

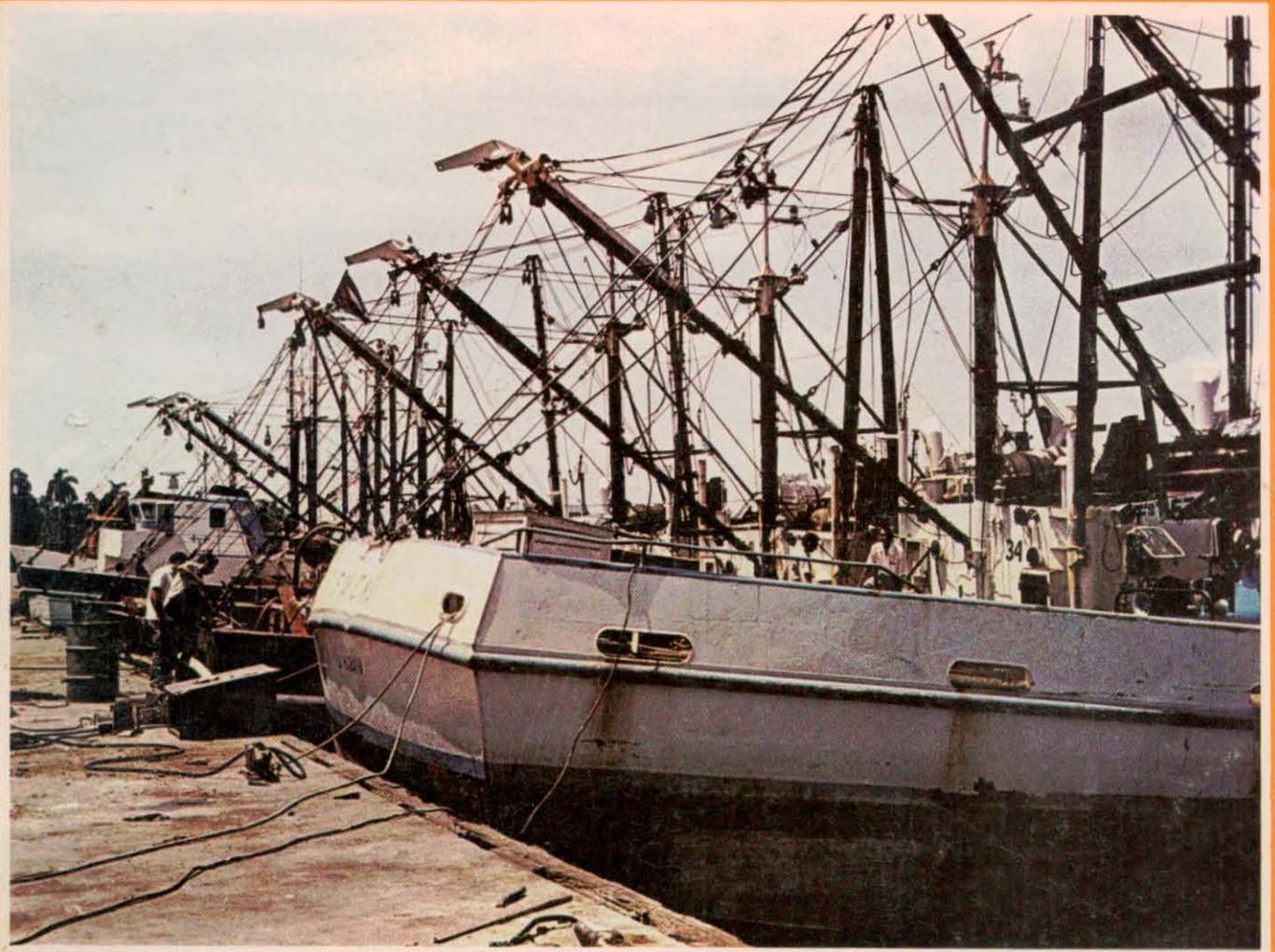
MINISTERIO DE PESQUERIA

DOCUMENTA

AÑO III No. 33 SETIEMBRE 1973

ORGANO INFORMATIVO
TECNICO - CIENTIFICO
EDITADO POR LA
OFICINA DE TRAMITE
DOCUMENTARIO

69 - Audivales



LIMA



PERU



**PUBLICACION
MENSUAL**

IMARPE
UPI
INVENTARIO
1996



MINISTERIO DE PESQUERIA

DOCUMENTA

AÑO III No. 33 SETIEMBRE 1973

Director:

Dr. José Linares Málaga

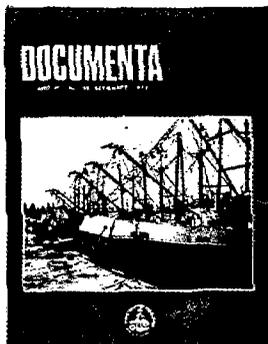
Jefe de Redacción—Diagramación:
Sr. Samuel Bermeo Arce

Asesor:

Dr. Lorenzo Palagi T.

CONTENIDO

- 2 Editorial
- 16 El género Gigliolia
- 23 Leche de merluza
- 28 El transporte marítimo internacional
- 38 Los ambientes marinos
- 40 Desarrollo técnico de la industria naviera del Japón
- 42 El barco y su popa
- 45 La piscicultura en U.S.A.
- 46 Campanas en el mar
- 51 Nuestra casa, la Tierra
- 53 Noticiero



NUESTRA CARATULA

Unidades de la Flota Camaronera del Mariel, una de las 6 flotas pesqueras de Cuba. (Foto: Mario González Olivera).

EL DERECHO DEL MAR

Intervención del Embajador del Perú, Dr. Alfonso Arias Schreiber.

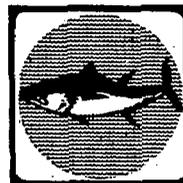
4



ESTUDIO HISTOLOGICO DEL OVARIO DE LA CABRILLA

Trabajo que define los cambios ocurridos en el ovario de la cabrilla a lo largo de los procesos de previtelogénesis y vitelogénesis.

8



LOS LIMITES DE LA FLOTA CAMARONERA MEXICANA

Un informe de la realidad y de las metas en la captura del camarón.

24



LAS FLOTAS PESQUERAS DE CUBA

Impresiones de un ex-funcionario del Ministerio de Pesquería de su viaje a la isla antillana.

30



LA PESCA MARITIMA EN HOLANDA

Un documentado artículo sobre la realidad pesquera en Holanda.

35



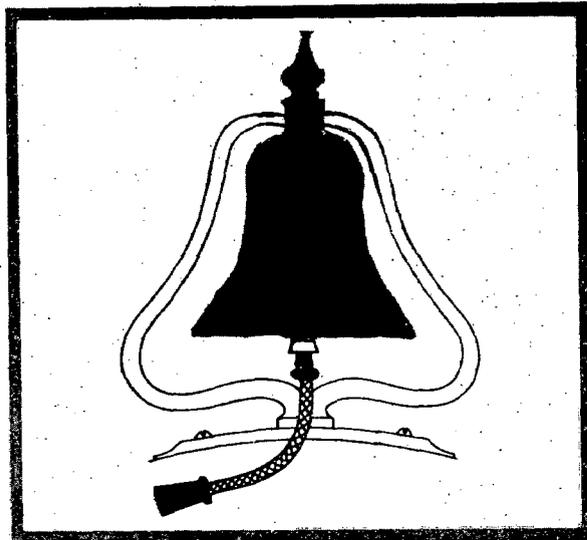
Redacción:
Lord Cochrane N° 351
Miraflores — Telf. 40-6995

Impresores:
Imprenta del Ministerio de
Guerra — Jr. Ancash N° 671,
Lima

SUSCRIPCION ANUAL:

En el país S/. 500.00
En el extranjero US\$ 15.00

CAMPANAS en el mar



Según el libro "Las Artes de la Mar", este es el modelo típico de la pequeña campana que se colocaba a popa y en la que el timonel daba las horas.

por: Francisco Pérez de la Riva

(de la revista "Mar y Pesca", Cuba)

I No sabemos en qué fecha ni qué país fue el primero en dotar de campanas a sus barcos. El Comandante Cambell, en su libro sobre Costumbres Navales, afirma que el uso de las campanas en los buques se remonta al siglo XIII, aun cuando no cita la fuente que le sirvió de base a su afirmación ni nosotros la hemos podido encontrar. Las Leyes de Partida de Alfonso X, El Sabio, que corresponden a este siglo, no las mencionan al referirse a navíos de guerra o mercantes "e en que manera deven ser aparejados por los Maestros dellos, e que cosas deva preveer el Maestro de la Nave", (SIC) pesé a que la Quinta Partida, en su título IX, ley I, establece una minuciosa relación de útiles y enseres que comprende desde velas y entenas hasta anclas y remos.

