

LA EXPERIENCIA DE LA MEJOR NAVEGACIÓN TRADICIONAL: EL EJEMPLO DE LA EXPEDICIÓN ANTÁRTICA DE LA “IDUS DE MARZO”.

A lo largo de los últimos veintisiete años me han pedido en muchas ocasiones, para muy distintos medios y con diferentes objetivos, que describiese la impresión que deja en la retina de un biólogo novel la exposición a una expedición al continente antártico a bordo de un barco de vela. Hoy me lo pide de nuevo mi amigo Fermín Rodríguez –me pide que os lo describa a vosotros, a los que estáis a punto de embarcaros en el **Creoula**– y, a pesar de ese título casi cabalístico (*“La experiencia de la mejor navegación tradicional”*) no he sabido negarme; los que me conocéis, sabéis que siempre he sido un chico fácil.

Lo que no lo es, es sistematizar, destilar y transmitir impresiones que, frente al paso del tiempo se comportan no como algo estático, inmutable, sino como un cuadro que progresa desde los primeros bocetos hasta la pincelada final. El ser humano –y el hombre se comporta como tal, en ocasiones– evoluciona a lo largo de su vida y, en ese camino hacia la madurez, que nunca se termina de recorrer del todo, va prescindiendo de lo accesorio para buscar lo fundamental, va dejando que la moderación se erija como el más eficaz dique frente a los embates de los humores orgánicos juveniles y va abandonando campos de batalla en los que, gane quien gane, el único vencedor es el olvido.

Así, en mi personal cuadro de la expedición de la Idus de Marzo existen, como en la vida, claroscuros en cada una de las etapas –concepción, organización, ejecución, explotación de los resultados...–, que el tiempo desvanece para dejar únicamente los trazos más brillantes, los que reflejan la capacidad de improvisación, el valor o la camaradería de un equipo humano que comparte un único objetivo; o los que simbolizan la lucha frente a la adversidad; y pinceladas de buen humor que tratan de reflejar los chispazos que, sobre ese diván de psiquiatra que es un barco en una navegación transoceánica, se producen cuando la anarquía más desenfadada se enfrenta a la más pautada, rígida y experimentada forma de organización del trabajo, como única garantía para la supervivencia en condiciones extremas, sin que en ese enfrentamiento entre anarquía y disciplina se produzcan más víctimas que los alérgicos a los ataques agudos de hilaridad; y existen tantas otras zonas del cuadro, tantos trazos apenas insinuados, tantos estilos distintos en el mismo lienzo como ojos de aquellos que estaban presentes cuando se inició su ejecución, aquellos antihéroes que –como se ha puesto de moda en estos últimos años en este país– sólo en la intimidad se reconocen unos a otros la calidad de héroes, y no por haber navegado a vela hasta la Antártida, sino por haber vuelto sin dejar allí a ninguno.

Por respeto a todos ellos, para no traicionar ninguna de esas visiones, he decidido no contar aquí la mía y recurrir a dos formas de congelación de imágenes, distintas pero igualmente efectivas: la fotografía y los extractos de un diario de a bordo escrito en aquel viaje. Con ambos instrumentos podréis observar el cuadro con vuestros propios ojos.

17 de diciembre de 1982. Vigo.

Por fin ha comenzado la aventura. Después de innumerables trabas burocráticas, después de sucesivas despedidas y retrasos... y después de haber somatizado los síntomas de todas y cada una de las enfermedades que podían haberme dejado en tierra a última hora, desde la apendicitis aguda a la demencia senil, pasando por la halitosis o la lepra; pero ha comenzado.

En desacuerdo con cualquiera de los guiones que había imaginado, media docena de nosotros embarcamos como polizones en El Musel, en la noche del martes, 14 de diciembre de 1982, para estar a punto de ser desembarcados al día siguiente, apenas media hora después de la salida de Gijón, al llegar al puerto de Candás, donde la Cofradía del Alba y el Ayuntamiento de Carreño han preparado una recepción y la despedida oficial del barco. Fondeados a unos 500 metros del muelle, baja a tierra parte de la tripulación mientras los demás permanecemos a bordo y hemos de conformarnos con despedirnos en la distancia de nuestras familias y amigos. Al cabo de un tiempo, el Segundo Oficial regresa con la zodiac a recoger el Rol ya que, desde tierra, las autoridades de Marina, en un momento que a los menos avisados nos parece histórico y digno de preocupaciones más elevadas, se han dedicado a contar los tripulantes en tierra y las figuras que permanecen en cubierta; y les han sobrado figuras o faltado dedos.

