

EL PUERTUCO

Nº 30 Enero 2009





EDITORIAL

El sentido del "Puertuco" es ofrecer al comunitario una herramienta de comunicación e información sobre los asuntos de la Comunidad y sus actividades, junto con la posibilidad de incluir artículos sobre temas náuticos de interés para todos, con prioridad de autoría a los comunitarios. Constituye de este modo un servicio en el cual todos tenemos cabida.

Este número se estructura inicialmente con la acostumbrada sección en apartados referidos a diferentes asuntos de la Comunidad. El cuerpo central congrega; una sucinta, pero aclaratoria historia de nuestra Comunidad, su posición en el Puerto y relación con la concesionaria, Marina de Santander, S.A. A lo que se suma la información básica sobre las tasas portuarias, ambas creemos de gran interés para todos. Junto con un artículo sobre la pesca en Madagascar y el resumen de las actividades sociales del año 2008.

Con el objetivo de aportar un mejor aprovechamiento se abre un apartado dedicado a referenciar direcciones de páginas web interesantes para las actividades deportivas y el sector náutico, intentado siempre que sean de referencia al Cantábrico, que se irán incrementado y perfilando progresivamente con las aportaciones y ayuda de todos. Comenzaremos, como aperitivo, con unas pocas direcciones referentes a la información meteorológica.

Otro nuevo apartado donde se busca la colaboración de todos y tiene una gran aplicabilidad para todos, especialmente para los más pequeños, en esta ocasión podemos denominarla: ¿Conocemos por dónde navegamos: la bahía de Santander?



En memoria de Ricardo

Ricardo de la Viña Pérez, recientemente desaparecido mientras disfrutaba de su gran afición a la pesca, comenzó su andadura como comunitario en el puerto en el año 2003. Durante todo este tiempo, ha dejado por los pantalanes, no solo por el "G" e instalaciones del puerto, donde se le podía ver habitualmente, un recuerdo imborrable entre todos aquellos que le conocían o han tenido la oportunidad de tratarle.

Armador primero de la embarcación "Riandi" y posteriormente de la "Mar Enorme", buen aficionado a la pesca deportiva y conocedor de los puestos de la bahía de Santander. Como ha dejado reflejado en su participación en los concursos de pesca de Bahía, de hecho participó en los años 2004, 2005 y 2006 con la embarcación Riandi. Alcanzando el primer puesto en la edición del 2005 y el segundo en la del 2006. Consiguiendo también el segundo pez mayor en el 2005.

Sirvan estas breves líneas para recordarle, junto con todos aquellos que en sus mismas circunstancias han dejado de pescar y navegar. Todos ellos estarán siempre en la memoria del puerto y en nuestras estelas.



EDITA

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

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

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

TELÉFONOS DE ATENCIÓN AL COMUNITARIO:

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

Marinero de guardia:
646 483 273

Canal de Comunicación:
U.H.F.N. 9

ASUNTOS Y NOTICIAS DE LA COMUNIDAD



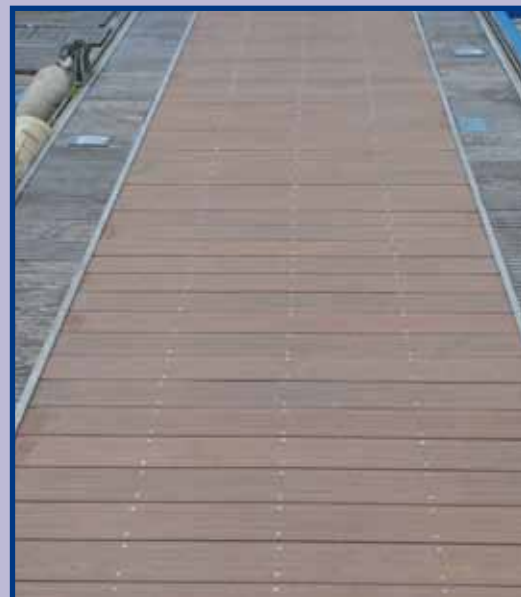
Aunque sea reiterativo y conocedor por muchos, la Comunidad de Propietarios de Puestos de Atraque y Módulos de Servicio del Puerto Marina del Cantábrico, como en realidad se denomina a la "Comunidad", se constituyó en 1986 como asociación sin ánimo de lucro para poder sacar a flote al puerto deportivo en ese momento. Desde esa fecha y sobre el contrato de "Terminación y explotación del Puerto Deportivo" firmado en 1987 con MARINA DE SANTANDER S.A., concesionaria en esos momentos y hasta el día de hoy, la Comunidad ha venido desarrollando sus actividades y obligaciones en el entorno del Puerto. Actualmente agrupa a 862 socios que depositan en la "Comunidad" su confianza para su representación, protección y defensa de sus intereses

como se indica en el artículo 4º, párrafo primero, de sus Estatutos. Por ello, la Comunidad sigue llevando a cabo distintas actuaciones más o menos ostensibles y percibidas por los usuarios, incluso algunas de ellas demandadas o por reclamaciones de los propios comunitarios. Entre las cuales podemos citar, como ejemplos y de interés general, las siguientes:

Sobre los pilotes de sujeción de los pantalanes se han llevado y continúan dos actuaciones. Por un lado, se han adquirido nuevos "sombretos" de PVC amarillos para cubrir y proteger el extremo superior de dichos tubos, su forma cónica impide que las gaviotas se poseen en los mismos evitando las deposiciones de estas aves, al tiempo protegen la estructura y evitan accidentes indeseables. Con el tiempo, se irán sustituyendo los antiguos de chapa plana por estos nuevos, en la medida que sea requerido según su estado de conservación y el programa de trabajos establecido. Por otro lado se han realizado labores de reparación en aquellos puntos donde existían diferentes perforaciones e incluso agujeros de buenas dimensiones, principalmente situados cerca de las cotas de bajamares vivas.

Hasta la fecha se encuentran totalmente rehabilitados dos pilotes del pantalán "V", dos del "U", uno en el "J" y otro en el "K".





Actualmente, una de las inversiones más importantes (más de 400.000 € en materia prima) llevadas a cabo por la Comunidad está siendo la sustitución de madera de los pasarelas, pantalanés y fingers. La magnitud de esta inversión hace que debamos afinar lo máximo posible en precios y entregas, para no afectar gravemente la tesorería y las cuentas anuales. En este sentido, se han logrado cerrar los pedidos para el 2009 a precios de 2008, que a su vez fueron ya negociados en diciembre de 2007, por lo que tenemos comprometidas las últimas entregas de madera al mejor precio posible, permitiendo acometer prácticamente la totalidad de pantalanés y fingers. Esta actividad está siendo menos costosa al adquirirse directamente los materiales y llevarse a cabo la reparación por el personal de la Comunidad, lo que supone a su vez, un trabajo programado y no inmediato.

En la actualidad, de los 17 pantalanés programados, se encuentran prácticamente finalizados la totalidad de los mismos, conservando además en nuestro almacén, la madera necesaria para acometer los pantalanés "X" y "E" cuando lo requiera su estado.

Con respecto a los fingers, se continúan reparando las estructuras metálicas, los flotadores y sustituyendo la madera. Labor que se realiza mediante la sustitución del afectado por uno puesto a punto, trasladándose el finger afectado a los talleres de la Comunidad y una vez acabadas todas las labores necesarias, se utiliza para sustituir a otro afectado. Somos conscientes de que algunos de estos elementos, no sustituidos aún, presentan un estado de conservación lamentable que requiere de una rápida intervención. Dentro de nuestras posibilidades y con los recursos actualmente disponibles, tratamos de sustituir el mayor número de metros posible, atendiendo con otros medios y soluciones a las necesidades más urgentes.

Como cada año, este verano hemos visto como flotan grandes cantidades de hierba marina, procedente del desprendimiento natural de las praderas existentes en la Bahía. Estos restos de origen natural ocasionan problemas a la navegación, los barcos, las instalaciones y visualmente dan un aspecto poco agradable. Pero en su compañía aparecen otros restos no tan naturales, que además son casi permanentes y no temporales, como botellas, bolsas, restos de cabos, latas e innumerables objetos. Por este motivo se procedió al alquiler de una pequeña embarcación para la retirada de este conglomerado de restos y residuos.

Aprovechamos esta ocasión para recordar a aquellos, por suerte ya son pocos, que no se arroje nada por la borda y evitar cualquier derrame. La Comunidad está haciendo un esfuerzo por minimizar los efectos de las actividades náuticas en el medio marino, centrado inicialmente en la recogida de residuos, pero son las acciones de cada uno y su postura frente a este problema, las mejores actuaciones que se pueden llevar a cabo.



Este verano se ha procedido a la limpieza de los pozos de carena, donde se acumulan todos los residuos de esta área fruto principalmente de los trabajos de carenado y limpieza de cascos. Algunos usuarios, han mostrado su extrañeza en el desglose de la factura del servicio de carenado, el cobro de una partida denominada "recogida de residuos", reflejo de este gasto que además debe cumplir con las normas medio ambientales.



Uno de los problemas existentes y para el que se deben tomar medidas futuras es la proliferación de algas y otros organismos sobre los flotadores de pantalanés y fingers, junto con otra multitud y variedad de objetos medio sumergidos. Todo este conjunto de organismos, en la mayoría de rápido crecimiento, supone un sobrepeso para las estructuras flotantes. Por ello se han tomado una serie de medidas preventivas y directas, solicitando a los comunitarios la retirada de aquellos elementos que pudieran servir de superficie de asentamiento y no fueran necesarios para el amarre y protección de la embarcación.



Una de las preocupaciones cotidianas de la Junta Directiva son los asuntos referentes a la seguridad, tanto física de los usuarios como integral de las embarcaciones. Por un lado se han reforzado las puertas de acceso a los pantalanés e intentado corregir los problemas del sistema de apertura y cierre de las mismas, debido a fallos en las correspondientes centralitas. El golpeo y portazo de las puertas parece que causa puntualmente su desconexión, impidiendo su buen funcionamiento.

