

El viento sur en el hundimiento

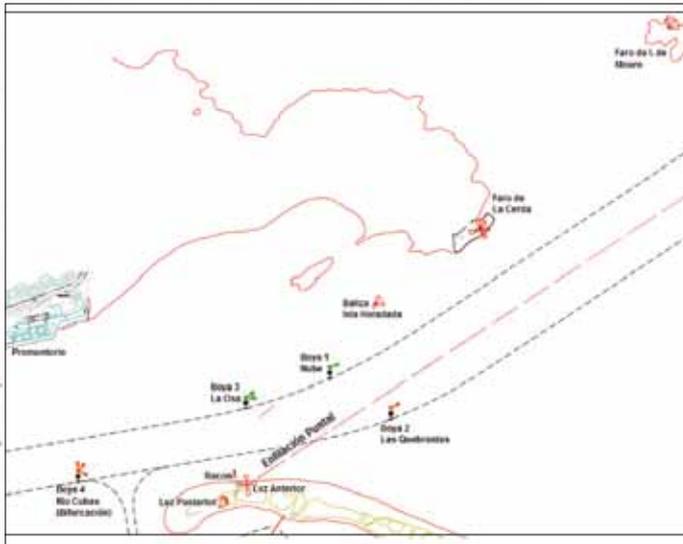
DEL VAPOR ALFONSO XIII

ODÓN HERNÁNDEZ, JUAN JOSÉ RODRÍGUEZ, JOSÉ VOCES.
DELEGACIÓN TERRITORIAL EN CANTABRIA. AEMET

“El dos de Febrero del año de gracia de 1.915, a las cuatro de la tarde, rendía el viaje número 2 en la bahía santanderina el ALFONSO XIII, procedente de las Américas y quedaba amarrado a la boya de los correos de la Trasatlántica, que era como una torta blanca y gigante a flote en el fondeadero de la Osa, frente por frente a la ciudad”¹

A sí comienza el escritor y marino cántabro González Echegaray el relato del que sería el último viaje del vapor correo de la Compañía Trasatlántica *Alfonso XIII* y que acabaría en trágico naufragio. Al cumplirse el centenario de la pérdida, en este año 2015, hemos querido analizar brevemente la situación meteorológica de esos días, que fue una de las causas que colaboraron al desafortunado desenlace.

Para el análisis de la situación meteorológica disponemos de los campos meteorológicos reanalizados procedentes del ERA-20C del CEPPM, que nos ofrece detalles de la situación



**Derrotero del Puerto de Santander.
Canal de Pedreña-Somo. Boya 3 La Osa.**

atmosférica en esas fecha, y también de las anotaciones del observatorio meteorológico situado en la península de la Magdalena de Santander, contemporáneo de los hechos narrados.

El día tres de febrero, amarrado a la Boya 3 o de La Osa, y según relata el cronista, comenzaron las labores de descar-

ga y simultáneamente las de mantenimiento y carga de carbón para el próximo viaje.

El responsable del observatorio, el topógrafo D. José Iglesias, describía así en su diario la aparición del viento Sur:

A las 8 h aproximadamente comienza a soplar Sur Duro, y continúa; y el barómetro, que ya anunciaba bajando la presión, decrece más rápidamente. El sur sopla violentamente todo el día, sin interrupción, con velocidad de Temporal.

y en efecto, el registro del anemómetro confirma que entre las 8h y las 16h el viento sopló con una velocidad superior a los 65 km/h, en promedio.

El día cuatro continuaron las obras a bordo del mercante, y la tripulación recibió la noticia de que el buque tendría que seguir fondeado por lo menos hasta el día 14 para completar las tareas de mantenimiento. Las condiciones que describe la observación no difieren mucho de las del día anterior

Continúa el Sur, y sopla con fuerza de Temporal hasta las 4 de la tarde aproximadamente; después va cediendo. A eso de las 9 [de la tarde] comienza a llover.

La velocidad media del viento en el observatorio volvió a superar los 60 km/h de promedio durante la mañana y primera mitad de la tarde, y como sucede en estas situaciones, al paso del frente el viento sur se calma y llega la lluvia.

