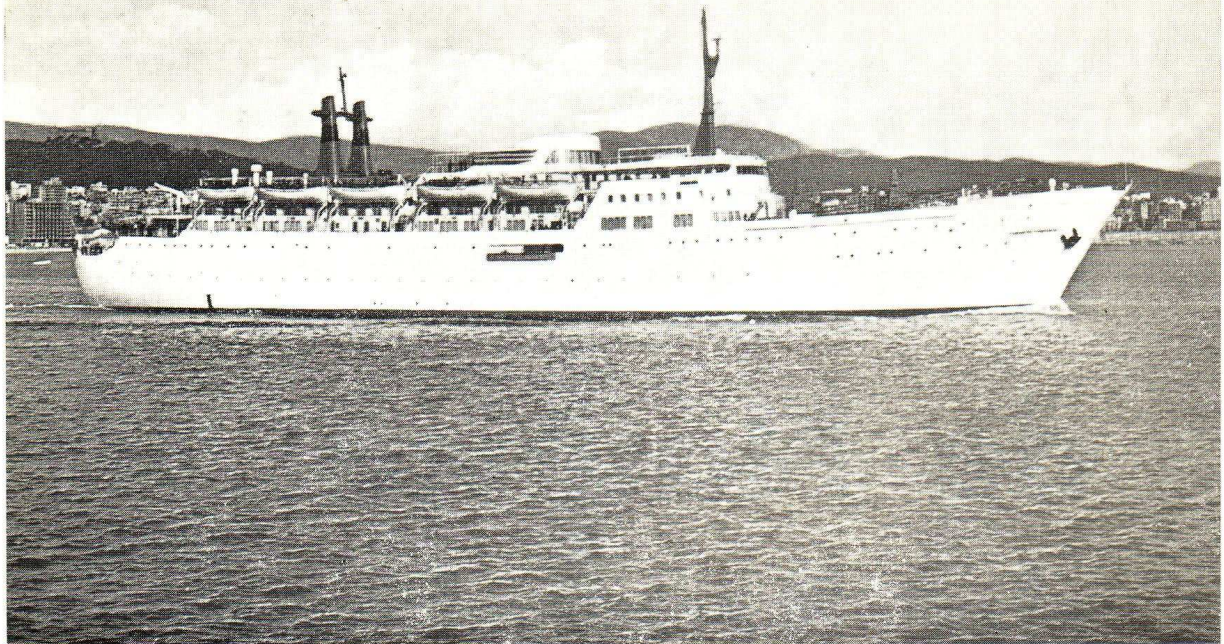


**II Centenario**

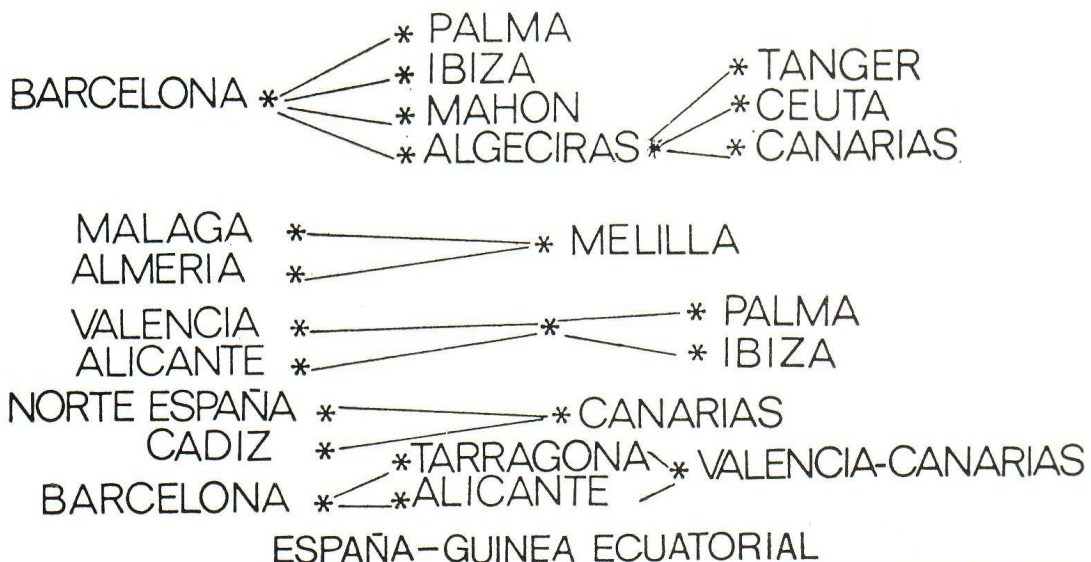
**Escuela  
Oficial  
de Náutica  
de Barcelona**

**Paso del Ecuador**



Por las rutas del Mar, con el confort y el servicio de  
**COMPAÑÍA TRASMEDITERRANEA**

### Líneas regulares entre:



## COMPAÑÍA TRASMEDITERRANEA

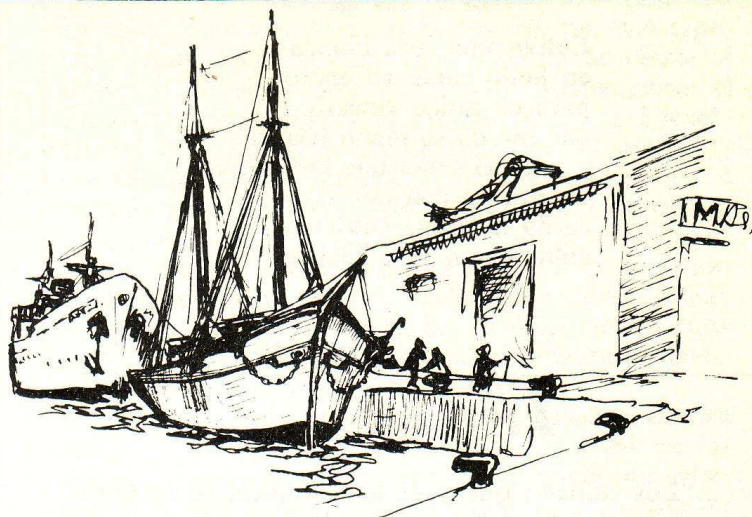
ZURBANO, 73 \* MADRID - 3 \* Teléfono 254 6600 \* Telex. 27666 \* Trasm. E \* Telegramas: MEDITERRANEA

Billetes y reserva de plazas: AUCONA-AGENTE GENERAL, ALCALA, 63  
Y PEDRO MUÑOZ SECA, 2 \* MADRID - 14 Teléfono: 225 1735 TELEX: 2 77 31.  
O EN SU AGENCIA DE VIAJES

*«El mar es un buen amigo de todos. Apacible o tormentoso es siempre la expresión de la más maravillosa belleza y la pródiga despena de la humanidad.*

*»Por gratitud debemos amarle y utilizar nobles medios para extraer la riqueza que nos ofrece».*

*(Mosaico de la Lonja de Contratación de Pescado de Bueu, Pontevedra)*



## II Centenario y otras ideas

Cuando en la sociedad del Velo-motor, que nosotros hemos construido, alguien pisa los 100 años, se les rinde un homenaje. En 1970 la Escuela Oficial de Náutica de Barcelona ha pasado la barrera de su 2.º Centenario; sin ruido, en silencio, meditando el nuevo viento que cada día azota sus muros.

Nosotros, alumnos de náutica, aprendices de la mar, somos conscientes: doscientos años nos contemplan... He aquí nuestro homenaje.

Pero es necesario meditar; detenerse y pensar. Aunque la Sociedad nos lo eche en cara. Dos siglos nos dan derecho a parar nuestros relojes.

Nos miramos al espejo. Desde 1769 no lo habíamos hecho. Tenemos la hélice en la proa y el ancla en la popa. No nos queda más remedio: ponemos rumbo a la revolución. Es la única postura noble ante la imagen deformada que nos da nuestra contemplación. Hemos de cambiar todo lo que ahora tenemos: la estructura de la enseñanza, los criterios para la formación del hombre... Todo.

Barcelona —nuestra Ciudad Condal— olvida fácilmente sus valores. La Escuela de Náutica es un claro exponente: con 200 años es desconocida para muchísimos barceloneses. El problema no es nuevo, pero adquiere en nuestros tiempos visos de tragicomedia. Sabemos instantáneamente quien ha provocado la última ballata entre árabes y judíos, e ignoramos con absoluta tranquilidad todo cuanto acontece en la mar que descansa en nuestros puertos. Nos da la impresión de que los peces del Mediterráneo hace ya años se les borraron las barras de la bandera catalana.

Y el mar no es ajeno al hombre. El mar es vida, esperanza. ¿Le cuesta tanto a la sociedad creer en “esas” cosas?

Vimos poca gente en la inauguración del Salón Náutico 1970. Ni la presencia de los príncipes de España fue capaz de atraer la atención de Barcelona.

Nos duele esta situación. No tan sólo como marinos, sino también y en mayor grado como españoles y catalanes. En la prensa se expone a diario el mismo problema de indiferencia, en otros órdenes de la vida. ¿Tanto nos ha desquiciado el trabajo maquinal y la televisión? Nosotros creemos en el futuro. Es la respuesta a nuestras reflexiones.