Allianz



Nº Registro 001/0745

Nuestros servicios:

Accidentes · Salud · Jubilación · Ahorro
Vehículos · Comunidades · Caza y Pesca · Empresas
Hogares · Embarcaciones de Recreo
Comercios · Oficinas · R. Civil

Agencia de Seguros Maizgo S.L.
C/ Pablo Iglesias, bloque 6, bajo 1 · 39300 · Torrelavega

Tel. 942 08 67 44 · Fax. 942 08 67 45

Las puertas de los pantalanes constituyen un punto de seguridad que limita el acceso a las embarcaciones desde tierra. Este elemento ha generado y genera todavía incomodidades a los propios titulares, a los cuales les pedimos disculpas, pero que entiendan que representa un beneficio para todos los usuarios. Se recuerda, que ante cualquier problema con las mencionadas puertas se puede llamar al teléfono del mariner de guardia, quién solventará inmediatamente el problema. Ante el posible desconocimiento de este número se han ubicado en las mismas puertas un cajetín donde se facilita esta información y aquella otra de interés para el Comunitario, por ello es importante fijarse en la notas que contiene.



En las cabeceras de todos los pantalanes se han instalado escaleras de acceso desde el agua, como elemento de ayuda en caso de accidente dentro de un plan de adecuación en temas de seguridad, ya comenzado con los postes sustentadores de extintores y guindolas. Este plan contempla la implantación progresiva de otros elementos y la formación del personal de la Comunidad en materia de seguridad y socorro.

Cabe recordar, aunque no debería ser así, que todos estos elementos de seguridad no constituyen puntos de amarre de embarcaciones ni de sustentación de aparejos, útiles de divertimento u otras utilidades de lo más pintoresco e increíble.

Un concepto que no se debe esconder a la Comunidad y que en muchos casos es fruto de despistes, pero que afecta al respeto de la mayoría que sí cumple con sus obligaciones es la morosidad de ciertos Comunitarios que retrasan el pago de sus cuotas y otros conceptos, requieren de una mayor dedicación por parte de la administración y por lo tanto de consumo de recursos para gestionar un procedimiento que debiera ser automático. Unos pagan correctamente en fecha, mientras otros requieren que se les esté llamando varias veces para recordar lo que en realidad es una obligación de cada uno.

Con el objetivo de tener una plantilla profesional, cada vez más formada y preparada para abordar las distintas actividades técnicas que van viendo incrementa su complejidad, se han programado dos cursos de formación en materia de seguridad laboral y contra incendios. El próximo cursillo contra incendios, con prácticas de fuego real incluidas, permitirá la preparación en este campo que resulta de gran utilidad en casos de emergencia y autoprotección. Aunque esperemos no tener que aplicarlos nunca.

En los últimos meses se ha procedido a informar a todas aquellas embarcaciones en las cuales algún elemento del casco, del acastillaje o de fondeo invadía el pantalán dificultado el tránsito por el mismo y en algunos casos siendo un posible punto de riesgo de accidente, especialmente para los más pequeños. La respuesta ha sido positiva y poco a poco se van retranqueando las embarcaciones, corriendo su amarre y dejando franco el paso. Gracias a todos ellos por su comprensión y concienciación, mejorando la convivencia

A lo largo del año, la empresa concesionaria, MARINA DE SANTANDER S.A., ha enviado misivas reclamando el cobro de supuestas deudas a ciertos titulares de amarres y embarcaciones con esta entidad, y últimamente en concepto de IBI y tasas de embarcaciones. La Comunidad ha tratado en todo momento de orientar a todos los afectados de la mejor manera posible, manteniendo con la concesionaria varias reuniones relativas a estos asuntos y otros de relevancia para nuestros intereses.

Concretamente y con respecto al IBI se ha establecido con la Concesionaria las reuniones aclaratorias necesarias para conocer la procedencia de las cantidades asignadas al IBI por cada atraque y a la solicitud de la Comunidad para llevar a cabo la revisión de todos los pagos en este concepto realizados por la Concesionaria al Ayuntamiento de Camargo, proceso que se ha completado últimamente. Así, toda nuestra colaboración con la Concesionaria, ha sido tener la información necesaria para informar a nuestros asociados, y no en los términos que figura en la cabecera de los recibos emitidos por dicha entidad. Desde la Junta Directiva se ha puesto toda nuestra disposición para aclarar las fuentes de las deudas, recomendando a cada comunitario la revisión particular y pormenorizada del listado que deudas que le han podido remitir ya que se han detectado errores en dichos documentos.

Con respecto a las tasas e impuestos que debemos tener en cuenta, se acompaña en este número del Puertuco, unas notas aclaratorias que pueden servir de orientación para conocer el tema.

La presencia, cada vez mayor, de personas con problemas o limitaciones de accesibilidad a los pantalanes, con todo su derecho al disfrute de las actividades náuticas, requiere en este momento de la colaboración de todos nosotros y la preparación de cuantas soluciones sean necesarias para minimizar esta situación.

En la mayoría de las ocasiones no es necesario tener que escribir unas buenas normas de civismo o buenas prácticas. Pero a veces se debe recurrir al menos a mencionar algunas de forma genérica, ya que todo el mundo no se comporta de ese mismo modo. Actuaciones mayoritariamente puntuales y lógicamente no intencionadas, pero que algunas de ellas pueden llegar a perjudicar e incluso ocasionar daños a terceros y en buena lógica de convivencia deberíamos tratar de evitarlas. Aunque de vez en cuando hay que recordar recoger el sobrante de los cabos de amarre o mangueras que ocupan parte del finger o pantalán, para no tener que recurrir al antiguo dicho según el cual "si algo arrastra por el muelle es que le sobra al propietario". En esta ocasión, también y como ejemplo de otro comportamiento, se puede reflexionar sobre la presencia de perros en los pantalanes y zonas comunes, de lógica convivencia es cumplir con las normas básicas y de seguridad establecidas y ni que decir sobre no retirar sus excrementos. El cualquier caso se ruega a todos los usuarios que se respeten el correcto uso de las instalaciones y tengan en cuenta el carácter común de las mismas.



Yates & Cosas
www.yatesycosas.com

SERVICIO OFICIAL

VOLVO PENTA

MARINER

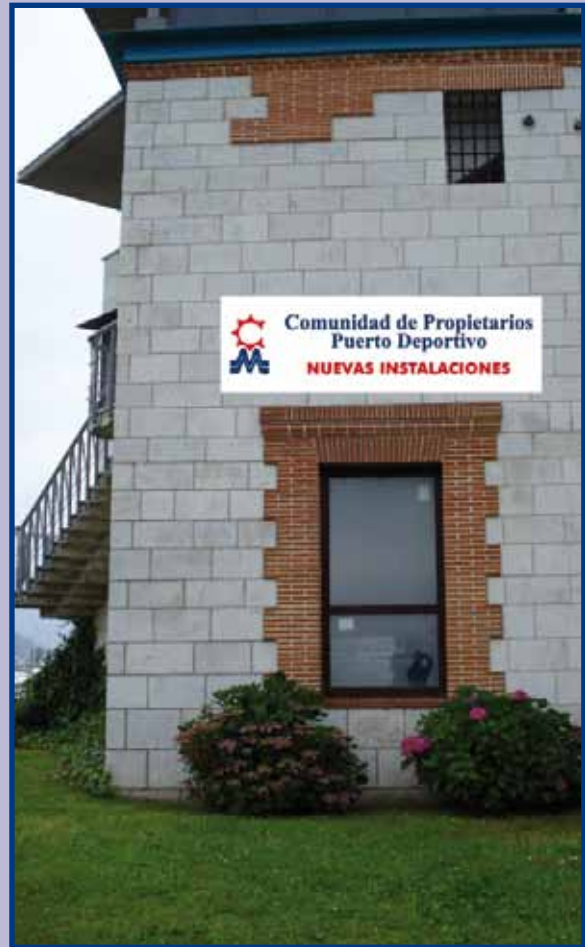
YANMAR
marine

Les recuerda la necesidad de cuidar su embarcación

TALLERES SERVICIO

Puerto Deportivo Marina de Santander, Nave 6
39600 Maliaño - CAMARGO (Cantabria)
Tfno.: 942 36 92 75 / 83 - Fax: 942 36 92 79

Según la sentencia judicial, referente al Local de Capitanía, la Concesionaria del Puerto ha tenido que compensar a la Comunidad con un local de 154,80 m². En dicha sentencia también se asignaba a la Concesionaria el pago de 7.616,86 euros para acometer las obras necesarias en el mencionado local. Estamos a la espera de la aprobación, por parte de la Concesionaria, de una modificación necesaria para la apertura del hueco de fachada. Una vez contemos con este acuerdo, se comenzarán las obras de adecuación



Posiblemente han sido muchas las anécdotas que se podrían contar, aunque la mayoría quedan en la privacidad de sus protagonistas. Con la intención de no afectar la intimidad de algunos comunitarios, podemos contaros una totalmente ajena a los mismos pero que tuvo su reflejo en el Puerto. Este mes de julio hemos tenido la visita de una hembra de foca gris en aguas de la Bahía, muy asidua de la rampa exterior a nuestro Puerto, donde se la ha podido ver en numerosas ocasiones mientras dormitaba y descansaba.

ACTIVIDADES SOCIALES 2008 DE LA COMUNIDAD

Durante el año 2008 se han celebrado, como en años anteriores, tres concursos deportivos dentro de esta actividad social; recordándolas: XVIII Campeonato de pesca de bahía, XIX Campeonato de pesca mayor de túnidos y XXV Regata del Carmen. Estas actividades deportivas se celebraron de acuerdo con las bases publicadas anteriormente en el "Puertuco" editado en junio, las cuales son resultado de la historia de los propios concursos.

A las actividades estrictamente deportivas se suman las celebraciones tradicionales, el acto litúrgico y la cena de la Comunidad, asociadas a la festividad de la Virgen del Carmen, patrona del valle de Camargo y de los marineros, uniendo así montaña y mar en unas fiestas de gran seguimiento en la región.

