

ENTRE MARETAS POR EL ADRIA

José Luis HERNÁNDEZ PASQUÍN



Introducción



COMO es conocido, el papa Benedicto XVI ha proclamado este año 2008 «Año de San Pablo», en memoria del apóstol de las gentes, nacido hace dos mil años —entre el 2 y el 10 de nuestra era—, auténtico puntal de la Iglesia católica junto con San Pedro y artífice de la primera evangelización por la Europa mediterránea. El Mediterráneo oriental fue para Pablo de Tarso el escenario principal de sus cuatro viajes apostólicos, entre los que destaca el cuarto y último, encadenado, desde Cesarea hasta Roma, por su dureza. El viaje está datado hacia el año 60 y magistralmente descrito por San Lucas, su discípulo y compañero de viaje, entre los años 62 a 70.

Desde que se conoce, el texto ha llamado la atención de los profesionales de la mar de todos los tiempos por su viveza, exactitud de las apreciaciones geográficas y marineras y precisión del lenguaje, hasta el punto que un marino de la talla de Horacio Nelson dijera que «en el relato de San Lucas (referido a este cuarto viaje) aprendió su oficio...». Parece obligado, por tanto, en este año del «bimilenario» dedicar unas líneas a la epopeya marítima de este hombre universal que alcanzaría el martirio por predicar el Evangelio de Jesucristo.

Los personajes

Una mañana del verano del 60 en el puerto de Cesarea. Los presos, encadenados y bajo la vigilancia de una escolta romana al mando «de un centurión de la cohorte Augusta llamado Julio», suben a bordo de una nave particular previamente contratada para la delicada comisión de transportar presos a Roma, aprovechando su tránsito con flete hacia Myra de Licia. Julio, el centu-

rión, conocía bien la práctica del trasbordo en los puertos de Asia, donde solían aprovisionarse o invernar las embarcaciones con destino a puertos de Italia. Entre los presos había uno singular por su porte y modales llamado Pablo, «que había apelado al César», al que acompañaban dos personajes de nombres Lucas y Aristarco. Julio era un oficial cualificado, militar de profesión, destinado en las provincias de ultramar, en lo que hoy entendemos por Servicio de Inteligencia y Policía; un hombre de mundo, prudente y de exquisitos modales. Pronto supo que el principal preso a su cargo era un «ciudadano romano», acompañado por dos selectos discípulos. La breve singladura hasta Sidón (un día) le bastó para conocer al singular viajero y, «tratándole con humanidad, le permitió visitar a sus amigos y proveerse de lo necesario». Desde el momento del embarque, Julio, como autoridad romana, asumía el mando de la operación logística por encima del patrón y del armador de la nave. Por aquel entonces, a sus 53 ó 55 años, Pablo ya llevaba en su cuerpo unas 1.615 millas navegadas, y sufrido tres naufragios por aquellas aguas, con la consiguiente experiencia para acometer un largo viaje por el Mediterráneo con todos sus riesgos. También conocía la precaria habitabilidad de las naves onerarias, la fragilidad de su estructura para marear con mal tiempo y su limitada maniobrabilidad. Dado el talante circunspecto del apóstol, toda esta rica experiencia náutica debió de aflorar en las primeras y amistosas conversaciones entre Pablo y Julio durante la primera y corta travesía Cesarea-Sidón.

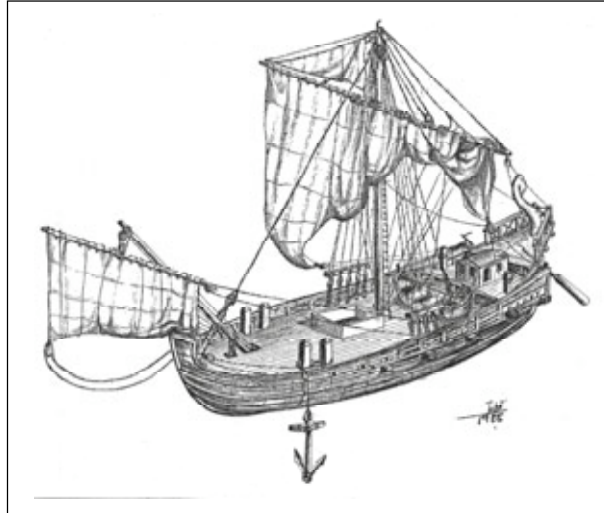
De Lucas el evangelista poco sabemos de sus orígenes. Natural de Antioquía, parece que se convirtió muy joven al cristianismo y que era médico de profesión. Lo que, como autor del relato sí sabemos, es la meticulosidad de sus observaciones y la concreción de sus notas tomadas en aquel viaje acompañando a su maestro.

