DE ATENCIÓN AL COMUNITARIO:

**Oficina:**  
942 369 281 (09:00-20:00 Lunes-  
Viernes y 10:00-13:00 Sábados)

**Marinero de guardia:**  
646 483 273

**Canal de Comunicación:**  
U.H.F.N. 9

La anterior Junta Directiva promovió la constitución del Club Náutico adjunto a la propia Comunidad, entre cuyos objetivos se encuentra la organización de concursos deportivos de pesca y otras actividades náuticas, dentro del marco de sus propios Estatutos, con el fin de promover la participación de los asociados. Al objeto de facilitar y agilizar la gestión del mismo se planteó a la Asamblea la propuesta de hacer coincidir los cargos y renovaciones de ambas Juntas Directivas, sin obviar la posibilidad, sino más bien solicitar, la participación de otros comunitarios que deseen tomar parte como asesores para la organización de los distintos eventos. Los concursos de pesca de este año ya se están organizando dentro del marco del Club.

Cabe recordar que todos los comunitarios somos socios del Club Náutico sin ningún tipo de cargo ni gasto complementario.

Otra de las propuestas que han contado con la aprobación de la Asamblea ha sido el estudio y posible acondicionamiento del local anexo a la oficinas para llevar a cabo el Proyecto de reapertura del club social, con el objetivo de establecer un espacio o centro de reunión para los socios bajo el amparo de una sencilla instalación o bar, acondicionado por la propia Comunidad a partir de las instalaciones primitivas.

La comunicación entre los miembros de la Comunidad está mediatizada, además de la interpersonal, ya sea por el puerto o por lazos de amistad que en algunos casos puede llegar a sesgarse sin intención, por la publicación de El Puertuco, la expuesta en los cajetines situados en la entrada de los pantalanes, los posibles comunicados por correo ordinario y la Asamblea anual. Por ello se va poner en marcha, al menos provisionalmente, otro canal de comunicación a través de Internet para difundir noticias, avisos y facilitar el contacto con las oficinas y entre los comunitarios. Pero fundamentalmente dar a conocer o estar al día a todos los asuntos de la Comunidad.



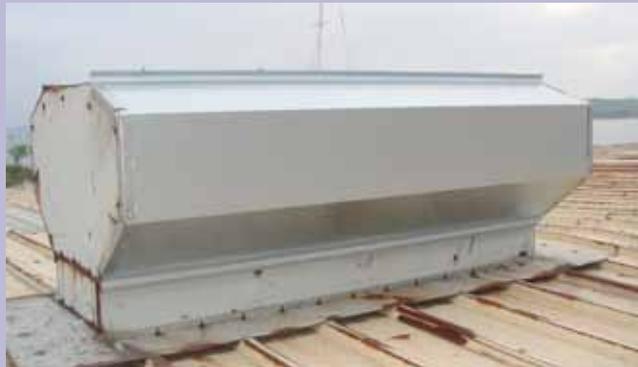
# ASUNTOS Y NOTICIAS DE LA COMUNIDAD

## INSPECCION DE LA AUTORIDAD PORTUARIA

El 17 de Abril la Autoridad Portuaria efectuó una revisión de las instalaciones del Puerto. Fruto de esta inspección, la Concesionaria, Marina de Santander, nos pasó un informe, aunque incompleto, con los puntos sobre los que se proponía alguna mejora. Nuestra Comunidad siempre se ha caracterizado por el cumplimiento escrupuloso de la normativa correspondiente, al menos dentro de nuestros límites administrativos, pues las zonas a las que no tenemos acceso, o los elementos no gestionados por nosotros directamente, difícilmente pueden ser de nuestra responsabilidad. El depósito de gas propano que se encuentra anexo a la nave hangar, o el estado de las chimeneas de esta nave, no son responsabilidad de la Comunidad,



sino de la empresa Concesionaria que tutela el Puerto y sus instalaciones. Por nuestra parte, se ha procedido al acondicionamiento de algunos de estos elementos, con el consentimiento de Marina de Santander, al fin de evitar accidentes potenciales que pudiéramos lamentar en un futuro. En esta línea de actuaciones, se han sustituido varias farolas que no cumplían con las condiciones adecuadas para una correcta iluminación de la zona que gestiona la Comunidad, se han colocado señales gráficas en los pantalanes, que alertan de los peligros del acceso a los mismos, y se han sustituido las viejas chimeneas del tejado de la nave-hangar.



## NUEVOS ARCHIVOS DE LA COMUNIDAD

Se estimó conveniente trasladar toda la documentación que se encontraba depositada en el antiguo pañol, a las oficinas superiores de la Comunidad, habilitando para ello, los estantes suficientes para contener toda la documentación. De esta forma, se mitiga el deterioro que estaban sufriendo estos documentos por efectos de la humedad, el polvo y la suciedad del pañol.



## CERTIFICACION DE MAQUINARIA

Conforme a las exigencias en materia de prevención laboral, se ha procedido a una revisión de toda nuestra maquinaria, al objeto de certificar su adecuado estado de conservación y utilización, según la normativa vigente. Para ello, se han solicitado los servicios de una empresa certificadora que ha llevado a cabo estas revisiones. Una vez realizadas las mejoras y rectificaciones menores indicadas por el informe técnico, se ha certificado la garantía CE de todas nuestras máquinas.



## PUNTO LIMPIO DE LA COMUNIDAD

Con la intención de fortalecer nuestro compromiso con la gestión medioambiental, la Comunidad de Propietarios ha dado un paso al frente, responsabilizándose de los residuos generados por la propia Comunidad. Se ha procedido a instalar un cerramiento que alberga todos los contenedores necesarios para almacenar los residuos habituales de nuestra actividad. Se encuentra situado frente a la zona sur de la carena principal, al lado del módulo de la Guardia Civil. Igualmente, la Comunidad ha cursado el alta en el Registro de Pequeños Productores de Residuos, de manera que nos posicionamos ante la Dirección General de Medioambiente de Cantabria, como una institución responsable y autónoma en la gestión de residuos propios. La labor de evacuación y transporte hasta los centros de reciclado, se encuentra contratada con una empresa certificada, habiendo logrado además un sensible ahorro con respecto al anterior modelo de gestión.





### LOCAL DE CAPITANÍA

Se continúa con las obras iniciadas sobre el local situado en Capitanía, perteneciente a la Comunidad. Actualmente se encuentran realizadas las aperturas de fachada, habiendo colocado ya las puertas y ventanas, conforme al desarrollo de la sentencia que nos adjudicó el local, así como a los permisos municipales pertinentes. De esta manera, el local se irá acondicionando poco a poco hasta habilitarlo para cubrir las funciones que se estimen más convenientes.



### CAMPEONATO DEL MUNDO DE VELA "MODALIDAD J-80"

El abra del Sardinero será escenario del próximo Campeonato del Mundo de vela, en la modalidad J80, que se disputará en Santander del 4 al 11 de julio, con una participación prevista de más de un centenar de embarcaciones y cerca de medio millar de regatistas.

Las embarcaciones "ECC Vivienda" patroneada por Pichu Torcida y el "Nextel Engineering" de Ignacio Camino, ambos santanderinos y campeones del Mundo en 2007 y 2008 respectivamente, parten en principio, como principales favoritos para este campeonato del Mundo en el que contarán con la ventaja añadida de que se celebra en una aguas que conocen bien.

El Presidente de la Federación Española de Vela, junto con el presidente del Club Marítimo de Santander, han destacado la aportación de Cantabria, del Centro de Alto Rendimiento y del Club Marítimo a la vela española y ha considerado que Santander es "centro de referencia" mundial en este deporte, también por la calidad de sus regatistas.

Desde la Comunidad de Propietarios Puerto Deportivo Marina del Cantábrico deseamos toda la suerte del mundo a nuestros campeones.



ESMALTES, BARNICES, IMPRIMACIONES, PINTURAS,  
PATENTE BARCOS, TINTAS PARA MARCADO EN P.V.C.  
MASILLA POLIVALENTE

FERRETERÍA  
SUMINISTROS INDUSTRIALES Y NAVALES

**IGNACIO VEGA GOROSTEGUI, S.A.**

Fdez. Hontoria, 6 – 39610–Astillero (Cantabria).

Fábrica: 942540100 - Ferreteria: 942540561 - Fax: 942558732

[www.ivegor.com](http://www.ivegor.com)

E-mail: [ivegor@ivegor.com](mailto:ivegor@ivegor.com)

MONSERRAT S.L.  
Cuidamos tu entorno

PAVIMENTOS PERMEABLES Y ECOLÓGICOS

www.monsertrat.com

Calle Le Girona, 96 - La Alfranca - 39012 Santander (Cantabria)  
Telf: 942 33 36 11 / 33 96 16 - Fax: 942 33 95 05 - Apartado de Correos 287  
www.monsertrat.com - contact@monsertrat.com

### NEUMÁTICA ADQUIRIDA POR LA COMUNIDAD DE PROPIETARIOS

Se ha adquirido una embarcación neumática marca ASTEC 470, en color azul, con motor Suzuki de 40 cv. El motivo de su compra es poder disponer de un medio propio para la limpieza del espejo del agua, el adecuado mantenimiento de los pantalanes, así como el servicio de remolque para aquellas embarcaciones que lo precisen, dentro de la zona de entre puntas. El servicio se encuentra tarifado según las tarifas oficiales aprobadas por la Asamblea General del 21 de Marzo de 2009.



**ACCASTILLAGE  
DIFFUSION**

*Larga vida a tu barco*

*Todo para tu embarcación.*



ACCASTILLAJE...

