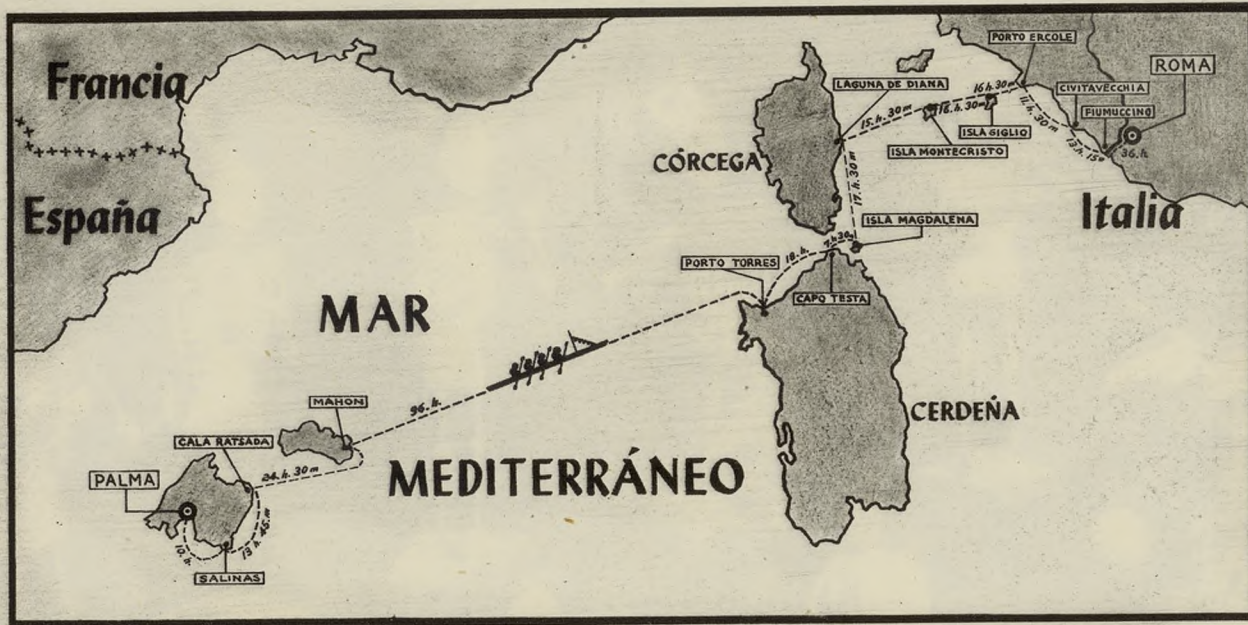


A ROMA EN PIRAGUA

POR CARLOS PIERNAVIEJA



EL lance fué porque un día... se reunieron en un céntrico café madrileño un cuarteto de «viejos marinos» universitarios españoles. Jesús Luque Recio, Hernando Calleja García, Virgilio Hernández Rivadulla y Mariano Sánchez Covisa Carro, eran los personajes de esta escena. Su vieja solera en las filas del Sindicato Español Universitario y su espíritu inquieto, les había llevado a organizar, en anteriores ocasiones, arriesgadas travesías fluviales y marítimas, que habían sido coronadas siempre por el más halagador de los éxitos. En el recuerdo de todos permanecerán grabados los descensos del Tajo y del Ebro, desde Toledo a Lisboa y desde Zaragoza, después de abordar el Mediterráneo, hasta Barcelona, respectivamente; el audaz cruce del Estrecho de Gibraltar, desde Algeciras a Tetuán, siendo esta travesía precisamente la que dió fe de vida, en el mundillo marítimo, de las virtudes y características marineras de nuestros estudiantes, pues no en vano era la primera vez que, en frágiles piraguas, se abordaba la confluencia, siempre peligrosa, del Atlántico y del Mediterráneo.

