

# EL PUERTUOCO

Actos Sociales 2013

No 38 JULIO 2013

Asuntos y noticias de la comunidad

Junio

1 2  
3 4 5 6 7 8 9  
10 11 12 13 14 15 16  
17 18 19 20 21 22 23  
24 25 26 27 28 29 30

XXIII CAMPEONATO DE PESCA BAHÍA

Julio

1 2 3 4 5 6 7  
8 9 10 11 12 13 14  
15 16 17 18 19 20 21  
22 23 24 25 26 27 28  
29 30 31

CENA DEL CARMEN

XXX TRAVESÍA DEL CARMEN

XXIII CAMPEONATO DE PESCA BAHÍA

XXXIV CAMPEONATO DE PESCA TÚNIDOS

Agosto

1 2 3 4  
5 6 7 8 9 10 11  
12 13 14 15 16 17 18  
19 20 21 22 23 24 25  
26 27 28 29 30 31

V CAMPEONATO INFANTIL PESCA BAHÍA

CENA FIN DE VERANO



**MARINA DEL CANTÁBRICO**

Comunidad de Propietarios del Puerto Deportivo Club Náutico Deportivo

**Programa de Actividades y Actos VERANO - 2013**

**Junio**

1	2
3	4
5	6
7	8
9	10
11	12
13	14
15	16
17	18
19	20
21	22
23	23
24	25
26	27
28	29
30	

XXIII CAMPEONATO DE PESCA BAHÍA

**Julio**

1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

CENA DEL CARMEN

XXX TRAVESÍA DEL CARMEN

XXIII CAMPEONATO DE PESCA BAHÍA

XXXIV CAMPEONATO DE PESCA TÚNIDOS

**Agosto**

1	2	3	4
5	6	7	8
9	10	11	12
13	14	15	16
17	18	19	20
21	22	23	24
25	26	27	28
29	30	31	

V CAMPEONATO INFANTIL PESCA BAHÍA

CENA FIN DE VERANO

ISAF SAILING WORLD CHAMPIONSHIPS

Cartel ganador del I Concurso de Carteles Puerto Deportivo "Marina del Cantábrico"  
 Autor: Gustavo González Martín - Título: Espejo de la mar



**EDITA**

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

Apartado nº 2158

39080 SANTANDER  
 CIF: G-39079934  
 Telf. 942 36 92 81  
 Telf. 646 48 32 70  
 Fax 942 36 90 63

copromarcan@jet.es  
 copromarcan@gmail.com

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

TELÉFONO 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

D.L.: SA-358-2013  
 IMPRIME: Gráficas Campher

**e 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".



# Editorial



EDUARDO CARMELO ARASTI BARCA  
CONSEJERO DE INNOVACIÓN,  
INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO

Cantabria es una región litoral, con estuarios y bahías de gran belleza y con una tradición náutica importante con un gran potencial para consolidarse como un destino de turismo náutico de primer orden.

Nuestra responsabilidad, como Gobierno, es elaborar una estrategia de incorporación transversal al conjunto de la oferta turística, que permita que nuestras marinas, entre las que ocupa un lugar destacado el Puerto Deportivo Marina del Cantábrico, ejerzan una función tractora en todo el sector del turismo.

Por esa razón, el Gobierno que represento quiere aprovechar las oportunidades que la Bahía ofrece a esta región, así como maximizar el impacto y aprovechar la oportunidad que nos brinda un evento como el Mundial de Vela 2014.

La celebración en aguas de la bahía del Mundial de Vela el próximo año será, en este sentido, el escaparate ideal para promocionar nuestra oferta turística a nivel internacional, una oferta de calidad en la que desde el Gobierno apostamos firmemente.

El turismo náutico es un proyecto de Primer orden e interés para este Gobierno y representa una oportunidad de desarrollo económico y turístico que queremos y debemos aprovechar y rentabilizar.

Nuestra política turística es un camino que queremos recorrer codo con codo con los que forman parte del sector turístico, y así lo haremos, contando con todos vosotros, que sois parte esencial en la promoción del sector náutico cántabro.

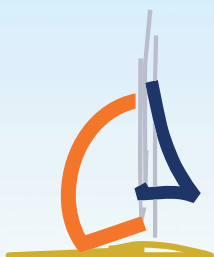
Es un orgullo y un placer para mí, como Consejero de Turismo, poder saludar y agradecer el trabajo que realizáis desde la Comunidad de Propietarios Marina del Cantábrico, a través de esta magnífica publicación y deseamos todos los éxitos, que estoy seguro vendrán.



# Santander 2013 Test Event.

## 9-15 septiembre

### Ciudad de Santander Trophy



**SANTANDER 2014**  
**ISAF SAILING**  
**WORLD**  
**CHAMPIONSHIPS**

Santander, acogerá en septiembre de 2014 los Campeonatos del Mundo ISAF para Clases Olímpicas. El núcleo de la competición será el Centro Especializado de Alto Rendimiento Príncipe Felipe (CEAR), base de preparación del equipo olímpico español de vela y también el Real Club Marítimo de Santander. Ambos lugares cuentan con excelentes instalaciones para los regatistas, en el centro de la ciudad y con un excelente acceso público.

El Campeonato del Mundo de Vela ISAF es el principal evento de clasificación para la competición de los juegos olímpicos. Sólo las clases de barcos incluidos en los Juegos Olímpicos de Río 2016 participarán en el programa de estos Campeonatos que tendrán lugar en Santander, del 8-21 septiembre del 2014.

Se espera una participación de 1.010 barcos y 1.510 deportistas y se aspira a conseguir la participación de 100 países.

En 2013 y como Regata de Prueba, se ha programado un evento internacional, el Trofeo Ciudad de Santander, que será una prueba oficial, que se celebrará en nuestras aguas del **9-15 septiembre de 2013**.

En el Trofeo Ciudad de Santander la participación estará limitada a 500 embarcaciones, 50 por cada una de las 10 Clases Olímpicas.

La Autoridad Organizadora será en ambos Eventos la Real Federación Española de Vela (RFEV), junto a la Federación Internacional de Vela ISAF y contará con la colaboración del Gobierno de Cantabria, el Ayuntamiento de Santander, la Autoridad Portuaria de Santander y la Universidad de Cantabria.

#### PROGRAMA DE VOLUNTARIOS

Os invitamos a participar y formar parte activa del proyecto.

Si te gusta el deporte y quieres vivir de cerca el mayor evento deportivo de la historia de Santander y contribuir a su éxito, no dejes pasar esta oportunidad.

Inscríbete y participa como voluntario este mismo año, en el Test Event del 9 al 15 de septiembre de 2013 y en el propio Campeonato del Mundo de Clases Olímpicas que tendrá lugar en septiembre del año que viene.

Nuestros voluntarios serán la mejor imagen de nuestra ciudad y los mejores embajadores de nuestra tierra y su colaboración tendrá una influencia directa en el éxito de la competición.

Participa y Regístrate como voluntarios en [www.santander2014.com](http://www.santander2014.com)

**ASEMAR**  
ASESORÍA NÁUTICA

MATRÍCULAS  
FINANCIERAS  
CERTIFICADOS DE MATRICULACIÓN  
IMPORTELES  
HOMOLOGACIONES Y MANEJAMIENTOS

DESCRIPCIÓN  
DECLARACIÓN EN GENERAL  
DE EMBARCACIONES DE RECREO  
SEGURAS

Puerto Deportivo Marina del Cantábrico, s/n. 39600 Camargo  
Tfno./ Fax 942 359 259 / 670 602 430  
E-mail: [matriculasasemar@hotmail.com](mailto:matriculasasemar@hotmail.com)

**SEGURO OBLIGATORIO DE  
EMBARCACIONES A TERCEROS**

**63 €**  
**ANUALES**

(TARIFA PLANA

PARA TODAS LAS EMBARCACIONES)





# Asamblea General Ordinaria de 16 marzo 2013



El sábado 16 de marzo se celebró la Asamblea anual en los salones reformados de la Comunidad, comenzando a las 11:00 horas, con una asistencia de 134 comunitarios entre presentes y representados.

Según orden del día, se dio lectura al acta de la asamblea anterior, quedando aprobada por unanimidad. A continuación el Presidente de la Comunidad informó de todas las actividades, obras y demás asuntos de interés para la Comunidad y los comunitarios, realizados durante el ejercicio 2012 y los que se tienen previstos realizar durante el 2013.

