

EL PUERTUOCO

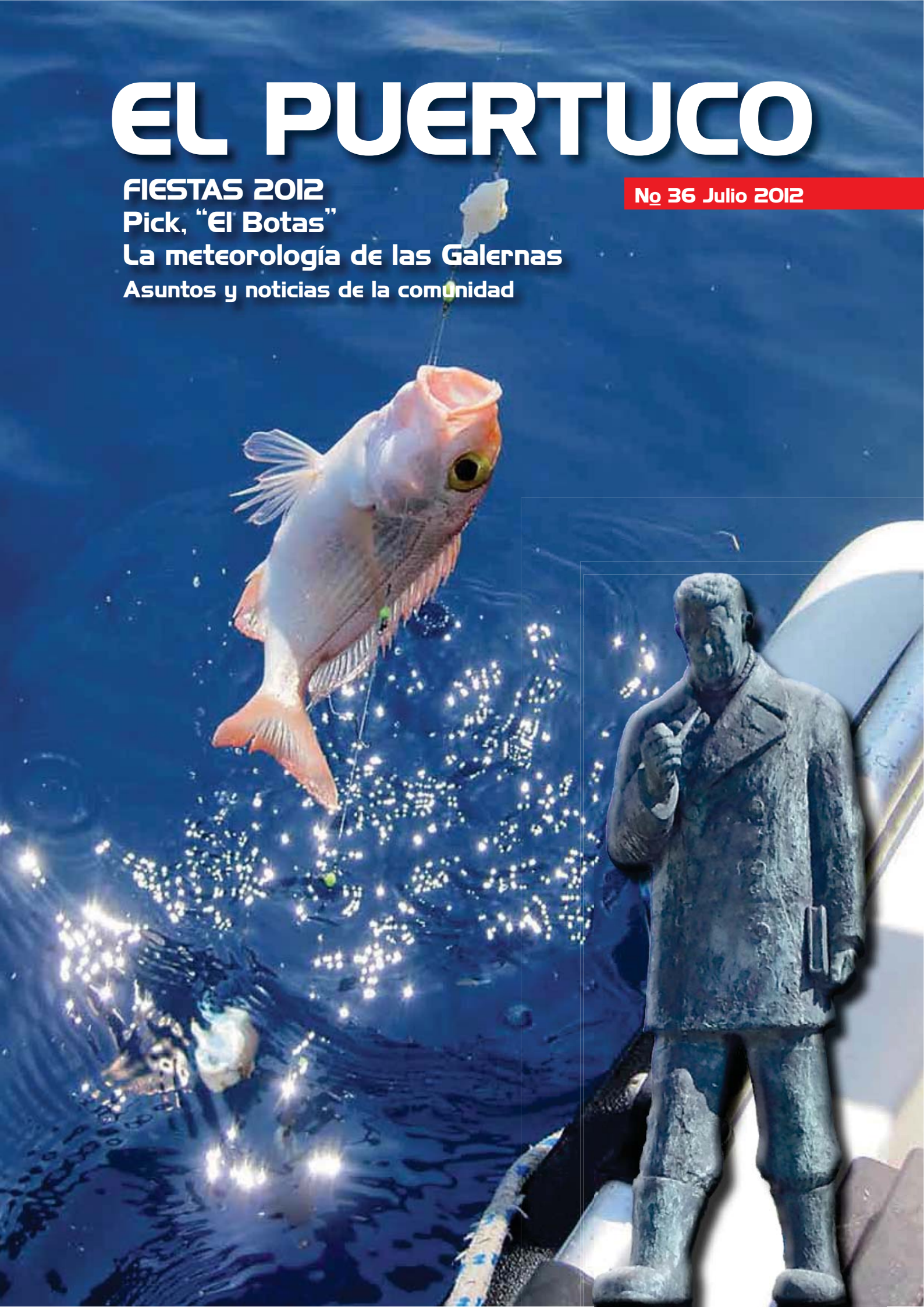
FIESTAS 2012

Pick, "El Botas"

La meteorología de las Galernas

Asuntos y noticias de la comunidad

No 36 Julio 2012



El Puerto Deportivo Marina del Cantábrico no tiene una historia larga, pero si cuenta con varios periodos muy turbulentos y críticos. Las obras del puerto dieron comienzo el año 1977 con el relleno de una parte de la marisma cerca del regato de Raos. Esta primera ensenada artificial, con una lámina de agua más reducida que la presente en el proyecto inicial, se dragó para darle un caudal apropiado y se tendieron los primeros pantalanes, los actuales F, H, K, L, M, N, Q, R, S. Hasta este momento era la empresa Marina del Cantábrico, S.A. la concesionaria del puerto. Los primeros puestos de atraque se comenzaron a vender, alcanzándose los 267, sin completarse ni por asomo el proyecto inicial.

En 1981 la concesionaria quiebra quedando la misma a cargo del Banco Hipotecario, ante tal situación los hasta ahora titulares de los puestos de atraque se constituyen en la Asociación Comunidad de Propietarios de Puestos de Atraque y Módulos de Servicio del Puerto Deportivo Marina del Cantábrico, para defender sus intereses.

En 1987 el Banco Hipotecario transmitió civilmente la concesión a una nueva entidad, Marina de Santander, S.A., debido a los derechos adquiridos por los titulares de los atraques adquiridos a la desaparecida Marina del Cantábrico, S.A., propició la negociación de Marina de Santander, S.A., con nuestra Comunidad, que acabó con una serie de acuerdos de capital importancia, que fueron plasmados y formalizados en el contrato "Terminación y explotación del Puerto Deportivo" firmado el 27 de Noviembre de 1987.

Desde este momento la Asociación Comunidad de Propietarios de Puestos de Atraque y Módulos de Servicio del Puerto Deportivo Marina del Cantábrico, ha venido cumpliendo sus fines y objetivos, la cual cuenta actualmente con 800 comunitarios y 862 amarres de un total de 1022, que supone el 84% de los puestos de atraque del puerto, los 160 restantes están destinados al uso público.

En la década de los 90, dentro de la superficie del agua próxima a la bocana del Puerto, se instalaron dos pantalanes que en la actualidad conviven con el resto de atraques.

En el ámbito de la promoción de las actividades sociales y deportivas, tratando de fomentar la participación de todos los aficionados a las actividades náuticas se han realizado, 28 regatas de vela, 56 concursos de pesca, de los cuales 32 han sido pesca mayor de túnidos, 21 de pesca de bahía, y en los tres últimos años se han convocado el de pesca infantil con el objetivo de favorecer la afición por la mar y las actividades náuticas entre los más pequeños y futuros usuarios del puerto.

El interés por incrementar las relaciones sociales entre los comunitarios ha tenido su reflejo en todas las épocas a través de un centro de reunión en un bar o ambigú que ha pasado por mejores o peores momentos. Como demanda de los comunitarios y no sin problemas, se abrió el año 2011 el club social, anexo a las oficinas de la Comunidad que parece consolidar este proyecto finalmente.

Dentro del ámbito de competencias de la Asociación Comunidad de Propietarios de Puestos de Atraque y Módulos de Servicio del Puerto Deportivo Marina del Cantábrico, esta se ha ido dotando a lo largo de los años de los medios técnicos necesarios, técnicamente adecuados y certificados según la normativa vigente para prestar los distintos servicios náuticos con todo rigor técnico y de seguridad exigibles. Reflejo de ello son los dos travelift uno de ellos de 27 Toneladas y otro adquirido en 2002 de 65 Toneladas, dos vehículos una Nissan y un Citroën, un camión grúa, una barredora, una neumática y una carretilla, adquirida hace unos meses. Además el 03 de marzo de 1985 se firmó la escritura de los dos módulos comerciales, en donde están situados actualmente el club social cafetería y las oficinas de la Comunidad.

Paralelamente a la puesta a punto y certificación de los medios y equipos técnicos, se ha establecido un plan de formación continua del equipo humano de la Comunidad para cumplir con la normativa vigente, y dar calidad a los servicios y tareas realizadas.

El mantenimiento de las instalaciones flotantes de los puestos de atraque, así como de los puntos de tomas de energía eléctrica y agua dulce, es otra de las tareas que ha llevado el equipo humano de la Asociación, apoyado por las empresas externas que certifican las instalaciones sujetas a esta normativa.



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.942.36.90.63

e-mail:

copromarcan@jet.es
copromarcan@gmail.com

www.copromarinacantabrico.com

TELÉFONOS DE ATENCIÓN AL COMUNITARIO:

Oficina:

942 369 281 (09:00-20:00 Lunes-Viernes y 9:00-14:00 Sábados)

Marinero de guardia:

646 483 273

Canal de Comunicación:

U.H.F.N. 9

En los últimos años y en línea con la problemática ambiental, se ha ido intentando incrementar el cuidado por el estado ambiental de la lámina de agua y del propio puerto. En este campo se han dado diferentes soluciones y proyectos, desde la limpieza y recogida de residuos flotantes en el puerto, recogida y decantación de los residuos diluidos por las tareas de carenado, recogida selectiva de residuos sólidos, promoción de un punto limpio y últimamente la elaboración de una instalación para la limpieza de embarcaciones. Este último proyecto consta de dos boxes apantallados para el carenado y limpieza de cascos de hasta 25 metros de eslora asociados a una planta de tratamiento y depuración del agua empleada, además de poder reciclar gran parte de la misma, lo que redundará en la calidad ambiental al evitarse la difusión de residuos, emitir a la bahía aguas cargadas de residuos y garantizar la calidad ambiental del puerto.

El interés por la seguridad de las personas en las estructuras flotantes, no solo ante la prevención de riesgos, ha conducido a establecer distintas medidas como la colocación de escaleras, aros salvavidas, iluminación y extintores. Está pendiente de la instalación, no sin problemas, de un sistema de vigilancia por circuito cerrado por cámaras que incrementará la calidad de este servicio, así como dar respuesta a posibles reclamaciones o incidentes. Quedan otros proyectos, en este sentido, como la delimitación y cierre de distintos espacios, como el área de carenado donde existen riesgos para las personas.