Este año se realizaron el viernes 18 de Julio. A las 20:30, comenzamos nuestra fiesta con una misa en los salones de nuestra Comunidad, celebrada amablemente por D. Juan José Caldevilla, canónigo secretario del Obispado de Santander, para acercar el sentido religioso de la festividad a las personas que así lo desearon. Para posteriormente asistir a la cena comunitaria.

Campeonato de Pesca de Bahía

Las dos jornadas de pesca se llevaron a cabo desde las 00:00 a las 20:00 horas de los días 5 y 12 de julio dentro de la zona de entre puntas.

La clasificación de las tripulaciones participantes, fue la misma que en la edición anterior. Se establece por la transformación del valor de la pesada de la captura reglamentaria, transformada en puntos por gramo. Así, la pesca de determinadas especies, como la lubina, dorada o corvina, puntuaron de igual manera que los jargos, machotes, cabras y julias, entre otros. Lo que facilita de un modo el pesaje de las capturas.

Mientras que el trofeo al pez mayor se adjudica al ejemplar de mayor peso.

La participación este año ha sido sensiblemente inferior a otros años, incluso se podría considerar escasa; contándose únicamente con seis embarcaciones. Esta reducción puede atender a varios factores, entre los que se puede encontrar el aumento de la cuota de inscripción, dato que se ha tenido muy en cuenta para próximas ediciones, entre otras consideraciones, como se hace referencia con posterioridad.

En la primera prueba, con una climatología ciertamente desagradable, tomaron la salida cinco embarcaciones. A la hora del control de pesaje, la embarcación "SALAM" alcanzó una puntuación de 13.500 puntos (13,5 Kg.), en los que se incluía un ejemplar de corvina de 5,5

kilogramos. Mientras que el siguiente clasificado, temporalmente, fue el "VULCANO" con 6.500 puntos (6,5 Kg.). La siguiente jornada tomaron la salida cuatro embarcaciones, las capturas fueron en general menos cuantiosas, siendo nuevamente la embarcación "SALAM" de Florencio Aja, quien aporta una captura mayor con 10.600 puntos (10,6 Kg.). Siendo el "BABIN" el segundo clasificado de esta jornada con 6.100 puntos (6,1 Kg.).

Tras la conclusión de ambas mangas, se dio por concluido el campeonato, quedando la clasificación final del modo siguiente:

Puesto	Embarcación	Patrón	Puntuación
1	SALAM	Florencio Aja	24.100
2	BABIN	Claudio García	11.600
3	ENEA	Pedro Morales	9.000
4	VULCANO	Marcos Ruiz	6.500
5	ROMA	Miguel Angel García	6.300
6	EROMAR	Manuel Miguel Zubieta	0





El trofeo al pez mayor recayó en la corvina de 5,5 kilogramos pescado por Florencio Aja ("SALAM"), al no superarse dicho peso durante la segunda manga.

Según los datos de participación y capturas de los tres últimos años (ver cuadro) se observa la reducción absoluta de las mismas, aunque si analizamos la captura media por participante, las variaciones no son significativas (2006 - 11,15; 2007 - 10,3 y 2008 - 11,5 Kg./embarcación), siendo este último año sensiblemente mayor.

El primer puesto teórico contando estos tres años le correspondería al "SALAM" con 43,7 Kg., aunque también habría que considerar que los únicos patrones persistentes en el concurso de la Bahía son los correspondientes a las embarcaciones: "BABIN", "Enea" y "ROMA". Entre ellos, "BABIN" es la que ha obtenido una mayor puntuación en estos tres años. Desde aquí nuestro reconocimiento a estos tres Comunitarios por su dedicación al concurso,



DATOS DE PARTICIPACIÓN Y PESO DE LA CAPTURA DE LAS 3 ÚLTIMAS EDICIONES DEL CAMPEONATO DE PESCA DE BAHÍA

Embarcación	Participación				Peso en kilogramos			
	2006	2007	2008	Total	2006	2007	2008	Total
ADONAY		X		1		4,470		4,470
BABIN	X	X	X	3	18,595	12,400	11,600	42,595
DAVOS I	X			1	6,090			6,090
DELIMAR		X		1		18,700		18,700
Enea	X	X	X	3	22,500	1,725	9,000	33,225
EROMAR		X	X	2		4,715	0	4,715
IRIS PRIMERO	X			1	2,490			2,490
LA MAÑOSA	X			1	2,335			2,335
LAURA PYSSCYS		X		1		14,000		14,000
MER	X			1	10,265			10,265
MORITO	X			1	7,725			7,725
NAGUE	X			1	4,795			4,795
PIO CAMUS		X		1		13,300		13,300
RIANDI	X			1	33,165			33,165
RICIS	X			1	3,525			3,525
ROMA	X	X	X	3	19,500	3,200	6,300	29,000
SALAM		X	X	2		19,600	24,100	43,700
SCHEDIR	X	X		2	2,835	2,860		5,695
VULCANO		X	X	2		18,330	6,500	24,830
Totales	12	11	6		133,820	113,300	57,500	304,620

sin olvidar tampoco a todos los participantes de todas las ediciones del concurso, porque también habría que considerar la serie histórica a mayor plazo o en su totalidad.

Campeonato de Pesca Mayor de Túnidos

Este año se celebró la 29ª edición del campeonato, siendo el decano de los concursos de pesca de la Comunidad, días 26 de julio y el 2 de agosto con la participación de diecinueve embarcaciones.

Como en otras ocasiones, se analizan diariamente las expectativas de capturas y las zonas donde se podría esperar la pesca de bonitos y especies semejantes, así las semanas anteriores a la primera manga se realizaron pescas abundantes de bonito, por lo que las expectativas de un concurso interesante invitaban al optimismo. Pero a medida que se acercaba el 26 de julio todo apuntaba a una jornada sin mucho éxito de capturas. Cumpliendo con la fecha prevista, se celebró la primera manga con buena climatología, pero sin resultados en cuanto a capturas, solo la embarcación "PICO SAN PEDRO" de Vicente del Río, se acercó a la

rampa para cumplir con la pesada, presentando cuatro peces, dos que puntuaron y dos que penalizaron por falta de peso mínimo, por lo que su puntuación fue "cero". En este momento del campeonato, el pez mayor se correspondía con uno de los ejemplares pescados por Vicente del Río con un exiguo peso de 3,00 Kg., pero no había otra cosa.

Las previsiones y la realidad de la pesca de bonitos en los días posteriores tampoco aportaban buenas noticias, ni presagios, por la escasez de capturas en todas las zonas. Ante esta situación, el Jurado deliberó sobre el retraso de la segunda manga, pero ante la concurrencia de otras pruebas, la solicitud de permisos, disponibilidad de fechas y otras consideraciones de programación, se optó por realizar la segunda manga en las fechas previstas, si la meteorología lo permitía.

El 2 de Agosto se salió a la mar con unas condiciones no muy buenas, marejada y viento fresco racheado, que hacía meritorio cualquier salida deportiva en busca de los bonitos. Los augurios se cumplieron y ninguna embarcación se presentó a la hora del pesaje, quedando el campeonato finalizado de tan triste manera.

<p>pladur insonorización aislamientos acústicos techos registrables</p> 	<p>revestimientos impermeabilización aislamientos térmicos morteros técnicos</p> 	<p>Polígono Raos, p.12 Ctra. Pto. Deportivo 39600 MALIAÑO</p>  <p>Tlf. 942 36 93 94 Fax 942 36 91 78 exnor@exnor.es www.exnor.es</p>
---	---	---

RESULTADOS DEL CAMPEONATO DE PESCA DE PESCA MAYOR DE TÚNIDOS

	2006			2007			2008		
	1ª	2ª	T	1ª	2ª	T	1ª	2ª	T
Pesaje en Kg.	0	969,2	969,2	753,4	1199	1952,4	0	0	0
Peso medio / embarcación	0	22,00	22,00	35,87	57,09	92,97	0	0	0
Número piezas	0	178	178	94	272	366	2	0	2
Peso medio Kg. / pez	0	5,45	5,45	8,02	12,95	17,43	0	0	0

Queda pues en manos del Jurado resolver el dictamen sobre los premios. Únicamente el Premio especial al pez mayor estaba claro que le correspondía al ejemplar pescado por Vicente del Río ("PICO SAN PEDRO"), mientras que en la clasificación de los diferentes puestos según el peso de la captura, todas las embarcaciones participantes estaban empatadas con cero puntos.

Esta situación y el planteamiento sobre la distribución de los premios por sorteo entre las embarcaciones que salieron a la mar, se expuso en una reunión con los patrones de todas las embarcaciones inscritas. En la misma se acordó efectuar un sorteo de los distintos lotes, correspondientes a cada puesto de la clasificación, entre todas las embarcaciones inscritas en el campeonato.

Por todo ello, no existe una clasificación final del XIX Campeonato de Pesca Mayor de Túnidos, pero sí ha dejado claro la necesidad de revisar sus bases y habilitarlas para prever las posibles contingencias. En esta línea, las propuestas expuestas en los últimos párrafos de este artículo pueden ser de consideración a corto plazo.

Si consideramos los tres últimos años de su historia, como hemos hecho con el campeonato de pesca de Bahía, la captura total realizada asciende a 2.921,6 Kg., aunque realmente ese peso corresponde en su mayor parte al año pasado, con casi una tonelada por encima y una debacle este último que ha sido clarísimamente catastrófico. Aunque la media del año 2006 engaña, al solo haber pasado siete embarcaciones por el control de pesaje, si tenemos en cuenta la media de dicho año sobre estas embarcaciones, se sitúa entonces en 138,46 Kg. por embarcación, sensiblemente por encima del año 2007.

El hecho de una manga donde se no se realizara ninguna captura por parte de todas las embarcaciones que tomaron la salida, no solo ha ocurrido en la segunda manga de este año, ya que en la primera del 2006, 23 de julio, ocurrió por primera vez en la historia de este campeonato.