FONDEO, NAVEGACIÓN...

CONFORT, MOTOR, ELECTRÓNICA...

**INSTALADOR AUTORIZADO POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE**

Pto. Dptvo. Getxo, Área Técnica Pab. B-1. 48990 Getxo (Vizcaya) • Tel. 94 491 40 02 • [ocinorte@ocinorte.com](mailto:ocinorte@ocinorte.com) • [www.ocinorte.com](http://www.ocinorte.com)

# TOÑO GOROSTEGUI

1.- ¿Lugar y Fecha de nacimiento?

En Santander, el 09-04-54

2.- ¿De dónde te viene la afición? ¿Cómo conociste el mundo de la vela?

Conocí la vela en los cursos de verano en el Puntal, organizados por el real Club Marítimo de Santander y abiertos a todo el mundo, sin necesidad de ser socio.

3.- ¿En qué escuela o escuelas te has formado?

En el Puntal me entró el gusanillo por los barcos. Me formé poco a poco, con buenos regatistas a mi alrededor, el apoyo del club y mi gran afición, que por suerte mantengo. Más adelante me tuve que trasladar a Palamós, sede del equipo olímpico entonces. Entre Palamós y Barcelona estuve veintitantos años para hacer cuatro olimpiadas, en diferentes clases.

4.- ¿Cuánto tiempo llevas navegando?

Más o menos 45 años.

5.- Tu CV es demasiado extenso, ¿Cuál ha sido la prueba que más valoras en tu carrera?

Los campeonatos de Star, sin duda.

6.- ¿La competición que mejores sensaciones te ha producido?

Los mismos campeonatos (Star)

¿Y la más decepcionante?

Las decepciones nunca me las han dado los barcos...

7.- Tenemos a la vista el campeonato del Mundo J-80 en Santander. ¿Tu favorito nacional?

Hay varios. Los dos últimos campeones, Torcida y Camino, por supuesto, y luego una lista de más o menos diez equipos con capacidad.

¿Qué condiciones de mar y viento crees que podrían beneficiarles?

Creo que las condiciones más beneficiosas sería tener, las habituales en nuestro magnífico campo de regatas

¿Y el extranjero mejor posicionado?

No conozco, pero me consta que los candidatos importantes al triunfo están en España.

8.- ¿Qué opinas del nivel de la vela en Santander y Cantabria?

Ha sido, es (y por lo que veo en la bahía) será magnífico, sin duda.

Siendo productores de grandes regatistas, ¿ocupa Santander un lugar de referencia internacional a nivel institucional y organizativo?



No cabe duda de que el Marítimo es uno de los mejores clubs a nivel mundial y así se le reconoce por donde vamos.

¿Qué prueba de éxito podría traerse a Santander de las que aún no se realizan?

Las olimpiadas sin duda, pero me parece que Madrid, INEXPLICABLEMENTE, ni se lo plantea.

9.- Si miramos a la cantera nacional, ¿a quién ves más completo y con mejor futuro?

No conozco a todos, pero Pablo Santurde creo que reúne las condiciones de afición suficientes para, tarde o temprano, darnos grandes satisfacciones.

¿Qué consejos darías a un chaval que se aficionara con pocos años a la vela?

Tiene que basar su afición en el gusto por navegar, (¡consejo para monitores!). Así pasarán muchas horas en el barco y los buenos resultados y el perfeccionamiento para las regatas vendrán, no os quepa duda. La vela es quizás el deporte más longevo.

10.- Por último, dinos tu secreto para mantenerse en alta competición con un gen tan competitivo...

Volvemos a lo de siempre, que es mantener la AFICION INTACTA.

# PABLO SANTURDE

## 1.- ¿Lugar y Fecha de nacimiento?

En Santander, el 26/07/1987.

## 2.- ¿De dónde te viene la afición? ¿Cómo conociste el mundo de la vela?

La afición al mar viene de mis padres. Ellos siempre tuvieron un barco y desde que era pequeño estábamos cerca del mar. En verano estábamos todo el tiempo en la playa y después solíamos pasar la tarde en el Puerto de Marina del Cantábrico. Allí conocimos a muchos amigos y mis hermanos y yo decidimos apuntarnos a un fin de semana en la escuela de vela que habían formado en el Puerto. A partir de entonces seguimos navegando.

## 3.- ¿En qué escuela o escuelas te has formado?

Empezamos en la escuela que montó Paco Rodríguez en el Puerto de Marina del Cantábrico. A los 3 años de empezar fuimos al CEAR y ahora navegamos por el RCMS.

## 4.- ¿Cuánto tiempo llevas navegando?

Empezamos a navegar en el año 1997, así que ya vamos por los 12 años....

## 5.- ¿El mejor resultado en competiciones nacionales? ¿Y las internacionales?

El año pasado ganamos el campeonato de España de 470 y en 2005 fuimos bronce en el mundial de 420. El año pasado también fuimos subcampeones de Europa juveniles en la clase 470.

## 6.- ¿La competición que mejores sensaciones te ha producido?

Cada regata que haces bien te deja muy buen sabor de boca, así que creo que no me quedaría con ninguna,

en todas intentas hacerlo lo mejor posible.

## 7.- ¿Qué opinas del nivel de la vela en Santander y Cantabria?

El nivel en Santander es muy bueno, Hay regatistas que han estado en Copa America, Vuelta al Mundo, hay muy buenos constructores y diseñadores. No creo que haya muchos sitios con gente tan buena.

## 8.- ¿Tienes algún referente en quien fijarte?

Siempre aprendes de todo el mundo, pero el navegar todos los sábados con Pichu Torcida, Santi López Vázquez, Talpi Piris... etc. es un lujo.

## 9.- ¿Cuáles son tus objetivos en el futuro? ¿Y tu máxima aspiración?

Ahora estamos centrados con el 470. Hemos conseguido entrar el Equipo Preolímpico y nuestro objetivo a largo plazo es conseguir una plaza en el Equipo de Londres 2012, pero para poder llegar allí tenemos que seguir trabajando mucho, en el Equipo hay gente muy buena. Como máxima aspiración no lo tengo claro, me gustan todo tipo de regatas y la verdad es que nunca sabes en que clase acabarás navegando, lo que hay que hacer es seguir mejorando y poco a poco ir sacando proyectos.

## 10.- ¿Qué consejos darías a un chaval que se aficionara con pocos años a la vela?

Sobre todo que se lo pase bien, que es un deporte muy divertido. Cada día que navegas es diferente y siempre aprendes cosas.



## Medioambiente Jardín y Urbanismo

Cisneros 45-47 Bajo  
39007 SANTANDER CANTABRIA  
Telf. Fax: +34 942 372 888  
Móvil: 609 49 16 74  
edesa@medioambienteyjardin.com  
www.medioambienteyjardin.com

### ¿POR QUÉ CÉSPED ARTIFICIAL?



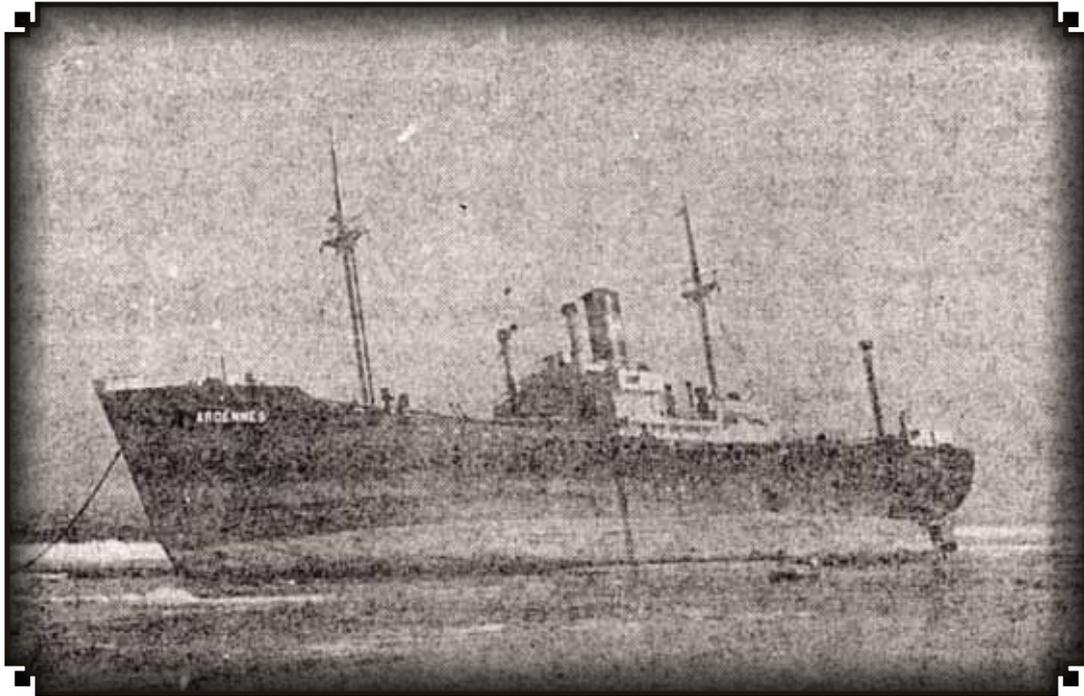
JARDÍN ANTES DE COLOCAR CÉSPED

- Ahorro de agua.
- Ahorro de fertilizantes.
- Ahorro de pesticidas.
- Eliminación de siegas.
- Siempre verde.
- Excelente drenaje.
- No se altera con las inclemencias del tiempo.
- Más tiempo libre para disfrutar.