Schmidt, que se firmaba en latín Faber, nos ha dejado escrita, a fines del siglo XV, la relación de su viaje por mar en peregrinación a la Tierra Santa, contando, entre otras cosas, que a la caída de la tarde se cantaba el Ave María después del toque de trompetas con el que se anunciaba el curfew, or-

den que disponía extinguir los fogones y velas a bordo por temor a los incendios, sin mencionar el uso o presencia de camapas en la nave, no refiriéndose tampoco a ellas las ordenanzas dadas en 1430 por el Almirante de Castilla para las galeras que componían la armada a su mando, expresando que los avisos y señales se diesen con linternas o toques de trompeta.

Eliot Morrison, en su *Vida de Cristóbal Colón*, afirma no haber encontrado referencia a campanas en los buques en ninguno de los Diarios de Navegación que consultó, ni las menciona Eugenio de Salazar en la relación que hace de la vida diaria en un navío del siglo XVI al referir el viaje que hizo desde España a Santo Domingo en 1573. Tanto en esta época como en siglos anteriores, y en gran parte del XVII, las horas por las que se regía la marcha de una nave y sus cambios de guardia se medían por las vueltas que se daba a una ampolleta o reloj de arena que llevaban las naves antes de perfeccionarse los cronómetros y aún algún tiempo después, regulándose la arena que contenían, de tal modo que tardase / media hora en pasar de un

recipiente al otro, llamando a este pasar de la arena, en términos de náutica antigua, moler.

El cuidado de la ampolleta, colocada próxima al timón, estaba a cargo de pajes de escoba que, al hacerlo, entonaban ciertas estrofas desde el alcázar de popa para dar a conocer al capitán o al maestro, piloto y marinería, que había desempeñado ya su cometido. Según Salazar, el día comenzaba en el mar cuando el paje de guardia, al voltear la mapolleta por primera vez, entonaba una larga estrofa. Cada media hora, y al voltear la ampolleta, el paje de turno lo anunciaba cantando: "Una va pasada y en dos muele/Más molerá si mi Dios querrá/Cuenta y pasa que buen viaje fazá", sumando las vueltas que iba dando en la siguiente forma: "Dos es pasada y en tres muele", a lo que agregaba el resto del estribillo y así sucesivamente hasta haber dado ocho vueltas a la ampolleta, pasadas las cuales comenzaba de nuevo a contar. Cada ocho vueltas de la ampolleta, es decir, cada cuatro horas, se cambiaba la guardia, anunciando el paje de turno la séptima vuelta dada a la ampolleta con el fin de alertar, a quien correspondiera tomar la próxima guardia en la siguiente forma: "Buena es la que va/mejor es la que viene/Siete es pasada y en ocho muele/más molerá si mi Dios querrá/Cuenta y pasa que buen viaje fazá".

Tan pronto terminaba de pasar la arena la octava vez, es decir, media hora más tarde, el paje, al voltear la ampolleta, pregonaba: "El cuarto, al cuarto en buena hora de la guardia del señor piloto, ¡que ya es hora, leva, leva, leva!", con lo que significaba que habían transcurrido las cuatro horas de la guardia y que el piloto y la armería que debían asumir la siguiente tenían que situarse en los puentes de babor y a estirbor de la parte que a cada quien correspondía; estar en su sitio el que debía relevar al piloto, que ya era hora, todo; rápido, rápido, rápido, terminando, como despedida y advertencia, con lo siguiente: "Ha, de proa, alerta, buena guardia"; a lo que el vigía en las cofas debía contestar como señal de que había escuchado y se hallaba despierto, llenando estos cantos e invocaciones las funciones que posteriormente se realizaba con toques de campana.

II La primera referencia que hemos encontrado sobre el uso de campanas en las naves, es una referencia que aparece en la Colección de Docu-

mentos Inéditos de Indias en la Colección de Torres de Mendoza, publicada por la Academia de Historia de España.