España tenía que dar una prueba incontrovertible de su fe cristiana y de su catolicidad y ése fué precisamente el motivo, el porqué, por el cual los representantes del Sindicato Español Universitario concibieron la idea de llegar a Roma en la más asombrosa peregrinación que registra la Historia. A la Ciudad Santa se había arribado a caballo, a pie, sobre patines... Los más dispares medios de transporte habían servido para que los peregrinos ganaran el Jubileo. Pero a nadie se le había ocurrido una peligrosa travesía marítima, desde Palma de Mallorca a Roma, en la que la dureza de 1.350 kilómetros, aparte de la violencia de los elementos desatados, iban a poner a prueba el espíritu, la moral y la fe, si, la fe, de los expedicionarios. Tres frágiles embarcaciones de ocho metros de eslora y de ochenta y cinco centímetros de manga, iban a surcar las aguas del Mediterráneo y del Tirreno, dejando atrás las costas españolas de Mallorca y Menorca, «saltar» a Cerdeña, de aquí a Córcega y después de establecer singladuras en Montecristo y Giglio, alcanzar la península italiana en Porto Ercole, para descender hacia Civitavecchia y Fiumicino y, por último, remontando el Tiber, llegar hasta el mismo puente de San Angelo, a unos quinientos metros escasos de la Piazza de San Pietro.

Las ambiciones eran elevadas, no cabe dudar. Con el ferviente deseo de demostrar que España no concede ninguna primacía al resto de los países cristianos, nuestros estudiantes quisieron demostrar palpablemente que a nadie mejor que a ellos correspondía tal honor. Los nombres de la «Virgen del Pilar», «Virgen del Carmen» y «Virgen de Loreto», con el que fueron bautizadas las tres embarcaciones, parecían elevar hacia las alturas una súplica reclamando el amparo de las Patronas de España, de la Marina y de la Aviación. Con el escudo Imperial y del SEU grabados en las mismas y con la más recia moral en los corazones de los dieciocho remeros, la compañía de un capellán de Valladolid, Reverendo Padre Félix Monedero, en la mañana del día 15 de Agosto, festividad de la Asunción, las tres piraguas se hicieron a la mar en busca de la primera etapa: Palma de Mallorca-Salinas. Antes se había seleccionado a los componentes de la expedición. En ella se dió cabida con preferencia a aquellos que, en otros acontecimientos similares, siempre habían estado dispuestos a empuñar el remo, uniéndose o ensamblándose a su veteranía marinera —valga la denominación—, el concurso de un sexteto representativo del Distrito Universitario de Valladolid.

Pretender hacer un estudio técnico de las catorce etapas que constituyeron la travesía, sería inútil. Hoy en día, ese «diario de a bordo» ha perdido toda la actualidad periodística. Interesa, eso sí, conocer que, por lo avanzado de la estación, el cumplimiento del proyecto fué mucho más meritorio. Todo estaba previsto para tomar la salida el día 18 de Julio. Se había buscado intencionadamente una efeméride gloriosa. Sin embargo, por las razones indicadas, tuvo que retrasarse casi un mes. Los marinos «de verdad», fueron los primeros en anunciarnos los posibles peligros que íbamos a correr. «No se puede responder del estado de la mar» —nos decían. «Es mala época» —agregaban. «Hace un mes hubieran encontrado el Mediterráneo como un auténtico lago»... Y así, sus comentarios, lejos de ser optimistas, provocaban en nosotros muchas cavilaciones que tan sólo la firme moral y el alto espíritu que nos animaba nos hacían desterrarlos.

Hablar de que se ha navegado durante diecisiete días y que a lo largo de ellos cada uno de los piragüistas ha dado más de 700.000 paladas, parece que no tiene ninguna importancia, y más, cuando se lleva al lado, un remolcador, el «RR-20», o un destructor, el «Almirante Miranda», por lo que concierne a la Marina Española, o un remolcador de altura, cual el «Atleta», unidad perteneciente a la Marina Italiana. Si, indudablemente, para nosotros era una garantía material, pero, ¿es que los fallos físicos no tenían importancia? Cuando se rema durante más de tres días, como en la etapa Mahón-Porto Torrez, de ciento noventa millas de recorrido, en una ideal línea recta, que nunca se cumple, los dedos llegan a ponerse como auténticas morcillas, las manos se agarrotan sobre el remo, los músculos se envaran, el cuerpo está tullido



↑ Ruta seguida por los piragüistas universitarios españoles en su viaje a Roma, a través del Mediterráneo.