JARDÍN DESPUÉS DE COLOCADO CÉSPED ARTIFICIAL

# EL "SANTANDER"



*"Ardenes", barco de carga alemán de la 2ª GM, varado en el puntal en 1.948*

**Autor:** Manuel de la Colina

Barco de carga alemán el la 2ª Guerra Mundial. La vinculación a nuestra ciudad, se debía a ser otro más de los varios que existían con nombres de ciudades españolas.

Las circunstancias entonces existentes, fueron el motivo de no entrar en nuestro puerto. Curiosamente su hermano gemelo "Ardenes", si nos visitó, y por razones adversas, dejó su nombre inscrito en la historia marítima santanderina.

El día 13 de Febrero de 1948, entrando, a las dos de la mañana varó en el Puntal, a unos 700 m. de la situación actual de la Punta Rabiosa. Los intentos de salvamento fueron los habituales: anclajes, disminución de carga, tirones, ..., así hasta la madrugada del día 24, en un coeficiente de 100 el sólido "Ardenes" se puso el solo e inesperadamente a flote. El previsto gran tirón no fue necesario.

La diferencia óptica consistía: al "Ardenes" le habían quitado uno de sus dos palos a popa el de estribor, con su pluma de 30 toneladas, así como las dos plataformas antiaéreas, una a proa sobre los molinetes y otra a popa sobre el castillo de popa.

Al igual que América, con sus series "Victory" y "Liberty" Alemania utilizó el sistema de secciones

completas construidas en diversos Astilleros, para posteriormente unir las por soldadura.

En Alemania, estos barcos estaban sujetos a dos normativas de construcción: Marina Mercante y Marina de Guerra. Entre otras tenemos: un casco sólido, gran cantidad de imbornales, para disminuir rápidamente el peso de agua acumulada, robustos botes salvavidas, protección magnética antiminas.

Así fue construido nuestro "Santander" era el tercero dentro de la serie llamada "Hansa" y botado el 21/10/1943 en Hamburgo (Astillero: Deutsche Werft) y adquirido por la naviera alemana: O.P. Damptschiff-Rederei de Hamburgo. Los colores en su amarilla chimenea eran una banda azul y otra roja (amarillo, azul y rojo).

Era un barco muy bonito, solida impresión, armonía en sus líneas, proa lanzada y popa de crucero.

Sus datos técnicos: Eslora 91,83 m; manga 13,50 m; calado máximo en verano 5,61 m., registro bruto 1.924 Tons, registro neto 935 Tons, desplazamiento máximo en verano 3.240 Tons, velocidad 10 nudos a 90 r.p.m.

El casco estaba dividido en cinco compartimentos estancos, tenía cuatro bodegas, dos a proa y dos a popa.



Altura de las bodegas:

1º hasta cubierta: 8,20 m

1º hasta 2º bodega: 5,70 m

2º hasta cubierta: 2,50 m

Al objeto de una máxima autonomía en la carga y descarga llevaba 10 plumas de 5,00 t. y 2 a popa una de 30 t. y otra de 10 t. estas dos con sus individuales palos.

Motor: LES 9 (Lent2) de 1.290 caballos, 90 r.p.m. y dos calderas con tres fuegos.

Tripulación: Capitán (mercante), 4 oficiales de puente, 3 de máquinas, 6 mecánicos, 3 cocina-cámara, 8 marineros y 17 soldados para los antiaéreos.

El "Santander" intervino, como otros barcos, en las últimas semanas de la guerra (capitulación 5 de mayo de 1945) con gran riesgo de ser hundido, en el rescate de soldados y civiles del cerco ruso.

### VIAJES

1º.- 1 de Abril de 1945, fue su primer rescate del cerco ruso.

2º.- 10 de Abril, al atardecer, se dirigía en comboy a Pilau (Dancing Buch, Polonia), a su enfilación fueron sorprendidos por aviones rusos, siendo estos rechazados por los antiaéreos de abordaje. El Santander no fue averiado, pero si su compañero de estela "Hércules" pudo ser reparado durante la noche. El Santander se quedó solo, al amparo de la noche, atracó comenzando a recoger soldados, heridos y civiles estando todo el día 11 sometido al peligro de los tanques rusos en su acercamiento. Al anochecer del día 11 zarpó.

3º.- 23 de Abril, zarpó de Hela (Danzing) con 2.350 soldados, 400 heridos y 150 civiles.

4º.- 30 de Abril, último rescate, el frente se había extendido hacia Berlín, el peligro de hundimiento muy grande y por eso escogieron la isla Rieger (al sur de Suecia).

El número de personas rescatadas es imposible de cifrar, junto a los militares, casi exacto, se encontraban civiles, de los cuales un registro exacto era imposible, considerando una cifra intermedia entre los conocidas reunían unas 13.500 personas.

Era un barco exclusivamente de carga, por ésta causa no estaba al amparo de la Cruz Roja. La única ventaja que poseía era su cantidad de plumas, permitiéndole una corta estancia en puerto durante la recogida y entrega de supervivientes.

Sus bodegas eran corridas, carecían de servicios, agua, cocinas, servicios hospitalarios, ventilación.

Añadiendo los dramas de arrojar los cadáveres al mar y el peligro permanente de ser hundido, con posibilidades casi nulas de ser salvados. Hay que dar el máximo respeto a la tripulación.

En el mes de junio de 1945, dentro de la etapa "Reparaciones de Guerra" al Santander le incluyeron en esa lista, le cambiaron de nombre, recibiendo el de "Empire Gage" y así fue pasado a Rusia.

Hasta ahora más intentos de recopilar información en su travesía rusa ha sido negativa.



**VITALICIO**  
SEGUROS

JAVIER MAZA E HIJOS S.L. - AGENCIA DE SEGUROS  
**GARANTIA Y SOLVENCIA**  
*Uno de los grupos aseguradores más importantes del país, con experiencia acumulada desde 1880*  
**SEGUROS GENERALES**  
NAUTICO - HOGAR - AUTOS - RC - ACCIDENTES

---

C/ GANDARA, 11 BAJO 39004 SANTANDER  
TLF. 942-220296 / 942-360625 FAX: 942-360625



**Yates & Cosas**  
www.yatesycosas.com

**SERVICIO OFICIAL**

**VOLVO PENTA** 

 **MARINER**  **YANMAR** marino

Les recuerda la necesidad de cuidar su embarcación  
TALLERES SERVICIO  
Puerto Deportivo Marina de Santander, Nave 6  
39600 Maliaño - CAMARGO (Cantabria)  
Tfno.: 942 36 92 75 / 83 - Fax: 942 36 92 79

## CERTAMEN DE CONCURSOS 2009.

Esta actividad se programa por el Club Náutico de la Comunidad de Propietarios de Puestos de Atraque y Módulos de Servicio del Puerto Deportivo Marina del Cantábrico, tiene eminentemente un carácter social y deportivo, por lo que se establece un mayor número de trofeos que en ediciones anteriores. Al tiempo que debe velar por el mantenimiento y conservación de los recursos naturales del mar Cantábrico, por lo tanto se insta a los participantes a cumplir con una conducta de buenas prácticas de pesca y mantener una postura de respeto del medio ambiente.

El Club Náutico Deportivo Marina del Cantábrico convoca este año los concursos de pesca, continuando con esta actividad histórica de la propia Comunidad. Para este año se han revisado las bases que reglamentan los mismos con la idea de establecer una mayor relación entre los comunitarios, socios de otros clubes y fomentar las actividades náuticas deportivas. En este sentido, se ha extendido la invitación a otros clubes y asociaciones de pesca deportiva, tanto de Cantabria, como de Vizcaya y Asturias.

Entre otras novedades se contemplan, la participación por categorías y nuevas tipologías, con la consiguiente ampliación del número de trofeos. Esta nueva propuesta se sintetiza en la relación que se adjunta, donde se reflejan las formas de participación, categorías y modalidades establecidas. Los textos de los nuevos reglamentos se pueden solicitar en las oficinas de la Comunidad o preferiblemente para su remisión por correo electrónico.

## CONCURSO PESCA MAYOR DE TÚNIDOS

La clasificación final de cada categoría y la general vendrá determinada por la suma de kilos de la pesca capturada por cada embarcación en las salidas realizadas.

- **Categoría I:** Participación en dos mangas, Julio y Agosto, para embarcaciones Inferiores o igual 9 metros de eslora máxima.

**Premios:** 1º Puesto, 2º Puesto y 3º Puesto de la clasificación.  
*Trofeo pez mayor.*

- **Categoría II:** Participación en dos mangas, Julio y Agosto, para embarcaciones Superiores a 9 metros de eslora máxima.

**Premios:** 1º Puesto, 2º Puesto y 3º Puesto de la clasificación.  
*Trofeo pez mayor.*

- **Premio Especial:** Participación en dos mangas, Julio y Agosto, para embarcaciones pertenecientes a clubes deportivos. Se clasifican por la suma de los puntos de las dos primeras embarcaciones participantes de cada club

**Premio:** Trofeo al Club

- **Premio Absoluto:** Participación en dos mangas, Julio y Agosto. Sobre la clasificación general de todas las categorías.