Es posible que las naves españolas, al menos las de la flota y la armada, llevasen campanas con posterioridad a 1552, fecha en que se obligó a éstas a llevar capellán "que tuviese a su cargo la vida cristiana de la tripulación" y que éstos solicitasen que se colocasen campanas en las naves para llenar mejor sus funciones y que, una vez colocadas en el castillo de popa, se autorizase a los pajes de guardia a tocarlas antes de entonar rezos y pregones, llamándose, por el sitio en que se colocaron, campanas de ampolleta, como se llamó campana de curfew a la que por un toque especial anunciaba esta orden, que se obligó a cumplir en las naves de la armada y flotas de Indias en 1674, anunciándose con la ya conocida como campana de ampolleta, sin excluir la posibilidad de que, al menos en las de la armada, se continuase dando al toque de trompetas.

La costumbre de anunciar las horas y cambios de guardia en las naves con cantos de carácter religioso no fue privativa de países católicos. La Reforma

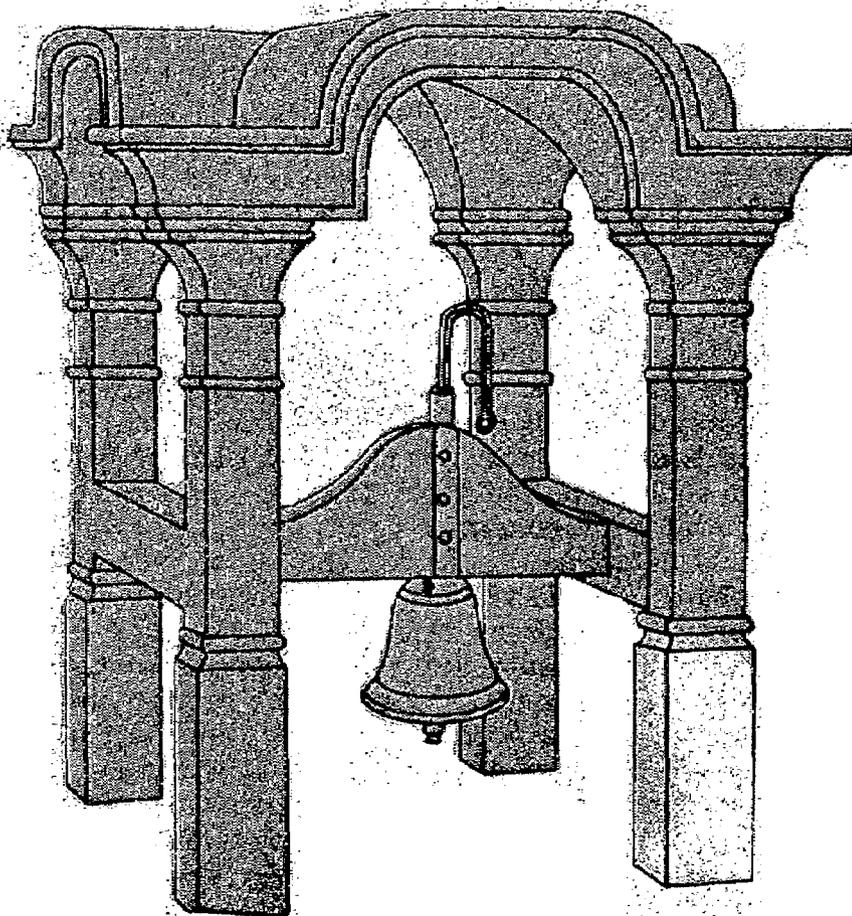
no intentó cambiar las costumbres en los barcos, ni pretendió desplazar de ellos los sentimientos religiosos ante constantes peligros en acecho.

La arqueología subacuática, apenas iniciada, no nos ha permitido aún conocer suficientes campanas del siglo XVII, las que por demás no es probable que en esa época se diferenciase de las campanas pequeñas de las iglesias y oratorios. Entre las campanas que posiblemente pertenecieron a navíos del siglo XVII, que sepanos hasta el presente, sólo dos han sido rescatadas del mar. En primer término, una que figura en la lista de objetos extraídos entre 1870 y 1871 por la Empresa Majon de uno de los galeones hundidos en la bahía de Vigo en 1702, y otra recientemente rescatada por Kip Wagner y su equipo de los restos de uno de los galeones de la Flota de la Nueva España, hundida por un huracán en las costas de la Florida en 1715. El hecho de haberse encontrado ambas entre los restos de galeones españoles que pertenecían a la Carrera de Indias permite la presunción, mientras posteriores hallazgos no demuestren lo contrario, que fueron naves de España las primeras en utilizarlas. Robustee esta tesis el

