



Cambridge International Examinations
Cambridge International General Certificate of Secondary Education

FIRST LANGUAGE SPANISH

0502/11

Paper 1 Reading Passages (Core)

October/November 2018

READING BOOKLET INSERT

1 hour 45 minutes



READ THESE INSTRUCTIONS FIRST

This Reading Booklet Insert contains the reading passages for use with **all** the questions on the Question Paper.

You may annotate this Reading Booklet Insert and use the blank spaces for planning.
This Reading Booklet Insert is **not** assessed by the Examiner.

EN PRIMER LUGAR, LEA ESTAS INSTRUCCIONES

Este cuadernillo de lectura contiene los textos de lectura y debe ser utilizado para responder a **todas** las preguntas en el cuadernillo de preguntas.

Si lo desea, puede usar los espacios en blanco en este cuadernillo de lectura, para hacer anotaciones.
Este cuadernillo de lectura **no** será evaluado por el examinador.

This document consists of **4** printed pages.

Lea el **Texto A** detenidamente y a continuación conteste las **Preguntas 1 y 2** en el cuadernillo de preguntas.

Texto A: Tormenta en el Estrecho de Gibraltar

La historia se sitúa en el Estrecho entre las costas de España y África, en el año 1940.

Cuando la ola le lanzó contra la borda, el capitán González se agarró a la madera por puro instinto, despellejándose la mano de arriba abajo. Décadas después, convertido en el más prestigioso librero de Vigo, temblaría cada vez que recordase aquella noche, la más aterradora y extraordinaria de su vida. Viejo y encanecido en su sillón, volvería a su boca el sabor de la sangre, el salitre y el miedo. A sus oídos el estruendo de la *vuelcatontos*, esa marejada traicionera que se levanta en menos de veinte minutos y que los marinos del Estrecho—y sus viudas—habían aprendido a temer; y a sus ojos atónitos algo que, simplemente, no podía estar ahí. 5

Al ver aquello el capitán González se olvidó de que el motor estaba al límite de sus fuerzas, de que su tripulación era de sólo siete hombres, de que el único de ellos que seis meses antes no se mareaba en la ducha era él. Se olvidó de que pensaba tumbarlos a puñetazos a todos por no haberle despertado cuando empezó el vaivén. 10

Se aferró a un ojo de buey para girar el cuerpo y quedar frente al puente de mando. Irrumpió dentro junto con un chorro de lluvia y viento que dejó al piloto calado.

“Apártese de mi timón, Roca,” dijo dándole un fuerte empujón al piloto. “Es usted un inútil.” 15

“Capitán, yo ... Dijo que no le molestásemos a menos que la cañonera se fuera a pique, señor.” La voz le temblaba.

Que es exactamente lo que va a ocurrir, pensó el capitán, meneando la cabeza. La mayoría de sus tripulantes eran los restos vacilantes de una guerra que había dejado al país arrasado. No podía culparles por no haber intuido la llegada de la *vuelcatontos*, igual que nadie podría culparle a él si se limitaba a dar la vuelta y poner a salvo el barco. Lo más sensato era no hacer caso de lo que acababa de ver. Porque la alternativa era un suicidio. Algo que sólo un imbécil intentaría. 20

Y yo soy ese imbécil, pensó González.

El piloto le miró boquiabierto cuando le vio maniobrar y dejar el barco a medio través de las olas. La *Esperanza* era una lancha cañonera construida a finales del siglo pasado, y su casco mixto de madera y acero crujió salvajemente. 25

“¡Capitán!” chilló el piloto. “¿Qué demonios hace? ¡Vamos a volcar!”

“Vista a babor, Roca,” respondió el capitán. También él estaba muerto de miedo, aunque no pudiese dejar entrever ni un resquicio. 30

El piloto obedeció, creyendo que el capitán estaba completamente loco.

Unos segundos después, dudó de su propia cordura.