## L e m a

Cutivo una rosa blanca  
en junio como en enero  
para el amigo sincero  
que me da su mano franca  
y paro el cruel que me arranca  
el corazón con que vivo  
cardo ni oruga cultivo...  
cultivo una rosa blanca

Versos sencillos  
José Martí

## Ironía

...“Los edificios que quieran blanquear su fachada que se presten para filmar películas”.

...“Los marinos están muy unidos”.

...“Los programas de náutica han sido largamente madurados”.

...“Cuarenta horas de clase a la semana son las recomendables”.

...“Yo estudio Náutica y me sobra tiempo”.

...“Los exámenes son un fin”.

...“Lo correcto, para la enseñanza es pasar lista seis veces al día”.

...“Los catedráticos son sensibles a la inquietudes de los alumnos”.

## Consejo de Redacción

Director:

JUAN ZAMORA TERRÉS

Redactor Jefe:

Javier Moreno Rico

Redacción:

Jorge Luis Castro  
Antonio Grávalos  
Luis Ocasar  
Angel Millán  
Rafael Lorente  
Joaquín Marías  
Francisco Larrauri  
Joaquín Diamant

Dibujos:

Alberto Sánchez Ros  
Antonio Grávalos Esteban

Publicidad:

Rafael Lorente Díaz

Colaboración:

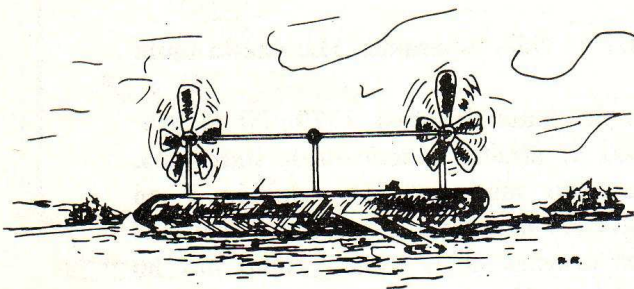
D. Federico Piera  
D. Santiago Hernández Izal  
D. José Pérez del Río  
D. J.M. Martínez Hidalgo

# MESON MOJACAR

## BAR TIPICO

Pje. Dormitorio de San Francisco, 1 (trav. P.º Colón)

BARCELONA-2



El problema de la propulsión por medio de hélices aéreas preocupa desde hace tiempo a los inventores. En el año 1896 se verificaron las primeras experiencias en Copenhague, por un profesor de la universidad, en embarcaciones de distinto tipo. Pero como a la sazón, no se conocía apenas el motor de explosión, no se empleaba otra fuerza que la del viento.

En 1906 el ingeniero italiano Forlandini aplica la propulsión aérea al casco de un hidroplano de hierro y aluminio, dispuesto en forma de cigarro.

Pruebas posteriores se hicieron con un motor Fiat de 70 caballos. Por medio de transmisiones, dos grandes hélices, a popa y a proa, se ponían en movimiento, logrando velocidades de hasta 70 kms. por hora.

Este tipo de barco hidro-aéreo, llamado hoy Hover-Craft, se utiliza en la actualidad en trayectos cortos, canales y lagos principalmente, con gran éxito. Se halla en estudio la posible construcción de Hover-Crafts oceánicos.

Antonio Grávalos

# R U M B O



Igual que otros años y otros cursos, nuestros alumnos van a celebrar su acostumbrado Paso del Ecuador, pero este año, las fiestas tendrán una especial significación puesto que servirán de cierre al conjunto de actos celebrados para conmemorar el Segundo Centenario de la Fundación de la Escuela Oficial de Náutica de Barcelona. Por tal motivo y por la característica especial del presente Paso del Ecuador, los alumnos quieren publicar una revista para que quede constancia y recuerdo de tan magnífica efeméride, y esta empresa a la que se han lanzado merece toda clase de alabanzas pues es indicio de que se han dado cuenta de la importancia que significa pertenecer a la promoción número doscientos de las que han salido de la Escuela.

Por todas las vicisitudes que ha pasado nuestra Patria y por todas las que se han sucedido en las diversas etapas de nuestra querida Escuela, no sabemos a ciencia cierta cuantos alumnos han salido de sus aulas durante los ciento noventa y nueve años anteriores, pero si sabemos seguro, que todos ellos salieron hasta la marca con un cargamento de ilusiones dispuestos a vivir entre cielo y mar y preparados para el paso del Ecuador o de los Trópicos, cuantas veces fuera necesario y para el paso de otras líneas, quizás más importantes como consiguió el fundador del centro don Simbaldo de Mas o el Capitán Deschamps.

Si bien es verdad que la línea ecutorial divide a la Tierra en dos partes iguales y que su prolongación reparte igualmente el firmamento, no es menos cierto que la analogía adoptada por los estudiantes al llegar a la mitad de su carrera les hace emprender la parte que les falta con nuevos bríos, con mayor ahínco y con renovada ilusión y por este motivo, todos nosotros aceptamos el Paso del Ecuador con agrado como fiesta, y con gran cariño como escala obligada del viaje que representa llegar al título final, con cariño, exactamente igual que el baño de varias cosas con que nos "bautizaron" al cruzar la línea por vez primera hacia el Hemisferio Sur.

Insistimos en la semejanza y analogía entre las dos versiones del Paso del Ecuador porque el cruce de esta línea llega a ser habitual a bordo de los buques y para nosotros los navegantes, es motivo de orgullo y satisfacción el que hechos y frases marineras de distinto o parecido sabor pasen a formar parte de vivir cotidiano de las gentes de tierra firme, síntoma de que los marinos, a pesar de nuestra soledad, seguimos formando parte de un pueblo.

Quisiéramos, por lo tanto, que del mismo modo que se ha acogido la semblanza de la frase se aceptará y acogerá esta publicación, que si bien es posible que no sea del todo perfecta, resume todos los afanes e ilusiones de nuestros discípulos a quienes debemos apoyar porque representan el resultado de nuestros esfuerzos y porque, sin duda alguna, habrán de ser quienes continúen la labor que nosotros recibimos de nuestros mayores.

Para terminar, sólo nos queda la expresión de nuestro mejor agradecimiento por habernos permitido esta participación en su Revista y por la prueba de afecto que representa.

F. Piera

# AGONIA

**El hombre tiene  
dos batallas que pelear:  
en sueños lucha contra Dios  
y despierto contra la mar.**

A. Machado

En tiempos de Colón —nos podemos remontar más todavía—, los marinos eran gente desposeída de ese amor a la vida característica del siglo XX; tenían problemas con la justicia. No pocas veces la tripulación se formaba en los patios de las cárceles.

Todo esto nos hace ver los peligros que entrañaban las navegaciones de antaño, la du-

reza de la lucha que sostenía el marino, contra la muerte. Esta batalla es la más antigua de todas las existentes sobre la mar, y aún perdura ahora. Pero de un tiempo a esta parte el marino tiene planteada una lucha más.

Amante siempre de todas las libertades democráticas, falto de este miramiento que a todos los hombres de la mar se les debe, el marino se encuentra despersonalizado, extraño, con la desposesión que la sociedad le hace de estas condiciones necesarias para la vida. Entonces encuentra frente a él una batalla que tiene que librar. Una lucha más que la sociedad nos guarda, de tan sólo unas décadas para

acá, y que nosotros debemos afrontar: la lucha contra la vida.

En un enfrentamiento vergonzoso, difícil, a sabiendas que estamos en nuestra Patria y que los enemigos son nuestros propios hermanos. Nuestra defensa es cobarde y pagada a muy alto precio: el auto-destierro.

Esta es la lucha que, aún sin ganar, tenemos los marinos españoles. La otra, contra la muerte, no nos debe preocupar. Un artesano del verso, como fue Antonio Machado, nos dice al respecto: "...Nada trajimos, nada llevaremos..."

La lucha ha empezado, ¿El fin?...

F. L. P.

## **Libro de las condiciones necesarias para ingresar y permanecer en la Muy Noble, Ilustre, Bizarra y Caballerosa "Tuna" de la Escuela de Náutica**

Cada «Tuno»;

- 1º Habrá de estar en posesión del sexo varón.
- 2º Estará matriculado en esta Escuela, como alumno oficial, libre u oyente.
- 3º Acreditará cierto virtuosismo musical y poseerá su propio instrumento.
- 4º Antepondrá siempre su condición de «Tuno» a nimiedades tan insanas, perniciosas y borreguiles como: novia, estudios y otras similares retrógradas costumbres.
- 5º Será hombre de pelo en pecho, que jamás renuncie a una buena dosis de alcohol, pese a que llegare a ser cuantiosa.
- 6º Deberá exponer a su ingreso en la «Tuna», los

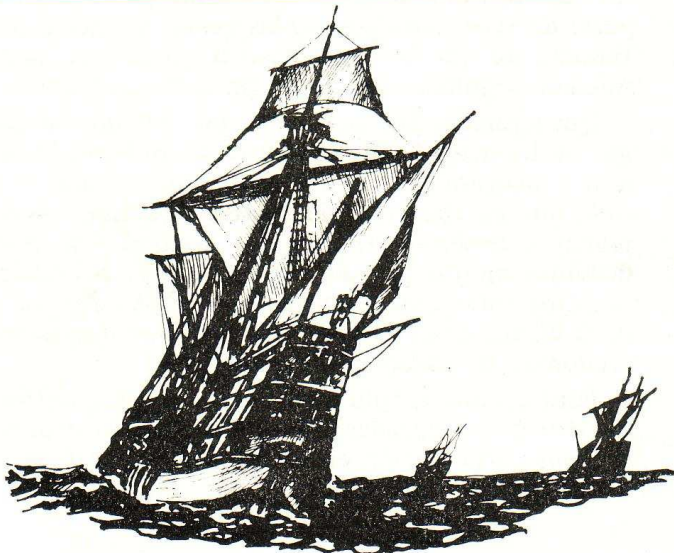
motivos que le han llevado a pertenecer a ella y habrá de convencer a todos los componentes de la misma, de los buenos propósitos que le han movido a tan transcendental decisión.