Amanece despejado el día cinco y

Aparece el sur al mediodía, y continúa soplando Temporal hasta las 12 de la noche, aproximadamente, coincidiendo con un mínimo de presión. A partir de esa hora las presiones crecen y superan a la presión normal.

Otra vez el sur soplando con particular violencia, a más de 60 km/h de velocidad media.

La crónica de lo inevitable relata que

¹ González Echegaray R. (1978): Alfonso XIII. Un Rey y sus barcos. 270 p. Ed. G. Echegaray. Santander. ² Op. Cit.

*“el orto mañanero fue un infierno de rojos y malvas con cirrus de fuego y calma chicha. Los operarios del taller, aquel día, descosieron una plancha del forro para sanearla en la junta del desagüe y la dejaron después colocada y presentada con algunos roblones de sujeción sin remachar. A las cinco y media de la tarde ya no quedaban a bordo más que los oficiales y el retén de guardia. Y de repente saltó el Sur, con su concierto gigante de bramidos y su marejada verde sobre la bahía. Las montañas de enfrente, con los Picos de Europa nevados de trasfondo, se acercaban a través de una atmósfera loca, increíblemente limpia y vacía”.*²

El vapor Alfonso XIII estaba amarrado con la proa hacia la vaciante de la bahía, en dirección oeste, y el viento del sur en la bahía de Santander soplab perpendicular al vapor. El fuerte oleaje generado batía el casco de modo que éste se escoraba a estribor permitiendo la entrada de agua por la parte del casco que se encontraba en obras y no pudiéndose taponar la vía de agua, el vapor Alfonso XIII se hundió irremisiblemente.

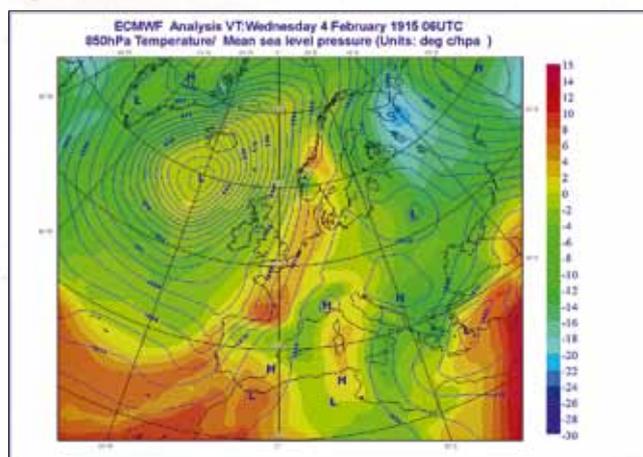
*“El barco tumbaba más y más a medida que el agua se depositaba en aquella banda, y el viento, ululante, se recreaba en la agonía del buque, que era su presa, haciendo imposible cualquier maniobra”.*³



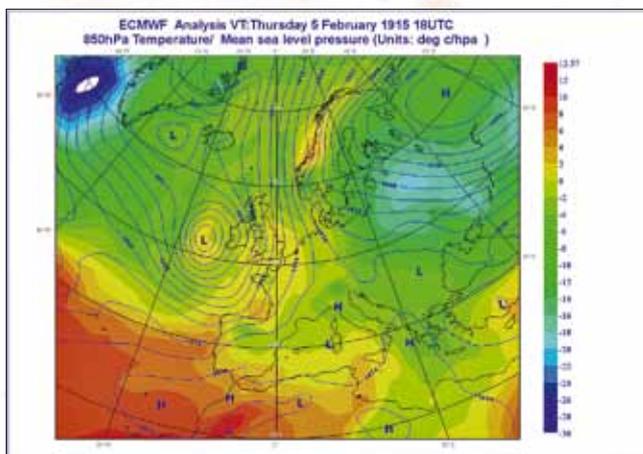
Vista de proa (Foto Mendoza Cortina. NUEVO MUNDO. Febrero 1915)

Los reanálisis de presión media en superficie del CEPPM, tanto del día 4, como del día 5 en que ocurrió el hundimiento

³ Op. Cit.