A menos de treinta brazas, una patera se contoneaba entre dos crestas, con la quilla en un ángulo imposible. Parecía a punto de volcar, y de hecho era un milagro que no lo hubiese hecho aún. Hubo un relámpago, y de repente el piloto comprendió por qué el capitán estaba jugándose ocho vidas con unas cartas tan malas. 35

“¡Hay gente ahí, señor!”

“Lo sé, Roca. ¡Si chocan con nosotros, los destrozaremos!” *Y muy posiblemente nos abran una vía de agua*, pensó el capitán, que podía sentir bajo la resbaladiza cubierta cómo el casco crujía cada vez más con cada nueva ola que les zarandeaba. Manióbró con el bichero y consiguió enganchar un extremo de la patera. El larguísimo palo coronado por un gancho mantendría la embarcación a una distancia fija. Dio órdenes a los marineros para que amarrasen las sogas a las bitas¹ y tendiesen una escala de cuerda, mientras se aferraba como podía al bichero, que se le encabritaba en las manos. 40

¹ bita: poste en el barco que sirve para amarrarlo al muelle

[Turn over

Lea el **Texto B** detenidamente y a continuación conteste la **Pregunta 3** en el cuadernillo de preguntas.

Texto B: ¿Es seguro viajar en crucero?

La tragedia a bordo del *Costa Concordia* – el barco más grande construido en Italia – hizo sonar todas las alertas: ¿es seguro viajar en un crucero?

El lujoso barco naufragó en el mar Mediterráneo. La causa fue una arriesgada e irresponsable maniobra del capitán, quien quiso aproximar demasiado la nave a una isla. Esto provocó que el *Costa Concordia* terminara estrellándose contra las rocas y que se abriera una gigantesca vía de agua de 70 metros de longitud a lo largo del casco. La maniobra terminó siendo la sentencia de muerte del barco. Las escenas del rescate de los 4197 evacuados fueron dramáticas y la remoción total de los restos del barco duró más de cuatro años.

Sin embargo, este no había sido el primer accidente que había sufrido ese crucero. El 22 de noviembre de 2008, mientras su capitán se encontraba maniobrando para atracar en el puerto de Palermo, una fuerte ráfaga de viento lo hizo golpear contra un muelle flotante, lo que le provocó una gran avería en la banda de estribor. El daño fue reparado con los pasajeros a bordo durante las escalas programadas.

“Un viaje en crucero es tan seguro como la gente que lo maneja. En ese caso, la falta de disciplina del capitán fue la que causó el desastre, ya que se le antojó ‘pasear’ por una zona muy peligrosa. El 90% de los accidentes marítimos ocurren en zonas costeras o en entradas y salidas de puertos porque son lugares restringidos donde no hay calado o hay piedras y hay que respetar el boyado de los canales,” expresó el ingeniero naval Miguel Groube.

“Hay empresas de cruceros que cuidan muchísimo la seguridad de sus barcos y se preocupan de ella hasta en los más mínimos detalles. Los italianos se manejan con un capitán que hace todo: maneja el barco, atiende a los pasajeros, cena con ellos, etc. En cambio, los sajones tienen dos capitanes: uno que se encarga de las relaciones públicas y otro que solamente se ocupa de manejar el crucero,” indicó Groube.

Permission to reproduce items where third-party owned material protected by copyright is included has been sought and cleared where possible. Every reasonable effort has been made by the publisher (UCLES) to trace copyright holders, but if any items requiring clearance have unwittingly been included, the publisher will be pleased to make amends at the earliest possible opportunity.

To avoid the issue of disclosure of answer-related information to candidates, all copyright acknowledgements are reproduced online in the Cambridge International Examinations Copyright Acknowledgements Booklet. This is produced for each series of examinations and is freely available to download at www.cie.org.uk after the live examination series.

Cambridge International Examinations is part of the Cambridge Assessment Group. Cambridge Assessment is the brand name of University of Cambridge Local Examinations Syndicate (UCLES), which is itself a department of the University of Cambridge.