7º Aceptará sin ningún género de discursión el sistema de Gobierno de la «Tuna» que se explicará en su momento.

8º Para su ingreso en la «Tuna», será imprescindible que llegue avalado por un «Tuno» más antiguo.

9º Será poseedor de fácil verbo y ágil oratoria, muy especialmente con las mujeres, sin olvidar ser siempre cortés.

10º En definitiva, habrá de ser hombre desenvuelto, decidido y caballero en extremo, que sepa de de dónde viene, qué quiere y a dónde va.



*«Navegó a su camino al Oeste hasta después de mediodía. De allí fueron al sudueste hasta conocer que lo que decían que había sido tierra, no lo era, sino ciejo; anduvieron día y noche 31 leguas y contó a la gente 24. La mar era como un río. Los aires dulces y suavísimos».*

Miércoles 26 de septiembre de 1542.  
Diario del descubrimiento. Narración de la época escrita por M. Fernández de Navarrete.

# La vela y su razón

Hacia el mediodía, cercano el sol a su cénit, el viento hinchaba las velas con ansiedad. Navegaba al largo.

Sentado en el plan mantenía la caña y miraba, parpadeando al sol. La brisa pegaba en mi cara y cabellos se movían dándome sensación de libertad y potencia. Mis músculos relajados y el bienestar que me proporcionaba la unión con el mar y el viento me hacían pensar sobre la maravilla de navegar a vela.

Al principio, recordaba, cuando algún compañero me dijo lo que era una «escota», lo que era un «tángón», y casi por misericordia me sacaba a pasear o a una regata; comprendía que en aquel deporte había algo especial que desbordaba mi razón. Era incapaz de explicar que era lo que me atraía de aquellas largas mañanas en las que, sin comprender nada, mi compañero me hacía mover de una banda a otra del bote sin parar, y cazar y amollar aquel horrible pedazo de escota.

Y luego lavar, desaparejar, guardar el palo y los herrajes, doblar las velas, trabajar con hambre y cansancio... y sin saber porqué.

Pero ahora, al mirar al sol, al sentir en las velas la racha, y en el pecho una vibración extraña cuando el barco arranca, comprendo perfectamente lo que podía sentir entonces, y que ya vislumbraba al colgarme y observar al agua revolverse en la amura.

Ahora, la preparación de una regata, el observar la caída del palo, vigilar la perfecta colocación de las velas y la coordinación de la jarcía, preparar con un sermón más o menos técnico al tripulante que te va a ayudar, ya te hace saborear lo que después gozarás.

Y luego, cronometrar al segundo la salida, poner tus nervios en tensión y concentrarte. Se forma una especie de bola en la boca cuando suena el cañonazo de salida, y la tensión se acentúa cuando ves que alguien te va a pasar, o que haciendo una maniobra podrás aventajar a aquellos dos que van por barlovento.

Llegas al fin con la triunfal sensación de la victoria, o con el gusanillo de no haber quedado bien, pero siempre satisfecho de haber pasado un maravilloso rato, y soñando ya con la próxima regata, en la que, por todos los demonios, has de pasar al barco verde, aquel que hoy te adelantó por pocos metros.

F. R.

# ¿Cataluña marinera?

La importancia, que para Cataluña tiene la mar, es evidente. La industria y el turismo, que son el medio de vida de la mayoría de los catalanes y de un número muy crecido de inmigrantes de otras regiones, deben su auge al mar.

Los puertos de Barcelona y Tarragona, son de los más importantes de España y las posibilidades que ofrecen a la industria, numerosísimas. También es evidente el «gancho» turístico de nuestras costas, que a su atractivo natural, unen el buen hacer, de las empresas dedicadas a su explotación.

Cataluña siempre ha sido una región marinera. Hasta hace pocos años, los navegantes catalanes se codeaban con los norteños tanto en número como en prestigio. Actualmente, por desgracia, no es así.

Para percatarnos de este fenómeno, no tenemos más, que fijarnos en un pequeño detalle: La Escuela de Náutica de Barcelona, cuyo número de alumnos decrece cada año. Comparándola con la de Bilbao y La Coruña, las dos escuelas del norte, vemos como hoy en día, ese trato de tú a tú, no es posible y al menos en la cantidad, nos pasan la mano por la cara.

Las consecuencias, que se pueden sacar de esta realidad, son quizás molestas, pero no por ello dejan de ser verdad. La vocación marinera de Cataluña, está agonizando.

Javier Moreno

---

## Librería Náutica

Especialidad obras náuticas de texto y técnicas - Papelería  
Fustería, 12 - Teléfono 221 36 47 - Barcelona-2

Efectos de escritorio - Dibujo - Pintura, etc.

---

# De "Instudiantes"

Hoy escribo sólo para los verdaderos estudiantes, es decir, para los que estudian; para los jóvenes que poseídos por el gusto y la pasión del saber, acuden a las aulas en busca de los conocimientos y de los títulos con que satisfacer sus afanes y que después, lanzados al abierto mundo, han de ir a la lucha por la conquista de los puestos de trabajo, de la fortuna, de la fama, de los honores y del mismo amor.

Escribo para los jóvenes rectos, enérgicos, activos, inteligentes y de buena fe, que inclinados sobre los libros se obstinan en disipar de sus mentes las tinieblas que ensombrecen y confunden, y la ignorancia que es la maldición de los dioses, y hacen todo ésto con la alegría propia de la juventud, en forma compatible con el ejercicio sensato de los sanos placeres, de tal manera que siguen rezando para ellos los versos del provenzal d'Arenu cuando ya en el siglo XVI, decía:

Genti galantes sunt omnes Instu-  
[tudiantes  
et bellas garsas semper amare  
[solent;

... ..  
banquetant, ... .., faciunt mira-  
[cula plura  
et de bonitate sunt sine fine boni.

Y en estos versos, de un latín tan macarrónico, las líneas de puntos sustituyen frases que suspendo por prematuras y que dejo para cuando mis lectores y yo alcancemos, si ha lugar, el sublime uso de razón que tantos hombres, afortunados o mentirosos, aseguran poseer.

\* \* \*

Está claro que el deber del estudiante es estudiar y al mismo tiempo por razones de salud y de equilibrio, divertirse moderadamente de manera que siempre se sienta satisfecho de su conducta, sin remordimientos, incluso cuando alcance la avanzada edad en que, de acuerdo con Gabriela Mistral, se diga:

son mis pensamientos yedras  
agarradas a los muros del pasado

y así nunca pueda ocurrirle como a la anciana señora, por todos conceptos respetable, que en una fiesta familiar, ante sus hijos y nietos, dio rienda suelta al pesar que sentía por los años perdidos, cantando con débil voz:

Comme je regrette  
mon bras si dodu  
ma jambe bien faite  
et le temps perdu.

Y puestos ya en el camino lírico acabemos citando el sabio consejo que inscrito en un reioj de sol, daba el poeta al lagarto:

Gai lesert, béu ton soulèu,  
l'ouro passa que trop ièu  
e deman ploura belèu.

\* \* \*

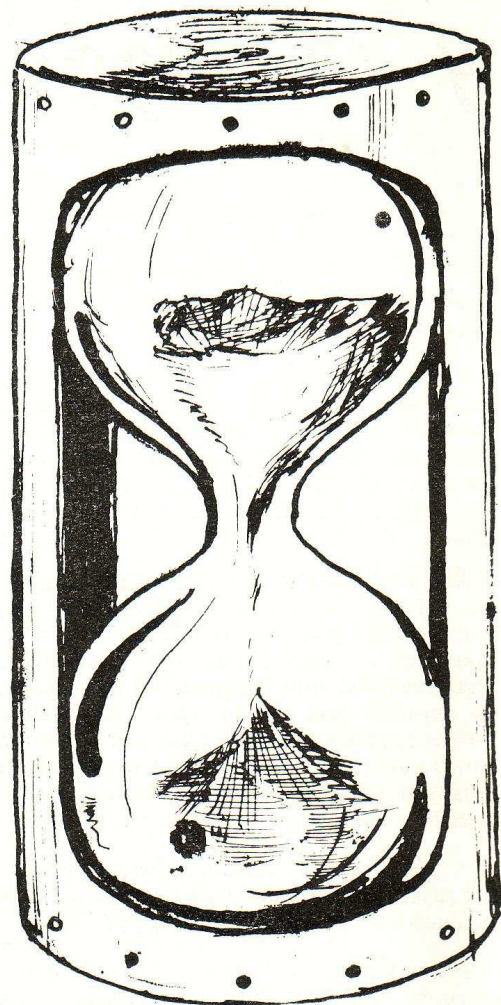
De las formas o estados dignos que se cifrecen en la vida de un hombre, el de estudiante, es el más feliz; es época de formación, de diversion, de elección de caminos y de redacción de hermosos y ambiciosos proyectos que afectan en gran manera a quien los crea y también, aunque en menor cuantía, a la sociedad en que va a vivir y a la Humanidad en general.