← Los piragüistas del S. E. U., durante su proeza deportiva en la etapa Mahón-Porto Toner

A su llegada a Roma los esforzados piragüistas españoles son recibidos en el Círculo Cantieri. ↓





Las tres piraguas españolas en el río Tiber, en el momento de rendir viaje en la Ciudad Eterna. →

por la postura incómoda que se adopta en la «bañera» de la piragua, el sueño no es fácil de vencer y el sol, el aire y la mar, sobre todo la mar, cuando se encrespa, hacen falta arrollarlos con un caudal inagotable de riqueza física que ni el «RR-20», ni el «Almirante Miranda», ni el «Atleta», pueden proporcionar el «suministro» necesario para nivelar el desgaste. Es el propio individuo el que se abastece a sí mismo y entonces la moral, el espíritu y el firme deseo de vencer, unidos a esa riqueza física de que hablo, son el fundamento de la victoria final. Esta fué sin duda la parte más fundamental de la travesía. Nuestro pánico no se cifraba en las posibles contingencias del mar, ni en el sueño, ni en el agotamiento... Temíamos no llegar a Roma.

Describir lo que se llegó a luchar sería inútil. Eso sólo lo saben los propios interesados y aquellos que, siendo testigos presenciales desde las cubiertas del «Almirante Miranda», «RR-20» y «Atleta», siguieron paso a paso el esfuerzo titánico de los piragüistas. Sin embargo, en la mente de todos quedarán grabadas las etapas de Calaratjada-Mahón y las de la entrada y salida del Estrecho de Bonifacio. En la primera se «peleó» durante veinticinco horas consecutivas y en las segundas se llegó a dominar, a fuerza de brazos, un mar de fuerza siete, mientras el viento, que barria materialmente la cubierta del «Atleta», cegaba a nuestros camaradas que, en más de una ocasión no supieron si navegaban por encima o por debajo de las olas. Esto, contado así, en frío, parece una exageración. Pero para nosotros, que presentíamos los peligros que íbamos a correr antes de salir de Palma de Mallorca, nos da la impresión de que lo hemos soñado despiertos.

El Tiber, mansurrón y tortuoso, también quiso darnos una muestra de su orgullo y, precisamente en las últimas etapas, cuando la luminosidad de Roma nos deslumbraba, las treinta y seis horas que llevábamos sin dormir y la necesidad de arribar a la Ciudad Santa, precisamente el sábado, pusieron aún más a prueba el espíritu de todos, que ya era indómito. Viento, frío, agua y hasta hambre, pasamos a lo largo del caudal del Tiber que, engrosado por las lluvias pertinaces que cayeron sobre Italia durante toda la noche, se resistió a nuestras paladas haciéndonos saborear, gota a gota, el gusto de una victoria que ya teníamos en nuestras manos.

Todo ha terminado. Nuestra peregrinación estaba cumplida. Nos postramos a los pies del Padre Santo, en la Basilica de San Pietro, en la audiencia pública y de sus labios se escapó un susurro de admiración — cuando portado en la silla gestatoria, se inclinó hacia nosotros — al decirnos: «¡Bravo por los españoles!» Después, en Castelgandolfo, besamos su anillo y recibimos de sus egregias manos una medalla que todos llevamos colgada de nuestro cuello. Aquel «porqué», motivo de nuestro viaje, había alcanzado ya un relieve histórico.

Nos faltaba aún lograr una ambición: la de cumplimentar a nuestro glorioso Caudillo. Y Franco nos concedió el honor de recibirnos en El Pardo. ¿Qué más podíamos pedir? Nosotros habíamos salido de Madrid sin ambicionar nada, absolutamente nada. Ya dije que nos habíamos impuesto un acto de servicio por propia voluntad, y con nuestras manos aún maceradas por los días de remo, estrechamos la suya recibiendo, con la más viva emoción, la felicitación de aquel que, precisamente, había forjado una nueva juventud y que en los días de mayor gloria de la Historia de nuestra Patria, tampoco concedió importancia a sus triunfos militares y políticos.



Los remeros universitarios, curtidos por los vientos de la durísima travesía, se agrupan y hacen un descanso en alta mar. (Foto tomada desde un buque acompañante.) →