Por último, no sería justo cerrar este párrafo sin mencionar a los 272 pasajeros más que iban a bordo (dice el texto lucano que «íbamos a bordo un total de doscientas setenta y seis personas»).

La plataforma

Coinciden los autores y estudiosos del tema en que los sucesivos barcos utilizados en este cuarto viaje desde Cesarea hasta Roma fueron naves frumentarias reconstruidas por los arqueólogos navales a partir de los relieves de Pompeya (año 50), del puerto de Ostia (siglo III) y de un sarcófago encontrado en Sidón, similares a las aparecidas en El Pireo hacia el siglo II. Tenían unos 53,2 m de eslora, 14,59 de manga y 12,77 de puntal desde la cubierta principal, con un calado de unos 5,17 metros. De elegante arrufo rematado por un ancho caperol que protegía la maniobra de proa, mientras a popa como coronamiento mostraba un estilizado cuello de cisne destacando sobre la galería. Un palo al combés, guarnido con obenques y estayes, que izaba maestra y

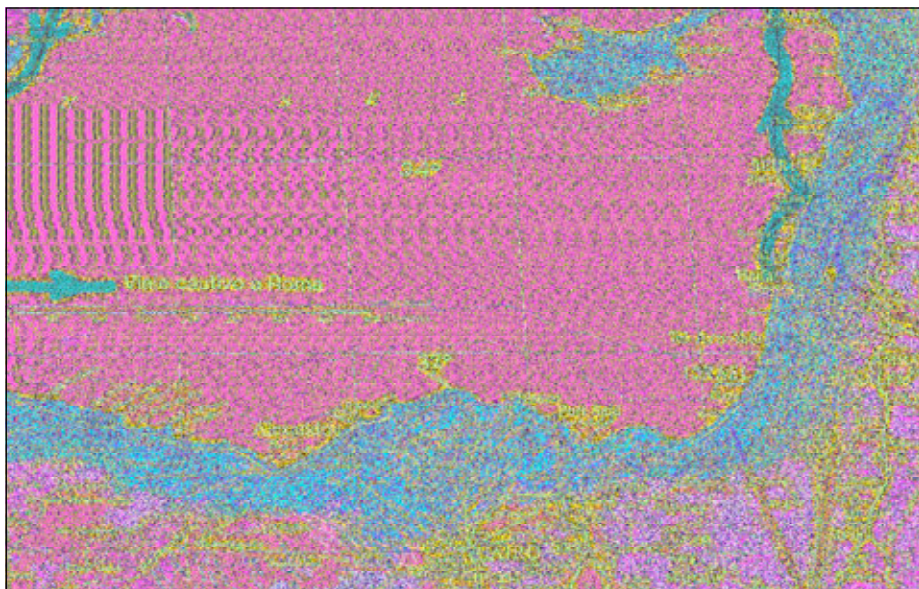
dos gavias triangulares sobre la verga mayor. A proa, un bauprés siguiendo la línea del arrufo que largaba el artimón o cebadera. Las velas se guarnían con brioles pasantes por unas argollas cosidas al paño en su cara proel. En los mencionados relieves portuarios se aprecian hombres a horcajadas en la verga mayor, a la que se accedía mediante una escala de gato amadrinada al palo mayor.



Este aparejo proporcionaba un andar medio de cuatro o cinco nudos. El gobierno estaba encomendado a dos espadillas a popa, en las aletas, que apoyaban en la galería. En cuanto al desplazamiento del barco, un diálogo transcrito por el satírico Luciano con motivo del citado hallazgo de El Pireo (*The Ship*, Björn Landström) dice que «el barco podría cargar suficiente grano para abastecer la población de Atenas durante todo un año...», por lo que se le atribuyen entre 500 y 1.500 toneladas. La estructura del casco era de baos y cuadernas ligadas longitudinalmente mediante cintones, siguiendo las aparaduras de las cubiertas principal y segunda (a cubierto, donde se hacinaba el pasaje cuando hacía mal tiempo). Bajo ésta, sobre el fondo, existía un lecho de arena en el que se hincaban y compactaban las vasijas cerámicas que contenían el grano. Esta disposición constituía el lastre de la nave..., además de una peligrosa carena semilíquida con fuertes balances o machetazos; pero sobre todo, era la causa de que con mar muy dura se resintiera la resistencia longitudinal (abrirse el buco), cosa que ya se apreciaba en los antiguos buques egipcios.

