

Quístanos engadir entre as nosas páxinas algún artigo de viaxes polo mundo. É outro pracer semellante ao da navegación poder coñecer outras culturas, os costumes doutros pobos, outras paisaxes, outros mares, outras terras, outras xentes. Este ano os fíos do destino leváronme a Suecia. Alí, rodeada de natureza na máis pura esencia, nunha terra de abetos e bidueiros, de lagos xeados e neve, tiveron a fortuna de facer turismo pola capital. Tamén de camiñar entre bosques fabulosos, cheos de vida vexetal e animal, regados por miles de ríos, confirmando un perfecto sistema circulatorio natural, moi valorado e coidado polos habitantes desas terras nórdicas. Era emocionante sentir que toda a terra que se vía, aínda tendo propietarios, estaba á disposición de todos coa única condición de respectala. Apenas había peches ou terreos cerrados. Alí o tempo detívase, toda a paisaxe semellaba estática. Como se non vivise ninguén, pero onde se oía constantemente o burbullar da auga e os rechouchíos das aves. A luz era máis intensa, o aire limpo, respirábase a tranquilidade...



Vasamuseet, o museo do Vasa

Espalladas polos bosques estaban as casas, eran cabanas de madeira grandes e pequenas, aparentemente simples, case todas pintadas das mesmas cores, amarelas ou vermellas. Mais no seu interior estaban perfectamente aclimatadas. Eran certamente cálidas e confortables, acostumaban estar descalzos dentro delas. Os animais pacían ceibos polo campo: cabalos, vacas, porcos negros. Tamén se vían animais non domésticos como gacelas ou corzos... Ata nos instruíran sobre como evitar

os osos: camiñando amodo e sen perder a compostura, sobre os nosos pasos, marcha atrás.

Pola estrada pasaba de cando en vez un tractor ou algún camión cargado con madeira, pero apenas había xente nos campos ou camiños nesta época do ano na que os ríos comezaban os desxeos. Os días empezaban a ser máis longos, remataba o inverno e comezaba a primavera. Suecia ten claramente poucos habitantes por metro cadrado. A terra sueca semellaba non ter cancelas. Camiñei sobre as augas dos lagos e polas diversas rutas que os rodean, degustei pratos típicos suecos. Mais unha "gala" (nome que identifica as mulleres socias dos Galos) que se preza non podía pasar por Sunne, no condado de Vanderville, rexión de Värmland, sen visitar o noso benquerido Stafan Mörling.

Toda a expedición recalou na súa casa, onde pasamos unha curta xornada, agradable, tenra e inesquecible. Non é un barco tradicional o que ten na súa casa, o barco está ao pé do lago esperando a que desconxele a auga. Na casa ten unha locomotora.

- A outra paixón xa declarada -díxenlle eu.  
- Si, pero aínda me queda outra -dixo el sinalando a súa dona Josefa.

Segundo el, tres eran as paixóns que tiña.

As vilas mariñeiras da costa parecían postais. Fermosas casiñas baixas totalmente integradas na paisaxe suave dominante. Construían na franxa costeira e incluso sobre os pantaláns flotantes. Todo estaba feito de madeira, sen ambicións especulativas, sen pedra nin cemento. As pontes que unían as diversas illas facían que algunhas veces nos desorientáramos, igual que nos pasaba no interior cos múltiples lagos. Ante tanta uniformidade e beleza, comprendín que a construción na costa podía non ser destrutiva.

Mais foi na cidade de Estocolmo onde me impresionou realmente a capacidade de orgullo dun pobo. Xustamente no museo do Vasa aprendín que todo barco é digno de ser colocado nun museo: grandes, pequenos, vencedores, ou perdedores...