Locura es pues, y de la peor especie, romper y rasgar a diestra y siniestra lo que es evidentemente sagrado y hasta tal punto trascendente.

Que hay malos estudiantes y malos profesores, causa de cuanto lamentamos, es un hecho que no hace falta poner en evidencia porque ya lo está; pero esto no es motivo para que reuniendo en insensato esfuerzo lo peor de nosotros mismos, nos juntemos a ellos, y acabemos de estropearlo todo.

Por el contrario puesto que Universidad y Escuela es la feliz unión de alumnos y de profesores, debemos encauzar los respectivos valores y deberes y trabajar según ellos a fin de que en cada instante podamos, en buena conciencia, sentir la satisfacción de haber llevado a cabo cuanto de bueno y posible estuvo en nuestras manos.

Pero de mis innúmeras conversaciones con estudiantes de



todas las carreras he sacado la conclusión, en cierto modo previsible, de que desconocen profundamente a los profesores y al mundo académico en general, y esta doble circunstancia dificulta por igual las relaciones mutuas y el trabajo común.

Desde hace ya un tercio de siglo, aproximadamente, los profesores de pasión y vocación son restos de un modo de ser que ya no se da más, son naufragos de una época brillante y pasada, y de la ficción de Julio Verne, los últimos personajes vivos.

Son, en otro aspecto, la voz que clama en el desierto, y sus palabras más solemnes, las que encierran los conceptos de la vida caballerosa, aparecen vacías a las gentes.

Y lo que no se entiende des-

pierta, a lo más, respeto, pero no entusiasmo y se le condena a un aislamiento y soledad que es la riqueza del alma y la pobreza del cuerpo.

Por ésto, de la espléndida realidad del siglo XIX han pasado estos hombres a una miseria dorada, orgullo y ruina de quien la posee.

Pero ellos siguen trabajando con un entusiasmo que se halla en su misma naturaleza, y esta actitud se les ha de tener en cuenta.

Su obra incomprendida es un sacrificio que en el ruidoso torbellino de la sociedad actual se halla investido de la pureza y de la elegancia de cosa que el vulgo deja intocada por lejana y por inútil.

.....

Hasta hace relativamente pocos años, las diversas generaciones contemporáneas se hallaban ordenadas en estratos bien definidos y que abundantemente comunicados entre sí, ejercían sus tradicionales y respectivas funciones de manera natural y racional a un tiempo.

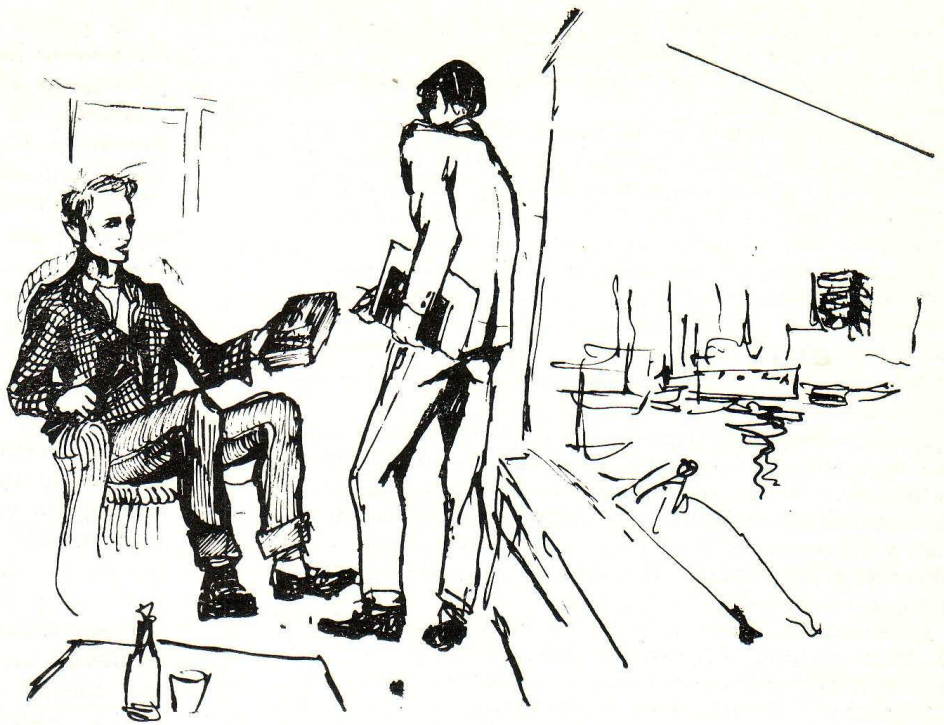
Estas capas o estratos sociales correspondían, en número, a las cinco edades del hombre, y por los tanto eran: Niñez (hasta 14 años), adolescencia (de 14 a 20 años), juventud (de 20 a 40 años), madurez (de 40 a 60 años) y vejez (de 60 años en adelante) y sus funciones eran las siguientes:

La niñez y la adolescencia, por razones de adaptación y de formación, se hallaban destinadas a «obedecer y aprender».

La madurez, a la que corresponden por ley natural el saber y la sensatez, tenía por misión «mandar y disponer».

La juventud era un período mixto en el que todavía quedaban motivos y ocasiones numerosas en que «obedecer y aprender» y se iniciaban ya, más abundantes a medida que se adentraba en la edad, las de «mandar y disponer»; correspondía además a esta edad de la vida la tremenda decisión que es la elección de estado con todas sus consecuencias.

La vejez, que no quiere decir decrepitud, y que de acuerdo con los clásicos griegos hacemos comenzar a los sesenta años, poseía la sabiduría y se hallaba encargada del delicado trabajo de ceder sus cargos brusca o paulatinamente, de



aconsejar, de ayudar, de descansar, de revivir sus recuerdos, de dictar las últimas voluntades, y de irse acercando a la madre tierra, que primero es el huerto o el jardín y después la tumba.

Pero todo este juego, tan perfecto y tan sencillo, se vino abajo porque hubo una generación que, por hastío, inconsciencia o incapacidad, renunció a «mandar y disponer» cuando era su turno, pasando tal deber a generaciones demasiado jóvenes y, por lo tanto, no preparadas, que dieron causa y razón a la situación actual.

Hace unos dos años, en ocasión de estudio y discusión en el extranjero de tan interesante problema, Mlle. Marty, anciana francesa de gran inteligencia y enorme cultura, me dijo que la solución se halla precisamente en la juventud actual que si bien, investida por evidentes fatalidades de unos poderes prematuros, ha sido autora, coautora o simplemente continuadora de un caos, cuando llegue a la madurez, en la que habrá de alcanzar por causa, entre otras, de su insólita experiencia una gran formación, no renunciará a «mandar y disponer» y entonces ejerciendo la influencia y el poder que, de hecho y de derecho tendrá, llevará por buenos cauces y a buen provecho las aguas en mala hora desbordadas.

Y si en el mundo abierto tal

cosa ocurre, más y mejor deberá darse en el mundo académico que por ser templo de la ciencia, de la cortesía y del honor, debe, a propios y a extraños, una lección perpetua educativa y ejemplar.

.....

Los alumnos y profesores llevan como tales una vida común que, más que una unión, constituye una comunión verdadera; por ella se contagia todo, las maneras, los conocimientos, las costumbres, los errores y, aún, las enfermedades, pero también las esperanzas aladas y las verdes ilusiones; se trata de un mundo escogido, de un mundo afortunado, y sobre los que tenemos la suerte de pertenecer a él, pesa el deber enorme de trabajar, cada uno en su extracto y todos en la misma esfera, para el logro de los más altos ideales.

Con esto termino este artículo, sacrificio de unas horas, y lo envío seguidamente a los alumnos del curso actual, a llevarles la expresión de afecto de un viejo profesor, que ya medio separado del mundo y de su bullicio, duerme y sueña sobre las imágenes rotas que fueron antes la alegría de su juventud y son ahora el consuelo de su vejez.

José Pérez del Río

## Puerto de Barcelona: Renovación laboral

La diferencia fundamental entre el trabajo en un puerto y el que se realiza en cualquier fábrica o taller estriba en la acusada discontinuidad de, las operaciones portuarias.

Esta característica es la fuente de todos los problemas sociales en los puertos de todo el mundo. El número de obreros empleados debe ser tal que haga posible la carga o descarga de un máximo calculado de buques, sin que estos demoren su marcha.

Normalmente un puerto no alberga siempre el máximo de buques capaces de operar en él. Aquí la discontinuidad. El problema es claro: los obreros portuarios no tienen trabajo todas las jornadas... Pero comen y viven —tienen derecho— todos los días sin excepción.

A principios de siglo en toda Europa, los cargadores y consignatarios escogían sus obreros, por el sistema del dedo. Sólo trabajaban los más guapos. Esta arbitrariedad llegó en España a extremos en que la elección de un obrero sobre otros, traía consigo, en ciertos casos, el derecho de pernada sobre la esposa o la hija.

En los años 20, se impone en Holanda y después en toda Europa un criterio de contratación más humano, que supera la designación a dedo. Ante las necesidades de cada día se establece un turno de rotación entre los obreros de plantilla. La contratación comienza hoy en el número del obrero en que acabó la contratación ayer. Además se establece como norma que el salario del trabajo portuario sea un cincuenta por ciento más elevado que el salario normal que se cobra en tierra.