A continuación, tras la exposición por el Tesorero, se aprobaron las cuentas del ejercicio 2012 y las tarifas, cuotas y presupuesto para 2013 con una reducción del 3% en las cuotas de nuestra comunidad como se puede comprobar en el área privada de la página web de la Comunidad: [www.copromarinacantabrico.com](http://www.copromarinacantabrico.com). En la misma página, está a disposición de los comunitarios el informe de auditoría de las cuentas anuales del ejercicio 2012.

En el apartado de ruego y preguntas, destacó la solicitud de varios comunitarios para realizar un estudio desde la Junta Directiva para la colocación individualizada de contadores eléctricos.

Sin más asuntos que tratar, se levantó la sesión a las 13:00 horas.



# Asuntos de la comunidad 1er semestre 2013



Se ha reubicado la escalera que da acceso a los Salones de la Comunidad para evitar el obstáculo que significaba tenerlo en el centro de la dependencia. De esta forma se podrán realizar reuniones, actos sociales y lo más importante, nuestra Asamblea anual, evitando así el pago por el alquiler de cualquier otra instalación.

Al mismo tiempo y siguiendo las indicaciones recogidas en un informe sobre el Plan de Emergencias, se ha instalado en el salón una salida de emergencia y se han colocado las preceptivas señales de información.





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

En los proyectos de todas las obras realizadas o previstas, en las instalaciones de la Comunidad se están incluyendo todas las medidas o elementos de accesibilidad y supresión de barreras, para facilitar el acceso a todos los usuarios con movilidad reducida. La última medida adoptada ha sido la instalación de una rampa de acceso a la acera en el frente de las inmediaciones de las oficinas.



Ha sido aprobado en Junta Directiva la preinstalación o cableado del puerto con fibra óptica para completar el sistema de video vigilancia y para centralizar el de apertura de las puertas de cada pantalán. Con este cableado y debido a las grandes posibilidades que ofrece la fibra óptica, también se va a estudiar el facilitar wifi en todos los pantalanes.

Se ha aumentado el control sobre el área de carenado, mejorando la seguridad y la protección para los usuarios y las embarcaciones. Esta actuación influirá con lo relacionado con la Coordinación de Actividades Empresariales y cumplir así con la Ley 31/95 de Prevención de Riesgos Laborales, que define, en su artículo 24, y en la reglamentación que lo desarrolla Real Decreto 171/2004 que en el caso de existir relaciones de contratas y/o subcontratas, obliga al empresario contratista o empresario titular del centro de trabajo a vigilar el cumplimiento de la normativa establecida en la ley referida por parte de las empresas contratadas mediante la información e instrucciones adecuadas.



Frente a la fachada de la Oficina de la Comunidad, se ha instalado una zona de estacionamiento de bicicletas. En principio se han colocado dos aparcamientos con capacidad para cuatro bicicletas y dependiendo de la demanda, cabe la posibilidad de ampliación, tanto en el exterior de las instalaciones, como en diferentes puntos del Puerto.



El 29 de marzo, Viernes Santo, se produjo un incendio en una embarcación atracada en su pantalán. Como consecuencia de dicho incendio también se vio dañada la embarcación colindante, no produciéndose mayores daños que los de estas dos embarcaciones y algunos sobre el pantalán y la torre de agua y luz. Rogamos extremen las precauciones y no dejen sin su vigilancia la embarcación cuando esté conectada a la corriente eléctrica.



Es intención de esta Junta Directiva, realizar un cambio tanto en recorrido como en organización de la Travesía del Carmen-Trofeo Ayto. de Camargo, todo esto motivado por la escasa participación de los últimos años.

Se está organizando una regata ida y vuelta a Laredo, partiendo desde el Puerto Deportivo de Marina el sábado 13 de julio por la mañana y llegada al Puerto Deportivo de Laredo haciendo escala esa noche, con cena en Laredo con sitio a determinar y regresando el domingo 14, nuevamente al Puerto de partida. Todo el que quiera apuntarse puede hacerlo hasta el día 09 de julio.

Para mejorar el acondicionamiento del edificio de la Comunidad y reforzar la imagen corporativa de la Comunidad se está pintando la fachada trasera de igual forma que ya se hizo con la delantera y la lateral, con imprimación protectora para las adversidades climatológicas.





# Viaje Alucinante

Luis Jar Torre

## ORDEN DE COMISION

Después de leer algunas obras sobre navegantes y navegación en la época de los descubrimientos, no podía evitar la impresión de que, muchos profesionales de la mar, no le hincábamos el diente al tema porque el carácter erudito de alguno de los trabajos más interesantes nos hacía sentir tan poco implicados emocionalmente con las andanzas de nuestros colegas de hace quinientos años como, por ejemplo, con las de los reyes godos. Craso error. Si en lugar de estudiarles como fósiles se les escucha como a compañeros, nos sorprendemos descubriendo que eran personas muy próximas a nosotros, sólo que más divertidas, observadoras y, sobre todo, con una moral a prueba de rayos. Para comprobarlo propongo a los lectores que, al igual que los

marinos mercantes de todo el mundo intercambian sus aventuras por VHF cuando se cruzan en la mar, establezcamos enlace a través de los siglos y les escuchemos contar la versión original de su día a día. Para ser justos escucharemos también al pasaje, ya que en aquella época un viaje podía durar más de lo que duraba una "mili" y, en todo caso, muchas veces era el personal de a bordo con más formación, tiempo y ganas para transmitirnos lo que veían. Dicho y hecho ¡A ver, ese galeón que está a tres millas por la proa, si me escucha pase al Canal 6 y cuénteme sus aventuras, cambio!



Este cuadro demuestra que, en los buques de vela, una actividad tan prosaica como transportar la comida de la cocina al comedor, podía tener más mérito que escalar el Himalaya (Pintura de Anton Otto Fisher extraída del libro "Winjammers", de Caxton Pub.)

## PREPARACIÓN DEL BUQUE PARA SALIR A LA MAR

No debemos incurrir en el error de pensar que en el siglo XVI, los buques salían a la mar a la buena de Dios, ya entonces la navegación era una rutina asegurada por una larga experiencia, veamos algunos de los preparativos: "Es saludable consejo que antes que el buen cristiano entre en la mar haga su testamento, declare sus deudas, cumpla con sus acreedores, reparta su hacienda, se reconcilie con sus enemigos, gane sus estaciones, haga sus promesas y se absuelva con sus bulas; porque después en la mar ya podría verse en alguna tan espantable tormenta que por todos los tesoros desta vida no se querría hallar con algún escrúpulo de conciencia". (1) ¡Calma, vuelvan a embarcar, que hablaba un fraile del pasaje!. Veamos, esta vez, cómo se alista para salir a la mar un auténtico profesional que, por añadidura, era uno de los mejores pilotos entonces disponibles en Europa: "Primeramente, ante todas las cosas, dos o tres días antes de la partida, habiendo de navegar en largo viaje, el capitán o maestre y toda la otra gente de la nao se debe confesar y recibir los Sacramentos y hacer las otras diligencias provechosas a sus conciencias, y después de recogidos en la dicha nao el capitán o maestre debe pesquisar si entre ellos hay algunos que se tengan odio o mala voluntad y reconciliarlos luego, y debe





Otra actividad no apta para cardíacos era aferrar velas, aún en el bauprés y con tiempo aceptable. Con mal tiempo y en los palos, esta tarea solo podía calificarse de cirquense. (Foto del Greenwich National Maritime Museum, extraída del libro "Square-Rigged Ships; An Introduction")

no consentir que vaya alguna mujer pública en la nao porque es cosa de gran perjuicio para toda la gente. Y hechas todas las dichas diligencias deben todos hacer su devota oración encomendándose a Dios." (2).