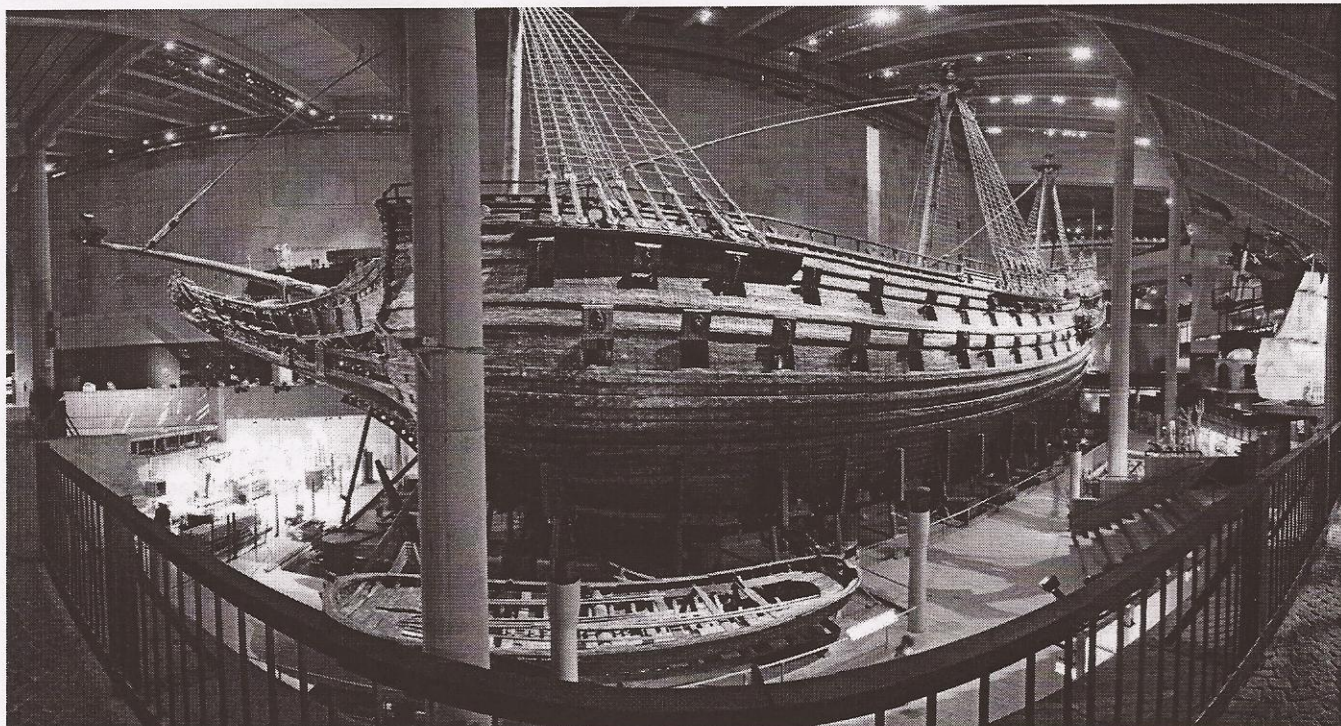


O Vasa foi o buque máis custoso e adornado construído en Suecia por aquelas datas. Foi en carregado polo rei Gustav II Adolfus e construído entre 1625 e 1628 no estaleiro de Skeppsgården en Blasieholmen, situado no centro de Estocolmo, en fronte do Palacio Real.



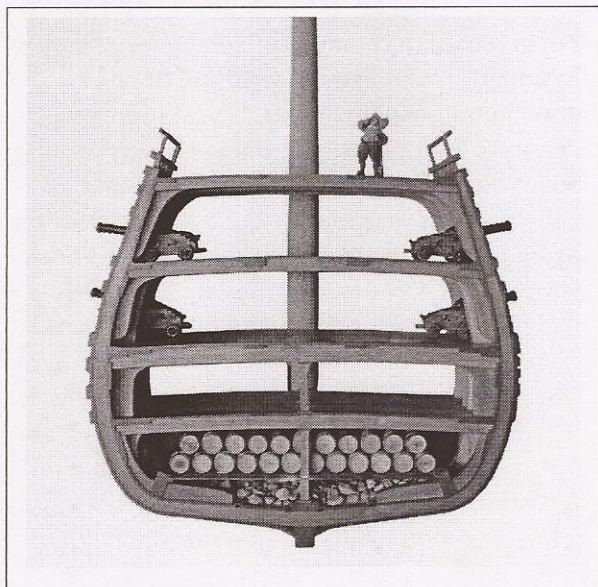
Gustav II Adolfus  
(1594 - 1632)

Buque real era o nome que se lle daba no século XVII ás maiores naves de guerra. O novo buque da armada había de ser o principal dos buques reais: un casco feito de mil carballos, con 64 canóns pesados, mastros de máis de cincuenta metros de altura, centenaes de figuras esculpidas no seu casco, e diversos ornamentos tinguidos dos máis variados pigmentos: dourados, azuis cobreados, brancos, ferruxe...