Ciertos proyectos, como podemos observar, han concluido positivamente, alguno de los cuales se mantienen vivos actualmente, otros cumplieron su objetivo y etapa histórica, mientras algunos quedaron o permanecen en el cajón y no precisamente en el de la comunidad, por distintos motivos, incluso los presupuestarios, que aunque nacidos no han podido llevarse a cabo. No por ello se van a plantear nuevas ofertas o proyectos relacionados con el propio puerto deportivo, sus infraestructuras, recursos y vida cotidiana.

Todo ello refleja el interés que tiene la Comunidad de Propietarios Puestos de Atraque y Módulos de Servicio del Puerto Deportivo Marina del Cantábrico en contar con un puerto deportivo funcional y de calidad en todos sus aspectos, donde disfrutar de la afición por la mar, con unos costes racionales. Es decir, no solo para atracar las embarcaciones, con toda seguridad, sino también para acceder a los distintos servicios para el mantenimiento de las embarcaciones.

Pero estos deseos van más allá, mostrando interés por el disfrute de otros servicios, así como de otros usuarios que pueden explotar los distintos recursos y posibilidades del Puerto, en fin un mayor aprovechamiento del puerto por parte de la sociedad.

En resumen, deseamos contar con un puerto terminado, acorde con un proyecto moderno, en condiciones ambientales y técnicas de calidad, donde existan unos servicios en las áreas de tierra acordes con una instalación de este tipo y los usuarios puedan encontrar un plus a su afición a la náutica. Los proyectos, tanto internos como externos deben ir encaminados a la propia y primera consolidación del puerto dentro de un plan dinamizador del mismo con una visión de continuidad.

Por lo tanto esta junta, en representación de cuantos comunitarios forman parte de la asociación, no dejará de efectuar todos los esfuerzos necesarios que estén a su alcance para superar los obstáculos que salgan al paso para conseguir el objetivo final que no es otro que tener y mantener, el mejor puerto deportivo que nuestros comunitarios deseen.



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@gmail.com".

copromarinacantabrico.com



ASUNTOS Y NOTICIAS DE LA COMUNIDAD

El pasado mes de febrero se aprobó la inversión en una carretilla con una capacidad de 3.000 kg de marca y modelo LINDE H30D. Dicha adquisición, está destinada principalmente para el transporte de cunas y material ó elementos pesados, por las aéreas de la Comunidad.



Después de varios años desde que se realizó la instalación del Punto Limpio, en el mes de abril se realizó un acondicionamiento del mismo. Para poder facilitar las labores de recogida y selección de los materiales y desechos, se ha limpiado, encofrado y hormigonado la solera del Punto Limpio.

La Comunidad continuando con la idea de la mejora de la calidad medioambiental en el Puerto que lleva desde hace meses, desde la pasada Asamblea celebrada en el mes de febrero, se han instalado en las cunas unos cubos rojos para depositar en ellos todos los residuos sólidos que se generen por la varada de la embarcación (trapos, botes de pinturas, brocas, etc...). Al tratarse, el carenado, de uno de los puntos de mayor generador de residuos, además de esta medida mencionada anteriormente, se continúa con la recogida en un depósito de los líquidos y lodos que se generan y a la retirada de estos por una empresa acreditada. Por otro lado, se continúa a la espera de las autorizaciones pertinentes para comenzar y llevar acabo el proyecto de la instalación de los boxes de lavado.



Tras muchos años en el Puerto y otros muchos trabajando, se jubiló Fernando (Nando) Osoro, empresario náutico, compañero y amigo de muchos usuarios del Puerto. Desde estas líneas queremos desearle todo lo mejor para la nueva vida que comienza. Tras su despedida, queda un vacío en el Puerto....



Siguiendo la misma trayectoria en lo relativo a la conservación y mejora de las instalaciones del Puerto, el pasado mes de mayo se procedió a la reparación de las farolas que están situadas en el área de tierra, enderezándolas y sujetándolas debidamente, puesto que con el paso del tiempo y los temporales de viento, hacen mella en ellas.



TRANSPORTES CEPELLUDO



TRANSPORTE DE EMBARCACIONES DE VELA Y MOTOR
NACIONALES E INTERNACIONALES

TRANSPORTISTA OFICIAL DE
LOS MEJORES IMPORTADORES
EN PRIMERAS MARCAS

Flota general de 43 camiones y 25 furgonetas coche piloto

Depósito: 10.000 m² en el puerto de Santander
13.000 m² en Salces
4.500 m² cubiertos para invernaje



www.cepelludo.com

javier@cepelludo.com

**PRESUPUESTO
SIN COMPROMISO**

Telf. 0034 942 750 552 Fax: 0034 942 753 898 - Ctra. Alto Campoo, km. 3 - 39212 SALCES, Cantabria

En los meses previos a la temporada estival y debido al tiempo transcurrido desde que se comenzó la reforma en las instalaciones de los pantalanes, se ha realizado una limpieza con la maquina a presión de la superficie de pantalanes y fingers de la zona sur. Se comenzó esta limpieza en los que se podía apreciar una superficie más resbaladiza debido al paso del tiempo. Quedando pendientes varios pantalanes del muelle sur y del norte.



Como en años anteriores, y en colaboración con el Servicio Marítimo Provincial de la Guardia Civil, recordamos a los usuarios del Puerto y de las embarcaciones, la obligación de posesión de la siguiente documentación, puesto que próximamente llevarán acabo una campaña para la comprobación de tal extremo, procediendo a formular denuncia a todas aquellas infracciones que con dichas inspecciones se detecten:

- Certificado de Navegabilidad
- Póliza de Seguro de suscripción obligatoria al corriente de pago.
- Titulación de Gobierno



SE RECUERDA A TODOS LO COMUNITARIOS LA POSIBILIDAD DE FACILITAR UNA DIRECCIÓN DE CORREO ELECTRÓNICO PARA HACER MÁS FLUIDA LA COMUNICACIÓN ENTRE TODOS.

Maliaño, 08 de junio de 2012

Estimado comunitario:

Seguramente habrá recibido días pasados una tan extensa como confusa carta de la denominada "Comunidad de Titulares", y firmada por su al parecer Presidente D. Manuel Luna del Hoyo, en la que se hace referencia a unos supuestos acuerdos con nuestra Comunidad, afirmando que en ejecución de los mismos los comunitarios deben observar determinados comportamientos, tales como el pago de tasas portuarias y otros conceptos, la necesidad de autorización de la Dirección del Puerto para la prestación de servicios con pago de tarifas, y el acatamiento de las decisiones de dicha Comunidad de Titulares, entre otros extremos.

Con el fin de clarificar, una vez más, dichas cuestiones y la postura de nuestra Comunidad de Propietarios a través de las sucesivas Juntas Directivas, le informamos lo siguiente:

1º) La llamada Comunidad de Titulares fue creada por la concesionaria en 1997, a su imagen, semejanza y control, en un intento de oponer la misma a nuestra Comunidad e impedir su funcionamiento, a pesar de que nos había reconocido como legítima y única "Comunidad de Titulares" al suscribir el contrato de 27 de Noviembre de 1987.

2º) Tanto la concesionaria como la llamada Comunidad de Titulares y la Dirección del Puerto dicen estar actuando en base y ejecución de unos supuestos acuerdos con nuestra Comunidad que en modo alguno responden a la realidad, ni tiene nada que ver con las conversaciones mantenidas ante la Autoridad Portuaria, en las que siempre se aceptaron por ambas partes las competencias de nuestra Comunidad en la prestación de servicios, que ahora se intenta boicotear y desconocer.

3º) El Juzgado de Primera Instancia Num. Uno de Santander ya dictó Sentencia en fecha 25 de Noviembre de 2004, autos 447/04, confirmada por la Audiencia Provincial en la suya de 23 de Marzo de 2006, en la que condenó expresamente tanto a la Dirección del Puerto como a la llamada Comunidad de Titulares a abstenerse de realizar por sí o a través de terceros actos que impliquen o supongan la invasión de las competencias de nuestra Comunidad en la prestación de los servicios náuticos.

En consecuencia, la actitud actual de ambos entes supone una frontal desobediencia de dicha Sentencia, con posibles responsabilidades incluso de carácter penal.

4º) Todos los comunitarios conocen a través de las Asambleas y de distintas circulares enviadas a lo largo del tiempo el criterio de las Juntas Directivas de nuestra Comunidad en orden a las obligaciones de los comunitarios respecto al pago de las tasas portuarias y demás conceptos a los que se refiere en su carta la llamada Comunidad de Titulares. Dichos criterios han respondido siempre a una escrupulosa observancia de la legalidad respecto a cuáles corresponden a los usuarios del Puerto y cuáles a la propia concesionaria, o simplemente los conceptos que consideramos improcedentes, como las cuotas pretendidas por dicha Comunidad de Titulares.

5º) La situación del Puerto y la posibilidad de que por parte de la Administración competente se adopten medidas que pudieran conducir a la extinción de la concesión otorgada en su día a Marina de Santander, S.A. en modo alguno ha sido motivada por actos, omisiones o actitudes ni de nuestra Comunidad ni de los comunitarios que la componen, sino que la responsabilidad corresponde exclusivamente a la propia concesionaria, por su carácter de tal y, en su caso, por eventuales incumplimientos por su parte de las obligaciones que su condición le impone.

No queremos finalizar sin agradecerle una vez más su confianza en nuestra Comunidad, cuya Junta Directiva y personal empleado estamos a su plena disposición para cualquier explicación o comentario que precise en orden a dejar clara la postura de los comunitarios, que otros se empeñan en confundir.