hecho de que al ponerse a flote en 1961 los restos del galeón sueco Wasa, construido en 1628 y que naufragó ese mismo año en la bahía de Estocolmo al realizar su primera salida, no se ha encontrado en el interior de su casco, ni en sus inmediaciones, campana alguna entre los 20.000 objetos extraídos, siendo de suponer que ese galeón, llamado a ser, por su esmerada construcción y la riqueza de su ornamentación, orgullo de la Marina sueca, estuviese provisto de cuanto en aquellos tiempos fuese de uso corriente en una nave.

A nuestro juicio no resulta argumento en contrario el hecho de que, al construirse en 1957 en los astilleros de Bixham una réplica a tamaño original del Mayflower, navío inglés de la primera mitad del siglo XVII, se le dotase de una campana. Construido con el fin de reproducir el viaje que en 1620 realizaron un grupo de peregrinos protestantes desterrados a las colonias inglesas del Nuevo Mundo, se colocó en el mismo, al pie del palo mayor, un pequeño campanario de madera con una campana donada por los vecinos de Bixham, que había sido fundada en 1683 por Miles Gray. No hemos hallado constancia de que el Mayflower original llevase campana para uso permanente en la nave, ni existen datos auténticos referentes a su construcción ni a cómo estuvo aparejado y abastecido para aquel viaje que lo haría pasar a la historia. De propiedad particular, ya era una nave vieja cuando fue fletada por los peregrinos para su viaje, siendo olvidada por sus contemporáneos poco después de su regreso y seguramente vendida para ser desguazada, ya que ninguna referencia se vuelve a encontrar sobre él en Registros y Archivos ingleses. Ocho años después de que los peregrinos del Mayflower abandonaran las costas de Inglaterra, fue donada por los vecinos de Bixham y colocada en un pequeño campanario de madera al pie del palo mayor, no siendo éste el único anacronismo del Mayflower II.

III Es en el siglo XVIII cuando comienza a generalizarse el uso de las campanas en los barcos. Un cambio radical en las construcciones navales, que trae como consecuencia un aumento de tonelaje, arboladuras y velamen, con su consiguiente aumento en las tripulaciones, imponen, para coordinar un mayor número de labores a realizar y guardias a llenar, el uso de las campanas. A partir de la mitad de dicho siglo comienzan a fundirse cam-



Dibujo de la campana (y su montante) del "Victory", buque insignia del Almirante Nelson.

panas destinadas a los barcos, especialmente para los de guerra, disminuyéndose el tamaño de éstas con el fin de que ofrecieran menos superficie al impacto de las balas y ocasionasen menos daño en caso de caída, comenzando sfinales del siglo a llevar algunas el nombre del navío al que iban destinadas.

Se colocaron en el alcázar de popa, lo más cerca posible de la ampolleta o a la vista de la misma, con el fin de sincronizar sus toques con el paso de la arena. Para darles mayor estabilidad se colocaron en pequeños campanarios de madera, fijándolas en los mismos y sujetándose su badajo en forma tal que no la hiciesen sonar los bandazos de la nave en mal tiempo, sustituyéndose a fines de siglo la mayor parte de estos campanarios por abrazaderas, generalmente en forma de lirás y entre cuyos brazos quedaba fija la campana. Su toque siguió ajustándose a las vueltas que daba la ampolleta cada media hora, sustituyendo sus toques los pregones de los pajes de escoba. Al terminar cada hora, se hacían sonar rápidamente dos campanadas separadas por una pausa, repitiéndose los toques separados por pausas tantas veces como medias horas hubiesen pasado hasta completar las ocho medias horas, cuyo toque se anunciaría por dos campanadas, pausa, dos campanadas, pausa, dos campanadas, pausa, dos campanadas y pausa, con las cuales terminarían las cuatro horas de guardia.