¡Bien empezamos! Ya encomendados a Dios, y por si acaso, consultemos las "Señales naturales para conocer la mudanza de los tiempos" de Don Alonso de Chaves en busca de un buen "meteo": "Ranas, cuando vocean más de lo acostumbrado, significa vientos". Esto se complica, ¿se referirá a los batracios o a los componentes de mi Escala?. "Cuervos marinos, cuando vienen de alta mar a la tierra dando voces, denota cruel tormenta". Muy ingenioso, ¿y si no hay cuervos a la vista? "Gatos y perros, cuando les rugen las tripas, denota lluvias" inos hemos comido el gato! "Pulgas, cuando pican más de lo acostumbrado, denotan lluvias prestas" ¡ayer fumigamos! "Sol, cuando saliere, si se llegaren de él unas fumosidades secas, denota vientos aquel día", ¡pero aquel día estaba nublado! "Vasos de vidrio o barro, cuando sudan mucho, denotan tempestad cruel" (3). En fin, que hoy parece rugir amenazas la ola. Coronemos de sonrisas nuestra gallardía española y preparémonos para lo peor.

## BABOR Y ESTRIBOR DE GUARDIA

"... En entrando la fuerza del mar, hizo tanta violencia en nuestros estómagos y cabezas, que padres e hijos, viejos y mozos quedamos de color de difuntos, y comenzamos a dar el alma (que eso es el almadiar), y a decir "baac, baac"; y tras esto "bor, bor, bor, bor"; y juntamente lanzar por la boca todo lo que por ella había entrado aquel día y el precedente; y a las vueltas, unos fría y pegajosa flema, otros ardiente y amarga cólera, y algunos terrestre y pesada melancolía. De esta manera pasamos sin ver sol ni luna; ni

## FIBRA Y CARBONO RAOS, S.L.

con la colaboración de:  
**TODPOL S.XXI, s.l.**

FABRICACIÓN Y REPARACIÓN DE POLIÉSTER Y CARBONO  
REPARACIÓN DE GEL COAT  
TRATAMIENTO DE OSMOSIS  
CONSTRUCCIÓN DE MOLDES  
OBRAS DE TODO TIPO EN BARCO  
REPARACIÓN DE PISCINAS

Polígono de Raos, 14A - bajo 005 - 39600 MALIAÑO (Cantabria)

Telf. 942 35 63 30 - Móvil: 600 36 64 55

tecnicofibraycarbono@outlook.es

fibraycarbonocontabilidad@outlook.es

ELECTRICIDAD  
**ENRIQUE**  
MÉNDEZ RODRÍGUEZ

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





abrimos los ojos; ni nos desnudamos de como entramos, ni mudamos lugar, hasta el tercer día..." (4) ¡Confesión! ¿Es esto normal? ¡Auxílienne! "Es privilegio de galera que en haciendo un poco de marea, o en andando la mar alta, o en arreciándose la tormenta, o en engolfándose la galera, si te desmaya el corazón, desvanece la cabeza, se arrevuelve el estómago, se te quita la vista, comiences a dar arcadas y a revesar lo que has comido y aún echarte por aquel suelo; y no esperes que los que te están mirando te tendrán la cabeza, sino que todos, muy muertos de risa, te dirán que no es nada, sino que te prueba la mar, estando tú para espirar y aún para desesperar." (5)



Una de las ventajas de viajar es que se hacen amigos y, para el pasaje, un balance moderado era la excusa perfecta para "estrechar" relaciones. (Ferry de Ostende en 1823: caricatura de G.Cruikshank extraída del libro "Seven Centuries of Sea Travel, Portland House)

¡Es increíble que, en pleno Renacimiento, la ciencia no pueda remediar tan miserable estado! "Es saludable consejo que el curioso mareante ocho o quince días antes que se embarque, procure de alimpiar y evacuar el cuerpo, ora sea con miel rosada, ora con rosa alejandrina, ora con buena caña fístola, ora con alguna píldora bendita; porque naturalmente la mar muy más piadosamente se ha con los estómagos vacíos que con los repletos de humores malos" ¡Digo remediar, no prevenir! "Es saludable y experimentado consejo, para que uno no se maree ni reviese en la mar, ponga un papel de azafrán sobre el corazón y estése quedo sobre una tabla en el hervor de una tormenta; porque si esto hace puede estar bien seguro que ni se le revolverá el estómago ni se le desvanecerá la cabeza."(6) Oído al parche los modernos mareantes que se den por aludidos.

## EJERCICIOS MARINEROS

Repuestos de nuestros males, comprobemos el grado de instrucción del personal con unos sencillos ejercicios, empecemos con un "hombre al agua", veamos qué dice el "plan de combate": "...el que primero lo viere dé grandes voces diciendo: ¡hombre a la mar!, y luego deben arrojar alguna tabla grande... Y el hombre, así como cayere en el agua, dé grandes voces a fin que lo oigan, y si acaso fuere de noche o a tiempo que no lo habían visto caer para que atinen presto a cuál banda está, y también porque al golpe que él dio en el agua no hayan acudido tiburones u otros pescados porque no le echen mano para comerlo, y que se espanten de él y huyan entre tanto que es socorrido... Después que el hombre fuere en salvo y puesto en la nao... meterle en la boca algunas plumas de ave o los dedos para que torne a lanzar aquella agua que bebió... y beba alguna cantidad de aceite para remediar el daño que en las asaduras hubiere hecho el agua de la mar que tragó...". Instrucciones harto prolijas para traer aquí en su totalidad, pero que convenía seguir al pie de la letra en evitación de espantable "puro", ya que "... si el maestre y el piloto y los demás no hicieren todas estas diligencias y las demás que se ofrecieren y el hombre pereciere todos quedan condenados a condenación perpetua como matadores de aquél, pues tienen tanta culpa no queriéndolo socorrer" (7).

¿Verdad que el transbordo de pesos en la mar lo inventaron los norteamericanos? ¿Quién si no? Ahí va mi historia favorita. Durante la escala en Tenerife de un viaje a Santo Domingo, una pareja discutió y decidieron pasar el resto de la travesía en "embarcaciones separadas". "E como con buen tiempo en esta navegación y en el mar largo, muchas veces caminan tan cerca una nao de otra que se hablan a quince o veinte pasos o menos, el mancebo dijo a aquesta su amiga, que si le perdonaba e le acogía, que se pasaría a la nao en que ella iba; la cual, mostrando mucho placer en ello, le respondió que holgaría mucho en que lo hiciese, e que ella le perdonaba e le atendía.". Tras rogar al maestre que inventara el andarivel, y tras vencer éste su inicial prevención debido a los ruegos de ambas dotaciones, que ansiaban disfrutar de





"la fiesta e tan nueva farsa", dio comienzo la maniobra: "...encomendándose a Cupido, entró en el agua e con mucha grita e diligencia tirando los marineros, era cosa de ver cómo este amante muchas veces entraba e salía debajo de las ondas de la mar, e sorbía algunos tragos contra su voluntad; y ella le santiguaba e daba mucha priesa e solicitud a los que tiraban; pero no mirando Dios las culpas del uno ni del otro, le pasaron bien remojado. E luego ella le dio camisa e ropa enjuta, lo rescibió con mucho placer e fiesta e risa de cuantos lo vieron." (8).



La aparición de la artillería, significó un antes y un después en la guerra naval. Hasta entonces, los combates en la mar eran casi una prolongación de los terrestres, con más "infantería" que otra cosa, pero el cañón significó un salto fundamental en la preminencia de la tecnología sobre la "fuerza bruta". (Dibujo extraído de la Enciclopedia Ilustrada de la Navegación a Vela, Editorial Planeta)

Risas ¿eh?. En una película sobre su notable mando del "HMS Bounty", el Teniente de Navío Bligh hace observar a un apabullado Oficial que "... la Marina no es un asunto humorístico". Así pues, nada de risas en las maniobras, "... porque arribando el navío grande sobre nosotros por saludarnos de cerca, se descuidaron los que gobernaban de manera que por poco nos quitaran la salud y las vidas. Porque embistió con el espolón por la popa, e hizo en nuestra ciudad una batería, por la cual comenzó a meterse la muchedumbre del mar de tal manera, que si la gente no acudiera a la resistencia, fuera nuestra ciudad tomada por las aguas antes de una hora... y acabadas las alteraciones de las lenguas, aunque no las de

los corazones, se lavó todo el temor con agua salada, porque no oliese mal, y nos saludamos todos con mucha alegría y contento". (9) ¡Chapeau! Imposible explicar más finamente los efectos "desodorantes" y "disolventes" del agua de mar sobre el "temor". Se comprende que la maniobra cayera en desuso.