Atentamente,

La Junta Directiva



El hombre grande que protege la bahía

PICK, EL MARINO DE LAS LETRAS DE LA MAR

Carmen Sollet



José del Río Sáinz fue uno de los grandes periodistas de las primeras décadas del siglo XX

“Mira niño, ese señor de ahí, es El Botas”, oí decir recientemente a una mujer entrada en años a un crío de unos siete u ocho, hablando con el típico tonillo pejino, santanderino o barriopesquero. En fin, que era de aquí. No lo podía creer. Le estaba comentando al chiquillo que José del Río Sáinz, Pick, marino y uno de los mejores poetas y periodistas de la primera mitad del siglo XX, era una especie de bufón plantado en la ensenada del Camello para solaz de perros y juegos. No veía al lobo de mar que en cada parte del mundo recorrido habría arrancado una presa, capeado temporales tremendos de día y en la negrura nocturna

con el batir de las olas, los días de calma chicha, las mujeres en los puertos, el tabaco, el sudor... No contemplaba la descripción de José María Pereda, en Escenas Montañesas, “al navegante de rostro tostado, cargado de hombros, patillas cortadas a la catalana, chaquetón pardo abotonado, gorra azul con galón de oro, corbata negra al desgaire, andar tardo y vacilante como el de un buque entre dos mares, mucha greña y en cada puño una mandarria, y botas de agua. Y la nostalgia de Santander diluida en los tuétanos”. No lo veía porque no le había mirado. ¿Cuántos santanderinos-montañeses-cántabros saben hoy de la existencia de este hombre al que en 1965 y por iniciativa del Ateneo de Santander, le fue erigido el monumento comentado, relizado por el escultor castreño José Villalobos, y que es fiel trasunto del poeta del mar y de los viajes, del

periodista, de Pick?. Les voy a narrar algo de su historia. Sigán leyendo, que al fin y al cabo, ustedes "puertucos" sois hombres de la mar.

José del Río Sáinz fue santanderino desde 1886. Alumno de Náutica, naturalmente. Cumplidos los estudios reglamentarios, emprende sus primeros viajes en el navío Sardinero en el que, como refiere Pick, en ese barco y en otros, navega muchos años recalando en casi todos los puertos de Francia a Rusia y el Norte de África. Posteriormente embarca en el buque-escuela Nautilus, un magnífico velero que le lleva a América vía Santa Elena, la isla en la que murió Napoleón Bonaparte. Su primer libro de poemas, Versos del Mar y de los Viajes, viene a ser un diario lírico de aquellas navegaciones que en personajes y paisajes tanto impresionaron al joven marinero poeta.

Embarcado en el San Salvador sufre un accidente que le lleva a tierra y a comenzar su carrera periodística. En ese tiempo, el San Salvador naufraga convirtiéndose en el buque en el que prestó sus últimos servicios al océano. El marino, el capitán, quedaba atrás, pero no el poeta de la mar y el escritor: "Libros para amigos", "La belleza y el dolor de la guerra", líricas impresiones de su corresponsalía en la guerra de África y de los ecos de la contienda europea, "Hampa", una joya bibliográfica por su corta tirada y las sorprendentes ilustraciones del genio pictórico de Pancho Cossío." Versos del Mar y otros poemas "Y en contacto con las olas, pues al ser padre de seis hijos compaginaba sus labor periodística con el puesto de comandante de la draga Cantabria, sin dejar nunca de expresar su nostalgia de sus andanzas de capitán, de navegante.

LA ATALAYA

Uno de los periódicos más importantes de los primeros años del pasado siglo fue La Atalaya. Nacido en 1893 por la iniciativa del obispo que da nombre a la plaza de la Catedral, Sánchez de Castro, fue una referencia de las facciones de la derecha santanderina hasta su desaparición en 1927. No vamos a hacer un recorrido por sus derroteros, pues únicamente nos interesa reseñar el paso de Pick por sus años de dirección.

Bajo la dirección de Enrique Sierra, recaló el capitán retirado Del Río Sáinz en las dársenas de la redacción del periódico, en la calle de San Francisco. A la muerte de Sierra, que ya había emprendido una renovación de idearios dando al rotativo un carácter más moderno y bohemio, Pick se hace con el timón del diario, acentuando su renovación. El lustro de su dirección fue el más denso entre la postguerra europea y la guerra incivil española... Además, acogía a quienes en Santander despertaban a las inquietudes literarias. Y, naturalmente, tenían su consabida tertulia nocturna donde el capitán

Pick desde la humeante chimenea de su pipa, compartía aventuras, emociones y conocimientos con toreros como Ricardo Torres, "Bombita" el amigo de Federico García Lorca, Ignacio Sánchez Mejías, considerado como de la casa, torero immortalizado por el poeta granadino. Pick es seducido por el ambiente andalucista y la muerte que ronda a matadores; y siempre, entonces, a los caballos de picadores: "Dios te dé, jaca, una muerte/ tan noble como tu vida/ lejos del fiero aguafuerte/ de una tarde de corrida./ Lejos de la honra suprema/ de sucumbir

 <p>ASEMAR ASESORÍA NAUTICA</p>	<p>MATRICULACIONES TRANSFERENCIAS CERTIFICADOS DE NAVEGABILIDAD IMPORTACIONES HOMOLOGACIONES Y ABANDERAMIENTOS DESPACHOS DOCUMENTACIÓN EN GENERAL DE EMBARCACIONES DE RECREO SEGUROS</p>	<p>SEGURO DE EMBARCACIONES</p> <p>60€</p> <p>ANUALES</p>
<p>Puerto Deportivo Marina del Cantábrico, s/n. 39600 Camargo Tfno./Fax 942 369 289 / 670 602 430 E-mail: manriqueasemar@hotmail.com</p>		

en la plaza, como verso de un poema/de sol, de sangre y de raza". Pero es por "Versos del Mar y otros poemas" por lo que es distinguido por la Real Academia Española con el Premio Fastenrath en 1925 a esta selección poética

El poeta, marinero de letras, se honra con las visitas tertulianas de Villaespesa, su paisano Gerardo Diego; El arquitecto Anasagasti, o Eugenio D'Ors, Fernández Almagro; actores de fama (Vilches, Puga)... Uno de los más asiduos y notables fue el escritor José María de Cossío (su casa-museo está en Tudanca).

Del Río había militado de adolescente en las filas del Carlismo. En los tiempos atalayistas ya había evolucionado hacia el liberalismo conservador de Eduardo Dato. Con un matiz: su apasionamiento profesional y político, como el de otros militantes de diverso cariz, le llevaron a ser protagonista de algunas que otras trifulcas. Los derechos cívicos se imponían muy a menudo con la estaca en peleas callejeras y en tumultos aplaudidos por las clases burguesas. Los antiguos progresistas no sólo defendían encarnizadamente sus posiciones, sino que emprendían impetuosas ofensivas. Lo que era



Ricardo Zamora en el cénit de su gloria. Los otros poetas locales, el extraordinario comillano Jesús Cancio, Luys Santamaría, Víctor de la Serna (que luego le acogerá en el rotativo madrileño Informaciones, del que la abajo firmante llegó a ser corresponsal), Francisco Cubría, Ángel Espinosa, Arturo Casanueva, Emilio Cortiguera, Luis Corona. Empresarios como Pedro Sañudo y decenas y decenas de personajes de todas las áreas, incluida la faceta del pintoresquismo representada, por ejemplo, por el poeta hampón Gálvez..

especialmente peligroso para los periodistas de las primeras décadas del veinte. Agresiones, motines, pucherazos electorales... que se denunciaban. Un día Del Río recibió a los padrinos que le enviara Rodrigo Soriano: puntos de sutura al periodista en la Casa de Socorro; en otra ocasión, puñalada tras una algarada. O disculpas a bastonazos...Escribió:"He dormido en los ranchos de los barcos, en el hospital, en la cárcel y en los campamentos (Marruecos). He recibido banquetes y homenajes, una puñalada y una flor natural, que es lo que más me duele"...

En la Atalaya Pickeriana salían las mas afiladas crónicas; investigaciones como crímenes famosos; el de La Magdalena o el expreso de Andalucía, y el nacimiento de la mano del crítico deportivo Ramón Sánchez de Acevedo de LA VUELTA CICLISTA A CANTABRIA.

En 1927 termina la andadura de La Atalaya y pasa a la redacción de La Voz de De Cantabria, donde consigue un enorme éxito con su sección fija Aires de la Calle, crónicas agrupadas en 1933 en dos volúmenes antológicos. En 1936, en plena contienda fratricida, desde su tribuna periodística tiene la "osadía" de hacer un llamamiento a la concordia y a la humanización junto con el doctor Rodríguez Cabello, El llamamiento tuvo consecuencias y Del Río debe huir de Santander a zona mal llamada nacional. Ya nunca volverá a vivir en su Santander, mirando a su Cantábrico. Hasta su muerte, en 1964, residió en Madrid, colaborando en el vespertino Informaciones, y en la editorial Atlas, para la que redactó las biografías de Churchill, Nelson y Zumalacarregui. Durante algunos veranos pronunció conferencias en

la Universidad Internacional Menéndez Pelayo, y en sus cortas estancias siguió en contacto con sus viejos amigos.

Pick no puede explicarse sin Santander y sus montañas, su patria. Llenaron su obra como llenaron su vida. Navegante, encontró su vocación en el Cantábrico y en su bahía. En esta ciudad, a la que da frente el mar y desde el abra del puerto divisa las cumbres blancas de Picos de Europa, está Del Río inhiesto, firme, recio, fumando pensamientos en endecasílabos clásicos de rima consonante con voz de marinera.

La deuda que Santander - no olvidemos que fuimos, somos y seremos una ciudad marinera en la que era casi un día de fiesta el que un atalayero proclamara que un trasatlántico español llegaba a la bahía- y el periodismo tenían con el escritor se saldó con el recuerdo de esa estatua, a la vista de todos, en el lugar en que se funden la tierra y las olas que arrullan su espalda. Y nos recuerda en piedra y bronce la supervivencia del verso, la palabra y la libertad de expresión.