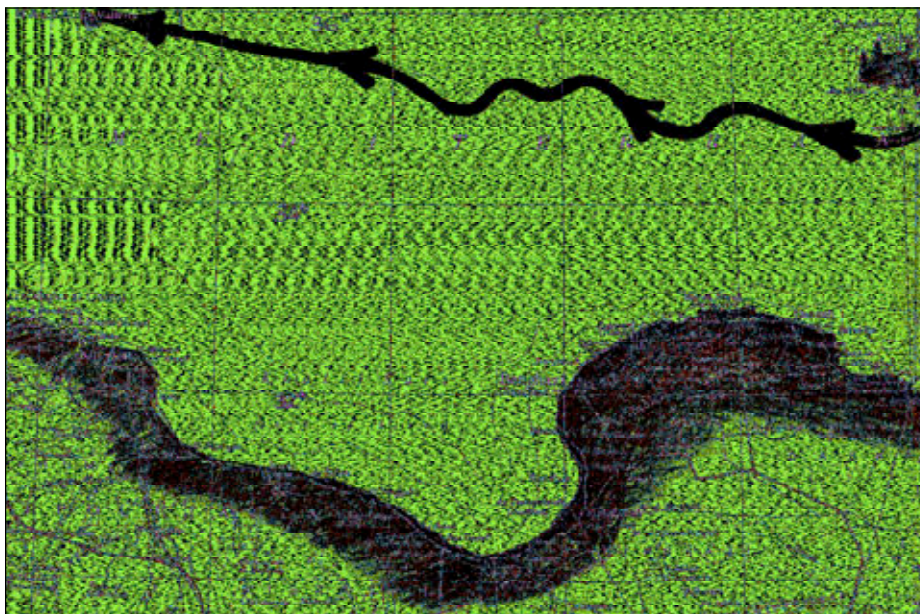
Hacia Roma

Buen conocedor de su oficio, el centurión intuyó la conveniencia de ejecutar aquella comisión del modo más diligente, así que, enterado de que una nave de Adramicio partía hacia puertos del Asia Menor, no dudó en requisarla, investido de su autoridad, con la seguridad de encontrar otra en alguno de los puertos de destino a los que transbordar a sus prisioneros hasta llegar a Roma



atravesando el Egeo desde el cabo Matapán para arribar a Sicilia. Seguro que los marineros y trabajadores portuarios de Cesarea vieron salir aquella embarcación, a remolque de su esquife, cargada de presos con destino a la Ciudad Eterna con cierta curiosidad... Al día siguiente tocaron Sidón (unas 60 millas al norte) sin novedad.

Pero a la salida de este puerto comenzaron las dificultades, porque «a causa de vientos contrarios (de componente oeste) navegamos a lo largo (al socaire) de Chipre y a través de los mares de Cilicia y Panfilia arribamos a Myra de Licia». Para entonces habían transcurrido quince días desde la salida de Cesarea. El poniente les había obligado a sustituir el rumbo directo hasta Myra (la hipotenusa de un triángulo rectángulo) por los apretados mencionados mares (catetos del triángulo), con constantes bordadas en aguas someras. La previsión de Julio había sido acertada, y al llegar a Myra el pasaje transbordó a «una nave alejandrina que se dirigía a Italia». Verdaderamente, era la ocasión, aunque con el riesgo —dada la estación del año— de que la navegación se cerrara al tráfico en la siguiente escala. De nuevo en la mar, al intentar recalar en Gnido, frente a la isla de Cos en el acceso oriental al Egeo, el viento les obligó a gobernar al sur, hacia Salmona, para pasar por el freo entre Salmona y Creta hasta alcanzar su costa meridional, metiendo entonces en dirección SSW para abrirse de las rompientes y ganar barlovento hasta alcanzar Puertos Buenos. A estas alturas los hombres llevaban ya alrededor de 35 días de mar, avanzando a una media de 2,7 nudos.