## ZAFARRANCHO DE COMBATE

En tiempos de Colón la artillería era un artificio relativamente novedoso y chapucero, pero sumamente desmoralizador. Aunque fuera de contexto, a efectos descriptivos demos la palabra a un sorprendido caballero de mediados del siglo anterior, involuntario testigo de su "estreno" en España: "Los omes avían

**Náutica Pedreña**

DISTRIBUIDOR EN EXCLUSIVA PARA CANTABRIA DE LAS EMBARCACIONES







Y DE LOS MOTORES:





Repuestos y mantenimiento de todo tipo de embarcaciones y motores, así como la instalación, venta de todo material necesario de navegación.

DIRECCIÓN: Puerto Deportivo Pedreña  
39130 - PEDREÑA - CANTABRIA  
Telf.: 942 33 11 10 + 332 92 33 40  
Email: navegacion@nauticapedreña.es

**DOCAL**

PINTURAS HEMPEL




ESTACIÓN SERVICIO BALSAS SALVAVIDAS

www.docal.es

Avda. Candina, 28. Santander

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

Telf.: 940 32 43 00 - Fax: 942 31 44 60 - docal@docal.es



muy grand espanto, ca en cualquier miembro de ome que diese, llevábalo a cercén, como si se lo cortasen con cuchillo: et quanto quiera poco que ome fuese ferido della, luego era muerto, et non avía cerurgia nenguna que le podiese aprovechar: lo uno porque venía ardiendo como fuego, et lo otro porque los polvos con que la lanzaban eran de tal natura, que cualquier llaga que ficiesen, luego era el ome muerto; et venía tan recia que pasaba un ome con todas sus armas". (10) Resulta obvio que quien estaba de "estreno" era el enemigo. Traigo a colación lo anterior como posible explicación al parco funeral del personal muerto en combate: "...y si acaso la herida fuere mortal, o que del todo sea muerto, más vale que luego que hubiese espirado lo lancen a la mar a fin que los unos no desmayen de ver muertos a los otros...". (11) ¿Así? ¿Sin más? "Al arrojarlos al mar, notamos una cosa curiosa, y fue que los cadáveres de los cristianos quedaban siempre con el rostro vuelto hacia el cielo, y los de los indios con la cara sumergida en el mar". (12) Algo es algo y menos es nada. Pero quitemos "hierro" al asunto y comprobemos la casi desconocida influencia de la dieta mediterránea en la táctica naval del siglo XVI. En un poco difundido episodio de la batalla de Lepanto, tras haber agotado la munición para su artillería, un grupo de jenízaros dejó bien alto el pabellón turco negándose a rendirse en una batalla sin esperanza, "... y cuando no tenían ya más armas con las que atacarnos, reunieron naranjas y limones y empezaron a arrojárnoslos... el alboroto llegó a un punto tal que, en muchos sitios, se veía a los hombres que tanto reían como lloraban." (13)

¿Sorprendente? Hace unos veinte años y en una de esas larguísimas sobremesas de mercante, cuando estás en medio de ninguna parte, un sexagenario "radio" vizcaíno nos contó que en Diciembre de 1938, tras el sorprendente combate "al abordaje" entre el minador "Vulcano" y el destructor "José Luis Díez", se recogió en las inmediaciones del puente del "Vulcano" un zapato de factura sospechosa, huérfano de pareja y cuyo dueño no pudo ser localizado. El narrador aseguraba conocer por la "otra parte" (muchos eran sus paisanos) que el zapato había sido "disparado" desde el puente del "Díez" por un desesperado marinerero que se vio con el puente del "Vulcano" enfrente y las manos vacías. No puedo garantizar la historia, pero es tan buena que merecería ser cierta.

## SEÑOR COMANDANTE AL PUENTE

Un maldito inconveniente de la navegación oceánica es que, para ir del punto A al punto B, antes hay que situar el dichoso punto A, o sea, saber dónde estamos. En 1492, con la navegación astronómica en pañales, Colón debería apoyarse en dos pilares, el conocimiento exacto de la distancia navegada y del rumbo seguido ¿o no? Veamos qué cuenta él: "Domingo 9 de Setiembre, anduvo aquel día 15 leguas, y acordó contar menos de las que andava, porque si el viaje fuese luengo no se espantase y desmayase la gente". ¡Vaya! El concepto "distancia" parece un tanto elástico y acomodaticio, veamos cómo andamos de rumbo. "Lunes 17 de Setiembre, tomaron los pilotos el norte, marcándolo, y hallaron que las agujas noruesteaban una gran cuarta, y temían los marineros y estaban penados y no dezían de qué. Cognosciólo el Almirante, mandó que tornasen a marcar el norte en amaneciendo, y hallaron qu' estaban buenas las agujas. La causa fue porque la estrella que parece hace movimiento y no las agujas". ¿La Polar de romería? ¡Qué extraño! Sigamos la derrota prevista hacia Cipango, que ya saldrá el sol por Antequera. Con astros tan traicioneros no parece sorprender al Almirante que, de vuelta de "Extremo Oriente", el "Viernes 15 de Hebrero, después del sol salido vieron tierra... el Almirante, por su



Peligro en la mar: esta foto está tomada en un buque británico de los años treinta, y se ve a cuatro alumnos de puente practicando con el sextante (casi con seguridad, tomando la altura meridiana del sol). Los pilotos en disputa del relato, debían tener una imagen muy parecida en la imaginación del autor de la cita. (Foto Greenwich National Maritime Museum, procedente de Internet)







Día de colada en un velero de carga de principios del siglo XX: el bien más preciado es la "ración" de agua dulce para aclarar la ropa, que probablemente se lava con agua salada y un jabón especial. (Foto del Greenwich National Maritime Museum, extraída del libro "Square-Rigged Ships; An Introduction")

navegación, se hallava estar con las islas de los Azores, y creía que aquella era una d'ellas. Los pilotos y marineros se hallavan ya en tierra de Castilla" (14). Y así se escribe la historia. Después de abochornar a Sus Católicas Majestades tomando posesión en su nombre del continente equivocado, ahora se reprocha a unos honrados pilotos castellanos un insignificante error de 300 leguas.

En los esfuerzos que siguieron para dar un carácter más riguroso a la navegación de altura interviene el mismísimo Don Quijote, que aporta una novedosa "navegación biológica": "sabrás, Sancho, que los españoles, y los que se embarcan en Cádiz para ir a las Indias Orientales, una de las señales que tienen para

entender que han pasado la línea equinoccial que te he dicho es que a todos los que van en el navío se les mueren los piojos, sin que les quede ninguno, ni en todo el bajel le hallarán, si le pesan a oro"(15). Recordar que Cervantes, en 1575, había iniciado un corto viaje por el Mediterráneo que, debido a las "imperfecciones" de la época, incluyó cinco años de mazmorra en Argel como consecuencia de una "escala no programada".

**TRANSPORTES  
CEPELLUDO**

TRANSPORTE DE EMBARCACIONES DE VELA Y MOTOR  
NACIONALES E INTERNACIONALES

TRANSPORTISTA OFICIAL DE  
LOS MEJORES IMPORTADORES  
EN PRIMERA MARCAS

Fleeta general de 43 camiones y 25 furgonetas coche piloto

Depósito: 10.000 m<sup>3</sup> en el puerto de Santander  
13.000 m<sup>3</sup> en Salces  
4.500 m<sup>3</sup> cubiertas para invernar

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





Casi un siglo después de Colón, la navegación ya tiene una sólida base científica, la visión de los pilotos en plena faena no puede menos que impresionar al pasaje: "¡oh, cómo muestra Dios su omnipotencia en haber puesto esta sutil y tan importante arte de marear en juicios tan botos y manos tan groseras como las de estos pilotos!. Qué es verlos preguntar unos a otros: ¿cuántos grados ha tomado vuestra merced?. Uno dice: dieciséis. Otro: veinte escasos. Y otro: trece y medio. Luego se preguntan: ¿cómo se halla vuestra merced con la tierra?. Uno dice: yo me hallo cuarenta leguas de tierra. Otro: yo, ciento cincuenta. Otro dice: yo me hallé esta mañana noventa y dos leguas; y sean tres o sean trescientas, ninguno ha de conformar con el otro ni con la verdad"(16). Juraría que, cuatro siglos más tarde, a más de un lector de "mediana edad" esta escena le será extrañamente familiar.