No es el botas. Es el Periodista de la Poesía de la Mar.



especialistas en emisoras de banda marina

- instalación, reparación y mantenimiento
- precio más ajustado del mercado
- atención personalizada

gateco

Edificio Las Californias
Campogiro, 1 bajo
39001 Santander
942 364 502
info@gateco.es

tus comunicaciones aseguradas

Descuentos especiales para socios comunitarios

SEGUROS BILBAO
GRUPO COSEATRA

SU SEGURO A MEDIDA PARA SU EMBARCACION DE RECREO

"Disfrute del mar sin ningún riesgo"

- Estudio de su embarcación sin compromiso alguno
- Seguro personalizado a sus necesidades
- Inmejorable relación calidad - precio
- Todo tipo de seguros e inversiones

Elena Fernández Ojeda
Agente exclusivo Seguros Bilbao
elena.fernandez@segurosbilbao.com

942 241 673 (oficina)
685 758 461 (móvil)
San Fernando, 16, 1ºB Santander

PROGRAMACION DE FIESTAS DE 2012

XXIX Regata del Carmen GRAN PREMIO AYTO. DE CAMARGO

Domingo, 15 de Julio

- Patrocinado por el Club Náutico Deportivo Marina del Cantábrico con la colaboración de diversas entidades, casas comerciales...
- 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 tabloneros 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 13 de Julio a las 20:00 horas.
- La entrega de trofeos se realizará el 07 de septiembre y sitio por determinar.

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

07 y 21 de Julio

- Patrocinado por el Club Náutico Deportivo Marina del Cantábrico con la colaboración de diversas entidades, casas comerciales...
- 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 05 de julio a las 20:00 horas.
- Importe de la inscripción: 40 Euros por embarcación "Comunitaria" y 80 Euros por embarcación "No Comunitaria" ó "Ajena".
- La entrega de trofeos se realizará el 07 de septiembre y sitio por determinar.



PROGRAMACION DE FIESTAS DE 2012

13

IV Concurso Infantil de Pesca de Bahía Organizado por el Club Náutico Deportivo Marina del Cantábrico

04 de Agosto

- Patrocinado por el Club Náutico Deportivo Marina del Cantábrico con la colaboración de diversas entidades, casas comerciales...
- Hora de partida: a partir de 06:00 horas
- Hora límite de llegada: 13:00 horas
- Hora de pesaje: Desde las 12:00 horas
- La inscripción se realizará en las oficinas de la Comunidad, siendo el último día de inscripción el 02 de agosto a las 20:00 horas.
- Inscripción gratuita.
- La entrega de trofeos se realizará el 07 de septiembre y sitio por determinar.

XXXIII Campeonato de Pesca Mayor de Túnidos Organizado por el Club Náutico Deportivo Marina del Cantábrico

28 de Julio Y 18 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: 19:00 horas
- Hora de pesaje: Desde las 17:30 horas
- La inscripción se realizará en las oficinas de la Comunidad, siendo el último día de inscripción el 26 de julio a las 20:00 horas.
- Normas: Según las Instrucciones establecidas en el Reglamento.
- Importe de la inscripción: 40 Euros por embarcación "Comunitaria" y 80 Euros por embarcación "No Comunitaria" ó "Ajena".
- La entrega de trofeos se realizará el 07 de septiembre y sitio por determinar.

Yates & Cosas

www.yatesycosas.com

Poligono de Raos Parcela 11 | 942 369 151

jaimepiris@yatesycosas.com



JEANNEAU



Náutica Pedreña








C/ra. Pedreña-Somo
 Puerto Deportivo
 29130 PEDREÑA
 (Cádiz)

Teléfono: 942 50 05 11
 Tlno. y Fax 942 50 11 10
 Móvil: 605 906 066
 http: www.nauticapedrena.es
 E-mail: nauticapedrena@mundial.es

-ARENAL-
SERVICIOS NAUTICOS

TFNO.: 662 18 34 80 TFNO.: 662 18 36 71

LIMPIEZA DE EMBARCACIONES PULIDO DE EMBARCACIONES
 OBRA VIVA Y OBRA MUERTA APAREJADO VELEROS Y MOTOR
 PATENTES E IMPRIMACIONES DEFENSAS EN PANTALAN

PROGRAMACION DE FIESTAS DE 2012

CENA DEL CARMEN

Nos reuniremos el **viernes 13 de Julio**, 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 será el **viernes 07 de septiembre** y el lugar será anunciado 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 09:00-20:00 horas.



ELECTRICIDAD
ENRIQUE

Enrique
Méndez Rodríguez

c/ Fernando de los Ríos, 62 - 3º A • 39006 Santander
Telf.: 942 03 81 14 • Móvil: 670 40 15 09

CAFÉ-BAR
MARINA DEL CANTÁBRICO
MENUS A BORDO
Tlfno. 622.966.688 - 653.992.890
Puerto Deportivo Raos

MouroDivers

Tu Centro de Buceo en
Santander....

Os invita a descubrir las maravillas del fondo del océano de la mano de los mejores profesionales!!!!

Ven con nosotros y disfruta de esta gran experiencia!!!!

Cursos de Buceo PADI, Bautizos, Despedidas, Salidas en Barco, Alquiler...

c/ Anibal Garcia Riancho 2 39009
tlf: 689035242

www.mourodivers.com





"Jesús y adentro", Fdo. Pérez Camino. Museo de Bellas Artes de Santander.
Recreación de una lancha de pescadores del siglo XIX atravesando la barra del puerto, entre la península de la Magdalena y la isla de Mouro.

JOSE LUIS ARTECHE GARCIA

METEORÓLOGO
DELEGACION TERRITORIAL DE AEMET EN CANTABRIA

Sobre este fenómeno meteorológico existe una cierta controversia: tanto sobre su significado preciso como sobre su etimología, aun cuando para los marineros ribereños del Golfo de Vizcaya no necesite explicación. Ellos lo asocian rápidamente a muerte o gran desgracia aunque bien es cierto que alimentado por la leyenda creada en otros tiempos más que por lo que pasa en la actualidad. Pudiera estar su origen en los términos de la lengua bretona: "gwall (malo)-"horn" (esquina) o "gwall"- "kern" (plural de horn).

Las definiciones que vemos por ahí en unos casos pecan de muy generales, en otras asignan connotaciones que no son necesarias siempre (por ejemplo: fuertes lluvias) y, en la mayoría de ellos, asociadas a la idea de muertes por naufragio que, por suerte, ya no es tan fácil que ocurran.

Una definición que parece más apropiada es la de que una galerna consistiría en un viento súbito, fuerte o muy fuerte y racheado, acompañado o no de precipitaciones, propio del mar Cantábrico, en la época primaveral o veraniega, y que corta de manera brusca un tiempo apacible y generalmente caluroso. En Francia se le llama *galerie* y muchas veces se emplea el término "*entrée maritime subite*".

"Hay una palabra seria, con regusto de sal y de lágrimas, un galicismo hondo y temible, sonoro y lúgubre, que va siempre enlazado al holocausto de las gentes pescadoras del Cantábrico: la galerna..." (R. González Echeagaray, 1981)

Noticiero Bilbaino (20-abril-1878) "Amanecía un maravilloso Sábado Santo con brisa suave y cálida, realmente primaveral, del nor-

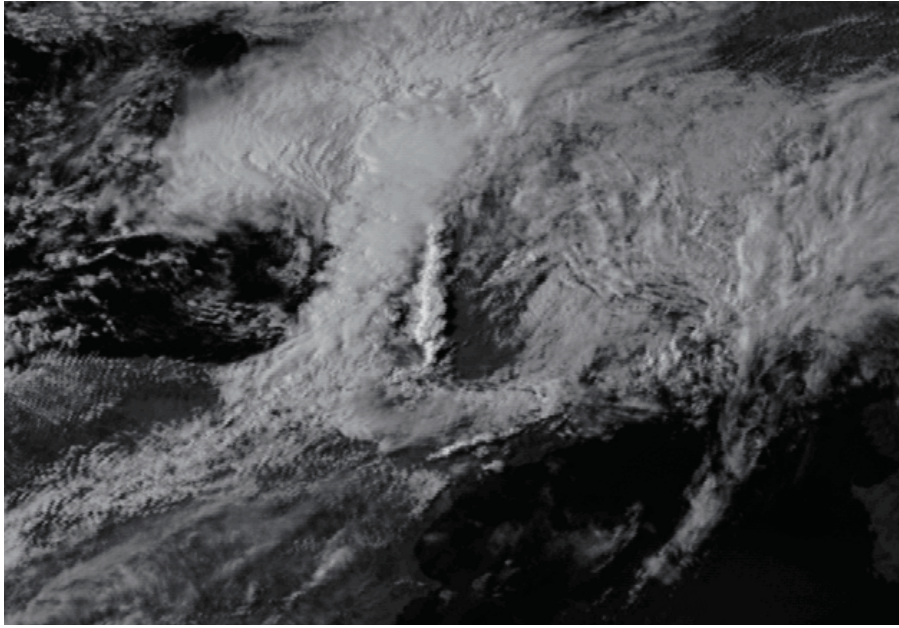


Figura 1. Canal visible del satélite METEOSAT, a las 14:30 UTC, mostrando claramente ya la Línea de Turbonada, por delante del frente, a punto de entrar en Francia. Galerna del 07-06-1987
© EUMETSAT

deste, que convidaba a los pescadores a entregarse a sus faenas. Todas las lanchas pescadoras de nuestros pueblos salieron al alborar la bellísima mañana; varió el viento empezando a soplar del sur, y así continuó hasta la una menos cuarto, en que de una manera inesperada, sin señalarlo el barómetro, una manga de viento huracanado se dejó sentir del noroeste, con extraordinario ímpetu, descendiendo de tal modo y tan inesperadamente la temperatura que no hubo intervalos graduales entre el calor y el frío. En los tres cuartos de hora que duró aproximadamente el temporal, ¡Cuántos pescadores fallecieron!. A pesar de *llevarse Vizcaya la peor parte, la galerna azotó a toda la costa Cantábrica*"

Pero, ¿Qué es una galerna? ¿Es un frente activo, un turbón, una línea de turbonada...? o nada de lo anterior...