En estos años la participación ha supuesto la inscripción de cincuenta y ocho embarcaciones, de las cuales, solamente ocho han repetido en las tres convocatorias, doce han participado en dos ocasiones y el resto en una sola. "EROMAR,



INDUSTRIAS AGUSTIN
FONTANERÍA, CALEFACCIÓN y DERIVADOS

INAFONCALDE
Calle Virgen del Mar, nº 31 TEL.: +34 942 33 35 63
39012 San Roman de la Llanilla E-mail: inafoncalde@hotmail.com
Santander, Cantabria, España

- INSATACIONES DE FONTANERÍA, CALEFACCIÓN Y GAS para: edificios de viviendas, viviendas unifamiliares, pisos, locales comerciales, obra nueva, reformas.
- INSTALACIONES DE INCENDIOS, sistema ranurado o roscado, extinciones automáticas mediante Baterías de botellas, FEB, CO2
- INSATACIONES DE AIRE COMPRIMIDO
- TEJADO: Canalones, Limas, Bajantes en cobre, PVC, Zinc, Plomo.
- REPISAS en Zinc, Cobre y Plomo.
- INSTALACIONES DE: Cobre, Acero, Polietileno, Polibutileno, Polipropileno y multicapa.
- INSTALACIONES DE FILTRACIÓN: industrial o domestica
- INSTALACIONES DE PANELES SOLARES.
- MANTENIMIENTOS: organismos oficiales, bancos, cajas, institutos, instalaciones deportivas, comunidades de propietarios, locales comerciales, grandes superficies, empresas de la provincia.



KATEB
INDUSTRIAS MANTENIMIENTO Y DERIVADOS

mimamos
a su barco
como y desde
el primer día

Puerto Deportivo Marino de Santander
C/ Realvot Edif. Muros, 5 Local 2 • 39600 - Mollatón (Cantabria)
Teléfono 667 745 566 / 942 36 95 07
www.katebemp.com

HENCAPA, MAKAIRA, OASIS, SALAM, SYNGURNY, TOYSA y VARADERO" son las que han permanecido fieles a las tres últimas convocatorias.

	2006	2007	2008
Número de inscripciones	44	36	19
Número de embarcaciones con captura	7	21	1
Número de embarcaciones sin pesaje	37	15	18
Proporción de embarcaciones con captura	16 %	42 %	5 %

La próxima convocatoria de este concurso en el año 2009 va a suponer su 30ª edición, esperemos que esta cifra más redonda suponga un mayor éxito de capturas y propicie la participación de un mayor número de embarcaciones, al menos en este aspecto no podemos actuar, pero si se podrán todas las medidas precisas para que se animen los patrones a inscribirse.

Con referencia al premio especial al pez mayor se pueden presentar los siguientes resultados, donde también se denota los pésimos resultados de este año.

Año	Peso	Embarcación	Patrón
2006	15,60 Kg.	EROMAR	Manuel Miguel Zubita
2007	14,30 Kg.	MAYCRI	Juan José del Olmo
2008	3,00 Kg.	PICO SAN PEDRO	Vicente del Río

Listado de los patrones inscritos en la edición 2008:

	EMBARCACION	ARMADOR
1°	AMON-RA	RAMON FERNANDEZ BARCENA
2°	CAPI PRIMERO	ANTONIO ROIZ MAILLO
3°	CINCO ELES	GERARDO SAN MIGUEL
4°	EL ABU	ROBERTO RODRIGUEZ PEREZ
5°	EROMAR	MANUEL MIGUEL ZUBITA
6°	HENCAPA	ENRIQUE TEJERO MIERA
7°	MAKAIRA	LEOPOLDO ARCHE
8°	MAR DE ANCAR III	ANGEL CRUZ LUENGO
9°	MARAGOTA	JOSE MIGUEL PEREDA AGUILAR
10°	OASIS	RAMON DIEZ
11°	PICO SAN PEDRO	VICENTE DEL RIO
12°	RADIATA III	JOSE PEÑA LASTRA
13°	ROMA UNO	ROBERTO LOPEZ LOPEZ
14°	SALAN	FLORENCIO AJA ACEBO
15°	SONAT	PABLO GOMEZ GUTIERREZ
16°	SYGURNY	ANGEL MIGUEL TRUEBA MENENDEZ
17°	TOYSA	ISAAC HERRERO AMIGO
18°	VARADERO	JAVIER DE MIGUEL PACHECO
19°	VIRELE	ELENA SAN EMETERIO DIEZ

Regata del Carmen

El domingo 13 de julio se celebró en aguas de la bahía de Santander la XXV edición de la Regata del Carmen organizada por la Comunidad de Propietarios con la colaboración del Club Marítimo de Santander. Se inscribieron ocho embarcaciones en ésta competición en régimen de "handicap".

El recorrido fue propuesto por el Club Marítimo de Santander, ofreciendo en la previa cuatro variantes a determinar mediante sorteo, con recorridos de 4,7 a 7 millas. La salida se llevó a cabo, según el horario previsto, a las 12:00 horas desde la línea situada en las instalaciones del RMS, con una climatología penosa, llovizna y poco viento. Así, que las condiciones para navegar a vela no fueron las más proclives para un buen y agradecido espectáculo. De los ocho comunitarios inicialmente inscritos, solamente dos cruzaron la línea de salida.

Al tratarse de una regata de "handicap", donde embarcaciones de distintas características se miden entre sí, el cómputo de los tiempos es corregido mediante un coeficiente que tiene en cuenta estas diferencias. Así, una vez cruzadas todas las embarcaciones la línea de llegada, se procedió a la corrección de los tiempos absolutos según el coeficiente de cada embarcación, quedando la clasificación final como se refleja en la tabla siguiente.

RESULTADOS REGATA DEL CARMEN		
Puesto	Embarcación	Patrón
1°	CHIQUI	Enrique García
2°	EXCESOS	Juan Bats
3°	MARIETA	Pedro Guijarro
4°	WIND	Francisco Cospedal
5°	BRIO	Juan Muro
6°	HABANA 2	Miguel A. Donas
7°	KRITON	Jesús Mª Galán

Entrega de trofeos

La entrega de trofeos se realizó conjuntamente tras una cena celebrada en el restaurante del Museo Marítimo del Cantábrico con la asistencia de la mayoría de las tripulaciones participantes y sus familiares.

Cerca de la media noche el Presidente se dirigió a los asistentes, para primero, agradecerles su participación en los correspondientes concursos y la asistencia al evento. Felicitó el esfuerzo de todos para desarrollar estas actividades sociales y expuso su deseo para que el próximo año pudiéramos encontrarnos de nuevo.

La entrega de premios fue llevada a cabo por miembros de la Junta Directiva, con la concurrencia de algún ex directivo en un ambiente de familiaridad y confianza, donde los más jóvenes disfrutaron de los trofeos conseguidos, siendo los verdaderos protagonistas de las fotos realizadas.

Entre los muchos premios que se repartieron destacamos las copas de plata entregadas por la Comunidad, las cañas de bonito de RIU, Segumar, Talleres Duy, Electo Comercial, Electricidad Enrique, Pesca Raos o la propia Comunidad; dos maletines insubmersibles de herramientas, aportados por Ferretería Santander, así como múltiples útiles de pesca y objetos de decoración con motivos náuticos, destacando los pesqueros entregados por la cafetería Bajamar. Otros colaboradores para la obtención de premios y trofeos fueron: Consejería de Cultura,



	Tipo	Club
	Snipe	RCMS
	Snipe	RCMS
	J-92	RCMS
	J-80	RCMS
	Visiers 35	C.P. Marina Cantábrico
	Sun Odissey 24	C.P. Marina Cantábrico
	First 28	RCMS

Ayto. de Camargo, Auto Raos, Frigorsa, Bloques Montserrat, Kliner, Combicatering, Confecciones Aguirre, Talleres Álvaro, Yates & Cosas, Floristería Rebolledo y el Diario Montañés.

A todos ellos les enviamos desde estas páginas nuestro más sincero agradecimiento, deseando contar la continuidad de su colaboración en próximas ediciones.

El club náutico

Muchas de las consideraciones expuestas en párrafos anteriores van con rumbo a un mismo punto, donde se cuestiona una profunda revisión de las bases de las distintas competiciones y la posibilidad de programar otras nuevas en las que los más jóvenes del puerto tengan un protagonismo especial. Una programación estructurada supone a su vez la constitución de un presupuesto específico, compuesto fundamentalmente por aportaciones externas de instituciones y terceros, lo que nos encamina a la necesidad de gestionar el mismo a través de un Club Náutico debidamente constituido.

El Club Náutico, dependiente de la Comunidad de Propietarios, cuyos estatutos se redactaron por la Junta anterior, ya se encuentra debidamente registrado y aprobado por la Consejería de Cultura, Deporte y Turismo del Gobierno de Cantabria. Hasta el momento es la Junta Directiva de la Comunidad quién ostenta por delegación la representación hasta la constitución de su propia Junta Directiva. Momento que se pretende abordar en la próxima Asamblea General Ordinaria.

Con el propósito de revisar las bases de los concursos de pesca, objetivo inmediato de esta

Junta Directiva, se procederá en los próximos días el comienzo de una serie de reuniones con aquellos patrones interesados en el tema. De forma que para la Asamblea General Ordinaria del año 2009 se pueden exponer a todos los interesados, incluso con un calendario provisional.

Conceptos como la reunión de patrones, los límites en las condiciones meteorológicas para la celebración de las pruebas, la diferencia de eslora entre embarcaciones, la confirmación del abandono de la prueba, el número de tripulantes, las obligaciones de confirmar la salida y llegada en el puesto de control, son temas, entre otros, a tratar en estos meses para ir conformando unas bases cada vez más en acuerdo con los propios participantes.

Desde aquí ofrecemos la posibilidad de que cualquier comunitario que lo desee, participe en esta labor y pueda aportar sus propias ideas e incluso nuevas propuestas para distintas modalidades o actividades.

Cena del "Carmen"

Tras la celebración de la misa, se abrió el hangar, debidamente engalanado para la ocasión, a los cerca de quinientos comunitarios y acompañantes que acudieron a la celebración, dando así su apoyo a una fiesta tan entrañable para nuestra Comunidad. Una vez sentados, nuestro Presidente, Gerardo García-Castrillo, tomó el micrófono y dirigió unas palabras de bienvenida a los asistentes, dando paso a la intervención del coro "Ronda Camargo", quien a viva voz nos ofreció un repertorio de canciones que dieron un toque folklórico a esta fiesta.