## REVISTA DE POLICIA

Una previsible ventaja para los navegantes de antaño sería la oportunidad de escapar de las hediondas ciudades para respirar los purísimos aires oceánicos: "Es saludable consejo, mayormente para los hombres regalados y estómagos delicados, se provean de algunos perfumes, menjuí, estoraque, ámbar o áloes, y si no de alguna buena poma hechiza, porque muchas veces acontece que sale tan gran hedor de la sentina de galera, que a no traer en qué oler hace desmayar y provoca a revesar." (17) ¡Vamos ya! ¡Si es conocido de antiguo que, en los buques, se observa una escrupulosa higiene por su importancia en la prevención de enfermedades! : "Es privilegio de galera que si alguno tuviere necesidad de calentar agua, sacar lejía, hacer colada o jabonar camisa, no cure de intentarlo, si no quiere dar a unos que reír y a otros que mofar; mas si la camisa trajere algo sucia o muy sudada y no tuviere con qué remudarla, este forzoso tener paciencia hasta que salga a tierra a lavarla o se le acabe de caer de podrida." (18) Pero ¿qué chusma de apestosos herejes comparte la nao con su merced? Verá cómo, a la llegada a puerto, la Inquisición Marítima sube a bordo y los hace desinfectar con gran alarde de hoguera. "Es privilegio de galera que si alguno en la tierra es deudor, acuchilladizo, perjuro, revoltoso, rufián, robador, matador, no pueda ninguna justicia entrar allí a le buscar..."(19) Entonces quéjese su merced al Segundo, estos elementos son la excepción, y una vergüenza para cualquier bajel. "Es privilegio de galera que los ordinarios vecinos y confrades della sean testimonieros, falsarios, fermentidos, cosarios, ladrones, traidores, azotados, salteadores, adúlteros, homicianos y blasfemos." (20) Mal lo pintáis, ¿podrá su merced aislarse de tal canalla? "Hombres, mujeres, mozos y viejos, sucios y limpios, todos van hechos una mololoa y mazamorra, pegados unos con otros; y así junto a uno, uno regüelda, otro vomita, otro suelta los vientos, otro descarga las tripas; vos almorzáis, y no se puede decir a ninguno que usa de mala crianza, porque las ordenanzas de esta ciudad lo permiten todo." (21)

## ARRIADO DE BANDERA, BUENAS NOCHES

El día toca a su fin y no disponemos del socorrido "cassette" con la oración, cantemos una Salve y mostremos al mundo las peculiaridades de nuestra rica tradición coral: "...porque como los marineros son amigos de divisiones y dividieron los cuatro vientos en treinta y dos, así los ocho tonos de la música los tienen repartidos en otros treinta y dos tonos diversos, perversos, resonantes y muy disonantes, de manera que hacíamos ese día en el canto de la Salve y Letanía, una tormenta de huracanes de música, que si Dios y su gloriosa Madre y los santos a quien rogamos, miraran a nuestros tonos y voces y no a nuestros corazones y espíritus, no nos conviniera pedir misericordia con tanto desconcierto de alaridos." (22) Mejor nos acostamos, una buena cama nos permitirá reponernos de las emociones del día: "Es privilegio de galera que las camas que allí se hicieren para los pasajeros y remeros no tengan pies ni cabeceras señaladas, sino que se echen a do pudieren y cupieren y no como quisieren; es a saber, que a do una noche tuvieran los pies tengan otra la cabeza; y si por haber merendado castañas o haber cenado rábanos, al compañero se le soltare algún... ya me entendéis, has de hacer cuenta, hermano, que lo soñaste y no decir que lo oíste." (23)

Hemos llegado al final del viaje, comienzo a creer que, la colonización de América, tuvo su origen en los miles de españoles que, tras sufrir el viaje de ida, no osaron siquiera plantearse el viaje de vuelta, pero no es mi opinión la que cuenta. A ver, colegas, ¿me hacéis las conclusiones? "La mar a nadie tiene contento de cuantos en ella andan navegando, porque los cuerpos tráelos cansados con la mala vida y los corazones están con sobresalto de alguna peligrosa tormenta" Entonces, ¿no se navega a gusto en



el siglo XVI? "...el hombre que navega, si no es por descargo de su conciencia, o por defender su honra o por amparar la vida, digo y afirmo que el tal o es necio, o está aborrido, o le pueden atar por loco." (24)

Mensaje recibido, en el siglo XX somos unos quejicas consentidos. Prometo solemnemente no volver a desbarrar de las carencias de mi buque, gracias por la información y buena guardia, corto.

#### NOTAS BIBLIOGRAFICAS

1. - Fray Antonio de Guevara, "De los muchos trabajos que se pasan en las galeras". Cap. X, "De las cosas que el mareante se ha de proveer para entrar en la galera". Las citas de la obra del Padre Guevara que siguen están extraídas del Apéndice 1 de "Pasajeros de Indias", de José Luis Martínez.
2. - Alonso de Chaves, "Espejo de Navegantes" (tratado tercero del tercer libro).
3. - Alonso de Chaves, op. cit. (tratado último del segundo libro).
4. - Eugenio de Salazar, "Carta escrita al licenciado Miranda de Ron". Las citas de esta obra que siguen están extraídas del Apéndice 3 de José Luis Martínez, op. cit.
5. - Fray Antonio de Guevara, op. cit. Cap. VI, "De los otros veinte trabajos que hay en la galera".
6. - Fray Antonio de Guevara, op. cit. Cap. X.
7. - Alonso de Chaves, op. cit. (tratado tercero del tercer libro).
8. - Gonzalo Fernández de Oviedo, "Historia natural y general de las Indias", "Infortunios e naufragios", Libro L, Cap.iii. Citado por José Luis Martínez, Cap.10 op. cit.
9. - Eugenio de Salazar, op. cit.
10. - Desconocido, citado por Juan Eslava Galán en "La Historia de España contada para escépticos", Cap. 38.
11. - Alonso de Chaves, op. cit. (tratado tercero del tercer libro).
12. - Antonio Pigafetta, "Primer viaje alrededor del globo", (libro IV).
13. - Relato de Girolamo Diedo en "Lèpante" de Lessure, citado por Geoffrey Parker en "La Revolución Militar", Cap. 3.
14. - Cristóbal Colón, "Diario del Primer Viaje".
15. - Miguel de Cervantes, D.Quijote de la Mancha, 2ª Parte, Cap. XXIX.
16. - Eugenio de Salazar, op. cit.
17. - Fray Antonio de Guevara, op. cit. Cap. X.
18. - Fray Antonio de Guevara, op. cit. Cap. VI.
19. - Fray Antonio de Guevara, op. cit. Cap. VII, "De otros más trabajos y peligros que pasan los que andan en galera".
20. - Fray Antonio de Guevara, op. cit. Cap. VI.
21. - Eugenio de Salazar, op. cit.
22. - Salazar en Fernández Duro "Disquisiciones náuticas", citado por Carla Rahn Phillips en "Seis galeones para el Rey de España".
23. - Fray Antonio de Guevara, op. cit. Cap. VI.
24. - Fray Antonio de Guevara, op. cit. Cap. IX, "De una sutil discreción de la mar y de sus peligrosas propiedades".

**CONSTRUCCIONES  
Y OBRAS DE ALBAÑILERÍA**

**Antonio R. Ruiz Gómez**

Bº Pesquera, 4 - 2º izda. - 39696 SELAYA (Cantabria)  
Telf. 942 59 00 61 - Móvil 696 65 93 42



# La vuelta a España del "Corto Maltés"

Por Alvaro González de Aledo Linos y Luis Espejo Barbosa.

**Dos navegantes cántabros salen de Santander a vela hacia el Oeste, y regresan 3 meses después por el Este.**

¿Es posible dar la vuelta completa a la "península" ibérica navegando?. Porque si fuera así estaríamos hablando de una isla, no de una península. Pues sí lo es, "simplemente" disponiendo de un barco que cale menos de un metro y medio, que es la profundidad del Canal de Midi, que atraviesa Francia del Mediterráneo al Golfo de Vizcaya. Nosotros lo conseguimos el verano pasado en un barco de vela de menos de 7 metros de eslora, un Tonic 23 bautizado "Corto Maltés" en honor del ecléctico personaje de Hugo Pratt, cuyo calado con la orza subida es de 70 cm. Pero claro, esa es la parte final del viaje. Primero hay que conseguir llegar a la costa mediterránea de Francia con ese mismo barquito, superando las difíciles zonas de navegación de la Costa da Morte en Galicia, la costa atlántica de Portugal y el Estrecho de Gibraltar.