Desde comienzos del siglo XX, meteorólogos como Jose Manuel Orkolaga (Director del Observatorio de Igueldo) o Ricart y Giralt explicaban y, como era lógico entre gente de ciencia, discrepaban sobre su idea de lo que para ellos era este fenómeno. Mariano D'Oporto, también Meteorólogo y Director del Observatorio de Igueldo habla de las galernas en trabajos de 1929.

En los años setenta el francés Raout realiza un amplio trabajo sobre la galernas. En los años ochenta, el Jefe del entonces Centro Meteorológico del Golfo de Vizcaya, José Ignacio

 CUESTION DE CONFIANZA	 INSTALACIONES ELÉCTRICAS ASCENSORES ALQUILER DE MAQUINARIA OBRA PÚBLICA	  
	Pol. Ind. Wlssocq • C/ Río Deva nº 3 39011 Santander Tel.: 942 21 56 58 Fax: 942 31 33 62 Email: riusa@riusa.es www.riusa.es	

Álvarez Usabiaga, realizó una excelente síntesis sobre los tipos de galernas. Por estas épocas otros autores escriben sobre galernas, tal es el caso de Mariano Medina Isabel, el francés Wisdorf y Espel & Garmendia.

En los años noventa, tras el caso paradigmático de la galerna del 7 de junio de 1987, se inician las campañas *Previmet Galernas* en las que, siguiendo la clasificación de Usabiaga, se contemplan tres casos: las galernas frontales, las galernas híbridas y las galernas típicas, locales o del golfo de Gascuña.

A finales de los años noventa, el sistema de predicción del INM contemplaba dos posibilidades sobre las que cabía centrarse a la hora de clasificar estos fenómenos: galernas asociadas a sistemas frontales y galernas típicas

A lo largo del siglo diecinueve, y durante la segunda mitad del mismo (que es únicamente el periodo del que hay noticias) hubo diez situaciones recordadas, incluyendo las de los años 1878 (la tremenda Galerna del Sábado de Gloria que glosa Jose M^o de Pereda en su novela costumbrista "Sotileza") y la de 1890.

En el siglo veinte y hasta el año 1985, momento en el que comienza en España una nueva forma de trabajar en Meteorología, con el con-

cepto de "vigilancia meteorológica", a través de los incipientes *Grupos de Predicción y Vigilancia*, se tiene noticia de tan solo once situaciones, destacando la famosa galerna de agosto de 1912, pero ocho de estas se datan ya dentro del periodo de inicio del desarrollo de la meteorología aeronáutica en España, coincidiendo con la guerra civil, hacia 1938, y el posterior resurgir, tras la contienda, de los Centros Meteorológicos. En el resto del siglo (quince años) se registran quince situaciones, destacando por su severidad la galerna del siete de junio de 1987 (Figura 1).

En el caso de las galernas típicas más fuertes el viento medio puede alcanzar los 80 km/h en la zona de máxima intensidad. Sin embargo, la mayoría de las galernas

típicas no alcanzan valores tan altos y cuando no sobrepasan la velocidad de, por ejemplo, 60 km/h se les denomina galernillas.

Quizás lo peligroso del fenómeno sea no tanto la fuerza del viento como la rapidez con que gira y arrecia. Es decir lo sorpresivo del fenómeno. A su paso, la galerna produce descensos bruscos de temperatura de hasta 12°C en 20 minutos y la humedad relativa aumenta hasta valores cercanos al 100%. Poco después del cambio de viento suele producirse la entrada de estratos bajos y bruma.

La galerna típica empeora rápidamente el estado de la mar pudiendo hacer zozobrar embarcaciones de poco porte. Es peligrosa también en las operaciones de aterrizaje y despegue de los aeropuertos (todos ellos cerca del mar en la cornisa cantábrica), en las playas, etc.

GALERNAS FRONTALES

Si dejamos para un poco más adelante la galerna típica y nos centramos en el resto de galernas, los marineros denominan como tal, en sentido general, a algo que llega rápido, sorpresivamente y que dura más o menos tiempo, durante el cual "rematará", con

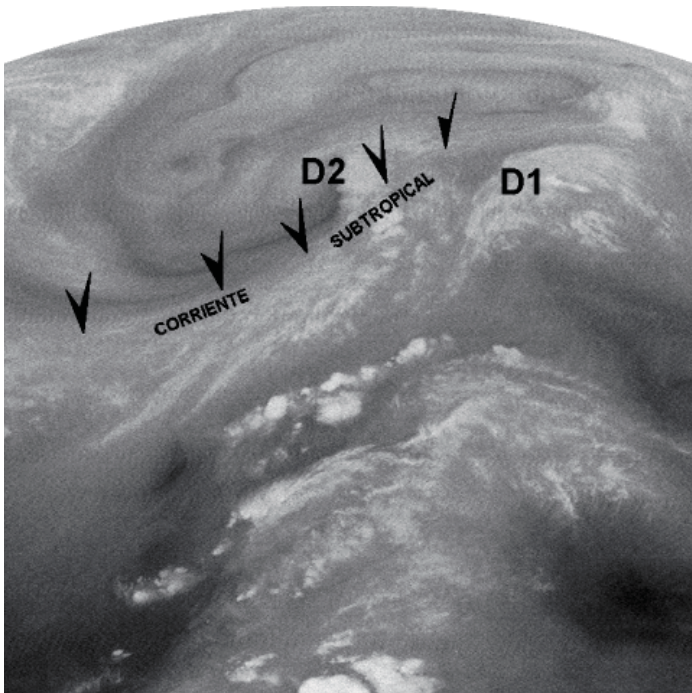


Figura 2. Canal Infrarrojo del satélite METEOSAT, a las 16:30 UTC, Galerna del 07-06-1987
© EUMETSAT

fuerte viento y una mar muy agitada, lo ya iniciado con el primer golpe de la mar. Como dice González Echegaray, *"la galerna verdad del Cantabrico es un temporal instantáneo y durísimo que se produce generalmente en primavera y otoño"*. *"No son propiamente galernas, aunque así se las llame frecuentemente, las virazonas o turbonas de verano de carácter muy local..."* No obstante, en ocasiones se denominan galernas a episodios que, ellos mismos, se anuncian con tiempo suficiente y que en algún momento arrecian más de lo debido. Así, se denominó galerna a un temporal del Noroeste que en julio de 1961 se inició tras el paso de un frente pero que arreció casi 24 horas después. El resultado fue de 83 pescadores ahogados en un tiempo en el que, como recuerda un marinero retirado y que sobrevivió a aquello, *"el que era un poco espabilado, andaba con el parte francés, pero sobre todo a base de experiencia...y miedo"*. En general será el paso de un frente muy activo pero fuera del inicio del otoño o del invierno, épocas en las que las borrascas atlánticas a su paso por el Golfo de Vizcaya no traen delante del frente frío un tiempo apacible sino muy ventoso, del SSW, e inestable. En oc-

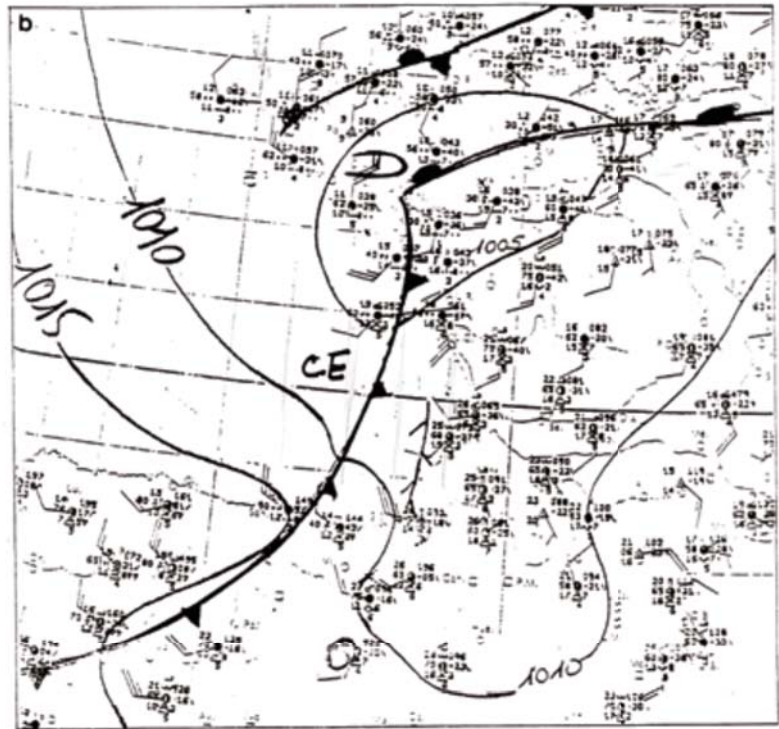


Figura 3. Análisis PSL 07-06-1987 Meteo France

asiones puede ser algo prematuro, tal fue el caso de la galerna del Sábado de Gloria, el 20 de abril de 1878, que se cobró en pocas horas más de trescientas vidas. Otros casos rememorados fueron la muy severa del 26 de abril de 1890, con 54 ahogados, y la ocurrida el 12 de julio de 1908, con 40 pescadores muertos, as como la de la noche del 12 al 13 de agosto de 1912, probablemente con una línea de turbonada prefrontal, que



BLOQUES
montserrat S.L.
FUNDADA EN 1963



Cuidamos tu entorno

Calle La Gloria, 86 - La Albericia - 39012 Santander (Cantabria)
Telfs: 942 33 36 11 / 33 86 18 - Fax: 942 33 96 05 - Apartado de Correos 227
www.bloquesmontserrat.com - correo@bloquesmontserrat.com