A partir de ese momento, la consigna es la propia de cualquier polizón que se precie: la de permanecer escondido hasta la hora de levantar el fondeo.

La angustia se prolonga hasta las tres de la tarde, cuando los desembarcados regresan a bordo, se arrancha la cubierta, izamos yankee, trinquetas, fishermans y mesana, y enseñamos la popa a todos los problemas que dejamos en tierra, para enfrentarnos –al menos, eso esperamos– únicamente a las inclemencias del tiempo. Que no se hacen esperar.

Los dos días siguientes son de viento muy duro del oeste, navegación a motor, para evitar bordos larguísimos, avance muy lento y fuertes pantocazos. También son días de comidas frías en los que empezamos a sufrir los estragos del mareo, tributo que, uno por uno, vamos pagando por la borda al dios Neptuno y que es el precio de la aclimatación a la cadencia característica de cada barco... Sin duda, esto es navegar “a toda pastilla”.

En la madrugada de hoy, viernes, dejamos Finisterre por el través, con vientos del W-NW por estribor y una escora que, por momentos, hace difícil permanecer en la litera. Al amanecer enfilamos la entrada norte de la ría de Vigo, con rachas de hasta 60 nudos. Cuando, a las 11 de la mañana, concluimos el atraque, repetimos la maniobra de ocultación de polizones hasta que la afluencia de visitantes, periodistas y provisionistas nos permite salir a cubierta, con cara de haber llegado a Vigo en ALSA, mientras saludamos a los tripulantes “legales” y fingimos escucharles, asombrados, la narración de las vicisitudes de estas dos primeras singladuras. Gajes del oficio de polizón...

28 de enero de 1983. Río de Janeiro.

Acabamos de comprobar que, efectivamente, la Marina de Guerra brasileña “não é uma brincadeira”. Sin la más mínima apariencia de estar bromeando, una de sus patrulleras nos ha detenido apenas entramos en la bahía de Río de Janeiro, cumpliendo la amenaza que, a través de la emisora de Pozuelo del Rey, en Madrid, nos radiaron hace cinco días, tras nuestra partida de Recife. Y todo por una tontería: por irnos sin pagar al consignatario, sin duda descendiente directo de algún pirata que, en un salto atrás de quinientos años en el tiempo, ha pretendido desvalijar una goleta española –eso sí, sin derramar ni una gota de sangre– con una tarifa desproporcionada a las pocas horas de ataque en un muelle infecto al que nos han llevado las averías.

Imaginamos que ya no puede ocurrirnos nada peor, salvo que nos hundamos, lo que no es descartable. Traemos averiado el rectificador, lo que nos deja sin baterías y ha obligado a Josu a embutirnos con todos los alimentos perecederos de la cámara frigorífica; no hay mal que por bien no venga. Y, tras la reparación hecha en Dakar, el motor de babor vuelve a tener agua en el cárter y en los cilindros. Y el de estribor ha roto el plato de inercia de arrastre de la bomba de achique. Y, hace una semana, también ha entrado agua en el generador de babor. Y tenemos una filtración del aire acondicionado que inunda la sentina de la sala de máquinas, que exhala efluvios que nos obligan a dormir en cubierta, sobre las hamacas que se han colgado entre los palos y confieren a la *Idus* de Marzo la más conseguida apariencia de buque insignia de la Marina de Guerra de Pancho Villa.

Y pende sobre nuestras cabezas la espada de Damocles de la fecha límite para llegar a Punta Arenas, el 10 de febrero, con un sólo motor si el mecánico que vamos a embarcar aquí, en Río, no es capaz de hacer las reparaciones mientras navegamos.

Pero no todo ha sido malo. A pesar de las desgracias hemos disfrutado de los doce días de travesía del Atlántico, con el barco aparejado a orejas de burro, el génova ligero atangonado a estribor y una trinqueta de portantes a babor, con más de 800 metros cuadrados de vela, las escotas templadas como cuerdas de violín y estimulantes guardias al timón, con la proa de la Idus cortando la mar a 11 nudos. Como hemos disfrutado del cruce del Ecuador, a cuya ceremonia hemos sobrevivido a duras penas, tras ser rebautizados con nombres que nos acompañarán siempre. Y de las habilidades culinarias de Josu, que van dejándonos como secuela más aparente un incipiente y antiestético “michelín” que, eso sí, puede resultarnos útil en caso de caer por la borda.