*O Vasa no seu museo*

*Sección do casco do Vasa*



A comezos do verán do ano 1628, o buque (que espertaba admiración e orgullo entre as xentes de Estocolmo, ao tempo que era o terror dos inimigos do país) foi atracado no peirao ao pé do Palacio Real, lugar dende onde subiron a bordo os canóns, a munición, o lastre, as provisións...

No domingo 10 de agosto de 1628, o Vasa facíase ao mar.

Os primeiros cen metros tivo que ser arrastrado coa axuda de áncoras. Ao chegar a Tranbodarna, Slussen na actualidade, o capitán Söfring Hansson daba a orde:

*- Largar trinquete, velacho, gavia e cangrexal!*

A tripulación escalou á arboradura e largou catro das dez velas. Os canóns tiraron unha salva de saúdo e iniciou tranquilamente a súa primeira viaxe.

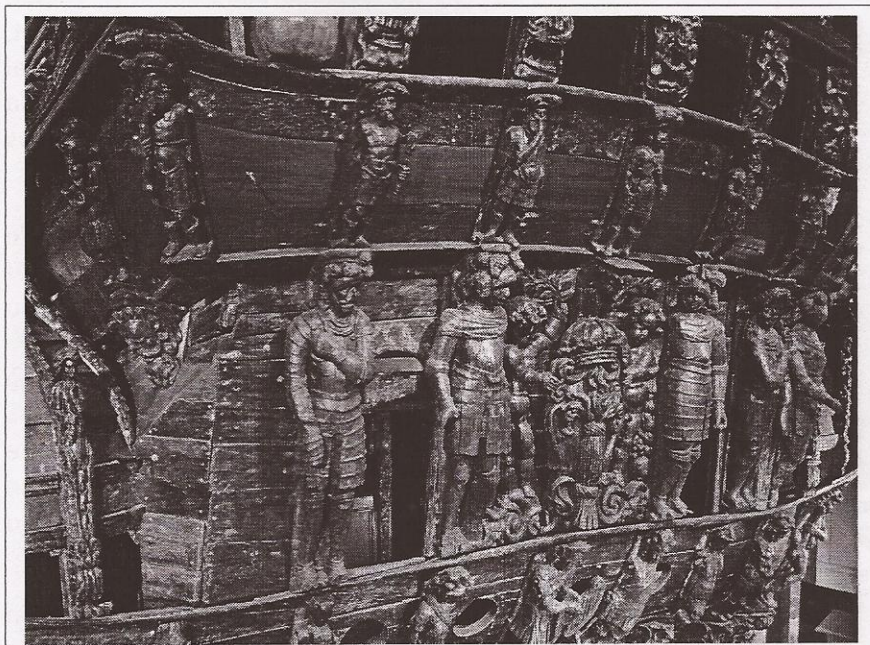
O vento sopraba do suroeste, débil.



Ao levantar áncoras, milleiros de estocolmeses apiñábanse nas beiras e nos peiraos para desexarlle boa sorte. Así foron testemuños oculares da catástrofe: o Vasa escorou e afundiú dentro do porto.

Sábese que ao saír da baía, á altura de Tegelviken, chegoulles algo máis de vento ás velas, facendo que o barco escorase a sotavento. Consequiron adrizalo un pouco para chegar fronte a Beckholmen onde, con outra racha de vento, caeu completamente de lado. Deseguida empezou a entrarlle a auga polas troneiras ata irse afundindo amodo, coas velas despregadas, bandeiras e todo o que no seu interior levaba.