Este sistema continúa vigente en España y en Holanda donde la rotación se hace por equipos de hasta 50 hombres, no por trabajadores individuales.

Durante la 2.ª Guerra Mundial el capitalismo inglés encontró otra vía de solución al problema. Al obrero se le pagaba los días de trabajo un salario mayor que el percibido en cualquier otro puesto similar de tierra. Los días que no trabajaran se les remuneraría con una cantidad, algo inferior a lo normal, llamada «salario de asistencia».

Al acabar la guerra y comprobada la bondad del método, los puertos ingleses siguieron utilizando este criterio con un ligero retoque: al obrero, trabajara o no, se le pagaría un dinero semanal fijo, equivalente al salario normal que rigiera para cargos similares en el seno de la sociedad. Si trabajaba algunos días y la suma de lo que hubiera percibido en ese trabajo, superaba el «fijo semanal», se le abonaba la diferencia.

Pronto fue adoptada esta solución por casi todos los países europeos. España comenzará en marzo del 1970 a aplicar en sus puertos el régimen de «salario de asistencia». Son exactamente 30 años de retraso con respecto a Europa.

Cabe un matiz informativo en cuanto al funcionamiento del régimen laboral portuario español. Hasta 1968 el obrero, dentro del sistema teórico de rotación, escogía el trabajo que quería realizar. Los más indigentes eran los que realizaban los trabajos más sucios y pesados. En junio de 1968 una orden de la dirección del puerto abolía esta costumbre portuaria, bajo la amenaza de despido para aquel que no acatase la «rotación» obligatoria. La reacción de los obreros, celosos de sus privilegios, fue inmediata: Huelga.

El cambio de régimen de contrata es importante para España. Con todo intuimos que no es la solución total de problema... Quizá el verdadero cáncer esté en la propia estructura capitalista de la sociedad.

## Información Económica

El puerto de Barcelona está situado en latitud 41º 27' Norte y longitud 2º 10' Este.

Desde la bocana, hasta el muelle de España está orientado en el sentido Sur-Norte.

Dispone de 3,512.460 m<sup>2</sup> de muelle para operaciones, ocupando una longitud de 9.393 m. Los calados de esta dársenas oscilan entre 8 y 12 m.

En 1968 se manipularon un total de 7,465.786 Tm. de mercancías, de las cuales el 80% fueron descargadas. El puerto de Barcelona queda, así catalogado como eminentemente importador. El movimiento de pasajeros fue del orden de 518.000 personas; de estas un 78 por ciento correspondió al tráfico de las Baleares. Entraron, ese mismo año, en el puerto 7.621 buques con 26,260.069 T.R.B.

El Plan de Desarrollo prevee para 1980 el paso por nuestro puerto de 11,8 millones de toneladas en mercancías, y el tránsito de 965.000 pasajeros.

El número de grúas al parecer insuficientes con que cuenta el puerto es de 127, la mayoría con fuerza ascensional de 3 y 5 Tm. Existen también cuatro grúas flotantes, dos de las cuales son del año 1900; tres, de ellas son capaces de levantar 80 Tm.

Dos son los problemas a los que se enfrenta el Puerto de Obras del Puerto. El primero es el saneamiento de las aguas de la ampliación y mejora del puerto. En el plan de Puerto de Barcelona se preveía una inversión de 1.000 millones de pesetas. En el puerto de Barcelona ocupa el 4.º lugar entre los puertos españoles y absorbe el 7% de los fondos destinados a este sector. El primer informe del Plan Mundial confería al puerto de Barcelona el primer lugar en las atenciones estatales. En 1968 se gastaron 369,5 millones de pesetas.

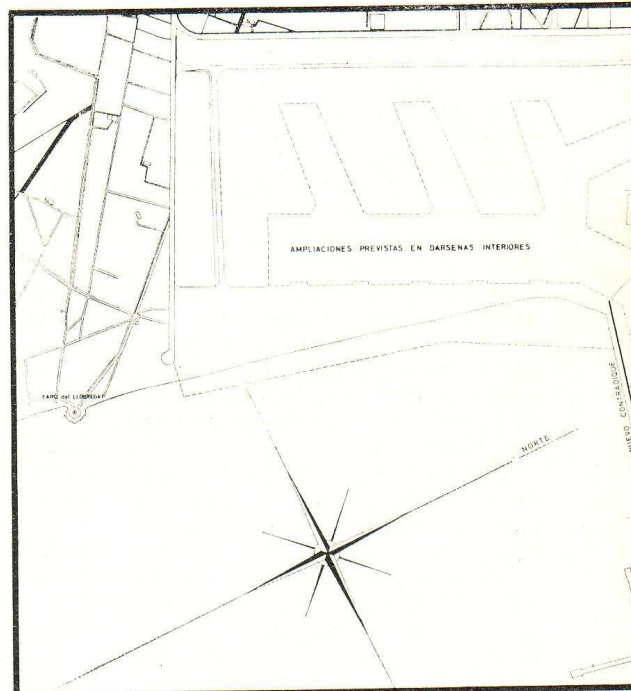
En segundo lugar se plantea la solución definitiva del problema de muelle en que se encuentra el puerto con relación a las comunicaciones nacionales. La existencia de un puerto T.I.R. es insuficiente.

### COMPARACIONES

Génova: 38,3 millones de toneladas de mercancías

Marsella: 55,9 millones de toneladas de mercancías

Rotterdam: 15,1 millones de toneladas de mercancías





## **Información Económica**

El puerto de Barcelona está situado en latitud 41° 27' Norte y longitud 2° 10' Este.

Desde la bocana, hasta el muelle de España está orientado en el sentido Sur-Norte.

Dispone de 3,512.460 m<sup>2</sup> de muelle para operaciones, ocupando una longitud de 9.393 m. Los calados de esta dársenas oscilan entre 8 y 12 m.

En 1968 se manipularon un total de 7,465.786 Tm. de mercancías, de las cuales el 80% fueron descargadas. El puerto de Barcelona queda, así catalogado como eminentemente importador. El movimiento de pasajeros fue del orden de 518.000 personas; de estas un 78 por ciento correspondió al tráfico de las Baleares. Entraron, ese mismo año, en el puerto 7.621 buques con 26,260.069 T.R.B.

El Plan de Desarrollo prevee para 1980 el paso por nuestro puerto de 11,8 millones de toneladas en mercancías, y el tránsito de 965.000 pasajeros.

El número de grúas al parecer insuficientes con que cuenta el puerto es de 127, la mayoría con fuerza ascensional de 3 y 5 Tm. Existen también cuatro grúas flotantes, dos de las cuales son del año 1900; tres, de ellas son capaces de levantar 80 Tm.

Dos son los problemas graves a los que se enfrenta la Junta de Obras del Puerto. Por un lado debe hacer frente a la financiación de las obras de ampliación y mejora en proyecto. En el plan de Puertos 1964-67 se preveía una inversión a lo largo del cuatrienio de 1197 millones de pesetas. En este sentido el puerto de Barcelona ocupa el 4.º lugar de entre los españoles y absorbe tan sólo el 7% de los fondos estatales destinados a este sector. Sin embargo un informe del Banco Mundial confería a Barcelona el primer lugar en la jerarquía de las atenciones estatales en este campo. En 1968 se invirtieron 369,5 millones de pesetas.

En segundo lugar debe hallar la solución definitiva al aislamiento en que se encuentra el puerto con relación a las comunicaciones nacionales e internacionales. La existencia del centro T.I.R. es insuficiente.

### **COMPARACIONES:**

Génova: 38,3 millones de toneladas de mercancías

Marsella: 55,9 millones de toneladas de mercancías

Rotterdam: 15,1 millones de toneladas de mercancías

# Sobre el IV Centenario de la Batalla de Lepanto y la reconstrucción de la Galera Real

El 7 de octubre de 1971 se cumplirá el IV Centenario de una de las batallas más brillantes de la Historia Naval, la de Lepanto. Como se sabe ésta fue una batalla entre la Liga (España, Venecia y el Papa) y el Imperio Turco.

A poco que nos documentemos sobre dicho evento, nos encontramos con que la Liga era una fusión de intereses irreconciliables, y que en plan egoísta era, a todas luces inútil a España. Pese a ello, nuestro país aportó el mayor contingente de naves, hombres y dinero a la empresa.

Por lo anterior se demostró la grandeza de España al contribuir tan generosamente a la salvaguardia del Mediterráneo ante el peligro de un Imperio pujante como era el Turco, que llevaba camino de hacerse el verdadero amo de la mayor parte del Mediterráneo, con las fatales consecuencias que ello implicaría.

Con motivo del IV Centenario que se avecina, el Museo Marítimo, está programando una serie de actos, de acuerdo con tan solemne fecha, entre los cuales resaltamos: La construcción de la Galera Real de Don Juan de Austria, una serie de conferencias, una exposición sobre los recuerdos existentes de la batalla y una procesión en que se llevaría el Cristo de Lepanto desde la Catedral a la Galera.

Para la construcción de la Galera Real se procedió

a investigar en archivos españoles, ingleses y franceses, para tener el mayor conocimiento posible sobre dicha nave.

En Toledo y Sevilla se estudiaron las obras de los pintores y escultores que intervinieron en la decoración de la Real para reproducir las obras que llevaba a bordo.