Y, salvo que torturen a Javier –que en estos momentos está declarando en Capitanía– o incluso aunque le torturen, también la huida de Recife ha merecido la pena. No tuvimos otra alternativa desde el momento en el que nuestro capitán, en un alarde de habilidad negociadora que marcará un hito en la historia de la diplomacia española, insinuó al consignatario que era un ladrón y un bandido, residuo genético de la más baja ralea de descendientes de corsarios del Caribe, lo que truncó cualquier posibilidad de arreglo amistoso.

Estando abarloados por estribor y con el motor de ese costado averiado, una ligera brisa que nos aconcha contra el muelle hace imposible la maniobra de desatraque. La solución ha sido el soborno del patrón de una lancha, con una botella de ron y cinco mil cruceiros, que nos ha abierto de proa y enfilado hacia la bocana del puerto, de noche, con todas las luces apagadas y en el silencio más absoluto, únicamente roto por los periódicos cortes de manga que Javier, eufórico desde la popa, dirige hacia donde supone que están las oficinas del consignatario.

Sabíamos que el precio a tal disfrute tenía que ser alto pero no imaginábamos tanto; aquí, detenidos a las puertas del Paraíso, con las playas cariocas al alcance de los prismáticos –Copacabana, Botafogo, Leblon, Ipanema..., nombres, todos ellos, tan ligados a la investigación oceanográfica– transformando con la imaginación cada uno de los puntos de la costa en una lujuriosa garota, mientras nos ahogamos en nuestra propia saliva...

27 de febrero de 1983. Canal de Beagle.

La guardia de la madrugada se hace cada día más dura. El viento helado se cuela por cada costura de la ropa, llueve con fuerza y, a pesar de los guantes, la toalla de cuello, el pasamontañas y el traje de aguas, resulta difícil aguantar los veinte minutos a que se ha reducido cada relevo a la rueda del timón. El tiempo de descanso se esfuma al calor de la cámara entre quitarse la ropa, tomar un café hirviendo, fumar un cigarrillo y volver a vestir las mismas prendas húmedas y frías. El uso del arnés es ya imprescindible en cubierta, tanto a la caña como en la maniobra, siguiendo las líneas de vida, no por el estado de la mar en el interior del canal sino por las rachas de viento, de más de 70 nudos, que pueden arrastrar a un hombre al agua al menor descuido.

Hemos salido ayer, sábado 26, a las 1230 GMT, de Punta Arenas, con 16 días de retraso con respecto a la fecha tope establecida para el inicio de la campaña, ya en la segunda mitad del verano antártico; con prisas, en una especie de versión náutica del conejo de “Alicia en el País de las Maravillas”, arrancando hojas del calendario mientras murmura su “llego tarde..., llego tarde”; tras muchas averías, con la angustia previa a cada arrancada de los motores reflejada en los ojos de jugador de ruleta rusa que se nos van quedando a los tripulantes de la Idus...

Pero nada de esto ha podido con nosotros; ni podrá con nosotros nada de lo que venga. Somos ya un equipo curtido en 5.000 millas de navegación a lo largo de dos meses y medio, con mares buenas y malas, con vientos duros y desesperantes encalmadas, con momentos felices de risas hasta la extenuación y otros en los que el fracaso nos ha puesto la más decidida y afilada de las proas.

Y aquí estamos, compartiendo el espacio de la Idus, de “nuestra” Idus, con un grupo de desconocidos que dejarán de serlo en cuestión de horas, que miran con cierto recelo a estos cetrinos barbudos de los que, hasta hace pocos días, únicamente tenían referencias por la prensa, que hablan un lenguaje aún desconocido para ellos, plagado de claves y guiños incomprensibles que les hace prorrumpir en carcajadas cada dos por tres.

Entre los recién embarcados hay científicos, biólogos y oceanógrafos físicos, veteranos de la época heroica de la marina mercante, un médico (¡por fin! ¡Un médico!), miembros del Ejército de Tierra y de la Armada española, especialistas en supervivencia...; se les distingue por su aspecto aún aseado, por el color amarillento de sus facciones tras estas primeras horas de pérdida de estabilidad, y por sus adminículos para condiciones

extremas: lupas de mano, bolsas mágicas para calentar los pies, faroles plegables para velas, cerillas de tormenta y un sinfín de otra chatarra que, según ellos, puede salvarnos la vida y que a nosotros nos parece extraída directamente del Manual del Perfecto Explorador de la Señorita Pepis.