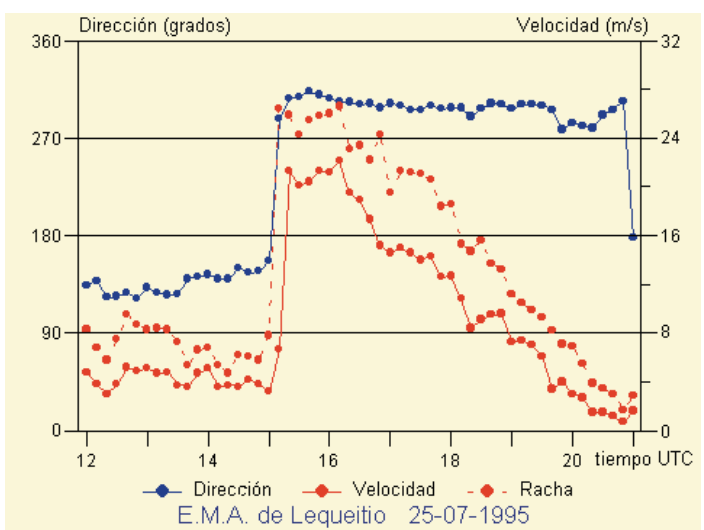
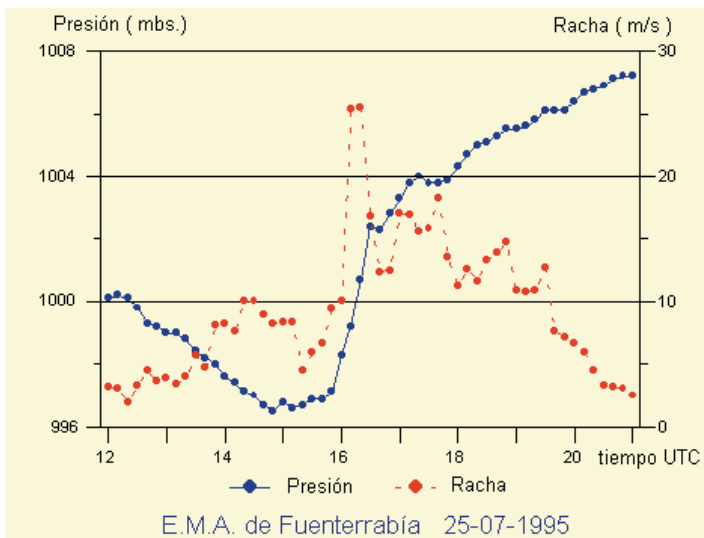
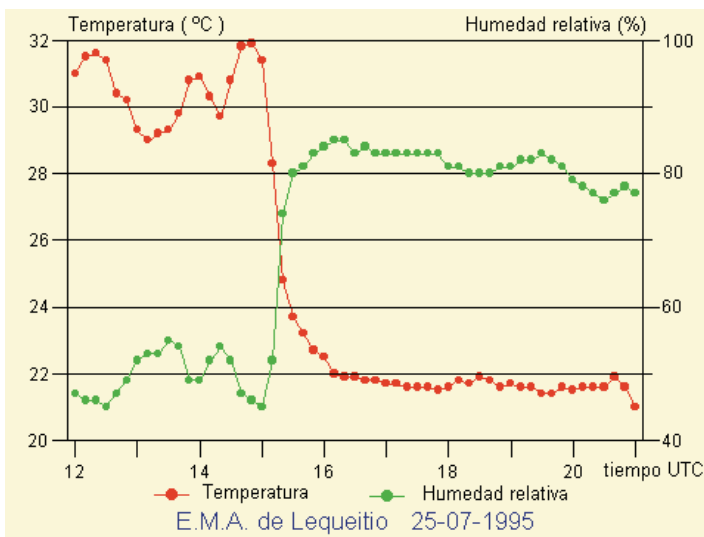


Figura 4. Comportamiento de la temperatura, humedad, presión y viento al paso de una galerna típica fuerte. 25-07-1995
 Arastí, Barca, E., 1999

dejó 141 muertos, entre ellos gran parte de la flota pesquera vizcaína, que faenaba a 60 millas al norte de Bermeo, localidad vasca marcada para siempre por este acontecimiento. Este año lo recordarán especialmente en Bermeo en su centenario.

Estas galernas, que inquietaban el ánimo del país a través de la prensa nacional, dieron paso a algunos Decretos suscitados por el Gobierno en materia de seguridad en la mar (Ley de Ordenación General de la Pesca en España, de 1884), los cuales pretendían paliar el lastimoso estado de indefensión de la flota pesquera española que faenaba cerca de nuestras costas por aquél entonces. Igualmente se tomaron resoluciones referentes a la prontitud necesaria de los partes meteorológicos

Es, sin duda, la galerna del 7 de junio de 1987, la que ha sido más conocida entre las galernas frontales del pasado siglo: una estructura frontal estacionaria reactivada por delante de una depresión secundaria que se forma en el golfo de Vizcaya: se produce durante la noche previa y madrugada de esa fecha una intensa interacción, no muy habitual, del flujo subtropical en niveles altos con aire de procedencia polar (ver imagen del satélite Meteosat, Figura 2), dando lugar a una estructura de katafrente con una línea de turbonada prefrontal, digna de cualquier clima tropical (Figura 3). La depresión, a su paso por la región francesa de Charente, con vientos fuertes, pero no excepcionales, origina abundantes daños. Por otro lado el paso de la línea de turbonada, con vientos muy fuertes, dio lugar a numerosos desperfectos en la costa cantábrica española y en el suroeste francés. Los vientos alcanzaron los 130 km/h en algún punto de la costa. Ocho fallecidos en total, pero nadie en la mar. ¿Qué hubiese ocurrido si ese siete de junio hubiera sido de algún año del siglo diecinueve?

LA GALERNA DEL GOLFO DE GASCUÑA O GALERNA TÍPICA

Afinando un poco tras buscar en hemerotecas y archivos climatológicos se averigua que los pequeños o fuertes giros bruscos del viento en el verano de la costa cantábrica, generalmente al este de Cabo Mayor, aunque no necesariamente, y que Alvarez Usabiaga denominó como "galerna típica", son muy frecuentes y con resultados que, en ocasiones, pueden resultar serios para la navegación deportiva e, incluso, para la aeronáutica tanto general como comercial. Se han estudiado varios casos, siendo uno destacable, a la vez que representativo, el del día 25 de julio de 1995 (Arasti Barca, E., 1999).

Estamos ante un fenómeno de los denominados "corrientes de densidad costeras atrapadas" y que tiene equivalente en muchos lugares del mundo cerca de costas montañosas sim-

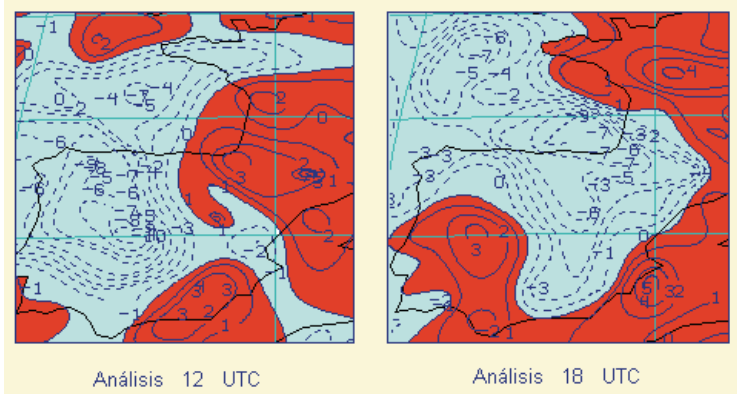


Figura 5 Tendencia de la temperatura (°C/ 6 hr) 850 mb 25-07-1995

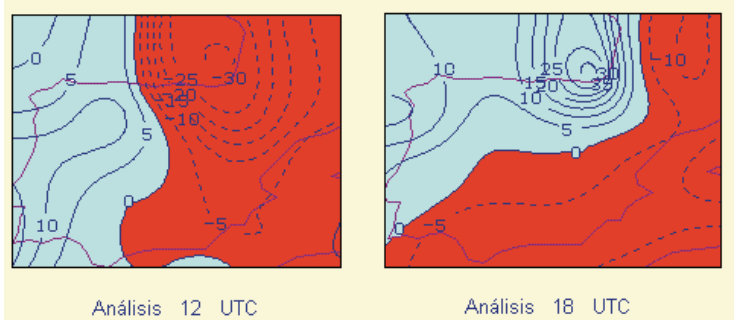


Figura 6 Tendencia de la presión -macroescala (mb/ 3 hr) 25-07-1995



**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 • www.ocinorte.com

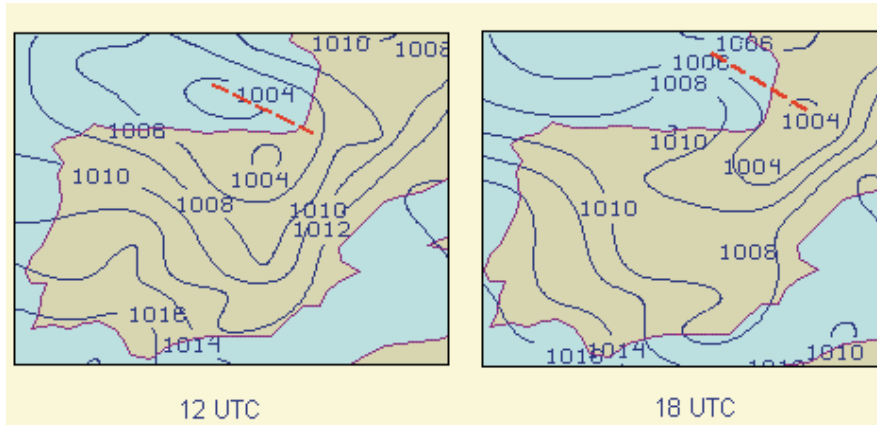


Figura 7. Análisis PSL (mb) 25-07-1995

ilares a las del Cantábrico: California, sur de Australia, Sudáfrica, etc. El modelo conceptual actual que se maneja de la galerna típica es el siguiente:

El viento de la galerna típica es un flujo ageostrófico que es la respuesta a los gradientes mesoescalares de presión, cada vez más intensos, que se producen a lo largo de la costa cantábrica. Estos gradientes son producidos por el desigual comportamiento de la tendencia de la presión, positiva al oeste y negativa en la mitad oriental del Cantábrico.