SEGUMAR, S.C.

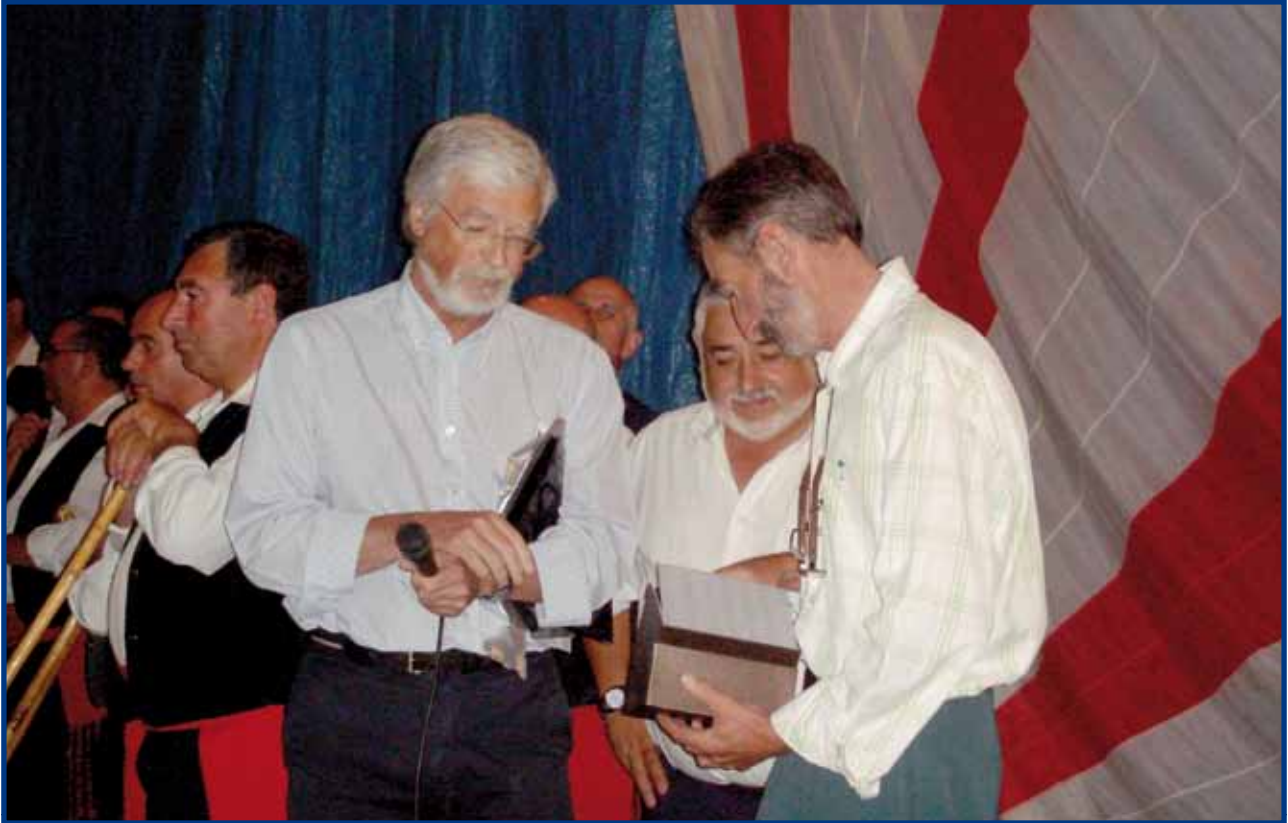


SEGUMAR, S.C. C/ Castilla nº 5 Bajo - Telf./Fax: 942 32 33 87 // Polígono de Raos Parcela 11 - MALIAÑO - Camargo 942 36 95 00

Quizás la ubicación del coro, en un extremo de la nave, impedía la correcta audición por parte del otro extremo, lo que provocaba la falta de atención y el respeto necesario para el buen disfrute de las canciones.

Tras esta actuación, el Presidente intervino de nuevo para agradecer al coro su presencia y, sorpresivamente, junto con el Vicepresidente, dar cuenta a todos los asistentes de una decisión tomada

días antes por unanimidad en la Junta Directiva. Se solicitó por lo tanto la presencia de nuestro Contramaestre, quien se vio muy sorprendido por tal llamamiento. Dirigiéndose el Presidente a Antonio Caso, agradeció toda su dedicación y buen hacer al servicio de la Comunidad y los comunitarios, entregándole como homenaje y reconocimiento un reloj de oro. Antonio Caso recogió muy emocionado el presente, agradeciendo a todos este sorpresivo y gran detalle.





Talleres
arriola

Construcciones en acero inoxidable para embarcaciones:

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

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

DOCAL

PINTURAS HEMPEL




ESTACIÓN SERVICIO BALSAS SALVAVIDAS

www.docal.es

Avda. Candina, 28. Santander

Juan de la Cosa, 5 (Puertochico). Santander

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

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

LA “COMUNIDAD”: PASADO, PRESENTE Y FUTURO, UN BREVE REPASO

Nuestra actual Comunidad tiene sus raíces en un movimiento colectivo espontáneo surgido en los primeros años 80, motivado por la crisis económico-financiera de la entonces concesionaria, Marina del Cantábrico, S.A., del naciente Puerto Deportivo Marina del Cantábrico.

En efecto, los problemas económicos de dicha entidad desembocaron en un abandono total del Puerto, después de la construcción parcial de éste y de la venta de cerca de 200 atraques.

Esta situación desencadenó y propició, que los primeros titulares adquirentes de puestos de atraque se organizaran en un auténtico régimen de autogestión, formándose inicialmente un colectivo de 180 personas, aunque sin personalidad jurídica, dotado en la práctica incluso de órganos de dirección.

A lo largo de estos primeros años se consumó el derrumbe de la primera concesionaria con la ejecución por parte del Banco Hipotecario de la hipoteca que a su favor pesaba sobre la concesión, y con la consiguiente adjudicación por dicha entidad en subasta judicial.

Los gestores de hecho de la incipiente Comunidad se encontraron con la necesidad de consolidar el colectivo dotándole de personalidad jurídica propia, máxime ante el hecho de tener que contratar con terceros en el tráfico mercantil, ante la inexistencia de concesionaria y por la compra de travel-lift, pago de pantalanés que habían sido embargados, compra del módulo y otras instalaciones, para evitar su desmantelamiento. Así, en 1986 se constituyó formalmente ante Notario, al amparo de la entonces vigente Ley de Asociaciones de 24 de Diciembre de 1964, la que hoy se viene denominando “Comunidad de Propietarios de Puestos de Atraque y Módulos de Servicio del Puerto Deportivo Marina del Cantábrico”, dotada de plena personalidad jurídica a todos los efectos, con 186 asociados.

El artículo 4º de sus Estatutos expresa los fines y actividades de la misma. Siendo sus fines la representación, protección y defensa de los intereses colectivos de los asociados en cuanto titulares de

puestos de atraque de embarcaciones de recreo o módulos comerciales en el Puerto Deportivo Marina del Cantábrico. Y sus actividades: La regulación del uso y disfrute por los asociados de las instalaciones y servicios náuticos en dicho puerto, la administración del patrimonio de la Comunidad y la ordenación, organización y fomento en general de toda clase de actividades náutico – deportivas.

En 1987 el Banco Hipotecario transmitió civilmente la concesión a una nueva entidad, Marina de Santander, S.A., la actual concesionaria, que se encontró con un Puerto que, aunque aún sin terminar con todas las previsiones de su proyecto originario, estaba de hecho funcionando merced al autogobierno y autogestión de la “Comunidad de Propietarios” ya constituida formalmente.

Esta situación impedía en la práctica a la nueva concesionaria partir desde cero, ignorando la existencia y los derechos adquiridos por los titulares de los atraques comprados a la desaparecida Marina del Cantábrico, S.A., lo que propició una 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 denominado “Terminación y explotación del Puerto Deportivo” firmado el 27 de Noviembre de 1987, cuya redacción se encuentra a disposición de todos los comunitarios junto a los estatutos de la Comunidad, pudiendo solicitarlo en sus oficinas.

Como figura en dicho contrato, Marina de Santander, S.A, reconocía los derechos de titularidad de los puestos de atraque adquiridos a Marina del Cantábrico, S.A., y cedía a la Comunidad de Propietarios la gestión, administración y explotación de la totalidad de los servicios náuticos inherentes a la actividad del Puerto, recibiendo por ello de ésta la suma de 65 millones de pesetas para las obras de terminación del puerto, plasmándose además otros acuerdos de suma importancia para la gestión y futuro del Puerto, tales como la incorporación de la concesionaria a la Junta Directiva de la Comunidad, el pago de cuotas a esta por los atraques de que fuesen titulares en cada momento, la entrega a la Comunidad de un local de 150 metros cuadrados en el edificio de Capitanía, el arrendamiento de la nave de invierno, etc.

El mismo consagra jurídicamente la capacidad de gestión de los servicios náuticos del Puerto por parte de la Comunidad y establecer libremente, de acuerdo con sus propios estatutos el canon por utilización de los servicios náuticos cuya gestión asume, permitiendo la conservación de los derechos adquiridos hasta entonces, los cuales la desaparición de la anterior concesionaria había comprometido muy seriamente.