La tempestad

Bajo este título se contemplan los versículos 13 a 44 del capítulo 27 de «Hechos», que exponen con la frescura del relato presencial cuanto ocurrió a bordo de aquel navío desde su partida de Puertos Buenos (actual Kalói Liménes). Es aquí el momento de adelantar las circunstancias de forma sucinta. En primer lugar, la navegación de altura se consideraba peligrosa desde mediados de septiembre, y se suspendía totalmente desde primeros de noviembre hasta marzo; en segundo lugar, aquel puerto no era el más apropiado para invernarse; y en tercer lugar... ¡el agotamiento de la tripulación y del pasaje! Como «había pasado ya el Ayuno...» (aquel año 60 correspondió a finales de octubre), no era recomendable hacerse a la mar, tanto por los vientos contrarios de componente oeste como por los chubascos de agua y viento y cerrazón que los acompañaban. Por otra parte, el estado físico de los viajeros estaba muy mermado. Nadie, ni el propio centurión, podía asegurar su supervivencia si sobreviniera un posible naufragio, y era él, precisamente, el responsable de entregar sanos y salvos aquellos desalmados a la autoridad romana, ¡muy especialmente a Pablo de Tarso! El texto muestra de nuevo la prudencia del jefe de la expedición, llamando a consulta al piloto, al armador y al propio Pablo sobre la oportunidad de hacerse a la mar. Éstas fueron las palabras del apóstol en aquella reunión: «Veo, amigos, que la navegación comienza a ser con peli-

gro y serio daño, no sólo de la carga y de la nave, sino también de nuestras vidas...». Pero el jefe temió más mostrar negligencia por el posible retraso en la ejecución de la orden recibida que perder incluso su propia vida, y cedió a la propuesta de los navegantes de seguir adelante, desoyendo las sensatas palabras de Pablo. Así que, remolcados por su propio bote, quedaron en franquía de Puertos Buenos y arrumbaron a poniente con viento sur por el través de babor. Aquella decisión temeraria ha sido juzgada por un experto conocedor de la náutica (cfr. J. Holzner) con la frase: «fue un salto en la oscuridad, una locura». Efectivamente, «pero no mucho después se desató un viento huracanado llamado euroaquilón. Arrastrada la nave e incapaz de resistir al viento, quedó a merced de las olas e íbamos a la deriva...» (vers. 14). El euroaquilón, viento frío y fuerte del nordeste, soplabla desde el mar de Creta entre los macizos Idhi Óros y Lévká Óri, y sorprendió a la nave paulina posiblemente con maestra y artimón largados y amurados... ¡por la otra banda! La maestra lucha con violencia y amenaza con rifarse mientras las olas barren la cubierta entre violentos bandazos... Los marineros despejan la cubierta mientras los presos se hacinan en la segunda. Bajo ellos, las vasijas con el grano ruedan de acá para allá, golpeando los costados y poniendo en peligro la estructura resistente del casco. De nuevo en la cubierta, se arría el artimón y se amura a la nueva bolina, mientras a popa unos hombres intentan cobrar a bordo el esquife a remolque, con cuyo cable el patrón manda atortorar el casco. El barco es incapaz de avanzar y sólo abate al sudoeste, abatimiento comprometido porque de prolongarse la situación de tan mal cariz acabarán en la Sirte: «por miedo a chocar contra la Sirte plegaron velas y se dejaron ir a la deriva» después de trincar las espadillas. Dice el relato que al día siguiente y al tercero se procedió al aligeramiento de pesos hasta «arrojar al mar con sus propias manos (los marineros) los aparejos». En base a diversos dibujos de autores se puede concluir que la superficie que el barco (casco y vela mayor) mostraba al viento podría ser de unos 1.026 metros cuadrados, cifra que genera una considerable ventola. Ésta es la opinión del cronista sobre el estado físico y anímico de los presentes en aquella nave, según el versículo 20: «Durante varios días no aparecieron el sol ni las estrellas, y dado que nos venía encima una tempestad no pequeña, habíamos perdido ya toda esperanza de salvación».