**Premio:** Trofeo Absoluto

TI. 902 305 151 [www.sacoutil.com](http://www.sacoutil.com)

**EL SACO ÚTIL**  
*gestión integral de residuos*

RECOGIDA DE  
**RESIDUOS PELIGROSOS y  
NO PELIGROSOS**




**DOCAL**

**PINTURAS HEMPEL**




**ESTACIÓN SERVICIO BALSAS  
SALVAVIDAS**

[www.docal.es](http://www.docal.es)

Avda. Candina, 28. Santander  
Juan de la Cosa, 5 (Puertochico). Santander  
Pol. Ind. Falmuria Nave 15. (Prendes). Gijón

Tfno.: 942 32 43 00 - Fax: 942 31 44 60 - [docal@docal.es](mailto:docal@docal.es)

Los premios de cualquier categoría podrán quedar desiertos si se suspende el concurso, no se realiza por falta de inscripciones, si no se hubieran realizado salidas válidas o ninguna embarcación registrase pesaje de captura a la correspondiente categoría. El premio a la categoría por clubes, quedará desierto en cuanto no exista al menos dos Clubes participantes.

Al realizar la inscripción se debe indicar en que categoría y modalidad participa (una inscripción por categoría y modalidad).

## CONCURSO DE PESCA DE BAHIA

En este caso se establecen cuatro "categorías", de acuerdo con la participación en una o dos mangas y la composición de las tripulaciones. La clasificación final de cada categoría y la general vendrá determinada por los puntos obtenidos por cada embarcación.

- **Categoría I "Doble"** - Participación en dos mangas, Junio y Agosto.  
Se sumará la puntuación de ambas mangas o pruebas

**Premios:** 1º Puesto, 2º Puesto y 3º Puesto de la clasificación.  
*Trofeo pez mayor.*

- **Categoría II "Infantil"** - Participación solo en la manga de Agosto.  
Las tripulaciones estarán compuestas por un patrón adulto y resto serán menores de 15 años.

**Premios:** 1º Puesto, 2º Puesto y 3º Puesto de la clasificación.  
*Trofeo pez mayor.*

- **Categoría III "Única Manga"** - Participación solo en la manga de Agosto.

**Premios:** 1º Puesto, 2º Puesto y 3º Puesto de la clasificación.  
*Trofeo pez mayor.*

- **Categoría IV "Por equipos"** - Participación solo en la manga de Agosto.  
Los equipos serán de libre elección, constituidos por dos embarcaciones del mismo club.

**Premios:** 1º Puesto, 2º Puesto y 3º Puesto de la clasificación.  
*Trofeo pez mayor.*

- **Premios Especiales:** Participación solo en la manga de Agosto.
  - Premio a la modalidad "**Entre clubes**". En el caso de inscribirse embarcaciones de Clubes Deportivos. Se clasifican por la suma de los puntos de las dos primeras embarcaciones participantes de cada club
  - Premio a la modalidad "**Dorada de más peso**". El peso mínimo computable será el indicado por el vigente Decreto de la Consejería de Pesca sobre tallas mínimas.
  - Premio a la modalidad "**Lubina de más peso**". El peso mínimo computable será el indicado por el vigente Decreto de la Consejería de Pesca sobre tallas mínimas.
- **Premio Absoluto:** Sobre la clasificación general de todas las categorías, con ponderación (media) de la categoría I "Doble".

**Premios:** *Trofeo absoluto*

Los trofeos de cualquier categoría podrán quedar desiertos si se suspende el concurso, no se realiza por falta de inscripciones, si no se hubieran realizado salidas válidas o ninguna embarcación registrase pesaje de captura a la correspondiente categoría. Los trofeos especiales a la dorada y lubina tendrán un mínimo de 19 cm para la primera y 36 cm para la segunda. El trofeo a la categoría por equipos quedará desierto en cuanto no exista al menos dos Clubes participantes. Al realizar la inscripción se debe indicar en que categoría y modalidad participa (una inscripción por categoría y modalidad).

## REGATA DEL CARMEN

La Regata del Carmen se celebrará en aguas de Cantabria y será organizada por el Real Club Marítimo de Santander con la colaboración del Club Náutico Deportivo de la Comunidad de Propietarios de Puestos de Atraque y Módulos de Servicio del Puerto Deportivo Marina del Cantábrico. Se aplicará el Sistema de Puntuación, con las modificaciones que se señalen en las instrucciones de la Regata.

1º Puesto, 2º Puesto y 3º Puesto de la clasificación.

## PROGRAMACION DE LOS CONCURSOS

### XXVI Regata del Carmen Organizado por el Real Club Marítimo de Santander

**Domingo, 12 de Julio**

- La hora de la señal se determinará próximamente.
- Salida desde el Real Club Marítimo de Santander
- Llegada según recorrido
- Recorrido a determinar, según las condiciones meteorológicas. (Se expondrá mapa explicativo en los tablones de anuncios de la Comunidad).
- Normas: Según las Instrucciones de la Regata.
- Inscripciones: Oficina de la Comunidad, siendo el último día de la inscripción el 10 de Julio a las 20:00 horas.
- La entrega de trofeos se realizará en fecha y sitio por determinar.

### XIX Gran Concurso de Pesca de Bahía Organizado por el Club Náutico Deportivo Marina del Cantábrico

**27 de Junio y 22 de Agosto**

- Hora de partida: a partir de 00:00 horas
- Hora límite de llegada: 19:00 horas
- Hora de pesaje: Desde las 18:30 horas
- La inscripción se realizará en las oficinas de la Comunidad, siendo el último día de inscripción el 25 de junio a las 20:00 horas.
- Importe de la inscripción: 20 Euros por tripulante "Comunitario" y por categoría; 40 Euros por tripulante "No Comunitario" y por categoría.
- La entrega de trofeos se realizará en fecha y sitio por determinar.



**SEGUMAR, S.C.** YAMAHA

SERVICIO OFICIAL




Segumar, S.C. C/ Castilla 95 bajo · Telf. y Fax: 942 32 33 87

Polígono de Raos, parcela 1  
39600 Maliaño - Camargo Telf. y Fax: 942 36 95 00

E-mail: [segumar@mundivia.es](mailto:segumar@mundivia.es)  
[www.segumar.net](http://www.segumar.net)



Talleres  
**arriola**

Construcciones en acero inoxidable para embarcaciones:

- Fabricación de ejes de cola, timones, depósitos de combustible, etc.
- Trabajos de torno y soldadura

Polígono de Raos 14. IA. 39600 Camargo, Cantabria. Tlf. 942 369 448 Fax: 942 369 312

## **XXX Campeonato de Pesca Mayor de Túnidos Organizado por el Club Náutico Deportivo Marina del Cantábrico**

**25 de Julio Y 8 de Agosto**

- Patrocinado por el Club Náutico Deportivo Marina del Cantábrico con la colaboración de diversas entidades, casas comerciales...
- Hora de Salida: 00:00 horas.
- Hora límite de llegada: 20:00 horas.
- Hora de pesaje: Desde las 17:00 horas
- La inscripción se realizará en las oficinas de la Comunidad, siendo el último día de inscripción el 23 de julio a las 20:00 horas.
- Normas: Según las Instrucciones establecidas en el Reglamento.
- Importe de la inscripción: 20 Euros por tripulante "Comunitario" y por categoría; 40 Euros por tripulante "No Comunitario" y por categoría.
- La entrega de trofeos se realizará en fecha y sitio por determinar.

## **CENA DEL CARMEN**

En esta ocasión nos reuniremos el viernes, día 17 de Julio, cuando se tiene proyectado organizar los actos tradicionales con motivo de la festividad de la Virgen del Carmen. Como es habitual se celebrará un acto religioso y la cena comunitaria, que reunirá a cerca de 500 comunitarios. Todos los que formáis parte de esta Comunidad, familiares y amigos, estáis invitados a las celebraciones.

## **CENA DE ENTREGA DE TROFEOS**

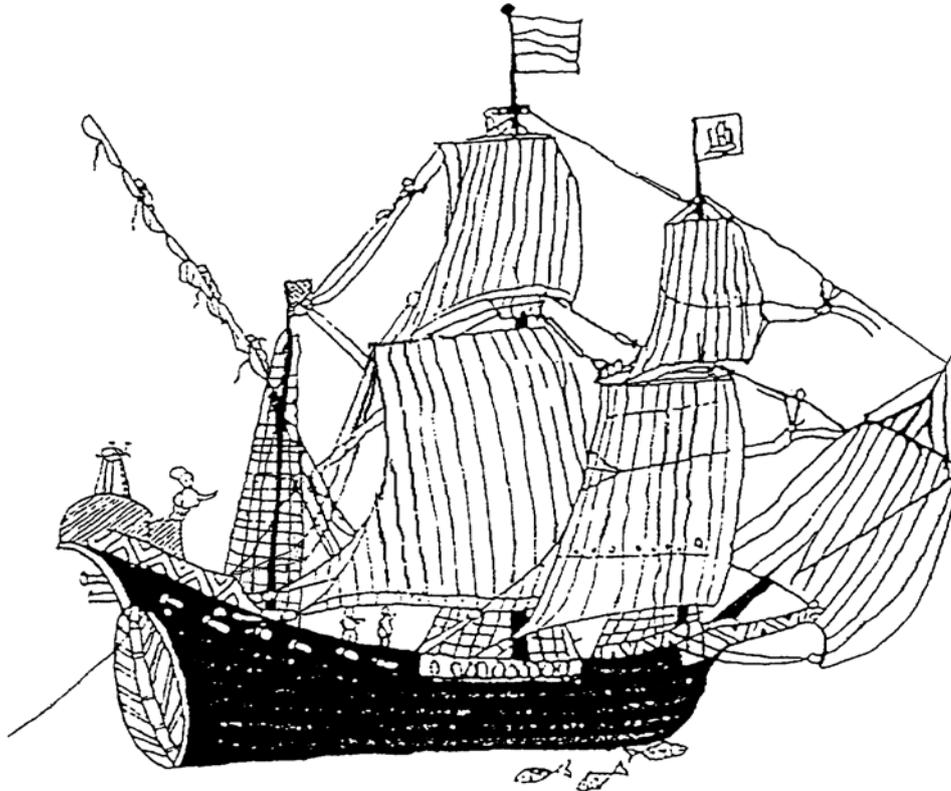
La celebración de la cena de trofeos tendrá lugar en lugar y fecha anunciados debidamente por la Comunidad de Propietarios, en función del número de participantes en los concursos y los aforos disponibles. Para cualquier duda o aclaración pueden dirigirse a la oficina de la Comunidad de Propietarios, en horario de 09:00-21:00 horas.