El mencionado contrato nos obliga al mantenimiento y conservación de todos los espacios referentes a las zonas y servicios cuya gestión asume en exclusividad, la policía a efectos de uso

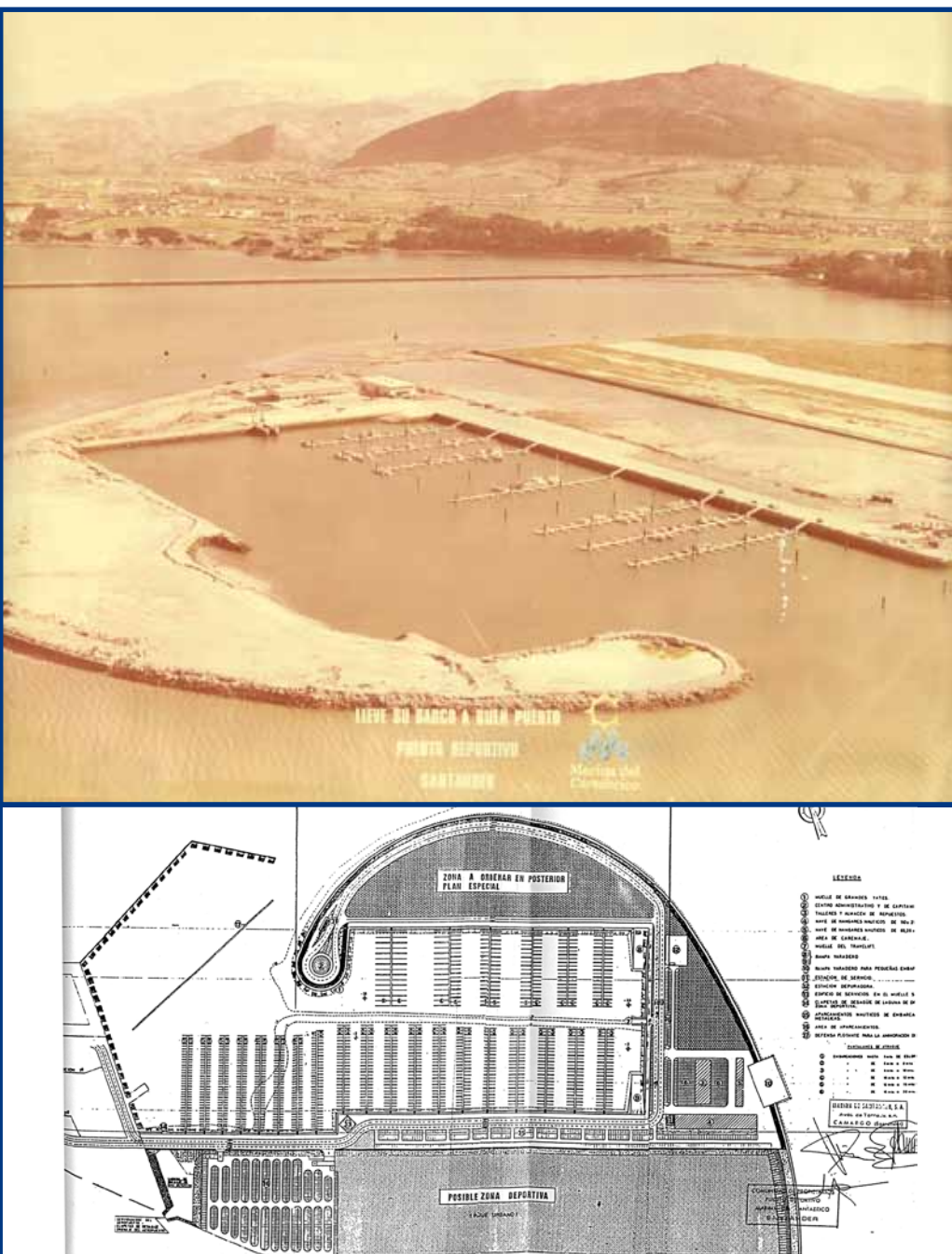
de los puestos de atraques y el control de las rampas varadero, el agua y la electricidad.

Este es uno de los marcos en el cual la Comunidad se mueve para cumplir con sus fines, anteriormente mencionados y sobre el que pesa la mayoría de las relaciones con la Concesionaria.

Los compromisos de la concesionaria en el contrato pasan por la terminación de las obras del puerto propiamente dicho, así como la realización y puesta en marcha de todos los servicios inherentes y complementarios al mismo, balizamiento y señalización del puerto, entre otros. Bajo el mismo compromiso, la concesionaria deberá incluir en cada contrato de cesión de atraques y módulos de servicio la adhesión del adquirente a la Comunidad de propietarios como Asociación.

Durante los primeros años de vigencia del contrato las relaciones entre Marina de Santander, S.A., y nuestra Comunidad trascurrieron sin demasiados problemas, ejecutándose fielmente los acuerdos suscritos. Pero hacia el año 1993 comenzaron a cambiar. Quizá las expectativas de la Concesionaria en la explotación del Puerto no fuesen las esperadas, o se arrepintiese de haber cedido los servicios náuticos a nuestra Comunidad, el caso es que Marina de Santander S.A. pasó a establecer enfrentamientos con la Comunidad, incumpliendo los acuerdos y boicoteando el ejercicio por ésta de su gestión en el Puerto. Lo que motivó la existencia de un gran número de pleitos judiciales entre ambas partes, en su inmensa mayoría resueltos a favor de la Comunidad, que aparte de los resultados económicos, permitieron la clarificación de posibles y distintas interpretaciones del contrato de 27 de Noviembre de 1987.

Aún con ello, ocho años después de la firma del primer contrato, allá por el 1995,



se iniciaron nuevas conversaciones con Marina de Santander, S.A., para la firma de nuevos compromisos, ante la finalización de las obras del Puerto y los desacuerdos existentes. Aunque nunca se llegó a firmarlo.

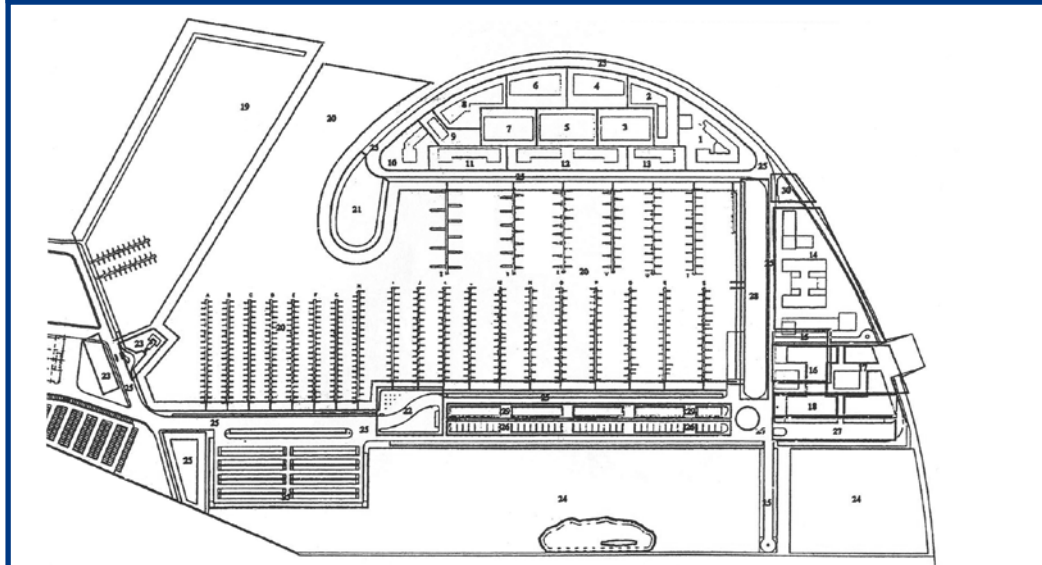
Mientras tanto se han ido sucediendo una tras otra distintas Juntas Directivas, con mayor o menor controversia, en la Comunidad y con la Concesionaria, pero siempre, todas ellas preocupadas por mantener los derechos adquiridos.

En septiembre de 2002 se adquirió un segundo travelift con el objetivo de dar servicio a las embarcaciones de mayor arqueado y complementario para esloras menores, siempre teniendo en cuenta la obligación de la prestación de servicios náuticos a todos los usuarios. Desde hace unos años la Comunidad se ha volcado en el mantenimiento de las instalaciones de su responsabilidad, incluso mejorándolas y ampliándolas, como en el caso de la seguridad, medio ambiente y nuevos proyectos.

La fisonomía del Puerto también ha ido cambiando, desde los primeros años cuando todavía no estaba completado el muro interior perimetral y solo había unos pocos pantalanes. De los primeros documentos que aportan información sobre el mismo y las instalaciones náuticas, se echan de menos hoy en día de ciertos detalles, como el muelle de grandes yates, una rampa varadero, la segunda nave de invernaje, el edificio de servicios en el muelle sur, etc., pero también la distribución de los aparcamientos, áreas de carenaje y zona de tierra para embarcaciones. Así, la imagen actual es bastante diferente del proyecto inicial. Posiblemente lo más preocupante en materia de seguridad sea el estrechamiento de la canal principal, que ha pasado de los 35 metros en proyecto a los 19 metros reales actuales.

Con el paso del tiempo, el número de atraques ha ido creciendo y por lo tanto de usuarios y comunitarios, actualmente somos 862 asociados, que sumados a los atraques públicos gestionados por la Concesionaria, en teoría casi el 16 %, supone un total de 1.022 puestos de atraque, es decir de posibles embarcaciones usuarias del puerto deportivo, siendo el mayor de la cornisa Cantábrica. Somos por lo tanto una asociación bien asentada socialmente, con un número de representados sustancioso y sobre una base jurídica contrastada.

Llegando al momento presente, cuando prácticamente la situación en el Puerto no ha



cambiado sustancialmente, salvo por pequeños detalles. Nuestra Comunidad continúa gestionando los servicios náuticos y abordando asuntos de su responsabilidad, si bien subsisten problemas con la Concesionaria. Aun con todo, se mantienen actualmente reuniones periódicas conjuntas para poder ir mejorando en lo posible la convivencia en el puerto y las buenas prácticas de uso del mismo.

Es objetivo de la Comunidad es un puerto correctamente gestionado, con unas instalaciones adecuadas para cumplir con todas las demandas de los usuarios y donde podamos venir a disfrutar de la afición común por la mar, al tiempo que nos aporta un enriquecimiento social.

Hoy nuestro Puerto es el único de España en el que los servicios náuticos son prestados en régimen de autogestión por sus propios usuarios, organizados asociativamente, lo que puede redundar en unos costos notablemente más reducidos que en el resto. Y esperemos que esto siga así.

Pero nos queda el futuro, eso sí con una fecha de referencia.