Al multiplicarse en los barcos los servicios de vigilancia y las maniobras de aparejos y gavias, el uso de campanas terminó por normar la vida en el mar, aumentando el número de ellas a bordo y anunciando sus toques no sólo los tradicionales relevos de los servicios de vigilancia en puentes y cofas y los cambios de guardia al timón, sino todas las funciones y labores que se llevaban a cabo en un navío, así como la hora en que su dotación debía levantarse, aquella en que debía quedar recogidas y colocadas en sus enjaretados las hamacas, la de descanso, de almuerzo y cena, la de repasar velas y baldear cubiertas y la de recogerse por las noches.

La duración de las guardias no varió con el paso de los siglos ni con la transformación de los barcos, manteniéndose para todo ello, en general, las tradicionales cuatro horas.

IV La primera referencia innegable que hemos encontrado sobre campanas fundidas, especialmente para su uso en las naves, es la de la campana que perteneció al navío *Saint-Geran*, que se hizo famoso porque en su naufragio, ocurrido el 17 de agosto de 1744, *Bernardin de Saint-Pierre* hizo



Pequeña campana que se colocaba junto al timón.

morir en él a la heroína de su novela *Pablo y Virginia*. La campana fue encontrada en los arrecifes de coral próximos a la isla de Mauricio, antes *L'île de France*, por el pescador submarino *Benjamin Ramhul*. La campana pesó 150 libras, con la inscripción *Compagnie des Indes* (Compañía de Indias) y una cruz de San Luis, habiendo sido fotografiada a color en su lecho de coral por *Arnaud Rosnay* e identificada como perteneciente al *Saint-Geran*. Por la inscripción que lleva esta campana puede deducirse que la Compañía de Indias las mandaba a fundir para tenerlas en existencia en sus astilleros y colocarlas en las naves que construía o adquiría.

Es probable que por esos tiempos los armadores y dueños de barcos particulares no mandasen a fundir las campanas de sus barcos, sino que las comprasen del tamaño y precio que les conviniese en las fundiciones de campanas de iglesia, o las adquiriesen en ventas aisladas cuando la ocasión se presentaba.

Uno de estos casos pudo ser la campana de fabricación francesa encontrada en el pecio de una nave del siglo XVIII en el Surgidero de Guardia la Vaca, en la costa norte de Cuba. Esta campana pesa, aproximadamente, 50 libras y tiene al frente, en relieve, una cruz sobre tres escalones entre las letras P-A y, en la parte opuesta, tres flores de lis sobre la fecha 1734. Llevan-

do sobre el anillo superior nueve flores de lis espaciadas; también junto a ella se encontraron restos de porcelana francesa del siglo XVIII.

Desde la segunda mitad de dicho siglo, al aumentar los viajes trasatlánticos y con ellos el número de pasajeros, los toques de campana se impusieron a ellos, aún cuando muchas naves pequeñas no las llevaban. *Janet Schaw*, que realizó un viaje desde Escocia a las Antillas y a Carolina del Norte entre 1774 y 1776, no las menciona en su Diario al relatar minuciosamente la vida a bordo del paquebote *Jamaica*, de 80 toneladas y construido en 1772, ni en el bergantín *Rebeca*, de 50 toneladas y construido en 1764. Quince años más tarde, *Chateaubriand*, en el viaje que hizo a los Estados Unidos de Norteamérica en 1791, en el bergantín *Saint-Pierre*, de 160 toneladas, al referirse a ellas y a su participación en la vida de a bordo, dice: "La campana interrumpía nuestras conversaciones, reglamentaba los cuartos, la hora de vestirse, la de pasar revista y la de las comidas".

V Los navíos de línea ingleses de fines del siglo XVIII llevaban dos campanas: una a popa, que anunciaba los cambios de guardia al timón, y otra a proa para los relevos de las guardias o cualquier otro servicio de a bordo. También servían las campanas, aparte de sus usos normales, para señalar la hora de los castigos: desde la condena de azotes hasta la de muerte por ahorcamiento, llevada a cabo ésta, generalmente, colgando al reo de la verga del trinquete. *Herman Melville*, en su libro *Billy Budd*, gaviero, nos hace una descripción de la ejecución de su héroe, ocurrida en 1797 después del Gran Motín del Nore.

No siempre las campanas de los navíos de guerra ingleses convocaban con toques especiales a tan tristes espectáculos, anunciando también ratos de alegría a bordo, como era la ceremonia del Grog, establecida desde la primera mitad del siglo XVIII. El grog era una mezcla de aguardiente o ron mezclado con agua y azúcar, con el que el Rey de Inglaterra obsequiaba a los marinos de sus barcos. La ceremonia comenzaba al sonar las seis campanadas de la guardia de las 11:30.