*Cena 2008*



# PRIMEROS GALEONES OCEÁNICOS DE GUERRA. GUARNIZO



**Autor:** José Luis Casado Soto  
Museo Marítimo del Cantábrico

*Imagen de un galeón español de la época de la primera serie de galeones oceánicos de guerra de la historia, la fabricada en Guarnizo entre 1581 y 1583. Archivo General de Indias, Sevilla*

En la segunda mitad del siglo XVI surge sobre las aguas europeas un nuevo tipo de barco de guerra cuya fortaleza, capacidad marinera y potencia agresiva han convertido en algo mítico. Este tipo de buque no nació por generación espontánea, ni tampoco como consecuencia de la lenta evolución natural en manos de los carpinteros de ribera, perfeccionando sus modelos anteriores, en el permanente intento por mejorar cada siguiente construcción; este barco nació como resultado de un diseño, de la voluntad de un estado de construir un nuevo prototipo en que se sintetizara todo el conocimiento acumulado, depurándolo en razón para el más idóneo cumplimiento las tareas a desempeñar.

## ¿Dónde se hizo realidad el diseño y en qué circunstancias?

Primero lo fijaremos cronológicamente. Esta voluntad por construir un barco radicalmente

nuevo, con un diseño en que se quintaesenciara toda la experiencia acumulada para afrontar con mayor eficacia los retos de las nuevas realidades, se llevó a cabo entre los años 1582 y 1584 en el sitio de Potrañés, Concejo de Guarnizo, del entonces Real Valle de Camargo, concejo que entonces sólo tenía treinta vecinos y una pila bautismal.

El proceso se inició en 1580, año en que se consumaría la anexión de Portugal y un avance muy importante de Farnesio contra los rebeldes de Flandes; acontecimientos ambos que acabaron de preocupar a las potencias europeas en competencia con España, y especialmente a Francia y a Inglaterra. Ello tuvo serias consecuencias sobre todo por parte inglesa, dada la trascendencia que acabaría adquiriendo en el tiempo, concretada en el radical deseo de romper el monopolio español, de quebrar la prepotencia hispana, la entidad de gran potencia universal que estaba entonces consolidando España. Por supuesto, también estaba

presente la voluntad de meter mano en el monopolio de la utilización de los recursos de Indias, especialmente en el tesoro que de allí venía cada año, el nervio que permitía la construcción de ese Imperio.

De todo ello eran conscientes tanto la Corona como todos los Consejos, ministros y oficiales del Rey, por lo que enseguida vieron la necesidad de afrontar lo que ya no iba a ser sólo un picoteo de piratas esporádicos, con pequeñas unidades muy rápidas y escurridizas, sino algo bastante más serio. El Rey, a pesar de haber aumentado su Armada con la escuadra de galeones de Portugal, emprendió una serie de consultas a sus grandes Capitanes Generales de la Mar para ver la mejor manera de defender, no sólo las rutas oceánicas, sino también las costas de sus dominios; de todo ello surgió la decisión de construir primero ocho unidades, luego nueve, de un nuevo tipo de barco, el que sería conocido universalmente como galeón oceánico español.

Había habido algunos antecedentes de aproximación, como los doce "galeones agalerados" construidos por Pero Menéndez de Avilés en el año 1568, ya consumidos en las navegaciones de Indias, o las dos grandes "galeazas" labradas bajo la dirección de Cristóbal de Barros en 1578. Pero fue a comienzos de la década siguiente cuando utilizan un procedimiento absolutamente inédito hasta éste momento en la historia de la construcción naval; consistente en la formación de dos comisiones para el diseño del nuevo prototipo; una en cada uno de los dos polos de actividad naval española, Sevilla, la cabecera de las rutas de Indias; otro en el Norte, donde se construían la mayor parte de los buques oceánicos españoles y enclave logístico de la otra gran ruta estratégica y comercial, de la Carrera de Flandes, es decir, Santander.

### Una forma novedosa de diseñar

Una vez creadas esas dos Comisiones, formadas por las mejores cabezas y las más ricas experiencias, tanto en guerra naval como en construcción de buques existentes en el país, se eligieron una serie de consultores singulares, fundamentalmente grandes capitanes de armada o de flota. Cada una de las dos comisiones diseñó el prototipo

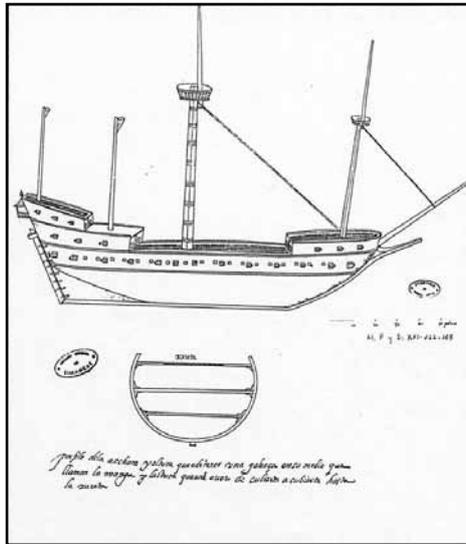
de barco que estimaba más idóneo, que el Rey cruzó remitiéndolo de inmediatamente a la otra para su análisis crítico. Cada una de ellas entró a degüello sobre lo que diseñado por la competencia; con lo que se logró una depuración rigurosa de las propuestas.

El resultado, ya contrastados y discutidos los respectivos diseños, se mandó a los consultores para, con posterioridad remitirlo de nuevo a quienes los habían producido inicialmente, a fin de que lo revisaran con todas las notas y rectificaciones añadidas, tanto por la comisión de enfrente como por los consultores. Una vez efectuados los ajustes, se volvieron a cruzar de nuevo las propuestas. Todo esto llevó un año de trabajo, el año 1581 íntegro.

Al final el Rey y su Consejo se decantaron por lo propuesto por la comisión de Santander, formada por menos capitanes generales y más constructores de barcos. Estaba esta comisión presidida por quien, desde hacía casi veinte, era el hombre clave de la construcción naval española, Cristóbal de Barros, superintendente de plantíos y encargado de la promoción de la construcción naval privada en el Norte. Cristóbal de Barros, puso en marcha el proyecto inmediatamente. En un mes movilizó 400 maestros carpinteros de

ribera, con todos sus oficiales, quienes cortaron "más de 5.500 pies de árbol de roble, del mejor que ha visto en su vida", que fueron concentrados en Guarnizo, en el sitio de Potrañés, ribera de la Ría de Solía.

Subyacente a todo este asunto seguía planteándose el conflictivo problema de la forma administrativa a aplicar en la construcción naval, que ahora se decantaría por la construcción mediante administración, pero que en tiempos del Emperador había basculado hacia la construcción por asiento. El asiento consistía en contratar con un contratista la fábrica de un barco a un tanto alzado, y él se encargaba absolutamente de todo, se le compraba el barco hecho. La construcción por administración era gestionada por oficiales de la Corona, quienes, a su vez, subcontrataban y controlaban directamente a todo el complejo conjunto de oficios necesarios. Cristóbal de Barros logró de nuevo la fabricación por administración, sistema preponderante durante el reinado de Felipe II.



Prototipo de galeaza-galeón propuesto por Saavedra en 1589. Archivo General de Simancas, Valladolid

## La construcción en el mejor de los astilleros

Ese hombre primordial en los asuntos navales del Norte, redactó memoriales que son verdaderos tratados de construcción de buques, con los que convenció al rey y sus Consejos de Estado, de Hacienda y de Indias, sobre las ventajas del procedimiento. No obstante, la Corona insistía en la condición de que los barcos fueran de tamaño mediano, ya que había un serio problema con el tonelaje, motivado por las limitaciones que al mismo imponía la barra de Sanlúcar de Barrameda, que restringía en gran medida el calado seguro de los barcos, siendo, como era, acceso obligado al puerto de Sevilla. De hecho los barcos más grandes no entraban hasta Sevilla sino que se quedaban en Cádiz, lo que generaba dificultades administrativas para el control de aduanas.

En consecuencia, el Rey insiste en que los galeones de nuevo cuño, en cantidad de nueve, sean siete de trescientas toneladas y dos de cien toneladas más cada uno, es decir, de cuatrocientas. Cristóbal de Barros argumenta por extenso, planteando el enrevesado asunto de la metrología, ya que el tema del procedimiento para calcular el tonelaje era, probablemente, el más eficiente instrumento

para la defraudación a la Hacienda Real en el siglo XVI. Al barco que tenía que pagar derechos por ir a Indias le interesaba estar arqueado en el mínimo de toneladas, para pagar el mínimo; pero si entraba al servicio de la Corona, y por tanto recibía un sueldo por tonelada, al dueño le interesaba estar arqueado lo más alto posible. Esto ha dado lugar a un serio problema de interpretación, que ha despedido a muchos historiadores, constituyendo una de las razones por la que no se entendió hasta ahora el sistema metrológico naval español.