Una vez que se llegó al conocimiento de la Galera, se procedió a realizar primero los planos y luego los modelos a gran escala para, a continuación, su reconstrucción en el Museo Marítimo, lugar donde estaban las Atarazanas en el siglo XVI, y donde se había construido la Galera original.

Sus características principales son:

Eslora total con espolón: 60 m.; Eslora de la cubierta: 52,5 m.; Manga máxima: 6,20 m.; Manga entre pórticos: 8,40 m.; Puntal: 2,08 m.

El número de bancos por banda es de 30, y el de remeros por banco, 5. El número total de personas que llevaba la Real eran unos 450 hombres.

La madera empleada para su reconstrucción, ha sido roble, para la quilla, roda y cuadernas; pino para los forros; abeto para los palos; haya para los remos, y encina en las partes de mayor desgaste.

Rafael Lorente

## Barcelona y la mar

El nombramiento de un barco es, siempre, un acto importante no exento de solemnidad y plebiscario de tradición e historia.

Las compañías navieras nombran a sus buques siguiendo un mismo criterio a través del tiempo. Así la Cunard, inglesa, bautiza a todos sus barcos, con los nombres de regiones geográficas

de la tierra (excepción hecha del «Queen Mary» y del «Queen Elizabeth»): Mauritania, Lusitania... etc.

A través de la Historia muchos buques pasaron con orgullo el nombre de nuestra ciudad.

Hoy navegan con el nombre de Barcelona en su proa, siete buques mercantes.

Dos son españoles: el «Ciudad de Barcelona» de la Cia. Transmediterránea, construido en Valencia en 1955, que desplaza 5.195

Tm.; el «Sac Barcelona» botado por la empresa Cross, en Cartagena en 1963. Tiene un desplazamiento de 5.000 Tm.

Cinco son extranjeros: el «Barcelona Star», buque frigorífico inglés; el «Barcelona Maru», superpetrolero japonés construido en 1966; el «Esso Barcelona», petrolero norteamericano; el «Barcelona», barco argentino de 1.957 Tm.; y otro «Barcelona», éste de Costa Rica que desplaza 1.829 Tm.

Joaquín Marias



Isambard K. Brunel

Brunel Isambard Kingdom. Ingeniero civil y arquitecto naval inglés, pionero de la navegación oceánica a vapor. Proyectó en 1838 el Great-Western, primer buque que hizo un servicio trasatlántico regular; en 1845 diseñó el Great-Britain, primer buque a propulsión, por hélice; y en 1858 el Great-Eastern, el mayor barco de vapor conocido hasta entonces.

El Great-Eastern, la obra de Brunel, fue en principio buque de pasaje sin demasiado éxito. Posteriormente se dedicó al incipiente servicio de cables. Empezó su labor en 1865, en la isla de Valentía, con intención de tender el mayor cable submarino creado por el hombre. El cable se rompió a los 2.000 kms. y el proyecto fracasó.

Al año siguiente, por cuenta de otra compañía, Brunel logró tender un cable hasta Terranova, con lo que Europa y América quedaban unidas por el telegrafo.

Nuevamente puesta su atención en los buques de pasaje, Brunel y su obra inician un periodo de continuos fracasos. Los cálculos de traer a 4.000 pasajeros de Nueva York a Londres y viceversa, en cada viaje, no resultaron. En el viaje inaugural sólo fueron 195 personas. La maravillosa obra de Brunel no rendía económicamente...

Antonio Grávalos

# ENSEÑANZA:

## Medios, estructura y consecuencias

Desde hace ya muchos años la enseñanza se debate en una crisis de la que son palpables muestras los constantes cambios de "Plan de estudios".

La enseñanza náutica no ha escapado a la corriente general. Cada día es más evidente la necesidad de un cambio auténtico en nuestras escuelas, que haga de nuestro sistema educativo un todo más coherente y dinámico.

Los exámenes, las clases magistrales, las arbitrariedades de determinados profesores, son como baules cerrados a punto de explotar. ...Estallará y queremos estar preparados para sustituir los restos quemados, por otras estructuras más dinámicas, capaces como norma de aplicar una autocrítica progresiva.

Los estudios de náutica han de estar orientados a formar buenos marineros, auténticos profesionales... sin olvidar nunca que el fin primordial de cualquier sistema docente es la formación de personas capaces de vivir en el mundo, sin sentirse aplastadas por él (sensación muy frecuente en mentalidades desdichadas).

Analizando el método pedagógico seguido en nuestra escuela apuntamos:

a) La absoluta omnipotencia de los profesores, en cuanto a

las clases, su desarrollo y las calificaciones de los exámenes (totalitarismo plenamente reflejado en los trabajos que nos mandan hacer en horas fuera de clase).

b) La actitud, no exenta de despotismo, tomada por algunos profesores, ante los cuales sentimos generalmente miedo (ocasionalmente también algo de desprecio), en vez de respeto. Huelga decir que este punto queda corroborado por las faltas de asistencia, empleadas con carácter decisorio en la calificación de un alumno.

c) La superestructura intelectual que forman los profesores y que es hoy, barrera insalvable para una auténtica comunicación con los alumnos.

### PROPUGNAMOS:

—Como Norte, borrar de nuestras mentes una enseñanza cuyo eje sea la capacidad o aptitud de los profesores. En su lugar ir formando una concepción más demócrata, humana y racional de lo que debe ser la pedagogía. La enseñanza ha de estar al servicio de los alumnos.

—Promover, (en serio, no de palabra) el diálogo y la comunicación entre maestros y discípulos. La participación directa y

suficiente de los alumnos en las decisiones generales es ya una necesidad.

—Acabar con la clase magistral. Los alumnos debiéramos, de una u otra forma, sentirnos parte integrante del fenómeno educacional. Los exámenes, justo es, deben seguir criterios que tengan un mínimo de rigor y carezcan por completo de caprichos u otras arbitrariedades temporales, de los profesores.

—Una participación real de los alumnos en la corrección y calificación de los exámenes. (Puesto que la supresión de estos, como elemento valorativo de la capacidad del individuo, es por ahora... imposible)

Conocemos nuestra limitación. Por eso estas líneas no pretenden ser otra cosa que apuntes que otro estudio, más detenido, debe completar.

Hemos dejado a conciencia todos aquellos problemas muy concretos (clases por las tardes, puntualidad en los horarios), no por carecer de importancia, sino porque gritar contra ellos, sin pretender un cambio en la totalidad del sistema educativo, es avanzar encadenados: siempre se está en el mismo sitio.

Hablar, ya hemos hablado... Ahora nos toca actuar.

## *Naviera Mallorquina, S. A.*

PASEO DE COLON, 22 - TELEF. 221 65 70 - TELEX 797  
BARCELONA - 2

### SERVICIOS:

BARCELONA - PALMA DE MALLORCA Y VICEVERSA (diario)  
BARCELONA - IBIZA (3 salidas semana)  
BARCELONA - ALCUDIA (1 salida semanal)

### Y CON

FRANCIA (Mediterráneo), ITALIA, ARGELIA, MARRUECOS Y PORTUGAL.

# Paso del Ecuador

Sintiéndome portavoz de la Escuela, quiero que recogáis mis palabras como lo que quieren ser; felicitación y estímulo para todos los compañeros que les cabe el honor de ser la 200 promoción de futuros morinos que saldrán de esta Escuela... y que este año celebran por vez primera el Paso del Ecuador.

Por ellos y para ellos hemos preparado una serie de actos que espero se amolden a todos los gustos y aficiones. ¿Lo conseguiremos? No lo sé, pero sí pue-

do asegurarnos que en esta programación hemos puesto nuestra mejor voluntad para lograrlo.

A los que se sientan desfraudados, sólo nos cabe pedir y espero que también recibir el perdón.

A los que el programa ha agradado ¡Muchas gracias!

Para terminar voto por que este Paso del Ecuador nos una más a todos y lime las asperezas que podrían existir, para así hacer más fácil el camino que aún nos queda por recorrer.

*Luis Ocasar*

## Programa de Actos

### DÍA 6

- 10,— Santa Misa.
- 11,— Gran Cabalgata por la Ciudad en las Modernas Jardineras de T.B.S.A.
- 15,30 Pruebas de Atletismo y Ping-Pong.
- 19,30 Inauguración del Aula Magna de la Escuela.
- 20,30 Lunch.

### DÍA 7

- 10,— Pruebas de natación.
- 12,— Moraga.
- 15,— 1 Manga de la Regata Paso del Ecuador.
- 23,— Baile de Gala.

### DÍA 8

- 10,— 2 Mangas de la Regata.
- 11,— Boxeo (sesión).
- 18,30 Baile y Reparto de Trofeos.

### DÍA 9

- 18,— En el Club, Fiesta de Despedida.

## Baile de Gala

Dicho baile se celebrará en los locales de la Escuela Oficial de Náutica, sita en la Plaza Palacio, el día 7 a las 23,— y en él se hará la presentación de la Madrina y sus Damas de Honor.

Los tiquets se podrán retirar en los locales del Club de la Escuela Oficial de Náutica o bien en la misma Escuela.

# Motonáutica: Datos y apuntes sobre un Campeonato del Mundo

**Lugar:** Lago Havasu, estado de Nevada, EE.UU. Havasu es una palabra india que traducida viene a ser "verde-azul" —color de las aguas—. El circuito tenía 5 kms. de recorrido.