La primera demostración del descreimiento de los veteranos de la Idus de Marzo la ha padecido el naturalista que, esta mañana, mientras navegamos entre colonias de cormoranes de Magallanes, pertrechado con el inevitable cuaderno de campo, ha establecido solemnemente que hay unos 600 cormoranes a babor y unos 1.500 por estribor. Fernando, el Segundo Oficial, llevado sin duda por un irrefrenable e inocente afán colaborador, le precisa, antes de que termine de anotar los resultados de tan asombroso censo, que 12 de los pájaros de babor se han pasado a estribor, mientras que 156 de los de estribor han cambiado de bando, intento de precisión en el que le secunda el resto de la tripulación a los pocos segundos, enzarzándose en violentas discusiones que se prolongan aún después de que el incomprendido ornitólogo, cerrando dignamente su cuaderno, se refugie en la tranquilidad de la cámara. Uno de los novatos ya ha pasado la prueba; y con nota.

Y aquí se corta, una vez más, este diario, a la llamada del viento que sopla entre la jarcia y convoca a sufrir a los componentes de la guardia; y a disfrutar de los albatros, las gaviotas dominicanas, los petreles gigantes, golondrinas de mar, marsopas, delfines..., o ese arco-iris que, en plena noche, nos regala la luna llena en la Tierra del Fuego.

4 de marzo de 1983. Al sureste de isla Livingston.

Hoy, a las 2015 GMT, hemos estado a punto de hundirnos. La Antártida –el continente que hizo exclamar al británico **Robert Scott**: *Dios mío, ¡qué sitio más detestable!*– comienza a mostrarnos su peor cara, poniendo a prueba al barco y sus tripulantes. El paso de Drake, que canaliza todas las borrascas que circulan entre el cono sur de América y la península antártica, el dominio de las olas gigantes que dan la vuelta al mundo sin encontrar continente que las detenga, nos ha baqueteado durante cuatro interminables días en los que hemos navegado con vientos de 70 nudos, rizos en las tres trinquetas y escoras de 15 a 18 grados.

Qué pequeña parece la *Idus* en el seno de estas olas, moles que parecen imposibles de superar, con la cresta doce metros por encima de nuestra cubierta, que nos embisten desde todas las direcciones con la velocidad y el ruido de un tren expreso. Qué frágiles somos frente a los icebergs que nos cruzamos, cada vez con mayor frecuencia, y que hemos aprendido a oler antes de tenerlos a la vista. Qué lejos y qué cálida resulta ahora la despedida –aquel “Chile les protege”– de la patrullera chilena que, tan sólo hace cuatro días, nos acompañó hasta la salida del canal de Beagle. Qué lejos está Chile para que nos sintamos protegidos. Qué inmenso y seguro nos parece ahora el último barco que avistamos hace tres días, el buque oceanográfico ruso “Dimitri Mendeleiev”, rompiendo las olas hacia el norte en busca de la seguridad y los buenos tiempos; justo al rumbo opuesto al nuestro.

Y cuando creíamos haber encontrado el abrigo de las Shetland del Sur, hemos estado a punto de quedarnos aquí para siempre. Llegamos, a través del estrecho de Nelson, entre las islas Nelson y Robert, a la isla Greenwich, con la intención de fondear durante la noche en bahía Yankee. La entrada es bastante complicada, con mucho hielo flotante de aristas afiladas como cuchillas que parecen querer poner a prueba la dureza de la piel de la Idus. Los límites de la bahía son unos impresionantes acantilados de hielo, totalmente cortados a pico. Justo cuando terminamos de fondear salta un viento catabático fortísimo que nos obliga a picar la driza de la trinqueta de mesana ante la imposibilidad de arriarla rápidamente. Mientras aferramos la vela, el viento nos hace garrear y empuja la goleta hacia las rocas; con toda la máquina atrás, arrastrando el ancla, la hasta ahora dócil Idus de Marzo se dirige hacia los acantilados hasta que, a pocos metros de la pared, empieza a reaccionar. En medio del vendaval, envueltos totalmente en una nube de agua-nieve que nos ciega, la sonda nos avisa de un nuevo peligro: una aguja del fondo comienza a insinuarse en el registro de papel, a nuestro rumbo, cerrando la salida a un barco casi sin gobierno y que únicamente puede dar atrás, atrás, atrás..., alejándose de esas paredes mortales. Santiago, en el radar, buscando la salida de aquella trampa, le pide a Fernando que vaya cantando el fondo que marca la sonda (**cinco metros**) mientras da instrucciones a Sotero, a la caña, que gobierna sin ninguna visibilidad (**cuatro metros...**). En el barco, y sobre el rugido combinado de los motores a toda potencia, el viento y las rompientes (**¡tres metros!**), no hay más voces que las de Fernando a la sonda (**¡¡dos metros...!!**) y Santiago, transmitiéndole rumbos al piloto, interrumpiéndose sólo un momento para –al recibir la alarma de **¡¡un metro!!**– dar una orden precisa y rotunda: **¡Apaga esa puta sonda!**