Utiliza Cristóbal de Barros los diferentes sistemas de dimensionamiento y evaluación de tonelaje usados en España para marear a los consejos y marear al Rey, discutiendo el valor del tonel y la tonelada, las unidades dimensionales básicas de volumen, más o menos metro y medio cúbico, con la unidad de cuenta también llamada tonelada, resultante de añadir un veinte o veinte y cinco por ciento de prima a la unidad dimensional, por el riesgo que suponía ir en las Armadas Reales, etc. Tras los ajustes que propone le salen unos barcos de casi cien toneladas más cada uno. Aunque el Rey manifiesta su reticencia y no acaba de estar convencido, Barros estaba construyendo los nuevos galeones con ciento y pico toneladas más cada uno.



**Tecnelt. S.L.**  
PROYECTOS Y MONTAJES



**Instalación de Centros de Transformación**  
**Bobinado de motores**  
**Instalaciones Eléctricas Industriales**

**Reparaciones en general**  
**Instalaciones de alumbrado**  
**Instrumentación-Neumática-Hidráulica**

**Polig. Mies de Molacar, parc- 7 -39311 CARTES-TFNO 942 819 544 Fax: 942 819 541**



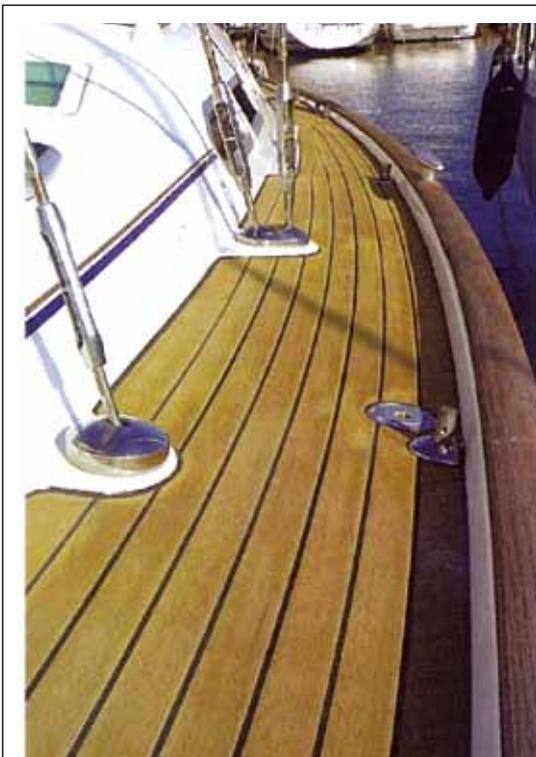
*Galeón español de 1628. Museo Naval, Madrid*

Estos galeones de Guarnizo supusieron un muy importante salto cuantitativo respecto a la concepción de los buques diseñados para funciones específicas, un el salto coherente con el crecimiento del tonelaje medio de las naos y de los navíos que hacían la Carrera de Indias en la segunda mitad del siglo XVI.

Se estaba dando un crecimiento enorme del tonelaje, cuya media se había multiplicado por dos y medio durante las décadas precedentes a los acontecimientos que estamos relatando. Ello implicó cambios radicales en la estructura del buque, a fin de sostener unos pesos notablemente mayores y aguantar esfuerzos totalmente diferentes.

En una de las cartas de Barros al Rey dice que, además de estar sin un real y reclamar dineros para sacar adelante la fábrica, conviene realizar la construcción "en esta canal que llaman de Solía y Guarnizo, que es en la Ría de esta Villa de Santander y a dos leguas de ella. Si no fuere conveniente, lo podré llevar a Deusto". En misiva posterior justifica todavía más su opción diciendo "de montes concejiles aquí la riqueza es extraordinaria", alude a los de Asturias de Santillana y de

Trasmiera, de los Valles, etc. ya tengo cuatrocientos oficiales en once cuadrillas", y añade textualmente que "he acopiado grandísima cantidad de madera, que serán como 5.500 pies de hermosísimos robles, que tienen la mejor más sana y fuerte madera para el efecto que se pretende" para, al final, apostillar "que me hace lástima gastarlos en naos tan pequeñas", siempre luchando por forzar el techo que le había impuesto el Rey. Sigue "me he resuelto labrar y fabricar estos galeones en la Canal de Guarnizo, en un puesto tan conveniente para el astillero de la dicha fábrica cuanto se puede desear, y tan desabrigado para mi estancia y de los que me han de ayudar que sólo por el servicio de Su Magestad se habitará", vendiendo al Rey el favor, "así mismo se ha descubierto astillero de mucha agua, con que, mediante la voluntad de Dios, se botarán las naos por grandes que sean, por esta causa con seguridad, y aún siendo necesario en aguas muertas, que tienen muy bastante plaza y enjuta para labrar los galeones y juntar en él grandes sumas de maderas, y en buen puesto para los acarretos de mar y tierra, en el que, botadas las naos, se pueden amarrar y estar en



[www.tecakek.es](http://www.tecakek.es)

[jlcues@gmail.com](mailto:jlcues@gmail.com)  
Oficina: 606 309 393  
Fax: 942 628 707

# TECA<sup>a</sup>TEK<sup>®</sup>

*Cubiertas de Teca Sintética*

**¿POR QUÉ UTILIZAR TECA TEK?**

- Tiene la apariencia y el tacto de teca real.
- Es un producto técnico y funcional.
- Posee magníficas cualidades antideslizantes incluso cuando está la cubierta húmeda o totalmente cubierta de agua.
- Es fuerte y casi libre de mantenimiento.
- No requiere de aceites, lijado o barnizado.
- Mantiene su color y no se vuelve gris.
- Resistente a las manchas.
- Resistente a la degradación UV.
- Instalado con adhesivos especiales.
- Sin tornillos ni agujeros de tornillos.
- Puede ser instalado en todo tipo de cubiertas que estén en buenas condiciones.
- Es un producto indispensable para su seguridad.



Recreación por Franz Hogenberg de la batalla de Gravelinas, durante la campaña de la Gran Armada contra Inglaterra de 1588. Museo Marítimo del Cantábrico.

flote en parte muy segura. Así mismo, dende él hasta bajamar delante desta Villa no hay barra, sino ría muerta, y de mucha agua". Como se ve todo ventajas.

La bahía de Santander, desde luego no por casualidad era la base logística de flotas y armadas, tanto comerciales como guerreras, desde la Baja Edad Media hasta el siglo XVIII en el Norte. Todavía a principios de nuestra centuria hubo proyectos de convertirla en base logística de la Armada para hidroaviones y submarinos. Este enclave tiene la ventaja de que, al ser una bahía interior y estar de espaldas al océano, el enemigo de entonces carecía de medios para ver lo que pasaba dentro, sin meterse en ella, lo que era enormemente arriesgado, en razón de las fortificaciones artilladas que guardaban su entrada. Estaba bien defendido, y no digamos el astillero de Guarnizo en la épocas en que la ría de Solía y de San Salvador de Heras era lugares del mayor valor estratégico, por la construcción de barcos y el embarque de cañones de La Cavada. Entonces no estaban ate-

rradas como ahora, sino que tenían gran anchura y bastante calado en su Canal.

En fin, esta carta tan elogiosamente descriptiva de las razones por las que eligía Guarnizo para hacer la serie de los primeros galeones oceánicos de guerra del Mundo, concluye con lo siguiente: "queda abierta la puerta, hallado astillero y montes, para las fábricas que adelante Vuestra Magestad fuere servido de mandar hacer, por grandes que hayan de ser. Y haber descubierto esta mina de montes y astillero, y el beneficio que de esto resultará, reciba Vuestra Magestad de mi el servicio, sin que a esto baste decir que se ha de traer de Vizcaya clavazón, que no es de consideración". Esto último era lo que le estaban criticando los vizcaínos, interesados en llevarse la fábrica a su terreno. El acierto que tuvo Cristóbal de Barros fue rotundo. Hace casi cuatrocientos treinta años de aquella fábrica y, hasta hoy mismo, no se ha interrumpido la tradición de las construcciones navales en Guarnizo y su Astillero.

## Comportamiento de los nueve primeros galeones oceánicos

Se botaron en aguas de Solía nueve galeones, el SAN CRISTOBAL, SANTA MARIA DEL BARRIO, SANTA ANA FRANCES, SAN MEDEL Y SAN CELEDON, SAN FELIPE, SANTIAGO, SANTIAGO EL MAYOR, SAN JUAN, SAN PEDRO y LA ASCENSION. Todos ellos se incorporaron a la Armada para la Guarda de la Carrera de Indias, la primera gran Armada permanente que constituyó la Corona española. Inmediatamente se ocuparon en el transporte del tesoro y la escolta de las flotas. En 1588, recién llegados de Nueva España, fueron destinados a la Escuadra de Castilla, en la Gran Armada para la Empresa de Inglaterra, la mal llamada con ironía Invencible, puesto que realmente nunca lo fue vencida, aunque sí fracasara en su cometido estratégico.