**Fecha:** Días 29 y 30 de noviembre de 1969.

**Protagonistas:** 125 embarcaciones, de las cuales más de 100 eran catamaranes —Molinaris y Glastrom—, impulsados por motores de la máxima cilindrada permitida para los fuera borda.

**Participantes:** 170 pilotos.

**N.º de motores:** 280, pertenecientes a las marcas: Mercury, Evinrude, Jhonson y Chrysler.

**Espectadores:** 15.000 personas en su mayoría norteamericanas.

**Vencedor:** Cesar Escotti, de Como (Italia), corredor oficial de Evinrude en Europa. Iba acompañado del Sr. Paolo, su mecánico, del Sr. Maso, distribuidor en España del motor ganador y del Sr. Diamant, como coordinador.

**Velocidad punta:** 163 kms. por hora.

**N.º de vueltas:** Escotti dio 78 y 79 vueltas respectivamente los 2 días de carrera.

**Velocidad promedio:** 130 kms. por hora.

**Combustible consumido:** 100 mil litros de gasolina.

**Premio para Escotti:** 15.000 \$ y el trofeo correspondiente.

Joaquín Diamant

# Mar y pesca

La pesca es uno de los oficios que el hombre practicó desde la más remota antigüedad. Aunque no existen datos fidedignos sobre su origen, podemos afirmar que la pesca empezó a desarrollarse en el instante en que el hombre, por necesidades alimenticias, encontró sabrosos peces que llenaban ríos y mares.

En las cuevas de Altamira, famosas por sus pinturas rupestres, se han encontrado, y se encuentran, entre restos humanos y de grandes animales terrestres, gran cantidad de conchas, moluscos y crustáceos, que entonces constituían la principal alimentación de los hombres que las habitaban. Se hallaron así mismo rudimentarias "nasas" que les servían para pescarlos.

Se desconoce la época en que el hombre construyó la primera embarcación pesquera. Erik Van Loon en su delicioso libro "Historia de la navegación", trata este tema con su jocoso estilo pero, sin verdadera validez histórica, ya que como todos los historiadores-novelistas, se basa en hipótesis únicamente.

El descubrimiento del Pontos griego, camino de expansión para fenicios, romanos, egipcios, griegos y otros pueblos de la antigüedad, así como los pueblos, eminentemente marineros, del Norte, fueron los que contribuyeron en mayor grado al desarrollo de la navegación comercial, pesquera, y hasta turística.

A estos pueblos había que añadir, los orientales y los grandes archipiélagos de Oceanía.

También la Biblia trata este asunto en diversos capítulos, aunque esto no quiera decir que la navegación, en las épocas de que trata, tuviese el valor comercial que en la actualidad se le atribuye a las civilizaciones reseñadas.

Fue en la Edad Media, la época gremial, cuando los marineros o mareantes se agruparon en asociaciones gremiales o profesionales, cuando se creó la primera legislación seria sobre pesca, aunque debemos apuntar que, en la mayoría de los casos, esta legislación primaria apuntaba hacia el privilegio concedido por príncipes, gobernantes y magnates de la Iglesia, a las Cofradías pudientes.

Así, por ejemplo, en las rías bajas de Galicia, cuya riqueza pesquera era entonces enorme, se formaron Cofradías o gremios de mareantes que constituían, por sus privilegios frente a otros de menor importancia, un verdadero sistema feudal de la mar. En la ría de Pontevedra existía y existe el gremio "D'o Corpo Santo" —Corpus Christi— que dominaba casi todo el litoral gallego, a base de una legislación especial sancionada favorablemente por Reyes, Condes y Obispos —era feudo de Compostela— y que permitía a sus componentes lo que estaba vedado a los demás pescadores del litoral.

En las citadas leyes podía leerse que: "Estaba prohibido utilizar cercos sin que estuviese presente uno de los capitanes del Corpo Santo"; "No se podían calar las redes en domingo o fiesta de guardar, bajo pena de decomiso por los capitanes de la Cofradía, de redes, barcos e incluso la pena de prisión para los tripulantes si no pertenecían al Corpo Santo, o eran tributarios del citado gremio"; "No se podía vender producto alguno de 'salga', 'resalga' o 'salazón', sin la intervención del Corpo Santo".

De esa época son las primeras delimitaciones de costa, vedas, etc. Así nacieron también los primeros astilleros gremiales —"Peiraos"— y las mutualidades también gremiales, para protección de barcos, artes y personas.

Jorge Luis Castro

# DIVAGACIONES

El Progreso es el tirano del mundo actual: todo lo arrasa. No le importan las personas, ni sus ilusiones... Hay que avanzar, no importa a donde se llegue. El movimiento es la meta.

Los inventos han llegado a la orilla del mar y sin titubear se prestan a agitarlo.

Ha sonado la campana que indica el inicio de un nuevo combate; contrincantes: la técnica y los buques.

A partir de ahora los sabios observarán a su rival y sabrán donde aplicar sus golpes. Irán colocando máquinas, cerebros electrónicos, computadoras y antenas, mostrando toda su gama de recursos y trucos.

Los barcos encajarán el vapulero hasta el límite de su resistencia; al final caerán desfigurados sobre la lona.

¡Un triunfo más gritarán los vencedores satisfechos!: LOS MARINOS YA NO SON NECESARIOS... La automatización de los buques es un hecho.

Los seguidores del derrotado se marcharán de los lugares desde donde han observado impotentes el desarrollo de la lucha. Unos no volverán jamás a tener ilusión: la decepción ha sido absoluta. Otros, más optimistas confían en poder encontrar alguna otra promesa en que depositar sus esperanzas.

Para los buques ha nacido la era de la esclavitud. A partir de ahora forman parte de la masa dirigida, donde no es posible el error.

El progreso no podía tolerar el romanticismo. Los marinos han muerto.

*Javier Moreno*

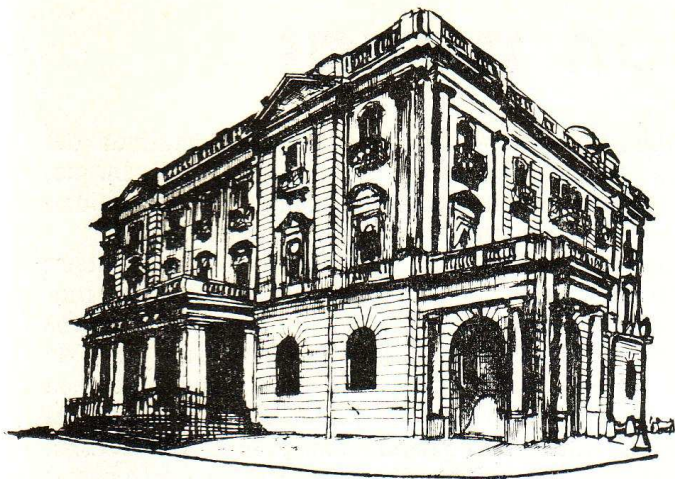


Alta costura joven al servicio de una  
profesión histórica

## Berruezo

Ros de Olano, 11 (junto Mayor de Gracia)  
BARCELONA

# Recuerdo



## Aprobar, llorando

Queremos abandonar, en lo posible, la idea estrecha de referirnos exhaustivamente a temas escolares. Vamos a hacer una única excepción. El tema lo merece.

La noticia, es de sobras conocida: Un alumno (Mauricio García de Paadin) lloró de alegría al enterarse de su aprobado en T. del B., en los exámenes extraordinarios de febrero.

El hecho, aunque sorprendente, no deja de ser, plenamente comprensible.

La T. del B., todo el mundo lo reconoce, tanto profesores como alumnos, es "el hueso de la carrera", y para conseguir un aprobado, son necesarias muchas horas de estudio.

Cuando un hombre, se esfuerza por alcanzar una meta durante bastante tiempo sin conseguirlo, es lógico que se desanime; más todavía si sabe que en otros lugares este esfuerzo no sería necesario. Pero si a pesar de todo continúa empeñado, y al final logra vencer, el mérito es muy grande.

El otro alumno que aprobó fue J.M. Ibáñez Gal.

Dado el carácter del acontecimiento ¡Enhorabuena a los dos!

Un manto de 200 años recubre la historia de nuestra escuela del Mar.

El viejo edificio, resistiendo los embistes del tiempo, la lluvia, el viento y el sol, como un centinela, sin hacer reproches, ha visto, firme en sus cimientos, pasar año tras año las viejas y nuevas generaciones.

...Claustros que llevan en sus pétreas carnes huellas más o menos tangibles de su gloriosa ancianidad.

...Arcos que parecen extender un sueño, una promesa, sobre cada uno de nosotros cuando, en las tardes de Primavera, nos encontramos solos esperando la charla del compañero o el amigo.

Son ellas, esas piedras y esos arcos, quienes nos hacen soñar en aventuras, aún a costa del sacrificio de nuestro abandono.

Pocas veces nos hemos detenido a considerar el valor y la belleza de este querido edificio. Ciertamente que sólo apreciamos el valor de las cosas cuando las perdemos; quizá sea esa la razón de nuestro olvido.

No, edificio, no estés triste. Muchos son los que te recuerdan... Esos hombres que entraron por entre tus columnas siendo adolescentes y hoy son oficiales de nuestra Marina.

A cuántos y cuántos capitanes, navegantes intrépidos curtidos por la mar, les invade la nostalgia al pisar después de muchos años, las aulas, las escaleras, y todos aquellos rincones que supieron de sus inquietudes.