## Tomar la decisión

La idea surgió poco a poco en nuestras navegaciones previas. Ambos tenemos experiencia en navegaciones de altura (incluyendo 3 travesías del Atlántico) y largas navegaciones costeras, pero siempre en veleros de alquiler mucho mayores. Nuestros barcos son pequeños (un Tonic 23 y un Sun 2000) y estamos habituados a recorrer la costa cantábrica con ellos en navegaciones de 2 a 4 semanas. Aunque siempre nos decían que para navegación de altura por el Cantábrico se necesita un barco de más de 8 metros, por el tipo de ola que se forma, nosotros nos dábamos cuenta de que podríamos hacerlo simplemente disponiendo del tiempo suficiente, ya que la preparación de las etapas, la arribada a los puertos, la intendencia, las consultas meteorológicas, etc., deberían ser iguales a lo que estábamos acostumbrados. Y por nuestra parte sólo requeriría el esfuerzo de aguantar en las precarias condiciones de vida de un barco tan pequeño durante 3-4 meses, que era la duración que estimábamos para circunnavegar España.

Careciendo de algo mejor tomamos la decisión de intentarlo con el "Corto Maltés". Su antigüedad (28 años) nos preocupaba más que nuestra resistencia física, pues navegaríamos por las zonas más duras de nuestra costa y la de Portugal, y para cruzar el Canal de Midi tendríamos que desarbolar. Todo ello nos exponía a encontrar fallos estructurales o de fatiga de los materiales que originaran una rotura o avería y dieran al traste con el viaje. Al salir estimábamos nuestra posibilidad de éxito en un 80% o menos. Esa fue una de las razones de que no buscáramos patrocinación, pues no nos apetecía que nos financiaran y tener que dar media vuelta o traer el barco por carretera. Con la decisión tomada dedicamos el invierno 2011-12 a los largos preparativos técnicos, legales, de aseguramiento, etc., del







barco, y nuestra situación familiar y laboral para disponer de ese largo permiso.

## El Cantábrico y Portugal

Finalmente largamos amarras a finales de mayo de 2012. Nuestro propósito era dormir todos los días en puerto o en fondeadero, con la excepción de Portugal, la zona que estimábamos más difícil, donde pretendíamos aprovechar los vientos favorables que se presentasen haciendo etapas continuas, con el fin de descenderlo cuanto antes. El primer mes de navegación fue el más penoso, pues tuvimos un clima invernal aderezado con lluvias y nieblas, pero afortunadamente con el viento muy favorable (Nordestes en el Cantábrico y

Noroestes en el Atlántico). Navegamos casi siempre con espí, haciendo en muchas etapas picos de 8-10 nudos y surfeando unas olas impresionantes. En Asturias rompimos el puño de driza del espí, lo que resolvimos con una reparación a bordo pues no queríamos prescindir de esa vela que nos estaba permitiendo medias de velocidad impresionantes para un barco de 23 pies. Lo que más nos gustó de estas etapas fue la Isla de Sálvora, en Galicia.

La costa Oeste de Portugal dispone de pocos puertos, y algunos se cierran cuando hay vientos fuertes o mar de fondo del Oeste. El oleaje suele ser enorme (muchos días navegamos con mar gruesa: olas de 2,5 a 4 metros) procedente del Noroeste. Respecto al viento, a partir de abril entra la "nortada" o "alisios portugueses", que alcanzan fuerza 4 a 6, a los que se añade la brisa térmica de la tarde, en la misma dirección, alcanzando entre ambos fuerza 6 a 7 (más de 30 nudos). A ello se añade el poco tráfico de la zona, pues las rutas de mercantes pasan mar adentro y la náutica deportiva está poco desarrollada, y el silencio de la radio que no tiene cobertura de la totalidad de la costa. Eso significa que en caso de apuro es poco probable que alguien te socorra. Muchos días navegábamos 10 ó 12 horas completamente solos en el mar y sin escuchar a ningún otro barco por la radio. Tuvimos algunas tumbadas en que llegó a entrar agua por el portillo, provocadas por las olas rompientes más que por el viento, y en esas condiciones no nos pareció prudente nuestro proyecto original de navegar de noche, que abandonamos enseguida. Lo mejor de estas etapas fueron las Islas Berlengas, poco antes de Lisboa.

## La "pororoca" andaluza

A partir del Algarve la navegación se dulcificó, pero pasamos del frío a las olas de calor de Andalucía. Remontamos los cauces fluviales del Guadiana y del Guadalquivir, que son navegables sin quitar el palo, y allí vivimos las peores situaciones del viaje. ¿Quién nos lo diría?. Los ríos en sí son maravillosos, una navegación relajada y descubriendo paisajes nuevos tras cada recodo. El Guadiana, por ejemplo, puede remontarse más de 50 Km., entre prados, montañas casi desiertas y pueblos de película con sus propios

Tl. 902 305 151 [www.elsacoutil.com](http://www.elsacoutil.com)

**EL SACO ÚTIL**  
gestión integral de residuos

RECOGIDA DE  
**RESIDUOS PELIGROSOS y  
NO PELIGROSOS**

**CENTRAL DE LIMPIEZAS**  
*Sotileza, S.L.*

- Limpieza general
- Instalación y mantenimiento de comunidades y locales
- Limpieza del automóvil en general
- Limpieza de cristales y persianas
- Limpieza de moquetas, alfombras y especialidad en solás
- Pulido/Abrazado/Cristalizado de pavimentos
- Limpieza/Restauración de fachadas

General Davila, 236 A/B, bajo  
39006 SANTANDER

Tel. / Fax 942 32 01 21  
[sotileza@wanadoo.es](mailto:sotileza@wanadoo.es)



desembarcaderos pintorescos. Lo malo son las desembocaduras. Se forma un fenómeno que en el Amazonas, el más violento, se conoce como "la pororoca" y adquiere la fuerza de un tsunami, y en el Guadalquivir se reproduce aunque con menor intensidad. El agua que desciende del río se encuentra con la marea creciente en dirección contraria, y peor aún si el viento es del SW y también se opone al río, generando una olas altas y picudas, con crestas rompientes, extremadamente peligrosas para salir.

En el Guadalquivir nos encontramos con un tren de olas de frente en las que el "Corto Maltés" llegaba a la cresta y se quedaba medio barco en el aire, cayendo después en el valle con un pantocazo que hacía temblar toda la estructura. En algunas subidas incluso se quedaba parado o navegaba hacia atrás, con riesgo de romper el timón. Dos veces intentamos salir del río y las dos tuvimos que dar media vuelta. Pero lo malo de esta decisión es que al girar te quedas por unos momentos con las olas por el través, con gran riesgo de vuelco. Las olas más peligrosas son las rompientes: su pendiente de ataque es más exagerada, y cuando ya tienen al barco muy escorado viene el impacto de la cresta que desarrolla una fuerza lateral impresionante. Se ha calculado que un barco puede ser volcado por una ola rompiente cuya altura sea un tercio de la eslora. Como el "Corto Maltés" mide 6 metros una rompiente de dos metros podría volcarlo, y las estábamos recibiendo de 3-4 metros. Por lo tanto para dar media vuelta hay que concentrarse en el tren de olas, estudiarlas una por una y decidir en cuál de ellas te vas a arriesgar, pues nunca son todas iguales. Has de elegir una pequeña y, sobre todo, que no sea rompiente. Pero eso es la teoría y si sólo fuera así nunca ocurrirían accidentes. Por suerte dimos la vuelta sin incidentes, y tras los dos intentos fallidos tuvimos que pasar noche fondeados en el interior del río y salir el día siguiente, no sin dificultades.

Lo mejor de estas etapas fueron los plácidos días de remontar el Guadiana, navegando a vela y aprovechando las corrientes de marea y descubriendo los pueblecitos de las orillas, especialmente los del lado portugués.