En la Gran Armada se perdieron una treintena de barcos, no por culpa de los ingleses, que sólo hundieron uno directamente, uno, no los cincuenta o sesenta que dice la tradición popular en Inglaterra. La mayor parte de las pérdidas reales, veintiocho buques en total, se perdieron en el Norte de Escocia y el Oeste de Irlanda, después de haber tomado la decisión de regresar dando la vuelta por encima de las Islas Británicas; veintiocho, no sesenta y ocho o setenta, como dice la bibliografía al uso. De esos veintiocho barcos, más del ochenta por ciento no eran buques españoles, sino barcos cargueros italianos, flamencos y alemanes, alquilados como buques logísticos, barcos de carga en que iba la impedimenta militar y abastecimientos para los tercios de Flandes, cuya conexión fracasó.

Concretamente, todos los galeones construidos en Guarnizo que participaron en la Gran Armada, ocho, todos volvieron y todos siguieron sirviendo durante muchos años, lo que dice mucho de su calidad, teniendo en cuenta que estuvieron tres meses sin tocar puerto, aguantando unos temporales y galernas extraordinarias por latitudes tan septentrionales, se las que todos volvieron.

Pero es que a la vuelta de la Gran Armada, no se desalentó el Estado, ni mucho menos. No cambiaron los equilibrios de poder. Evidentemente no se lograron los objetivos estratégicos para los que se montó la operación, pero tampoco los ingleses consiguieron los suyos. La enorme Armada con que atacaron a La Coruña y a Lisboa al año siguiente, la "Contrarmada" tuvo bastantes más pérdidas que la anterior española, fracasando también por completo en sus fines.

La Corona emprendió inmediatamente un nuevo proyecto de construcciones navales, para incrementar la fuerza de que ya disponía; y así, se construyeron otros doce galeones. En principio se pensó hacer cuatro en Guipúzcoa, cuatro en Vizcaya y cuatro en Cantabria; al final se hicieron seis en Bilbao (Deusto) y seis en Santander, dicen los documentos, (Guarnizo), con lo cual en menos de diez años se habían construido en Guarnizo los quince primeros galeones de la Historia, arquetipos del barco de guerra oceánico universal. Luego seguirían muchos más en el siglo XVII y, sobre todo, en el XVIII, pues Guarnizo quedó como enclave fundamental para la construcción naval hispana, sobretodo antes de que se pusieran en marcha los Departamentos; astillero fundamental, por ejemplo, para comprender la reconstrucción de la Marina Borbónica.

# PROPENOR

Productos Petrolíferos del Norte S.L.

## DISTRIBUCIÓN DE GASÓLEOS

### Estación de Heras

Carretera N-635, Km 10.200.- 39792 HERAS (Cantabria)  
Tfno.: 942 52 61 60.- Fax: 942 52 63 42



Restaurante

# BAZAMAR

**ESPECIALIDAD EN BACALAO  
COMIDAS A BORDO**

Avda. de la Tornada, s/n  
(Puerto Deportivo)

39600 Maliaño

Tfno.: 942 36 93 07 - 942 36 93 08

La mejor iconografía disponible de un galeón español como los construidos en Guarnizo se encuentra en un gran mapa de Santo Domingo, conservado en el Archivo General de Indias, Sevilla; el documento se fecha hacia 1580, justo cuando se hicieron los de Guarnizo. Puede comprobarse con claridad lo largo y raso de las superestructuras del casco, respecto a las naos anteriores, así como el enorme desarrollo vélico alcanzado.

También pueden apreciarse las baterías corridas de cañones de gran calibre, pues este tipo de buques era una fortísima plataforma artillera, cuya construcción requería mucha más robustez, para lo cual se hicieron con el costado macizo, las cuadernas juntas, para mejor soportar el fuerte retroceso de los cañones de gran calibre entonces existentes, retroceso capaz de desencuadernar el barco si no se daban a las maderas y toda la

estructura la fortaleza suficiente. Este fue uno de los desafíos técnicos que tuvieron que afrontar y que en los nuevos galeones resolvieron.

Recapitulando, cabe afirmar que Guarnizo fue descubierto por el oficial y hombre de confianza de Felipe II, Cristóbal de Barros, en 1581, año que podemos considerar el de la inauguración de este trascendente astillero nacional. Astillero que entró en la Historia por la puerta grande, nada

menos que con la construcción de la primera serie de auténticos galeones oceánicos de guerra que ha existido. Además se trató de una construcción racionalizada, en serie, cumpliendo todos los parámetros de la empresa moderna. Ello inició una tradición de construcción naval no interrumpida hasta hoy, y que esperamos no se interrumpa en el futuro.



Única representación conocida del asalto de Drake y Norris a La Coruña en la llamada "Contraarmada" de 1589, según Theodoro de Bry. Colección particular.



- Limpiezas generales
- Limpieza y mantenimiento de comunidades y locales
- Limpieza del automóvil en general
- Limpieza de cristales y persianas
- Limpiezas de moquetas, alfombras y especialidad en sofás
- Pulido/Abrillantado/Cristalizado de pavimentos
- Limpieza/Restauración de fachadas

General Dávila, 236 A/B, bajo  
39006 SANTANDER

Tel. / Fax 942 32 01 21  
sotileza@wanadoo.es

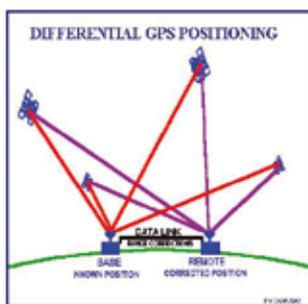
## TALLERES DUY

### ALUMINIO Y PVC



Políg. de Raos. Parcela 7. Ctra. Pto. Deportivo  
Teléfono y fax: 942 36 90 89  
39600 MALIAÑO (Cantabria)

El sistema **NAVSTAR-GPS**, habitualmente denominado GPS, está basado en una constelación de 24 satélites, más 3 de repuesto, que giran alrededor de la tierra a 20.180km de altura, en seis órbitas prácticamente circulares inclinadas  $55^\circ$  respecto al eje de aquélla y con un período de rotación de 11 horas y 58 minutos. Está controlado continuamente, desde estaciones en tierra, por el Departamento de Defensa de EE.UU., de modo que la situación de los satélites es perfectamente conocida en cada momento y corregida cuando es necesario. En cualquier lugar del mundo un usuario puede determinar su posición geográfica en tres dimensiones con gran exactitud durante las 24 horas del día, independientemente de las condiciones meteorológicas, mediante el cálculo de las distancias entre la antena del receptor y los satélites que tenga a la vista, por lo cual, en principio, con cuatro satélites es suficiente para obtener las coordenadas (x, y, z, t) ya que de los dos puntos teóricamente posibles uno es absurdo. Sin embargo, como dicho cálculo se basa en la medición del tiempo que tarda en llegar al receptor la señal de cada satélite, las distancias así determinadas se ven afectadas por el error de sincronización entre el transmisor y el receptor, motivo por el que se denominan pseudodistancias. La sincronización de los satélites entre sí se resuelve disponiendo en ellos relojes atómicos de gran precisión y coste elevado pero los de los receptores, de precio muy asequible, no son de tanta calidad, lo que da lugar al error mencionado.



Así pues, para que un usuario pueda determinar su posición en un instante dado es necesario que tengasobreelhorizonteunmínimodecuatrosatélites. El GPS proporciona las coordenadas de la posición del usuario referidas al sistema WGS-84 (World Geodetic System 1984), la hora del sistema es casi igual a la UTC(Universal Time Coordinated) y el problema fundamental que presenta es su falta de integridad, lo que da lugar a que el conocimiento de un mal funcionamiento del sistema tarde en llegar varios minutos o incluso algunas horas.

Sus aplicaciones son muy numerosas y aumentan continuamente: posicionamiento y localización de móviles en tierra, mar y aire, topografía e hidrografía, obras civiles, agricultura, etc. El sistema GPS proporciona dos servicios, el PPS militar y cifrado y el SPS, libre para uso civil y de menor exactitud. Hasta mayo de 2000 la exactitud de la señal GPS (libre) era de 100 m (95%), mientras que a partir de esa fecha, al eliminarse la denominada disponibilidad selectiva (SA), la exactitud es del orden de los 25 m (95%). Los principales errores que se producen y que influyen en la exactitud final con que se puede determinar la posición a partir de la señal GPS son los derivados de:

- los relojes de los satélites y la desviación de la órbita, que han de solucionarse desde el control de tierra.
- la transmisión de las señales a través de la ionosfera, que se resuelven casi por completo teniendo en cuenta que la pérdida de velocidad de las ondas de radio a través de aquélla es inversamente proporcional al cuadrado de la frecuencia empleada.
- la transmisión de las señales a través de la troposfera, casi imposibles de corregir.
- los ruidos de los receptores, que dependen de la calidad de éstos.
- el efecto multirayectoria, ocasionado por las reflexiones sobre determinados obstáculos de las señales de los satélites antes de llegar al receptor, efecto que debe evitarse mediante los estudios apropiados.
- la incertidumbre geométrica, debida a la posición relativa de los satélites empleados para la determinación de la posición, que se minimiza mediante la selección de los satélites más adecuados en cada ocasión.

Con el fin de paliar los inconvenientes derivados de los errores enumerados en el sistema GPS y conseguir una exactitud e integridad mejoradas, se puso a punto el sistema diferencial denominado **DGPS** (Differential GPS). Basado en las señales del GPS y con estaciones de referencia en tierra cuya posición es conocida, calcula y transmite las correcciones que los usuarios han de aplicar a los datos GPS para obtener una posición más exacta dentro de la zona cubierta por las emisoras. El fundamento del sistema consiste en que la estación de referencia determina su posición a partir de las señales GPS y, comparándola con su posición conocida, calcula las diferencias o correcciones que deben aplicarse a los resultados obtenidos a partir de los satélites para que ambas posiciones coincidan. Estas correcciones son las

que se transmiten a los usuarios del sistema, cuyos equipos DGPS las introducen en sus cálculos para determinar la posición.