Según *Basil Lubbock*, esta costumbre se extendió a los barcos de empresas privadas cuando se inició la época de los grandes veleros que cubrían la carrera del té y al lana, doblando el Cabo de Hornos en sus viajes a Aus-



La campana del "Mayflower", navío inglés que en la primera mitad del siglo XVII realizó una travesía desde Inglaterra al Nuevo Mundo.

tralia y China, trasfiriéndose en ellos la hora para cuando sonaban las ocho campanadas de las 8:30 p.m., reuniéndose en la cámara alta pasajeros y oficiales de la tropa para tomar parte en la hora más importante del día: la del grog.

VI Entre las campanas de los barcos rescatados al mar ocupa el primer lugar, por haberse convertido en la más conocida, la del *Lutine*, fragata de 900 toneladas que naufragó la noche del 9 al 10 de octubre de 1799 al rendir viaje de Yarmouth a Hamburgo, llevando un cargamento de barras de oro. Después de varios intentos infructuosos a través de los años para recuperar su valioso cargamento, no fue hasta 1859 que el *Lloyd* de Londres, asociación de aseguradores marítimos, logró sacar solamente su campana. Colocada en su oficina de Seguros Marítimos, en Londres, en su soporte original, fue su destino convocar a los miembros de la firma y llamar para dar a conocer noticias relacionadas con el tráfico y la contratación marítima. Reliquia y símbolo, hoy constituye un verdadero monumento a las campanas de los barcos. Relevada de las funciones a que se la destinó a consecuencia de los adelantos en los medios de comunicación, se la hizo sonar el 1 de julio de 1938 para anunciar finalmente que, 139

años después de la pérdida del *Lutine*, asegurado en el *Lloyd*, éste había al fin recuperado la primera barra de oro de su cargamento.

A partir de entonces la campana del *Lutine* sirvió para anunciar acontecimientos en el mundo marítimo o en el político, como lo fueron el hundimiento del *Hood* y del *Bismarck*, la llegada a Fayal del vapor *Bestik*, que se dio por perdido en 1947, y en 1957, al conocerse la pérdida del *Palmir*, último de los grandes veleros del Cabo de Hornos que aún continuaba navegando, etc. Por otra parte, entre las campanas conservadas como reliquias históricas en sus propios barcos, convertidos ahora en museos navales, figura la del *Victory*, buque insignia del almirante Nelson y en el cual éste perdió la vida en Trafalgar, de la que quedó sólo una parte al ser alcanzada por una bala durante el combate y que hoy se exhibe en el Museo de dicho buque. En los Estados Unidos se conserva, en Boston, restaurada y convertida en Museo Naval, la fragata *Constitution*, famosa en la historia naval norteamericana con su campana original. Noruega conserva, restaurada y convertida en Museo de las expediciones polares, en edificio especialmente construido para alojarla, la fragata *Fram* con su campana original. Esta fragata fue diseñada especialmente para la expedición que llevó al Polo Norte a Nansen en 1893, siendo

utilizada posteriormente en la expedición polar de Sverdrup, en 1898, y finalmente en la de Amundsen, que llegó al Polo Sur en 1911. De la época de los *Clipper* de la marina mercante, Inglaterra conserva, convertido en Museo de la Carrera del Té, el *Cutty Sark*, con su campana en su emplazamiento original, delante de la bitácora y frente al timón en su soporte primitivo, formado por una lira de bronce.

Otras campanas se salvaron de ser vendidas por el valor de su metal y pasaron a poder de capitanes que mandaron los buques a que pertenecían. Uno de estos casos fue las que conservó en La Habana el capitán Stapleton, quien guardó y cuidó en su casa, entre cuadros y grabados de fragatas, dos campanas de barcos en que sirvió *County of New York*. A la muerte de dicho capitán, su viuda, asociados *Country of New York*. A la muerte de dicho capitán, su viuda, asociados y amigos, dotaron en su memoria la torre de la Catedral Episcopal de La Habana, colocando en ella las campanas de este oficial. Recientemente, en la costa norte de Cuba, frente a Boca de Jaruco, un grupo de pescadores submarinos rescató una campana de bronce fundida en Dordrecht, Holanda, en 1856, que perteneció, según su inscripción, al *Aegide et Pauline*, de la firma Demante et Co.