El aire fresco del oeste se enfrenta, cada vez con más ímpetu, con aire que va calentándose, originándose un fuerte contraste térmico en la interfase, que se puede asimilar en la práctica a un microfrente que separa dos fluidos de características térmicas muy diferentes. El espesor del aire frío posterior al microfrente aumenta gradualmente por idénticos motivos.

Así se explica que la galerna típica tenga las características de un paso frontal, con viento racheado, ascenso de la presión, descenso de la temperatura (Figura 4), y que estos cambios sean cada vez más intensos. Cuando la galerna típica entra en

su fase de disipación toma las características de una corriente de densidad. El microfrente asociado a esta corriente de densidad, y por tanto a la galerna, ha sido visualizado gracias a la pequeña estructura nubosa con forma de arco que se genera en la interfase. Esto no es frecuente ya que la galerna típica no suele producir nubosidad en su parte delantera.

La galerna típica recorre unos quinientos kilómetros en diez horas. Se pueden distinguir tres zonas. La primera, entre Avilés y Cabo Mayor: la zona de desarrollo. En ella el viento no llega a la escala de fuerte. Entre Ontón,

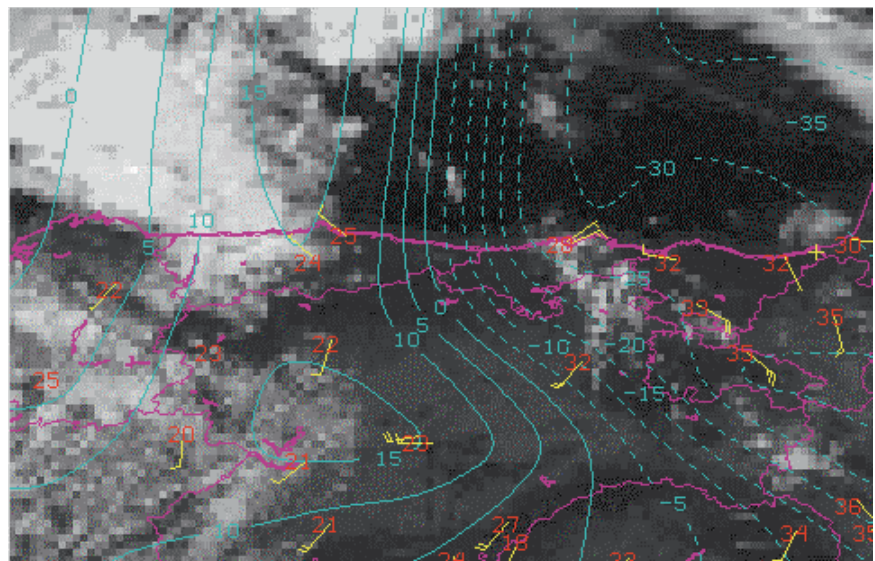


Figura 8. Análisis Mesoscalar de tendencia de la presión (mb/ 3 hr) a las 12 UTC 25-07-1995

en el borde oriental de Cantabria, y Biarritz se encuentra la zona de máxima intensidad. En ella el viento medio en la costa alcanza los 80 km/h, con rachas cercanas a 100 km/h y descensos de temperatura de 12° en 20 minutos. A partir de Biarritz la galerna entra en su fase de disipación. La velocidad de la galerna aumenta conforme se propaga hacia el este, alcanzando su valor máximo, 20 m/s, en las inmediaciones de San Sebastián, disminuyendo posteriormente. Su mayor intensidad se produce en la zona costera, disminuyendo rápidamente hacia el interior. Mar adentro la galerna afecta a una extensión de no más de 57 km. a partir de Cabo Higuer.

Su escala horizontal se encuentra dentro de la meso-β, según la clasificación de Orlandi (1975). Los gradientes mesoescalares de presión y temperatura estimados son de 5 mb en 50 km. y de 13°C en 30 km. La galerna típica es bastante superficial. Está limitada a la parte más baja de la troposfera, por debajo, en general, de los 1800 metros. El viento es máximo en los niveles inferiores, disminuyendo con la altura. Poco después de su irrupción se produce la entrada de estratos bajos y bruma, pero no se produce precipitación. El estado de la mar asociado a una galerna típica es de Fuerte Marejada. La altura significativa de las olas se encuentra próxima a 2 metros y la altura máxima a 4 metros

La tendencia barométrica opuesta que se observa sobre el Cantábrico se puede asociar

al flujo en niveles próximos a 850 mb. y a la advección de masas de aire frío y cálido sobre el Cantábrico, por parte de dicho flujo. (Figuras 5 y 6). No obstante, no todo ascenso de presión es achacable a la escala sinóptica. Así, a las 12 UTC se genera un débil gradiente de presión entre Avilés y Santander, forzado exclusivamente por el flujo sinóptico, que ocasiona los giros de viento en la costa asturiana, que a su vez inician los procesos mesoescalares. El gradiente de presión se va intensificando por la acción conjunta del flujo a escala sinóptica y a mesoescala (más resolución que la sinóptica).

En el litoral, la irrupción de una masa de aire fría en superficie con un espesor cada vez mayor, ocasiona un ascenso mesoescalar de la presión que, junto a la desigual tendencia barométrica que genera el flujo sinóptico da como resultado un intenso gradiente de presión a esa misma escala meteorológica. Por lo tanto, es la escala sinóptica la que inicia los procesos mesoescalares y, posteriormente, la acción conjunta de las dos escalas produce los intensos gradientes que acelera el viento. Esto, unido al fuerte contraste de temperatura, termina por generar el microfrente de galerna, que hemos podido visualizar en las imágenes de satélite.

La época favorable para la ocurrencia de la galerna típica es la comprendida entre el final de la primavera y principio del otoño, pero sobre todo el verano.

TODPOL S.XXI,s.l

TODOS EN POLIÉSTER



FABRICACION Y REPARACIÓN DE
POLIÉSTER Y CARBONO

- REPARACIÓN DE GEL COAT
- TRATAMIENTO DE OSMOSIS
- CONSTRUCCIÓN DE MOLDES
- OBRAS DE TODO TIPO EN BARCOS
- REPARACIÓN DE PISCINAS



POLÍGONO DE HERAS, PARCELA 293
39792 MEDIO CUDEYO CANTABRIA
TFO.: 942544464 - 600366455
todpolxx1@hotmail.com
WWW.TODOPOLIÉSTER.COM

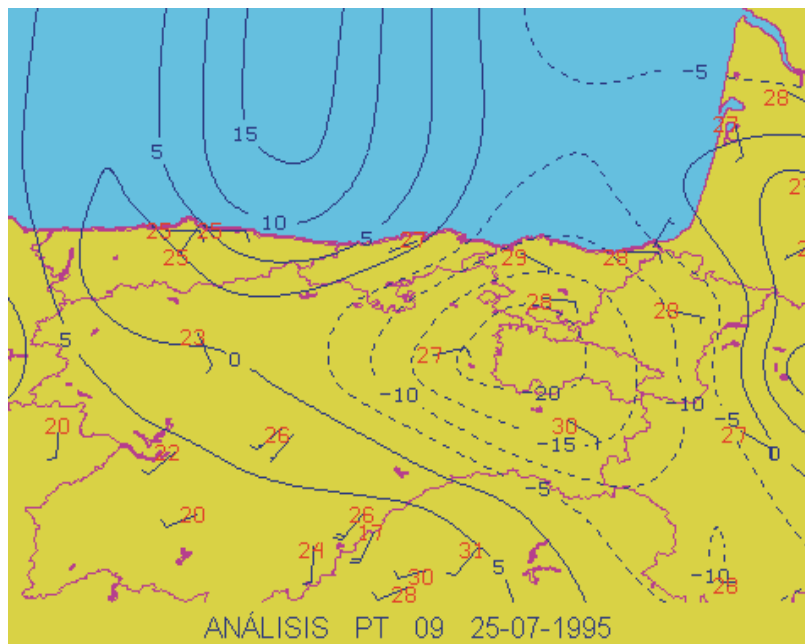


Figura 9 Análisis mesoescalar de la tendencia de la presión. Arasti, Barca 1999

El marco sinóptico favorable en superficie es el de flujo débilmente ciclónico o de pantano barométrico sobre el Cantábrico. El nivel de 850 mb. se caracteriza por una dorsal térmica sobre el Cantábrico oriental, sobre todo si a una advección cálida con viento del SW le sigue una rápida advección fría con viento del W. En la Figura 7 se muestran los análisis de presión a 12 y 18 UTC. La línea roja discontinua representa el eje de la dorsal térmica en 850 mb. Dicho eje se traslada hacia el nordeste, con su extremo inferior, que está asociado a las máximas temperaturas en 850 mb, apuntando al centro de la baja mesoescalar.

Si se cumple el marco sinóptico y la época favorable, hay que iniciar la vigilancia específica del fenómeno. Concretamente hay que vigilar la formación de un gradiente de presión paralelo a la costa (Arasti, 2002), con mayor presión al oeste que al este, así como su intensificación. Esto puede hacerse mediante el análisis mesoescalar de los campos de presión y, sobre todo, de la tendencia de pre-



CENTRAL DE LIMPIEZAS
Sotileza, S.L.

- 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

DOCAL

PINTURAS HEMPEL




ESTACIÓN SERVICIO BALSAS
SALVAVIDAS

www.docal.es

Avda. Candina, 28. Santander

Pol. Ind. Falmuria Nave 15. (Prendes). Gijón

Tfno.: 942 32 43 00 - Fax: 942 31 44 60 - docal@docal.es

sión en superficie. Este último campo es importante ya que es el responsable de la formación del gradiente de presión objeto de nuestra vigilancia. Es claro que en la galerna estudiada da más información el análisis de tendencia de las 12 UTC (Figura 8) que el de presión de la misma hora.