*Cobertura mundial aproximada con el sistema DGPS (en funcionamiento y prevista)*

Esta forma de operar es válida si la estación de referencia y el usuario están a unos pocos centenares de kilómetros pues las señales GPS que llegan a ambos, dada la enorme distancia a la que se encuentran los satélites, habrán atravesado zonas del espacio con unas características prácticamente idénticas y así serán también los errores que contienen. Por esta razón, las correcciones pueden aplicarse justificadamente en todo el radio de acción de los radiofaros marítimos (como máximo 200 millas náuticas) que son, los que transmiten a los barcos las correcciones calculadas por la estación de referencia. Esta limitación en el alcance hace que a este tipo de sistema de posicionamiento se le llame de cobertura local.



*Cobertura DGPS en Europa (en funcionamiento y prevista)*

Las ventajas del DGPS frente al GPS son una integridad del orden de pocos segundos y una exactitud en la posición mejor de 10m (2dRMS), que llega en muchos casos a 2 ó 3m para móviles y aún menos en situación estacionaria, sino usando mensajes RTCM y correcciones sobre código, pero si se utilizan protocolos RTK y correcciones sobre fase, pueden obtenerse exactitudes centimétricas.

## La red española DGPS para la navegación marítima

Puertos del Estado, como responsable de las ayudas a la navegación en España, está implantando, al igual que la gran mayoría de los países del mundo, una red de estaciones transmisoras de correcciones diferenciales DGPS con el objetivo de cubrir una franja de 100 Km paralela a las costas españolas. Dentro de ella se consigue una exactitud en la posición horizontal mayor de 10m e integridad mayor de 10s, con una disponibilidad del 99'8% (sobre 30 días), cumpliéndose así los requisitos la OMI (Organización Marítima Internacional). para la Navegación Marítima fue aprobada por Resolución del Presidente de Puertos del Estado, previo dictamen de la Comisión de Faros, comprende las siguientes estaciones transmisoras: Machichaco, Cabo Mayor, Peñas, Estaca de Bares, Finisterre, Punta Rasca ( en proyecto ), La Entallada, Rota, Tarifa, Málaga, Sabinal, Palos, La Nao, Cala Figuera, Mahón, Castellón, Salou, Llobregat y San Sebastián (Gerona).



*Implantación de la red DGPS*

La implantación está financiada mediante acuerdos entre las Autoridades Portuarias y se está realizando por zonas de cobertura regional denominadas Redes Zonales DGPS que son las siguientes: Cantábrico, Galicia, Estrecho, Mediterráneo Sur, Mediterráneo Norte, Canarias I y Canarias II. Cada una de estas redes zonales dispone de un Centro de Control Zonal y la coordinación de la red completa se realiza desde Puertos del Estado, a través del Centro de Coordinación Nacional.

*Fuente: Puertos del Estado*

## LEB.

Según el RD 1185/2006 de 16 de Octubre, sección II, artículo 7, "Los buques españoles que dispongan de algún equipo transmisor de radiocomunicaciones de uso marítimo, ya sea de uso obligatorio o de instalación voluntaria, deberán disponer obligatoriamente de la licencia de estación de barco (LEB) expedida por la Dirección General de la Marina Mercante.

No estarán obligados a disponer de licencia los buques que dispongan solo de equipos radiotelefónicos portátiles de ondas métricas cuyo uso se destine exclusivamente a servicios de emergencias marítimas.

Tampoco se incluirán en la licencia equipos emisores tales como radares, sondas u otros que no sean los considerados como equipos transmisores utilizados para las radiocomunicaciones marítimas" (para ampliar la información, consultar el RD 1185/2006)

Modelo de Solicitud:

### SOLICITUD DE LA LICENCIA DE ESTACION DE BARCO (LEB) (Para embarcaciones de recreo)

(Nombre del buque)

(NIB)

(MMSI)

(Zona de navegación)

(Nombre del propietario/solicitante)

(DNI)

(Domicilio del propietario/solicitante)

(Teléfono)

Declara, a efectos de solicitud de expedición de la Licencia de estación de barco, que se encuentran instalados en la embarcación arriba citada los siguientes tipos de equipos obligatorios de acuerdo con la zona de navegación:

Tipo Equipo	Marca (Modelo)	Nº Serie	Nº Aprob/homol

Dispositivos de salvamento y otros equipos (RBLs, SART, RTF VHF PORTATIL SOLAS)

--

En Santander a      de      de 2009

(Firma del solicitante)



## PARA UNA MEJOR COMUNICACIÓN

Con el objetivo de difundir y mantener una comunicación mejor y actualizada entre la Junta Directiva y los Comunitarios, se propone a los interesados adherirse a este nuevo servicio, el suministro de una dirección de correo electrónico donde remitir el tráfico de noticias, avisos o documentos que se generen. Queda claro que la Comunidad se responsabiliza de que la dirección de correo electrónico suministrado sólo se utilizará para los fines anteriormente expuestos. De esta manera, las personas que deseen utilizar este servicio, pueden enviarnos un correo electrónico, señalando su nombre completo, letra y número de atraque y teléfono personal. Así, añadiremos su dirección de mail a nuestra base de datos con los fines expuestos. La dirección de correo de la Comunidad es "copromarcan@jet.es".

# LISTA DE COLABORADORES 2008

QUEREMOS HACER PATENTE NUESTRO MAS SINCERO AGRACEDIMIENTO A TODOS LOS COLABORADORES ABAJO RESEÑADOS, QUE NOS AYUDARON CON LA DONACIÓN DE TROFEOS, DETALLES, ETC.. PARA LOS DIFERENTES CONCURSOS ORGANIZADOS POR LA COMUNIDAD.

- ALLIANZ – JAVIER MAZA E HIJOS
- ARRUTI
- ASCENSORES IMEM
- ASEMAR – JOSE MANRIQUE VARON
- ASTILLEROS AMILIBIA UNTZIOLAK, S.L.
- ASTILLEROS FIBRESPORT
- AUTO RAOS, S.A.
- AYUNTAMIENTO DE CAMARGO
- BANDERAS PUERTA DE HIERRO
- BLOQUES PREFABRICADOS MONTSERRAT
- CAJA CANTABRIA URB. 133
- CALDEMON IBERICA, S.A.
- CENAVI
- CENTRAL OPTICA
- COMBI CATERING
- CONTROL PAPELERIA
- DECORACIÓN ALMACENES AGUIRRE
- EL DIARIO MONTAÑES
- ELECTO COMERCIAL
- ELECTO UNION
- ELECTRICIDAD ENRIQUE MENDEZ
- FERRETERIA SANTANDER
- FLORENCIO AJA (LAMPARAS AJA)
- FLORISTERÍA REBOLLEDO
- FM MICRO
- FONTANERIA CALEFACCIÓN AGUSTÍN
- FRIGORSA
- GOBIERNO DE CANTABRIA – CONSEJERIA DE CULTURA Y DEPORTES
- IC PROQUINSA
- IMPRENTA J. MARTINEZ
- INDUSTRIAS JACINTO HERRERO, S.L.
- INTERMAS NETS, S.A.
- JOYERIA GALAN
- JOYERIA JAVIER
- JOYERIA PRESMANES
- KLINER-METAL QUIMICA, S.A.
- MARTIN, S.A.
- METALTEC
- PESCA RAOS
- PROPENOR
- RESTAURANTE BAJAMAR
- SEGUMAR
- TALLERES COBO
- TALLERES DUY
- TALLERES RIU, S.A.
- TEKA INDUSTRIAL, S.A.
- YATES Y COSAS



**ASEMAR**  
ASESORIA NAUTICA

MATRICULACIONES  
TRANSFERENCIAS  
CERTIFICADOS DE NAVEGABILIDAD  
IMPORTACIONES  
HOMOLOGACIONES Y ABANDERAMIENTOS  
DESPACHOS  
DOCUMENTACIÓN EN GENERAL  
DE EMBARCACIONES DE RECREO  
SEGUROS

Puerto Deportivo Marina del Cantábrico, s/n. 39600 Camargo  
Tfno./Fax 942 369 289 / 670 602 430  
E-mail: manriqueasemar@hotmail.com

**J. SALAS BEAR**

**Construcciones y Reformas en General**

Gpo. M<sup>a</sup> Blanchard, 10 bajo  
39011 Santander Tel. 628 779 262

# TRANSPORTES CEPELLUDO



TRANSPORTE DE EMBARCACIONES DE VELA Y MOTOR  
NACIONALES E INTERNACIONALES

**PRESUPUESTO  
SIN COMPROMISO**

Flota general de  
43 camiones y 25 furgonetas  
coche piloto

TRANSPORTISTA OFICIAL  
DE LOS MEJORES IMPORTADORES  
EN PRIMERAS MARCAS

**Depósito:** 10.000 m<sup>2</sup> en el puerto de Santander  
13.000 m<sup>2</sup> en Salces  
4.500 m<sup>2</sup> cubiertos para invernaje



[www.cepelludo.com](http://www.cepelludo.com)

[javier@cepelludo.com](mailto:javier@cepelludo.com)

Telf. 0034 942 750 552

Fax: 0034 942 753 898

Ctra. Alto Campoo, km. 3 - 39212 SALCES, Cantabria