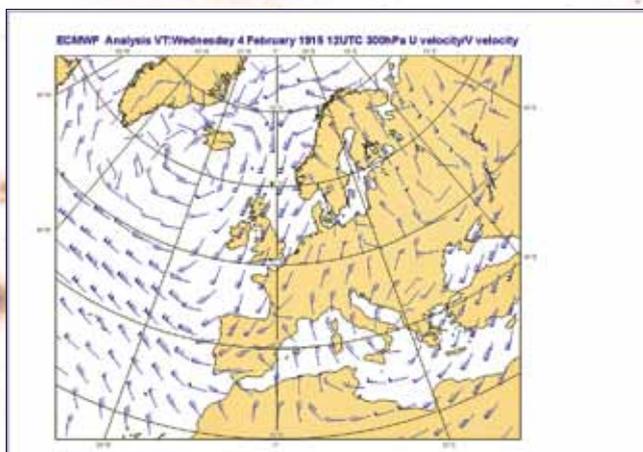


Presión al nivel del mar y temperatura en 850 mb. Día 4 de febrero de 1915 a las 06 UTC.



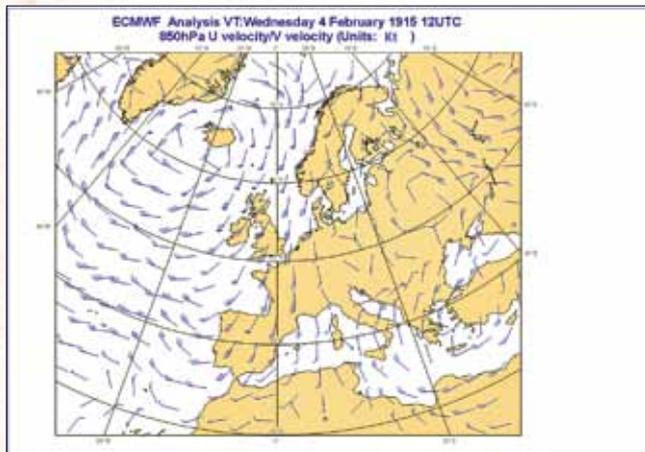
Presión al nivel del mar y temperatura en 850 mb. Día 5 de febrero de 1915 a las 18 UTC.

to, muestran una situación típica de viento sur en el Cantábrico, con un máximo de temperatura en 850 mb, a sotavento de la Cordillera, consecuencia del recalentamiento producido por el descenso adiabático del aire, resecaado por las precipitaciones que se produjeron en el ascenso a barlovento.



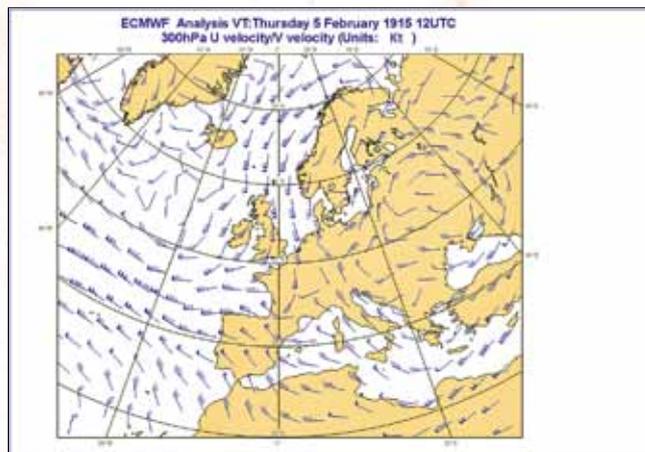
Viento en 300 mb. Día 4 de febrero de 1915 a las 12 UTC