O Vasa afundía tan só a 1300 metros do lugar de partida, dentro do porto, a cen metros do illote de Beckholmen. Deses fatídicos segundos a bordo, cando a auga entrou en avalancha polas troneiras e o barco comezou a afundirse, deu testemuña o almirante Erik Jönsson:

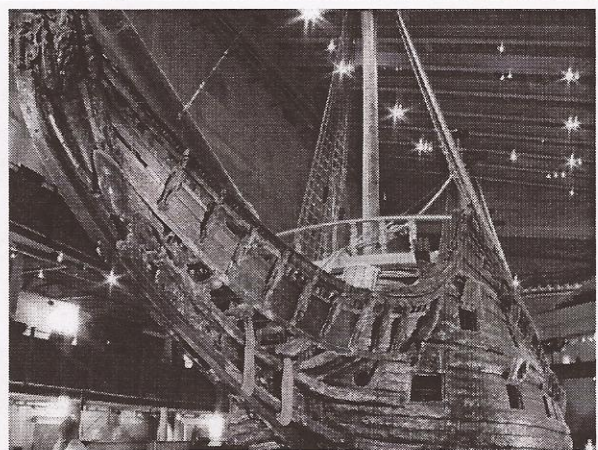


Detalle do castelo de popa

*-Antes de subir eu da cuberta inferior, a auga xa chegara tan alto que a escada se soltara e pasei serios apuros para trepar ao exterior.*

Outros informes coetáneos dan conta de que foron moitos os que se achegaron enseguida ao lugar (dada a proximidade), pero non se puido facer nada polas cincuenta persoas que ían ao fondo co Vasa.

Buscáronse culpas e culpables, pero o barco durmía baixo as augas.



Detalle da proa

O capitán foi encarcerado e, máis tarde, posto en liberdade, sen que ninguén fora condenado polo feito.

*- Foi unha pequena racha de vento a que fixo escorar o buque. A nave era demasiado inestable, a pesar de estar dentro todo o lastre -dixo na súa defensa.*

A estabilidade do Vasa probárase antes da partida. Trinta homes ían correndo dun lado ao outro da cuberta do buque, cando estaba este onda o peirao. Ás tres voltas tiveron que deixalo porque senón o barco escoraría. Estas probas fixéronse na presenza do almirante Klas Fleming, un dos homes máis influentes da Armada. O único comentario que fixo, segundo o patrón Matsson, foi:

*- Se estivese aquí a Súa Maxestade!*

Ao ser interrogada a tripulación, o resultado foi o mesmo.

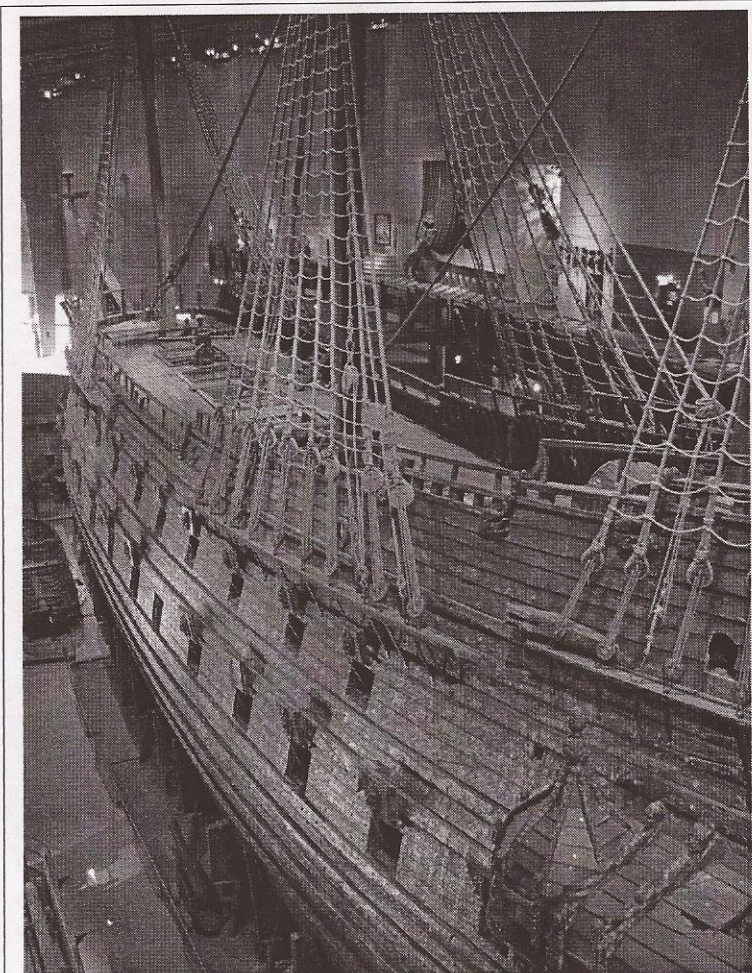
A bordo non se cometera ningún fallo. Non se podía meter máis lastre. Os canóns estaban ben trincados. Era domingo, moitos foran comungar e ninguén estaba borracho a bordo. O fallo, segundo eles, foi que o buque era demasiado inestable, a obra viva era demasiado pequena en relación co casco, o aparello e a artillería.