Qué tipo de nave sería ésta y cuál su destino es un secreto que hasta aho-



Campana construida en 1854 y que perteneciera a una de las naves comandadas por el famoso Capitán C.H. Stapleton.

ra no ha revelado el mar... Conservada en el Instituto de Oceanografía, tal vez futuras exploraciones en el sitio donde fue encontrada nos permitan conocer el barco a que perteneció y cuál fue su fin real.

VII Hoy pasados los tiempos de velas y barcos de madera y desaparecidas y olvidadas las viejas ampolletas, las campanas continúan en los barcos prestando los mismos servicios que hace siglos. Transformada la navegación por los adelantos de la mecánica y la electricidad, y perdida la importancia del alcázar de popa al trasladarse hacia proa el mando y gobierno de los buques, pasaron con él a proa, situándose próximas al puente de mando y vecinas a sus viejas compañeras, la bitácora y la rueda del timón.

Nuevos servicios requirieron más campanas y nuevos toques, variando su tamaño según el barco y el servicio que prestan. Sus toques se simplificaron, no picando las horas en medias, sino dando un solo toque cada hora, dividiéndose las guardias de timón en dos medias guardias de a dos horas cada una, anunciándose el cambio al timonel de retén con dos toques seguidos, y usándose toques convencionales para avisar al oficial de guardia, al contra-maestre, a la guardia de serviola, etc.,



La campana de la izquierda fue recientemente recuperada del fondo del mar en Boca de Jaruco, en la costa norte de Cuba.

desapareciendo las ocho campanadas de las guardias en los viejos veleros. Además de la campana que anuncia las guardias, hoy emplean los barcos otra más pequeña, pero no de menor importancia, llamada campana de serviola, que se toca por el encargado de prestar esta guardia en las operaciones de anclaje. Situada en cubierta y próxi-

ma a la cadena del ancla, se la hace sonar con un toque cada vez que pasa uno de los grilletes de la misma, colocadas cada quince brazas, lo que permite al capitán conocer desde el puente de mando, por el número de toques, la profundidad del sitio en que se fondea.

Consideradas las campanas por los marinos como la mejor representación de sus barcos, siempre fueron y son objeto de la más esmerada atención.

SUS PROBLEMAS DE PROTECCION (CATODICA) ANTICORROSIVA
EN TANQUES METALICOS INSTALACIONES MARINAS
BUQUES O EN SU BOLICHERA

LA SOLUCION: Anodos de Zinc **BERA**



METALES ANTIFRICCIÓN (BABBIT)
Para descansos de Tubos de Popa
en Embarcaciones

SOLDADURAS DE ESTAÑO "BERABAR"
Y "BERALINE"
Para servicio de Mantenimiento en
General

FUNDICION DE METALES



BERA DEL PERU S.A.

(Asociada a Paul Bergaøe & Son A/S Dinamarca)

INDUSTRIA PERUANA CON EXPERIENCIA MUNDIAL

AVENIDA MATERIALES 2915 TELEFONO: 322490
CASILLA POSTAL 6220 LIMA-PERU
TELEX: 3540121- CABLES BERAPERU

VIII De las campanas que permanecen aún en su sitio, inmóviles y silenciosas en el fondo de los mares, entre restos de barcos hundidos, está la del carguero inglés *Thistlegorm*, hundido en el Mar Rojo durante un ataque aéreo en 1941. A 103 pies de profundidad, erguida en la cubierta del puente de mando, cubierta de corales y rodeada de peces azules, parece salida de un cuadro de Chagall, haciendo pensar, por su fantástico aspecto, en los versos de Shakespeare: "todo sufre en el mar variado cambio, transformándose en algo bello y extraño".

¡Campanas! Pequeñas y grandes campanas de barcos mercantes o de guerra, compañeras de guardias solitarias que sonásteis angustiosas en la niebla; campanas alegres en los puertos de arribada, solitarias campanas de barcos perdidos que os mostráis orgullosos en astilleros, cuarteles y museos. Nostálgicas campanas que, cubiertas de coral o hundidas en la arena, permanecéis silenciosas en el fondo de los mares. Donde quiera que estéis, vosotras habéis sido el alma de los barcos, trabajo y descanso, medida del tiempo y llamada al deber...