## El Mediterráneo

El Estrecho de Gibraltar nos recibió con temporal de fuerza 6-7 del Este, que obviamente no conseguiríamos pasar con nuestro barco. Descansamos 3 días en Barbate hasta que el viento se invirtió, y entonces pasamos el Estrecho sin ninguna dificultad, con vientos portantes. Las etapas del Mediterráneo (prácticamente todo el mes de julio) fueron tranquilas, e incluimos un repaso a fondo del Mar Menor. Solamente en la Costa Brava, acuciados por los pronósticos de tramontana (un viento repentino del NW que alcanza fuerza de temporal en pocos minutos y sin avisar, pues el barómetro permanece estable) decidimos acelerar. Aprovechando que, contra toda costumbre, teníamos un viento fuerte del Sur (fuerza 5-6) decidimos alargar las etapas para llegar a Francia cuento antes, y recorrimos toda la Costa Brava en un solo día. Lo mejor de esta parte del viaje fue la Isla de Tabarca, habitada pero con unos rasgos derivados de su aislamiento que nos emocionaron.





## El Canal de Midi y los ríos de Francia

Entramos al Canal de Midi por La Nouvelle, el puerto francés más cercano que permite acceder al canal. La mañana siguiente a nuestra entrada se levantó la tramontana, que nos habría cogido en el mar si no hubiéramos acelerado las etapas anteriores y nos habría hecho perder algunos días.



Las gestiones para desarmar el barco las hicimos con un astillero que disponía de una pequeña grúa tipo pluma con la que sostendría el palo mientras nosotros haríamos lo demás. No debía tener muchos clientes porque nos propuso hacerlo en el mismo momento, aunque estábamos a 27 de julio, plena temporada alta de la vela. Retrospectivamente eso era la primera señal de las muchas que fuimos detectando en el Canal de Midi de cómo la vela de viajes y crucero ha decaído en Francia y en España; la verdad es que habíamos esperado una larga lista de espera para el uso de la grúa. Posteriormente en todo el tránsito del canal (más de 2 semanas) sólo nos cruzamos con 4 veleros. Para desarmar

hay que llevar todo desarmado (jarcia y electrónica) y el palo sujeto sólo por cuatro patas: el estay, el backstay y dos obenques, y buscar maderas para armar un aspa en la popa donde apoyarlo. Toda la operación de la grúa la hicimos en 15 minutos (desarmar la jarcia y la electrónica mucho más) y por suerte no encontramos ningún vicio oculto o desgaste del material, como tanto nos temíamos.

Por el Canal de Midi navegamos a motor más de 600 Km. y franqueamos 174 esclusas. Una navegación relajada, por paisajes campestres de la Francia profunda y descubriendo gentes y paisajes emocionantes. Primero el canal asciende hasta el Macizo Central de Francia, y podemos presumir

**MRS**  
MIGUEL RUIZ SEGUROS  
experto en seguros náuticos

Asegura tu embarcación con nosotros  
y consigue un  
**15% de descuento**

\*Descuento aplicable a los escritos de la Comunidad de propietarios al contratar pólizas obligatorias y cualquier garantía voluntaria.

MIGUEL RUIZ CORREDOR DE SEGUROS  
Asesorador y Gestor  
**942 228 954 / 364 284**

**Cruz Marina**  
agente exclusivo de  
**METROPOLIS**  
YATES

te ofrece el mejor seguro para tu embarcación,  
ahora con un importante  
**¡DESCUENTO!**

Infórmate: **942 369 257 - 942 369 381**  
**cruzmarina@cruzmarina.com**

\*consultar condiciones de la promoción con Cruz Marina





de haber navegado en un velero unos 200 metros sobre el nivel del mar. Posteriormente desciende hasta el estuario del Garona, que ya es navegable hasta el Golfo de Vizcaya. Días relajados, donde podíamos amarrar el barco a la orilla en cualquier lugar que se nos antojase, con pueblos en todo el recorrido lo que facilitaba la intendencia y algunos "lujos" como desayunar con cruasanes recién horneados, y por si fuera poco acompañados por nuestra chicas, que hicieron estas etapas con nosotros. El canal tiene infraestructuras impresionantes, como acueductos por los que navegas por encima de autopistas o de otros ríos navegables, de manera que mirando "hacia abajo" ves a los coches lanzados a toda velocidad por la autopista, el cruce de dos mundos contrapuestos.

Incluso hicimos una excursión por el Río Baise, que está comunicado mediante esclusas con el Canal de Midi. La navegación por este y otros ríos de Francia sólo puede hacerse con orza abatible porque la profundidad no está garantizada como en el canal (ya que el fondo del río no es uniforme) y puede haber obstáculos imprevistos como rocas o árboles arrancados y hundidos. Es un río absolutamente frondoso y las copas de los árboles de una orilla se tocan con las de la otra, se parece al Amazonas de los reportajes. Las esclusas del río son especialmente peligrosas por estar en una corriente de agua poderosa, la del propio río, en lugar de en un cauce de agua casi quieto como en el canal. Cuando llegas a un salto de agua, en una de las orillas hay una zona acanalada y protegida por un muro que te lleva a la esclusa y en la que tienes que entrar a la primera. Si no aciertas y en la maniobra te atraviesas un poco, el río te lleva para atrás y en seguida te sitúa perpendicular a la corriente, sin posibilidad de controlar el barco. Por si fuera poco, al salir de la esclusa río arriba te encuentras a pocos metros el salto de agua que acabas de ver desde abajo, y te das cuenta que si en ese momento se para el motor o haces algo mal el mismo río te tira por el salto con las consecuencias que son fáciles de imaginar. En algunas (no en todas) había un cabo con boyas flotantes atravesado para evitar ese riesgo, pero sinceramente dudamos de que aquél mecanismo fuera capaz de sujetar a un barco empujado por la corriente.

## De nuevo en el Cantábrico

Finalmente llegamos al estuario del Garona. La última esclusa es impresionante, pues salva un desnivel de más de 7 metros y tiene unas medidas de seguridad especiales, ya que los barcos de alquiler no están autorizados a franquearla para descender al río. La navegación por este río poderoso es impresionante, marcada por unas corrientes de marea de 5-6 nudos que hacen imposible para un barco como el nuestro llevarla en contra. Incluso en sitios determinados, como los ojos del famoso Puente de Piedra de Burdeos donde el río se encajona en las estrecheces, se habla de auténticas cascadas de agua. Volvimos a poner el palo en Pauillac y desembocamos finalmente en las aguas conocidas del Golfo de Vizcaya.

Pero las etapas siguientes descendiendo Francia se preveían duras. Es una costa lineal, baja y arenosa, de más de 120 millas y sin puertos intermedios, expuesta a los vientos del Oeste y sobre todo a las grandes olas del Océano Atlántico que entran hasta el fondo del Golfo de Vizcaya sin ser frenadas por nada. La plataforma continental sube abruptamente de 4.000 metros de fondo a 80 metros a pocas millas





de la orilla, y allí las olas rompen y se desordenan creando uno de los mares más peligrosos del mundo cuando sopla duro del Oeste. Por si eso fuera poco, el mar es una zona de entrenamiento de tiro del ejército francés y sólo es seguro navegar por las tres millas paralelas a la orilla, donde no se dispara. Esta estrecha franja es suficiente con el viento de popa o por la aleta, ya que se puede hacer rumbo directo hacia el Sur, pero si viene de cara la navegación resulta durísima pues hay que dar bordos de menos de tres millas de ancho, lo que te obliga a virar cada media hora. Además los puertos de Arcachon y Capbreton a veces no son accesibles porque hay que entrar en unas horas determinadas de marea, sin oleaje y de día. Finalmente no llegamos en esas condiciones idóneas a Arcachon y tuvimos que pasar de largo, navegando de noche hasta Capbreton, donde afortunadamente sí conseguimos entrar porque estuvimos a punto de quedarnos sin gasolina en las inmediaciones del campo de tiro (decaió el viento e hicimos gran parte de las 128 millas a motor). Tras estos sustos arribamos sanos y salvos a Santander el 22 de agosto, tres meses después de nuestra salida.