*-O buque pesa máis arriba, con paus, velas e canóns ca abaixo -explicaban os mariñeiros.*



Tamén foron chamados ao xuízo os responsables do estaleiro que alegaron na súa defensa que:

*–O Vasa estaba construído conforme ás medidas que o mesmo rei aprobara. A bordo había o número de canóns que constaba no contrato.*



O Vasa por babor

Certamente tratábase dunha construción máis robusta e levaba máis canóns pesados ca calquera outro barco. A falta de coñecementos teóricos da época pode xustificar, en parte, os feitos. Os construtores navais do século XVII non sabían facer planos de construción, nin cálculos matemáticos de estabilidade. Tan só dispuñan dunha táboa numérica con certas medidas do buque. Esa táboa era un segredo ben gardado que se transmitía de pais a fillos. A miúdo os barcos eran construídos como o anterior, mais o Vasa levaba máis canóns e, consecuentemente, máis peso, demasiado. Tiña máis altura na ponte de popa, demasiada, que o facía tremendamente inestable, demasiado a vulgar polos feitos.

Os primeiros intentos de salvar o buque fracasaron.

A lonxitude do Vasa, incluído o bauprés, é de 69 metros. A eslora do casco entre proa e popa é de 47,5 metros. Manga máxima: 11,7 metros. A altura dende a quilla ata o extremo superior do pau maior é de 52,5 metros. O seu calado é 4,8 metros. Desprazamento: 1200 toneladas.

Levaba 10 velas, das que se conservan 6; un armamento de 64 canóns (48 de 24 libras, 8 de 3 libras, 2 de 1 libra e 6 de asalto) Preparado para unha tripulación de 145 homes, ademais de 300 soldados, que non estaban a bordo cando se afundiou o barco.

Todo isto puido ser a fin dun maxestoso buque afundido xa na primeira viaxe. Pero, non obstante, era o comezo dunha aventura aínda en vigor. O buque foi rescatado do fondo trescentos trinta e tres anos despois. Nun primeiro momento construíuse un museo provisional en Wasavarvet, posteriormente trasladouse ao actual enclave no estaleiro de Galárvarvet. Na actualidade é un dos restos históricos máis notables do mundo.

O museo do Vasa foi inaugurado o 15 de xuño de 1990 polo rei Carlos XVI Gustavo. Dende o seu rescate no ano 1961 foi visitado por vinte millóns de persoas. Non é gratis, pero vale a pena pagar as 60 coroas que custa entrar nas tenues naves, onde aínda permanece arrogante e grandioso todo o que se conserva e o que se reproduciu do

buque, incluso os traballos de reflotación.

Outro resultado desta meticulosa restauración era que, por primeira vez, había planos completos dun buque do século XVII. A conservación do Vasa é un labor que non ten fin. Sempre xorden novos retos e problemas. Expertos de todo o mundo interveñen nun programa de investigación para abordar estes problemas. O obxectivo é sempre o mesmo: asegurar a preservación do Vasa para xeracións futuras.

Realmente quedei impresionada do museo e do Vasa.