Es por estas piedras, unidas con nobleza y vocación, por las que me atrevo a escribir estas líneas un oscuro amanecer de enero.

Gracias te doy, vieja Escuela, por este calor que me das con tu manto de dos siglos.

Luis Ocasar

## Mar y Medicina

De todos es conocida la frase de Ortega y Gasset que alude al «yo» y su «circunstancia», y que precisamente atendiendo a su divulgación omitimos reseñar aquí. Podríamos, pues, decir apropiados del pensamiento de Ortega que la mar es una circunstancia que puede modificar —y de hecho así es— el «yo», en nuestro caso la medicina. Es indudable que el dicho precedente mayor valor si, lo consideramos aplicado a la medicina de la mar, dado que en su valor universal, mar y medicina, son distintos conceptos, apenas sin relación entre ellos.

La primera, y a nuestro entender principal circunstancia que aparece en la mar es la soledad, considerando aquí ésta no como el estado anímico que envuelve a un hombre, sino como el aislamiento (no comunicación ni carencia de relación) de un grupo de personas en un buque, respecto al resto de la sociedad.

Esta soledad, este aislamiento implica un bastarse a sí mismo que, llevado al campo de la medicina, alarma al menos a los legos en tal materia, pues a los doctos en la misma les basta

aplicarse aquello de «médico cúrate a ti mismo».

Para nuestra tranquilidad debemos tener en cuenta que a bordo existen unas personas que al conseguir su título adquirieron con él los conocimientos suficientes para resolver gran parte de los casos que se presenten y que saben transmitir los datos necesarios para asesorarse, en los casos graves.

La medicina en el mar es, así, otro caso evidente de la lucha del hombre, por sí mismo, contra la dificultad. Generalmente gana el ser humano.

Angel Millán

# La construcción naval

La técnica de la Construcción Naval, dista mucho de constituir una ciencia exacta; es más bien un proceso de aproximaciones sucesivas.

De un proyecto, la primera fase consiste en establecer las características generales del encargo encomendado, mediante el estudio en la memoria, en la que el armador establece lo que precisa del buque. El ingeniero concibe el proyecto aproximado de un barco cuyas dimensiones, desplazamiento y potencia, estime se ajustan a las requeridas. Los bocetos son sometidos a una primera comprobación matemática que indicara si los valores tomados son satisfactorios; en caso contrario deberán ser ajustados para que el proyecto cumpla las condiciones requeridas. Una vez hecho esto, el proyecto inicial es objeto de una nueva comprobación matemática, y se repite el proceso hasta lograr un conjunto de medidas, coeficientes, que cumplan todos los requisitos. Tales datos son base de los planos específicos, entre los que destacan: el de formas, el de distribución, el plano de sección o cuaterna maestra, y el de curvas o desplazamientos.

También se obtiene una aproximación detallada del peso, situación del centro de gravedad del buque, etc. Se investiga cuidadosamente la estabilidad después de accidente y la resistencia del casco.

Las experiencias con modelos a escala reducida permiten comprobar la potencia necesaria con mayor verisimilitud que el simple cálculo. Los astilleros escogidos para contruir el buque reciben un juego de planos y un "pliego de condiciones" que especifica la calidad del trabajo y los materiales a emplear. El propio astillero confecciona los planos de detalle, que son los que utilizan los talleres para construir el buque.

La industria de la construcción naval es harto compleja, pues no basta la participación de buenos técnicos; es síntesis, como hemos dicho, de una serie de aproximaciones matemáticas sucesivas y de una serie de industrias auxiliares diversas, que van desde los equipos propulsores a los de saneamiento y calefacción. Solamente un 20% del buque se construye en el astillero.

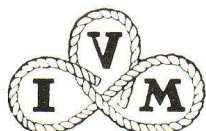
**Antonio Grávalos**

---

*Y al final...*



*La Redacción*



**La Industrial Velera Marsal, S. A.**  
**INDUSTRIA AUXILIAR DE LA CONSTRUCCION NAVAL**

Exposición y Ventas:  
 GRAL. PRIMO DE RIVERA, 35  
 antes Ancha  
 Tels. 221 54 71 - 231 92 35

Oficinas y Almacén:  
 CALLE VIRIATO, 45  
 Tels. 250 15 42 - 250 14 47  
 BARCELONA - 14

Fábrica:  
 ENRIQUE BARGÉS, 14  
 Teléfono 230 09 44



**EFECTOS  
 NAVALES**

**FABRICA DE  
 VELAMENES  
 CON LA  
 COOPERACION  
 TECNICA DE  
 RATSEY  
 & LAPHORN**

**SURTIDO  
 PERMANENTE DE  
 TODA CLASE DE  
 APARATOS  
 Y EFECTOS  
 PARA YATES  
 A VELA  
 Y MOTOR, DE LAS  
 MEJORES MARCAS  
 MUNDIALES,  
 IMPORTADOS  
 DIRECTAMENTE**

**The Red Lion**



**ENGLISH PUB**

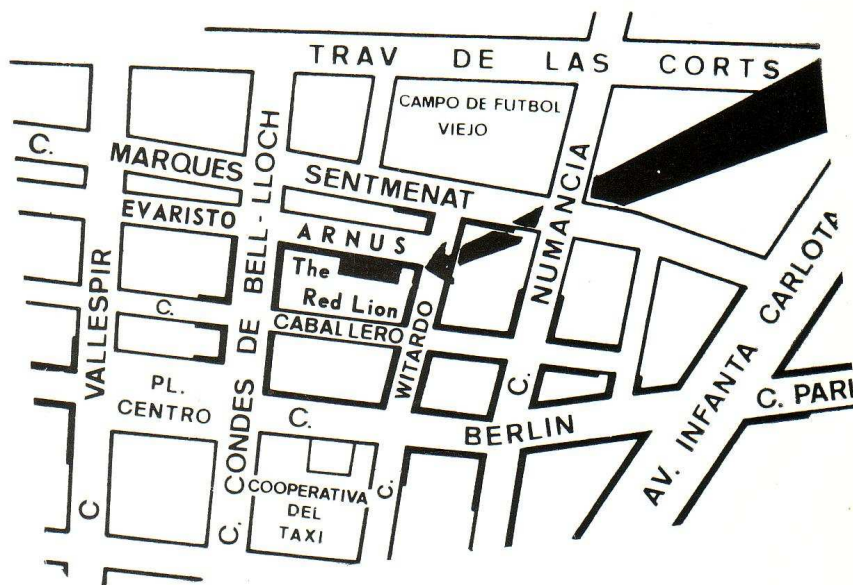
**Where the action is?**

**This add good for one free drink**

- ★ KING-SIZE BEEFBURGERS
- ★ GIANT T-BONE STEAKS ON OUR CHARCOAL GRILL
- ★ ENGLISH AND AMERICAN STAFF
- ★ DART BOARD
- ★ BEER ON TAP

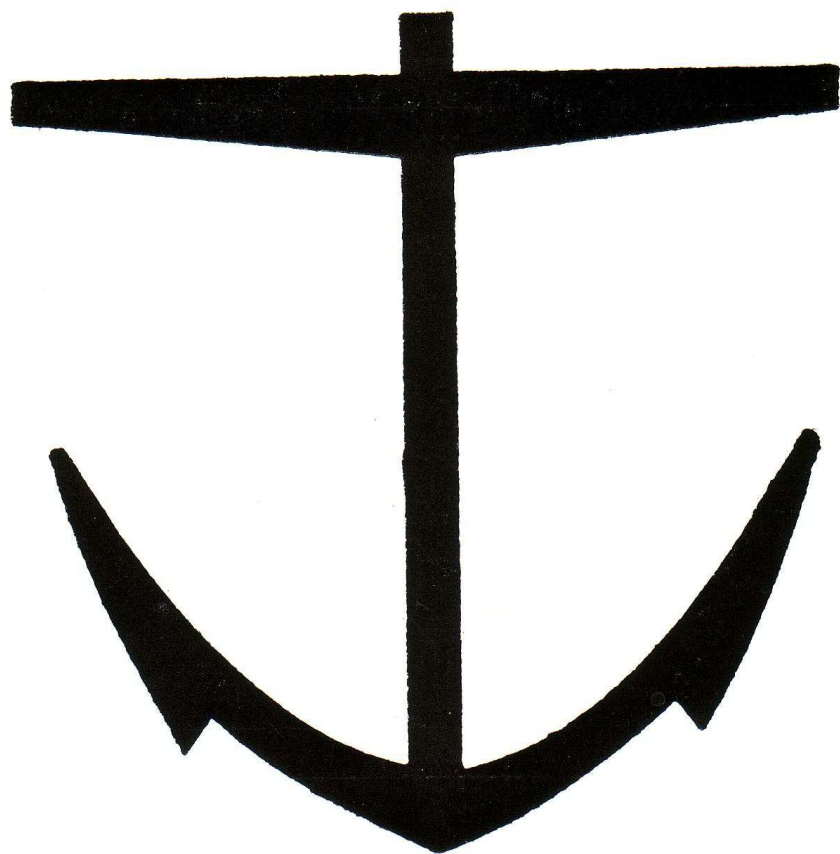
OPEN 6 p.m. TILL 3 a.m.

AMERICAN OWNED



Evaristo Arnús, 70  
 Tel. 230 00 85

Barcelona-14



**Paso del Ecuador  
Promoción II Centenario**