## Resumen y conclusiones

La parte técnica de esta larga navegación se detalla en la tabla. A título personal podemos asegurar que la navegación costera se puede hacer con cualquier barco, sin límite de distancia. El "Corto Maltés" no tiene sonda, ni radar, ni baliza, ni balsa salvavidas, ni Zodiac, ni nevera, ni horno, ni ducha, ni... sólo lo que exige la legislación para la navegación hasta 12 millas, y ha dado la vuelta a España. Lo que tiene que presidir la navegación con un barco pequeño es la prudencia: lo prioritario no es correr, sino evitar el accidente y no romper nada. Hay que salir sin prisas, informarse adecuadamente del pronóstico meteorológico y esperar en puerto si lo previsto supera las capacidades de nuestro barco, que debemos conocer a fondo. Una rotura de material provocaría largas esperas que darían al traste con el viaje, y un accidente humano podría ser irreparable. Por lo tanto el que tenga un barco pequeño y aspiraciones de largos viajes, que no espere indefinidamente a tener el barco perfecto. Es mejor adaptar los planes al barco que tienes ahora, convencidos como estamos de que normalmente utilizamos menos de la décima parte de sus posibilidades.

## El libro que lo detalla todo

Las anécdotas y fotografías de esta navegación pueden seguirse día a día en nuestro blog:

<http://cortomaltés2012.blogspot.com.es>

Por otra parte, todos los detalles técnicos, de navegación, anécdotas y reflexiones durante la travesía están recogidas en el libro "La vuelta a España del Corto Maltés. De Santander a Santander en un velero de 6 metros" (editorial ExLibric) publicado en febrero, que puede conseguirse en la Librería Espacio Kattigara (C/Madrid 13) y otras de Santander, y por Internet en el mismo blog. Si algún lector se anima a ampliar los horizontes de su pequeño velero tras su lectura, nos daríamos por satisfechos.



# Resumen técnico de la vuelta a España

**Tiempo empleado:**

93 días (22 de mayo a 22 de agosto).

**Millas navegadas:**

2.516, es decir, 4.659 Km.

**Noches en marinas:**

35, lo que supone el 37% de los días.

**Coste por persona y mes:**

381 euros incluyendo todo, es decir, la comida, la gasolina, las marinas, arbolar y desarbolar, el permiso del Canal de Midi, la reposición del material que se rompió o se perdió, etc.

**Coste de las marinas:**

de 6 a 27 euros/noche,  
con una media 15 euros/noche para un barco de seis metros.

**Consumo de gasolina:**

341 litros. Esto supone que hemos utilizado el motor sólo o en combinación con las velas la cuarta parte del recorrido, lo que incluye el Canal de Midi que no se puede hacer a vela. Si sólo contamos las millas de navegación en el mar, el motor lo hemos usado, solo o en combinación con las velas, el 10 % del recorrido.

**Número de operaciones de bricolaje, reparaciones y mantenimiento:**

40 operaciones.

**Kilos que hemos perdido:**

17 (entre los dos).

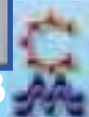
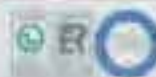
**Peces capturados: 0.**

CUESTION DE CONFIANZA

**riusa**

INSTALACIONES ELÉCTRICAS  
ASCENSORES  
ALQUILER DE MAQUINARIA  
OBRA PÚBLICA

Pol. Ind. Wissocq - C/ Río Deva nº 3  
39011 Santander  
Tel.: 942 21 56 58  
Fax: 942 31 33 62  
Email: [riusa@riusa.es](mailto:riusa@riusa.es)  
[www.riusa.es](http://www.riusa.es)







*Náuticos y  
Especiales*

**TRANSPORTES**  
**CRESPO**

Carretera Torrelavega - Oviedo, Km. 4.5 •  
Apartado 34  
39538 La Vegulla • Reocín (Cantabria)

*Pedro Luis Crespo Mordán*

Tels.: 629 452 711 - 942 838 565

Fax: 942 821 995

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



**TRANSPORTES NACIONALES E INTERNACIONALES**  
**PÍDANOS PRESUPUESTO**



# Programación de Fiestas 2013



## XXX Travesía del Carmen Santander-Laredo-Santander

**Sábado, 13 de Julio a Domingo, 14 de Julio**

- Patrocinado y organizado 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 Puerto Deportivo Marina del Cantábrico.
- Llegada al Puerto Deportivo de Laredo.
- Recorrido a determinar, según las condiciones meteorológicas. (Se expondrá mapa explicativo en los tabloneros de anuncios de la Comunidad).
- Normas establecidas por la Organización.
- Inscripciones: Oficina de la Comunidad, siendo el último día de la inscripción el 11 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 en fecha y sitio por determinar.



# Programación de Fiestas 2013



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

**22 de Junio y 20 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: 14:00 horas
- Hora de pesaje: Desde las 13:00 horas
- La inscripción se realizará en las oficinas de la Comunidad, siendo el último día de inscripción el 20 de junio 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 en fecha y sitio por determinar.



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

**17 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 14 de agosto a las 20:00 horas.
- Inscripción gratuita.
- La entrega de trofeos se realizará en fecha y sitio por determinar.





# Programación de Fiestas 2013

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

**27 de Julio Y 10 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 24 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 en fecha y sitio por determinar.

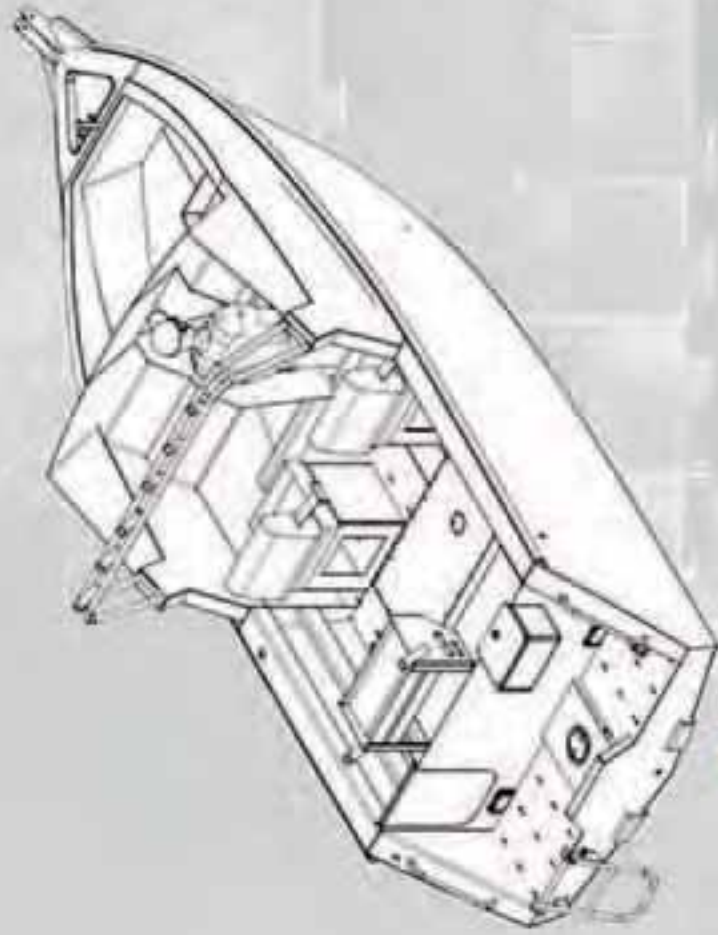
### CENA DEL CARMEN

Nos reuniremos el viernes 19 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 30 de agosto 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.





# MARLA BOWRIDER 580

## CARACTERISTICAS TECNICAS:

- ESIORA TOTAL: 5,80 m.
- MANGA: 2,25 m.
- PESO SIN MOTOR: 750 Kg.
- POTENCIA MOTOR: 75-135 HP.
- DEPOSITO COMBUSTIBLE: 100 Lit.
- CASCO Y CUBIERTA EN ALUMINIO MARINO DE 5,4 y 3 mm.

*¿A la playa?  
¿De pesca?  
¿De acuático?  
¿Esquí acuático...?  
¿Submarinismo?  
¿Marla Bowrider 580,  
El camaleón del mar*



### MARLA CUSTOM YACHTS

POLIGONO INDUSTRIAL "LA CERRADA / RIA DEL CARMEN" 39600 - MALIÑO - CANTABRIA - SPAIN  
www.marlasl.com    email.- yachts@marlasl.com    Telefono +0034 942 250 262    Fax +0034 942 250 266