En el gráfico de la Figura 9 se observa que hay dos grandes zonas con tendencia barométrica diferente. Tanto en una zona como en la otra el valor de la tendencia se intensifica.

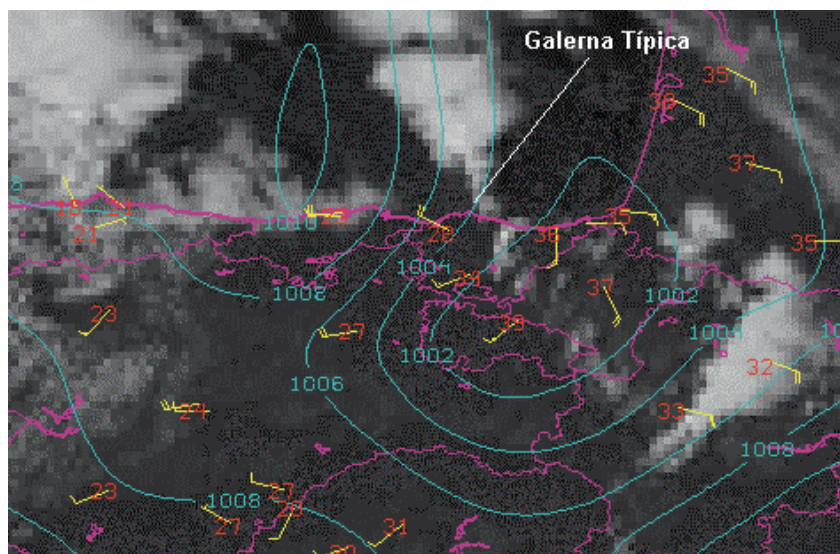


Figura 10. Análisis PSL (mb) a las 15 UTC 25-07-1995

En la parte del litoral asturiano con tendencia barométrica positiva el viento ya ha girado al oeste, lo cual es consecuente con el hecho de que los giros de viento son prácticamente simultáneos con el ascenso de la presión. Sin embargo, estos análisis mesoescalares tienen dos inconvenientes: son trihorarios y, además, hay un retraso como consecuencia de la "asimilación" de las observacio-

metaltec
naval

DISEÑO CONSTRUCCIÓN TRANSFORMACIÓN

ASTILLERO NAVAL



Ingeniería
Proyecto y construcción
Fabricación accesorios acero-inox

TRANSFORMACIÓN Y MANTENIMIENTO

Reparación y mantenimiento integral
Instalaciones y electrónica de navegación



COMPOSITES



Fibra de carbono y polyester
Refits
Acastillaje
Mantenimiento

metaltecnaval.com



INNOVACIÓN Y ADAPTABILIDAD A LAS NECESIDADES DEL CLIENTE

nes. Es por esto que se propuso un método complementario. Éste consiste en realizar observaciones horarias de presión reducida al nivel del mar, viento y temperatura, en los observatorios de Ranón (Asturias), Santander, Sondica, Igueldo y Fuenterrabía. Esto, completado con datos de viento y temperatura de estaciones automáticas, es suficiente para vigilar el gradiente de presión paralelo a la costa responsable de la galerna típica, y su intensificación. Además, no hay que olvidar que la galerna se propaga a lo largo de la costa. Por lo tanto, deberemos vigilar la galerna cuando ésta se encuentre en su fase de desarrollo para pronosticar su fase de máxima intensidad con un par de horas de anticipación. Así, si se observa que el gradiente de presión y el viento del oeste asociado se intensifican, es muy probable que los cambios en las variables meteorológicas se aproximen gradualmente a los de una galerna en su fase de máxima intensidad.



En la Figura 10 se observa un ejemplo de análisis mesoescalar del campo de presión en superficie. La imagen corresponde al canal visible del satélite Meteosat de las 15 UTC. La situación ha cambiado radicalmente. La galerna ha llegado ya al cabo de Machichaco donde se registran rachas de 104 km/h, pero todavía no ha llegado a Lequeitio, unos 20 km. más al este. Por el oeste ha penetrado con rapidez una dorsal mesoescalar de alta presión que, junto con la baja centrada en Navarra, origina un fuerte gradiente de presión. Así, el viento de la galerna es un flujo ageostrófico que responde al gradiente de presión mesoescalar que se observa en el análisis. Sobre el litoral vasco donde todavía no ha llegado la galerna hay un aire cálido y seco que alcanza los 36°C, como consecuencia de su procedencia terrenal y del recalentamiento sufrido en el descenso a la costa, que, como ya hemos visto, es consecuencia de la circulación ciclónica, casi estacionaria, que

afecta a dicha zona. Estas temperaturas contrastan con los 23 °C en la zona de galerna, es decir, 13°C de diferencia en unos pocos kilómetros. Este fuerte contraste térmico se puede asimilar en la práctica a una interfase o microfrente que separa dos fluidos con características térmicas muy diferentes. Así se explica que el paso de la galerna típica tenga las características de un paso frontal. A unas decenas de kilómetros detrás de la galerna se encuentra la zona de estratos y niebla característica del fenómeno. La nubosidad que se observa en la imagen nos puede informar del campo de viento superficial. Así, la nubosidad que se encuentra en el litoral, y que coincide con el paso de la galerna, está adelantada respecto de la nubosidad que se observa más al norte. Esta forma de la nubosidad es consecuente con el campo de viento esperado para una zona costera de las características topográficas de la costa cantábrica.

EL FUTURO YA ESTÁ AQUÍ

En este artículo se ha hecho más hincapié en las galernas típicas pues son las que se han podido estudiar con más detalle. Sobre la galerna del 7 de junio se han realizado numerosas simulaciones numéricas a lo largo de los últimos años (CNRM, Francia) de lo que fue en esencia este fenómeno: una línea de turbonada.

Si bien la propuesta de vigilancia sobre los campos de tendencia de la presión, en el caso de la galerna típica, durante un día favorable parece conveniente y acertada, hoy en día se ve igualmente necesario e indispensable el que exista una herramienta objetiva de predicción que avance los giros de viento con suficiente precisión y antelación como para poder prevenir con éxito.

En el caso de la línea de turbonada se demostró ya con el antiguo modelo Peridot, así como en otras simulaciones en EEUU, que parametrizando los "downdrafts" (corrientes descendentes mesoescales dentro de la nube) y aumentando la resolución, sin necesidad de formular de modo explícito en el modelo los fenómenos de microfísica internos dentro de una Línea de Turbonada, se conseguía una cierta simulación del fenómeno. Hoy en día, con la nueva serie de modelos operativos de mayor resolución y que utilizan formulaciones simuladas en modelos de tipo no hidrostático (AROME, en Francia) se está consiguiendo una gran pericia en prever este tipo de eventos.

Queda por avanzar en los fenómenos de *corrientes de densidad atrapadas*, tal sería el caso de la más modesta *galerna típica*, pero cuya frecuencia es abrumadoramente mayor. Son fenómenos distintos pero parece factible crear modelos numéricos meteorológicos adecuados a su escala.



**INDUSTRIAS
AGUSTIN**

INAFONCALDE

FONTANERÍA, CALEFACCIÓN y DERIVADOS

C/ Virgen del Mar, 31 - nave 1
39012 SAN ROMÁN DE LA LLANILLA (Santander)
Línea principal Tel./Fax: **942 33 35 63**
Tel.: 942 33 50 96 • Móvil: 610 26 65 44
www.industriasagustin.com • info@industriasagustin.com

- * INSTALACIONES DE FONTANERÍA, CALEFACCIÓN Y GAS PARA:
VIVIENDAS UNIFAMILIARES, PISOS, LOCALES, OBRA NUEVA, REFORMAS
- * SERVICIOS DE MANTENIMIENTO
- * INSTALACIONES DE INCENDIOS, SISTEMA RANURADO, AIRE COMPRIMIDO
- * TEJADOS: CANALONES, BAJANTES EN COBRE, PVC, ZINC, PLOMO
- * REPARACIONES EN ZINC, COBRE Y PLOMO
- * INSTALACIONES DE POLIETILENO, POLIBUTILENO Y POLIPROPILENO RETICULADO
- * INSTALACIONES DE PANELES SOLARES
- * UNA AMPLIA CARTA DE SERVICIOS QUE SE AJUSTAN A SUS NECESIDADES
- * PRESUPUESTOS SIN COMPROMISO

Tl. 902 305 151 www.sacoutil.com



EL SACO ÚTIL
gestión integral de residuos

**RECOGIDA DE
RESIDUOS PELIGROSOS y
NO PELIGROSOS**






TY 485

MARLA CUSTOM YACHTS le invita a conocer un astillero singular, donde construimos nuestros barcos con cariño y profesionalidad. Barcos para personas diferentes, cuya filosofía es disfrutar del tiempo, del ritmo de la naturaleza, del respeto al entorno. Para quienes quieran vivir de otra manera la mar. Con la máxima comodidad, el mínimo consumo y la resistencia que les confiere su construcción en acero o aluminio. Puede elegir entre la gama EURO, que aúna diseño moderno, estilo y deportividad, y la gama TRAWLER YACHT, para los que prefieren viajar, para largas travesías o vivir en un barco, todos ellos concebidos por el conocido diseñador BRUCE ROBERTS.

Si lo prefiere, le buscamos un diseño, tanto a vela como a motor, que satisfaga sus ambiciones y deseos y se lo construimos. Hablemos y pónganos al corriente de lo que busca y seguro que se lo encontramos.

También podemos reparar, reformar o rehabilitar su barco y tenemos un departamento especializado en la fabricación de todo tipo de herrajes, púlpitos, candeleros, barandillas, etc., en aluminio, acero inoxidable u otro tipo de metales especiales.



TY 41



TY 43



TY 55

EURO
ship to engine



EURO 1000



EURO 1200



EURO 1400