Es la aplicación más austral, de la que se tenga noticia, del viejo “ojos que no ven...”; y así, cuando 23 expedicionarios están a punto de sufrir los primeros calambres en los glúteos, contraídos en el vano intento de elevar unos centímetros el nivel de la orza de la *Idus* de Marzo, conseguimos salir de bahía Yankee contra todo pronóstico.

No nos queda más remedio que navegar toda la noche, con guardias a proa para avisar al timonel de la presencia de hielos. El termómetro marca dos grados bajo cero pero, con este viento, la sensación térmica –el efecto windchill o efecto viento-frío, que puede llegar a ser letal– va a hacernos la noche muy larga y muy dura. Son las 2345 GMT, tenemos al través el extremo sur-oriental de isla Livingston y navegamos rumbo al estrecho Melchor, entre las islas Brabante y Amberes, ganando sur a pesar de todo. Nos hemos librado de ésta... y mi guardia espera.

14 de marzo de 1983. Base antártica Jubany. Isla 25 de Mayo.

Se acaba nuestra primera escala en una base netamente científica, la argentina Teniente Jubany, en la isla Rey Jorge (versión inglesa) o 25 de Mayo (versión argentina).

Superada la incredulidad inicial, al ver un barco de vela enfilarse caleta Potter, los once miembros de la base han salido a recibirnos. Tras las presentaciones formales de rigor, el cocinero nos sorprende recitando nombres de poblaciones como Berció, Grado o Santo Adriano, para terminar desvelándonos el misterio con orgullo: *¡mi abuela era de Trubia!* El mundo es un pañuelo... pequeño.

Han sido dos días de compartir comidas, tanto en la base como en el barco, de recorrer los alrededores visitando y fotografiando las colonias de elefantes marinos y petreles gigantes, y de participar en alguno de los trabajos de rutina que llevan a cabo: censos de aves y mamíferos marinos, prospecciones pesqueras y estudios sobre biología de moluscos.

La mayor parte de los componentes de la dotación de la base lleva la cabeza afeitada, por comodidad e higiene, y a todos les exigen, para las campañas invernales, una dentadura perfecta y estar operados del apéndice, auténtica bestia negra de los habitantes temporales de estas latitudes. Nos cuentan, también, que para la selección de personal se valora positivamente el estar casado, por cuestiones de estabilidad emocional; en lo que no acaban de ponerse de acuerdo es sobre si se es más estable emocionalmente por estar casado, o si casarse es un síntoma de estabilidad emocional previa, o si, estando casado, se consigue la estabilidad emocional cuando uno se viene a la Antártida dejando a la mujer en Argentina, o si la que alcanza el clímax de la estabilidad emocional es, precisamente, la mujer que consigue que su marido se vaya a pasar un año a una base antártica. Misterios de la psicología social que tratamos de desentrañar en las sobremesas.

Pero ni en este pequeño remanso de paz hemos podido librarnos de la guardia nocturna. Con Manuel, el médico de la base, invitado a cenar a bordo, y los miembros de nuestro equipo de filmación cenando en tierra, ha saltado el viento y nos ha obligado a levantar el fondeo.

Pasamos la noche navegando de un extremo a otro de la bahía, con vientos de 60 nudos y 18 grados bajo cero. Las rocciones de nieve mezclada con agua de mar son totalmente horizontales y, en los veinte minutos que dura el relevo, nos dejan el costado de barlovento cubierto de una gruesa capa de hielo.