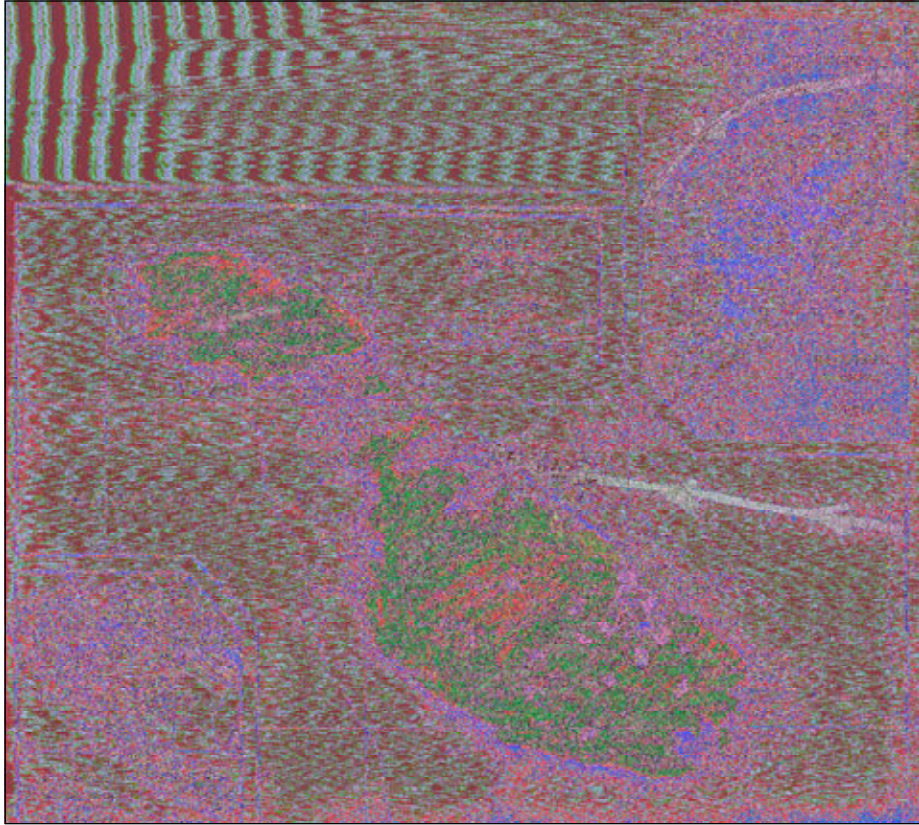
Surge el protagonista

Quizá entre algún paciente lector de estas líneas haya quien recuerde en sus propias carnes o escuchado a sus mayores algún naufragio o siniestro marítimo de cierta entidad (vienen a mi mente los casos del *Guadalete*, en 1954, en aguas del Estrecho; del destructor *Císcar*, en Ferrol, en 1957, o del

Ariete, en 1966, en los Meixidos). Ellos, de modo muy particular saben que en tan difíciles momentos siempre surgen héroes anónimos que, con su presencia de ánimo, fortaleza y abnegación, cooperan decisivamente a reconducir a mejor fin la previsible tragedia. En el siniestro que comentamos, ese hombre fue, sin duda, Pablo de Tarso. Su fe en la divinidad de su misión le llevó a no dudar de su segura arribada a Roma, gracia que imploró al Todopoderoso fuera extensiva a cuantos le acompañaban, y así se lo comunicó públicamente a sus compañeros, mientras quedaba justificada su presencia en una nave romana, dando bandazos «por aquella parte del Mediterráneo entre Grecia y Sicilia, que los antiguos llamaban Adria» (J. Holzner). Éstas fueron sus palabras, legadas por San Lucas: «...ahora os invito a tener buen ánimo, porque ninguno de vosotros perecerá; sólo se perderá la nave. Esta noche se me ha aparecido un ángel de Dios (...) y me ha dicho: no temas Pablo; has de comparecer ante el César, y Dios te ha concedido la vida de todos los que navegan contigo(...). Cobrad ánimo (...). Hemos de dar con alguna isla» (vers. 22-26).

Comienza a continuación el versículo 27 con la acostumbrada precisión del texto lucano: «...llegada la decimocuarta noche en que íbamos a la deriva (...) barruntaban los marineros, hacia la mitad de la noche, hallarse cercanos a tierra. Echaron la sonda y encontraron veinte brazas y después (...) sondaron de nuevo y hallaron quince brazas. Temerosos de que chocásemos con algunos escollos, echaron cuatro anclas desde popa y esperaron la llegada del día». Para su fortuna, el temporal iniciado a la altura de Cauda se deshizo en una mar tendida que, lejos de abatirles sobre la Sirte, les ayudó a correrlo de popa a un andar de nudo y medio, salvando las casi quinientas millas entre aquella isla y el veril de cincuenta metros de la costa este de Malta, poco más abajo del paralelo 36º, pues la descripción que del paraje hace San Lucas coincide con el entorno de la actual bahía de San Pablo y el islote Salmanett o isla de San Pablo, en la ribera norte de la boca de la bahía, en cuyos bajos encalló el barco cuando intentaban ganar la playa.