Lógicamente, nuestras competencias de gestión han sido sumidas de manos de la propia Concesionaria, por lo que nuestro destino en ese sentido se encuentra ligado a ella. Un cambio en la titularidad de la concesión o el final de ésta, implicaría la extinción del contrato suscrito el 27 de Noviembre de 1987. También supondría legalmente el principio y salvo otras posibles soluciones que contasen con la voluntad de la Administración concedente, el fin de todos los derechos adquiridos por los comunitarios con la compra del atraque.

O dicho de otra manera, nuestros derechos existen en virtud de la concesión, y no pueden ir más allá. Por ello, si la fecha de caducidad de la concesión esta prevista para el año 2.027, la actual autogestión de la Comunidad también caducará en dicha fecha. Para ir más allá de la fecha habrá que ir pensando y considerando la situación, podríamos decir, ir tomado cuenta de ello.

Confiemos, por tanto que la actual Concesionaria resuelva los problemas que al parecer tiene actualmente planteados y reconduzca los desajustes con nosotros para poder llegar juntos hasta el final de la vida de la concesión.

**¡¡NO PASES ESTA PÁGINA!
SI ERES COMUNITARIO, ESTO TE INTERESA**

**OBTENDRÁS IMPORTANTES DESCUENTOS
AL CONTRATAR UN SEGURO NUEVO CON**

AGUSTIN E HIJAS, S.L.
C/ Aragón, 1 Entlo. 9
39400 Los Corrales de Buelna
Telef/Fax: 942832496
agustin.hijas@allianzmed.es

APROVECHA ESTA OPORTUNIDAD

Trato personalizado, amplio horario

SI TE INTERESA AHORRAR ... ¡¡LLÁMANOS!

Autos, Hogar, Comercio, Empresas, Embarcaciones, Responsabilidad Civil, Vida, Pensiones, Salud, Defunción...

LAS TASAS QUE NOS AFECTAN

Una tasa es la contraprestación que cobra una Administración pública por prestar un servicio determinado a las personas o entes que los utiliza por razón de una actividad que los mismos ejercen. Todas ellas tienen que ser reguladas por una Ley.

Las tasas de los puertos de interés general, como es nuestro caso, pues no depende de la Comunidad Autónoma, se encuentran reguladas por la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, donde se hace referencia a las tasas de embarcaciones deportivas y de recreo, la de servicios de señalización marítima, ocupación y actividad.

Tasa de embarcaciones deportivas y de recreo.

El hecho imponible tiene su fundamento en la utilización por las embarcaciones deportivas o de recreo de las aguas de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias que permiten el acceso marítimo al puesto de atraque, así como la estancia en los mismos.

En el artículo 22 de la citada Ley se hace referencia a los principales condicionantes de aplicación. A su vez se debe tener en cuenta la Disposición Final sexta de la Ley de 31/2007

apartado (e) que presenta modificaciones sobre el apartado 5 del artículo 22 de la Ley 48/2003. Junto a la actualización por el Art. 74 de la ley 51/2007, de 26 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 2008.

La cuota de la tasa varía según las características del atraque o fondeo y su ubicación dentro de las zonas portuarias. En nuestro caso nos corresponde la segunda consideración, por estar los atraques situados en una dársena otorgadas en concesión o autorización. Siendo de 0,0510 euros su valor, según los datos de la Autoridad Portuaria de Santander, en el caso de embarcaciones con base en el puerto y de 0,0612 euros para transeúntes.

Se entiende que una embarcación tiene su base en el puerto cuando: está autorizada su estancia en el mismo por período igual o superior a seis meses. Son embarcaciones transeúntes o de paso aquellas que, no siendo de base, tienen autorizada su estancia por un período limitado, inferior a seis meses. En cualquiera de los casos, el importe de la tasa aplicable será independiente de las entradas, salidas o días de ausencia de la embarcación, mientras tenga asignado puesto de atraque. Según el concepto anterior, las embarcaciones con estancias inferiores a seis meses, podrían ser consideradas como transeúntes, con el consiguiente diferencial.

PROPENOR

Productos Petrolíferos del Norte S.L.

DISTRIBUCIÓN DE GASÓLEOS

Estación de Heras

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



Restaurante

BAZAMAR

ESPECIALIDAD EN BACALAO
COMIDAS A BORDO

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

39600 Maliaño

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

El cálculo para la imposición de la tasa se realiza sobre la unidad de superficie ocupada y día natural o fracción, La superficie se determinará en metros cuadrados, y será el resultado del producto de la eslora por la manga máximas de la embarcación. Es decir, según la siguiente fórmula:

$$\text{Tasa} = \text{eslora máxima (en metros)} \times \text{manga máxima (en metros)} \times \text{cuota (0,0510 euros)} \times \text{días (365)}$$

De este modo podemos calcular sencillamente la cuantía de la tasa de nuestra embarcación

Con referencia al pago en la Ley se expresa que: "Serán sujetos pasivos, a título de contribuyentes y solidariamente, el propietario de la embarcación, el consignatario y el capitán o patrón de la misma. En dársenas e instalaciones portuarias deportivas otorgadas en concesión o autorización, el concesionario o autorizado tendrá la condición de sujeto pasivo sustituto de los contribuyentes, quedando obligado a cumplir las prestaciones materiales y formales de la obligación tributaria.". Esto significa que la Autoridad Portuaria gira a la Concesionaria la totalidad de las cuotas, esta las debe abonar y después repercute a cada uno de los propietarios su tasa correspondiente.

Hay que tener en cuenta que la tasa podrá exigirse a la Concesionaria en régimen de estimación simplificada, lo que supone una bonificación del 20 por ciento en el importe de la cuota tributaria y por lo tanto a descontar de la cantidad anteriormente estimada. Eso, si la Concesionaria se ha acogido a este régimen.

La Autoridad Portuaria de Santander indica que el pago de la tasa será exigible por adelantado y con el siguiente criterio para las embarcaciones con base en el puerto: " En el caso de que el sujeto pasivo domicilie el pago en entidad de crédito, se concederá una bonificación del 10 por ciento a la cuota de la tasa en las sucesivas liquidaciones que se efectúen". Asunto que también se debe considerar y estudiar para esclarecer la tortuosa derrota de esta tasa.

Tasa T-0 o por servicio de señalización marítima.

Aparece regulada en el artículo 30 de la mencionada ley. Tiene su fundamento, como su nombre indica, en la utilización del servicio de señalización marítima. Como en el caso anterior el sujeto pasivo es el propietario de la embarcación y el sujeto pasivo sustitutivo es la Concesionaria, repercutiéndola con posterioridad al propietario.

La cuota de la tasa se estima sobre el metro cuadrado resultante del producto de su eslora máxima por su manga máxima, con el siguiente criterio:

- Para las embarcaciones de recreo o deportivas de eslora inferior a siete metros, que deban estar en posesión de licencia de navegación o rol de despacho: 10,00 € por cada metro cuadrado resultante exigible una sola vez al matricular la embarcación.
- Para las embarcaciones de recreo o deportivas de eslora igual o superior a siete metros, que deban estar en posesión de licencia de navegación o rol de despacho: 4,1616 € por cada metro cuadrado resultante exigible con una periodicidad anual.

Tasa de ocupación y de actividad.

La tasa de ocupación no es otra cosa que el antiguo canon de la concesión, y es la que debe para el titular de una concesión administrativa, en este caso Marina de Santander S.A., por ocupar y explotar la zona de dominio público que constituye el puerto en este caso. La cuantía se fija en base a diversos parámetros.

La llamada tasa de actividad o aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios retribuye lo que su nombre indica, y lo deben pagar quienes realizan actividades de este tipo en el Puerto, calculándose según diversos parámetros como el anterior.

Esperamos que estas breves notas sirvan de orientan para reconocer y saber a que hacen referencia los gastos y posibles reclamaciones que de vez en cuando nos llegan sin mas. Así como, para comprobar la exactitud de los mismos. En cualquier caso, la oficina de la Comunidad esta a su entera disposición para aclarar cualquier duda.

En la medida que sea posible, ante una negociación sobre las cuantías de las tasas (en este caso con la Autoridad Portuaria ya que es la entidad Administrativa responsable), se procederá a realizar todos los acercamientos necesarios.

NOTA: Información extraída de la Ley 48/2003, 31/2007 y de las páginas web del Ministerio de Fomento y de la Autoridad Portuaria de Santander.

PESCA EXTREMA EN EL EXTRANJERO MADAGASCAR 2006



Este viaje era mi cuarto viaje de pesca extrema en el extranjero con mi grupo de amigos españoles y algún extranjero. El destino a Madagascar lo debatimos una vez vueltos del anterior viaje. Como de costumbre nos volvimos a reunir en Barcelona, al ser la mayoría de los pescadores de allí. Comimos todos en un restaurante situado en el paseo de Isabel II, Barcelona. Allí nos reunimos todos los españoles desplazados desde Madrid, Mallorca, Barcelona. De Santander fuimos Rafael Expósito "Pesca Raos" y yo, Álvaro Pascual "Rasines".

Durante la comida cambiamos impresiones de nuestras experiencias, intercambiamos fotos y mientras comíamos vimos una serie de imágenes a través de un ordenador portátil, con fotos impresionantes, así como las capturas...

En el momento de la sobremesa, discutimos entre todos nuestro próximo destino, hablamos de las condiciones, del lugar... cómo se desarrollarían las jornadas... la duración de los días... todo planificado hasta el último detalle... Hablamos del material de pesca. Había que ir bien armados... ¡hasta los dientes!. Allí las expectativas son más grandes que la pesca de Maldivas. Un escalón más que subimos para nuestra experiencia. Queríamos más tamaño, especies nuevas y sin olvidarnos de nuestros preferidos, "GT" gitant trevally. Para eso estaba nuestro gran experto y guía de los viajes. Un gran pescador y conocedor de los mejores rincones de pesca del mundo, Nicola Zingarelli, socio de una agencia que organiza muchos viajes a lo largo del año.