El viento sur en el hundimiento DEL VAPOR ALFONSO XIII

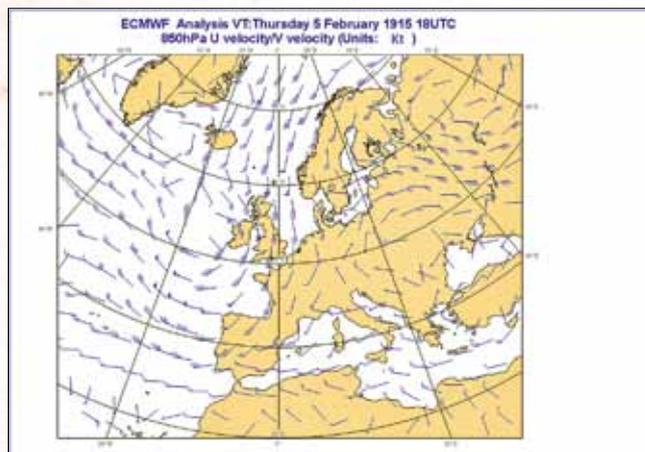


Viento en 850 mb. Día 4 de febrero de 1915 a las 12 UTC

La situación de viento en altura, el día 4, muestra un chorro de viento de 100 nudos (Kt) en 300 mb y un máximo de viento de 50 Kt en 850 mb sobre el Cantábrico, asociados a



Viento en 300 mb. Día 5 de febrero de 1915 a las 12 UTC

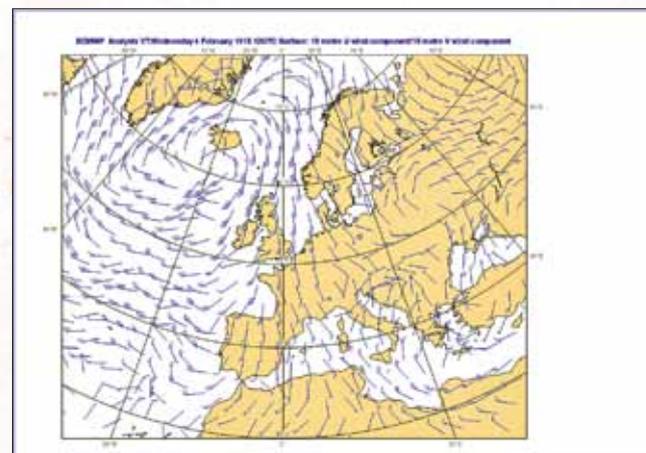


Viento en 850 mb. Día 5 de febrero de 1915 a las 18 UTC

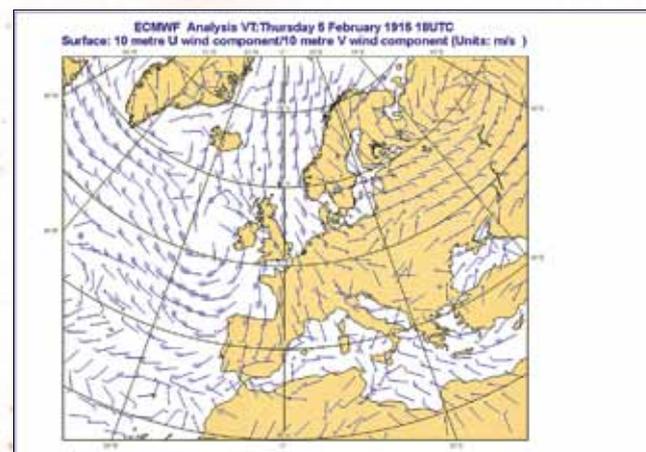
la depresión a todos los niveles que se encontraba situada al oeste de Irlanda.

El día 5, el chorro en 300 mb muy bajo, alcanzaba la latitud del Cantábrico entrando por Galicia con unos 90 Kt y un máximo de viento entre 45 y 50 Kt en 850 mb.

En superficie los reanálisis del CEPPM tanto el día 4 (por la mañana) como el día 5 (por la tarde), dan valores de vien-



Viento en superficie. Día 4 de febrero de 1915 a las 12 UTC



Viento en superficie Día 5 de febrero de 1915 a las 18 UTC

to medio de componente sur en superficie de entre 25 y 30 Kt. Que coinciden aproximadamente con los vientos medios registrados en el Observatorio del Mareógrafo de la Magdalena que desde 1876 disponía de un anemómetro que registraba el recorrido del viento.

En resumen, éste fue un episodio más de la historia de la ciudad de Santander y su bahía, que no se explica sin este viento típico de la costa Cantábrica central.