Hay dos detalles de la personalidad de San Pablo que me resisto a omitir porque fueron determinantes del prometido feliz final de la aventura. Al orto del decimoquinto día, horas antes de la arribada a tierra firme, Pablo invitó a todos a comer algo, diciéndoles: «²⁷lleváis hoy catorce días llenos de tensión y en ayunas (...) os aconsejo que toméis alimento, pues es necesario para que se conserve vuestra salud». Dicho esto, tomó pan, dio gracias a Dios delante de todos, lo partió y empezó a comer. Todos los demás se animaron y tomaron también alimento» (vers. 33 a 36). Si antes había brillado su visión sobrenatural, aquí queda patente su extraordinaria humanidad. Tampoco había pasado desapercibido al apóstol las torcidas intenciones de los marineros que, ante la cercanía de tierra y aprovechando el desconcierto, pretendían abandonar el barco en el esquife —que ya habían puesto a flote—, dejando a su suerte al



inexperto pasaje. Al confirmar la intención de los marineros, Pablo advirtió al centurión: «Si éstos (los marineros) no permanecen a bordo, vosotros (la custodia romana) no podréis salvaros...» (vers. 31). Esta vez Julio comprendió la notable sabiduría que sobre la situación poseía su interlocutor y mandó a los soldados que picaran la amarra del esquiife. Así que ahora... ¡todos eran náufragos!

Naufragio y rescate

Al amanecer del decimoquinto día, a unas dos millas y media de tierra parece que los marineros no reconocían la costa, «sólo divisaban una ensenada con su playa, hacia la que pensaban empujar la nave...» (vers. 39). Picaron los cables de las anclas, destrincaron las espadillas e izaron el artimón, y con

la brisa (vers. 40) a un largo arrumbaron hacia la ensenada. No obstante, la mar tendida reinante y el defectuoso gobierno al ir ahora el barco adrizado y con mayor bordo les aterró hacia la restinga y farallones del islote, provocando la varada del navío por la proa para a continuación atravesarse a la mar, que acabaría por destrozarlo. Temerosos los soldados de que los presos escapan, decidieron matarlos, a lo que se opuso enérgicamente Julio mientras ordenaba con serenidad el abandono de buque: los que sabían nadar saldrían los primeros hasta alcanzar la orilla; a continuación los demás, asidos a restos flotantes del naufragio. Aunque nada dice el relato, entre aquellas humanas decisiones del centurión Julio estaría la de cizallar los grilletes y trabas metálicas que limitaban cualquier movimiento de los reclusos. Se había cumplido la profecía del apóstol: perdida la nave y el flete, pero todos los hombres a salvo y en una tierra desconocida, donde los nativos les dispensaron una muy humanitaria acogida. Fue entonces cuando supieron que se hallaban en Malta.

Epílogo

Pasados tres meses en Malta los naufragos transbordaron, una vez más, a una nave alejandrina que había invernado en la isla y partía hacia Italia. En unos diez días arribaban a Puzzuoli, vía estrecho de Mesina, y desde allá,



TEMAS GENERALES

Pablo y sus guardianes llegaron a Roma después de recorrer unos ochenta kilómetros, por Foro Apio y Tres Tabernas. En la Ciudad Eterna ya había una incipiente comunidad cristiana fundada por San Pedro hacia el año 41. Con San Pablo se extendió en Roma, y desde Roma el Evangelio de Jesucristo cubrió los confines de Occidente.

Este apasionante suceso de la Historia de la Iglesia puede contemplarse materialmente plasmado en una lámpara votiva cristiana del siglo II en forma de nave frumentaria romana, con las efigies de San Pedro a popa, empuñando la caña del gobierno, y a proa San Pablo, en el castillo, mirando hacia el horizonte cual celoso serviola. La pieza se conserva en el Museo Arqueológico de Florencia.



BIBLIOGRAFÍA

Hechos de los Apóstoles. Tomo V, Sagrada Biblia. Ed. Universidad de Navarra.

LANDSTRÖM, Björn: *The Ship*.

El buque en la Armada española. Ed. Silex.

DREYFUS, Paul: *Pablo de Tarso, Ciudadano del Imperio*.

HOLZNER, Josef: *San Pablo, Heraldo de Cristo*. Ed. Herder.

La cartografía está tomada de *The Times Atlas of the World. Comprehensive Edition*, sobre la que hay anotaciones, rótulos y coloreado del autor.

Las ilustraciones en perspectiva axonométrica y navegando, por la amura de estribor, son originales del autor.