Nicola nos hablaba de que en Madagascar se podía hacer una buena pesca en "atunes dientes de

perro" de hasta 40 Kg. También podríamos capturar muchas especies exóticas, meros, barracudas, yahu o peto, y nuestro gran favorito GT de tamaño XXL... tanto a jigging como a spinning.

El destino en concreto estaba en la isla "Nosy-Be". Es una pequeña isla acunada por las aguas de Mozambique, al noroeste de Madagascar.

La agencia que organizó el viaje se encargó de todo. Billetes, enlaces, estancias y todas las tramitaciones que se necesitaban hacer, así como toda la información detallada en vacunas y seguridad, como los pasaportes. El guía Nicola nos mandó unos e-mail aconsejándonos el material a llevar. Para tener éxito en la pesca es muy importante acertar con el material, además allí no disponíamos de tiendas, había que llevar de todo sin exagerar. La experiencia de la agencia y el guía resultaron de gran ayuda. Estaba todo garantizado.

Nuestra aventura comienza el día 30 de noviembre del 2006. Destino: París. Allí quedamos todos en un punto de encuentro. Una vez reunidos, ya empiezan nuestras ganas de disfrutar de la pesca, no hacemos más que hablar de materiales, capturas y pronósticos que se avecinan de una gran experiencia más. Es decir, lo máximo que puede disfrutar y aspirar el verdadero pescador de pesca deportiva a caña.

El campamento está montado en la misma orilla del océano, a escasos metros del mar, en la misma playa, los alojamientos son tipo bungalows para dos personas, todo construido con material de madera típico de ese país, las camas con mosquiteras, unas estanterías para dejar el material y la ropa. Los bungalows están separados unos a otros y detrás de ellos están los aseos y duchas. Por las noches nos ponen una vela anti-mosquitos y en el exterior está iluminado de antorchas y lámparas de aceite, sólo hay luz en el salón-comedor, cocina, baños y duchas.

La flota está formada por catamaranes de construcción sudafricana de 22 pies, con dos motores fuerabordas de 60 cv y 80 cv están equipados con GPS y sondas. Estas barcas sirven para hacer jigging, spinning y currican. Cada barca estará formada por 3 pescadores, su patrón y ayudante. Estos llevan muchos años trabajando en el mismo campamento y se conocen muy bien las zonas de pesca. Es una garantía a la hora de buscar las grandes piezas del Índico.

Encontramos especies más habituales fuera del arrecife (todos los pelágicos típicos del Índico): vela, marlín negro, atunes, dorados, tharзад (un escómbrido de grandes dimensiones) mientras en

los canales y en arrecifes abundan los grandes carángidos como los "gigant trevally", meros, pargos, barracudas y muchos más... Especies diferentes que no sean capturas habituales se agradecen por la sorpresa y diversidad de posibilidades. Por ejemplo, se pescó en viajes anteriores un marlón negro de 80 Kg a jigging, atunes dientes de perros de hasta 45 Kg, los más grandes han roto... GT de 40 Kg... Y muchas más especies, incluidos los tiburones de punta aleta blanca, que sobrepasaban los 100 Kg, éstos en algunos momentos de acción de pesca nos quitaban de un bocado las capturas y a veces nuestros señuelos desaparecían de nuestra línea con un simple bocado de sus afilados dientes sin notar absolutamente nada, ni picada...

A spinning se han capturado GT de 25/30 Kg y más... velas, bonitos, listados, tharzards, barracudas y tiburones... Algunas grandes piezas han puesto a prueba los equipos y materiales de calidad que empleamos habitualmente, resistiendo el enganche y pelea hasta que han roto los bajos de líneas, o cortado el cordaje de los assist, anzuelos y hasta partidos jigs de metal por la mitad... todo el material de spinning, jigging y accesorios lo tiene que llevar a cada uno y a veces de diferentes acciones o en doble cantidad, los carretes suelen servir para las dos modalidades.

El campamento está equipado con material de currican, únicamente se recomienda llevar algún señuelo que crea adecuado o favorito para los marlenes y velas.

Spinning pesado

Se usan cañas muy potentes y robustas con potencia de lances entre 80 y 250 gramos de 1,80 m a 2,40 m de longitud, armados de carretes de alta gama como los Shimano Stella 10.000, Daiwa Saltiga 6.000 GT, Roybi Safari 5.000, con bobinas de recambio para tener diferentes diámetros de líneas trenzadas de 60/80 libras y bajos de línea de 100 lbs a 150 lbs de monofilamento o twisters leaders. Los señuelos de superficie, la mayoría poppers, pencils, tangers y stickbaits de 100 grs a 200 grs, con anillas reforzadas y anzuelos triples de resistencia 4x, el material se completa con unos buenos guantes de combate transpirables, pinzas de abrir anillas, cinturón de combate, y números esmerillones fuertes de diferentes tamaños. Un detalle a tener en cuenta, la muerte de los anzuelos. Las aplastamos con un alicate, es una manera de devolver el pez al agua vivo después de una buena foto y también prevenir problemas en caso de enganchar a algún compañero de pesca o un skipper del barco.

Jigging

Cañas entre 1,60 y 1,90 m de 50/80 Lbs de potencia, podemos usar los mismos carretes de spinning, líneas de trenzado de 65/80 Lbs, entre bajos de 100 a 150 libras en monofilamento o fluorocarbono, jigs de 200/300 grs montados con anzuelos del 7/0 al 13/0 con el cordaje de assit grueso de 700 Lbs.



Un día cualquiera

Se madruga mucho, nos levantamos a las 05.15 de AM y desayunabamos todos juntos. Contábamos con café, al que se le añadía leche condensada porque allí no había leche. Teníamos mantequilla, mermelada, miel y pan, algunos pedían huevos fritos.

Durante el desayuno nos repartíamos los grupos para cada barca. Cada día cambiábamos de barca y tripulación.

Las barcas estaban ancladas en la playa enfrente del campamento. Cargaban nuestro material, cañas y bolsas, así como la bebida y la comida ya que estamos durante todo el día en las barcas sin volver al campamento. Las zonas de pesca estaban a unas 10 millas náuticas. Una vez vuelto al campamento una buena ducha y relax en las tumbonas del campamento. Con el atardecer comentamos nuestras vivencias y anécdotas así como enseñar nuestras fotos con capturas. En cada viaje hacemos miles de fotos entre todos, como las aquí mostradas. La cena es muy buena. Entre verdura, arroces, salsas, pastas, pescados, mariscos y carnes. Todo muy variado para

llenar nuestro estómago y regado de un buen vino, también tenemos mucha fruta de postre.

Unos aguantan la tertulia después de la cena y otros se acuestan pronto porque al día siguiente nos toca otro madrugón y otra paliza de pesca, ya que al día solemos estar unas 10 horas pescando. Así durante una semana larga, hay que estar muy bien entrenado y en forma, es

aconsejable ir al gimnasio 3 meses antes del viaje para estar en forma, durante la pesca hasta los muy expertos solemos usar fajas lumbares, para evitar lesiones y estar más cómodos en combates, y sobre todo mucha resistencia con el calor y la humedad. Había días que me bebía 3 botellas de desidratarnos, la ropa es tipo "Dupont" transpirable y de fácil secado. El calzado muy importante, transpirable y antideslizante. Lo que si sobra es el pijama. Por las noches dormimos casi como nuestras madres nos trajeron al mundo, ya que con el calor que hacía por las noches, con las ventanas y puertas abiertas, entraba una brisa muy fuerte y cálida, algunas noches eran tormentosas con fuertes aguaceros, con lo que se creaba un ambiente muy húmedo, allí no hay aire acodicionado.

Es un viaje de pesca cien por cien, donde unos buenos amigos compartimos nuestra pasión, nuestras capturas, transmitimos nuestras experiencias día a día, enseñamos y aprendemos unos de otros, así como consejos y compañerismo, el buen ambiente que reina en el viaje es lo mejor de esta aventura. Aún me acuerdo del primer viaje, parece que fue ayer. Son experiencias y buenos recuerdos.

Álvaro Pascual "Rasines"

APARTADO DE DIRECCIONES DE INTERNET:

En este número y esperando que cuaje entre los Comunitarios, por lo que solicitamos nuevamente vuestra colaboración, comenzamos con algunas propuestas sobre información meteorológica.

www.aemet.es/es/eltiempo/prediccion/maritima?opc1=0&opc2=0&zona=can1
www.gobcantabria.es/portal/page?_pageid=80,1883683&_dad=interportal&_schema=INTERPORTAL
www.puertasantander.es/cas/meteorologia.aspx
tiempo.fiochi.com/
espanol.weather.com/weather/today-Santander-SPXX0072?fromSearch=true
www.fotobarco.es/servicios/meteorologia_maritima/
www.stormsurf.com/locals/france.shtml
www.windguru.com/es/index.php?sc=48698
www.weatheronline.co.uk/Spain/Santander.htm



¿CONOCEMOS POR DÓNDE NAVEGAMOS: LA BAHÍA DE SANTANDER?

La siguiente propuesta se puede resumir en la pregunta: La Punta de los Luciatos, los Terraplenes o las Dos Hermanas, las conocemos y dónde están. Consiste por lo tanto en aportar los nombres tradicionales de las zonas o puntos de la bahía de Santander, de forma que podamos confeccionar un mapa de la Bahía y recuperando al tiempo el acervo cultural de la siguiente generación?

Este mapa servirá además para que los pequeños tripulantes conozcan mejor la Bahía y las historias que se pueden contar sobre alguna de ellas. Así, si conoces alguna de ellas también estamos dispuestos a recogerlas y evitar que se pierdan. Si la propuesta cuaja se podría pensar en llegar a editar todo lo recopilado.

TRANSPORTES CEPELLUDO



TRANSPORTE DE EMBARCACIONES DE VELA Y MOTOR
NACIONALES E INTERNACIONALES

**PRESUPUESTO
SIN COMPROMISO**

Flota general de
43 camiones y 25 furgonetas
coche piloto

TRANSPORTISTA OFICIAL
DE LOS MEJORES IMPORTADORES
EN PRIMERAS MARCAS

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



www.cepelludo.com

javier@cepelludo.com

Telf. 0034 942 750 552

Fax: 0034 942 753 898

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