Aprovechamos la caída del viento, en un amanecer frío y gris, para el “intercambio de rehenes”. Los argentinos nos devuelven a Ángel y a José en perfecto estado, secos y bien alimentados, mientras nosotros les hacemos entrega de una piltrafa de médico que no ha dejado de vomitar en toda la noche y que apenas puede articular, en un susurro con desmayadas resonancias porteñas, un *“prefiero quedarme aquí un año más a subir con ustedes a Argentina...”*

Salimos ahora, a las 0945 GMT, rumbo a la base polaca Arctowski, dejando aquí amigos que no conocíamos hace 48 horas. Nos llevamos sus deseos de buena suerte, su correo, el sonido de su acento y el recuerdo del brillo de sus ojos al despedirnos; otros incautos que se han enamorado de este barco con alma de mujer, de esta goleta cautivadora a pesar de los chorretones de óxido que comienzan a insinuarse en sus caderas...

Hoy, 20 de julio de 2010. Centro de Servicios Universitarios de Avilés.

¿Qué puedo decir hoy, a los que vais a embarcar en el Creoula, más allá de lo que os he dicho abriéndoo algunas páginas de mi diario de a bordo en la Idus de Marzo?

Pues..., que me siento incapaz de cumplir el encargo de Fermín, que pretendía que os hablase de enseñanzas, de valores, de principios. Yo voy a hablaros de la envidia, que, si bien es una de las pulsiones que mueven el mundo desde que lo habita el ser humano, no es uno de los principios que yo inculcaría en un hijo mío.

Pero no puedo evitarlo: os tengo envidia; y no una envidia cualquiera, o una envidia sana sino una envidia enorme, verde. Lo que se llama una envidia cochina.

No es por vuestra juventud, que podría serlo, porque acaban de hacerme abuelo y cada vez que tengo a mi nieto en brazos no me cambiaría por mis veintipocos años.

Os envidio porque vais a tener la oportunidad de participar en algo cuyos recuerdos os acompañarán el resto de vuestra vida. Os lo puedo asegurar. Como estoy seguro de que, a la vuelta, seréis vosotros los que podáis subir a este estrado y contar vuestra experiencia, viendo en los demás los ojos que yo os he visto hoy mientras os hablaba de la mía.

Os envidio porque vais a viajar a bordo de un lugre de cuatro palos que estuvo operando hasta 1973, dedicado a la pesca del bacalao en los bancos de Terranova y Groenlandia, un barco que es historia viva de la navegación a vela, hermano gemelo de la inolvidable goleta Argus, inmortalizada por Alain Villiers (lectura que os recomiendo antes de embarcar).

Os envidio porque navegar en el Creoula, ser alumnos de la Universidad Itinerante de la Mar, es una experiencia única, en la que coexisten el mundo de la universidad y el de la Marina militar, cómplices frente a los designios, a veces imprevisibles, de la mar.

Os envidio porque la experiencia de la navegación a vela, en un navío que navega **con** la mar –y no **contra** la mar– es una fantástica clase de ballet que quizás os enganche para siempre.

Os envidio porque en la permanente aventura del conocimiento, en la que lleváis años embarcados, durante unos días vais a poder disociar los términos de ese binomio: conocimiento y aventura.

Os tengo envidia porque en esta campaña 2010 de la UIM vuestros tutores os van a abrir la puerta atlántica de Europa, la Macaronesia, descubriéndoos el porqué de la vocación marítima europea, de ese continente que hizo su divisa de la frase que Plutarco pone en boca del general Pompeyo: *Vivir no es necesario, navegar sí.*

Os envidio porque, participando en las maniobras, faenas generales y guardias a bordo, vais a recibir una formación complementaria que os servirá para conoceros mejor a vosotros mismos, para trabajar en equipo, para afrontar situaciones difíciles en un medio a menudo hostil; que no es, ni más ni menos, en lo que se convierte, en ocasiones, la vida diaria.

Os envidio, en fin, porque las vicisitudes del trabajo me han impedido acompañaros, rechazando la invitación de la UIM en una clara –e innecesaria– demostración de algo frecuente en la vida adulta, en la que lo urgente nos impide hacer lo importante.

Por todo eso os envidio, a pesar de lo cual os deseo, de corazón, buena suerte, buen viaje, que os lleven buenos vientos y que la mar os sea leve. Muchas gracias.