

El buque que permaneció sumergido trescientos años y hoy es fuente de inspiración histórica

Por
Rodrigo FUENZALIDA Bade
Capitán de Navio (R)
Armada de Chile.



ASA FUE una célebre dinastía sueca que tomó su nombre de un castillo cerca de Estocolmo

y dio a Suecia siete soberanos. Su fundador fue Gustavo Eriksson Vasa, que libró a su patria de la dominación de Dinamarca, después de sublevar a los mineros de Dalecarlia, cuna de la independencia sueca, y el 6 de junio de 1523 fue elegido rey de Suecia en el "riksdag" de Strängás. Pasó un siglo y en 1625 el rey Gustavo Adolfo (1594-1632) mandó construir cuatro buques de primera línea y poderosamente artillados para transformar a Suecia en un país de gran peso político en Europa, proponiéndose intervenir en la Guerra de los Treinta Años (1618-1648) con la consigna: "Después de Dios, el bienestar de Suecia depende de su flota", sabio concepto que les viene muy bien a países marítimos que, lamentablemente, por dejación o ignorancia, le han dado la espalda al mar, convirtiéndose en terratenientes,

chicos o grandes, pero, en todo caso, con un criterio de tierra adentro, como ha ocurrido lamentablemente en nuestro Chile, donde el mar siempre fue decisivo en sus encuentros militares y, sin embargo, siempre ha imperado en su ánimo el criterio del hacendado, no obstante la sana y patriótica campaña que se ha estado manteniendo en los últimos años.

Según Michael Jeffries (1) "el poder de la invocación o súplica y la ordenanza naval eran para sacar a Suecia de su obscuridad rústica en Europa y transformarla en un país poderoso y respetado en ella".

De esos cuatro buques ordenados construir, el rey de Suecia, Gustavo Adolfo, a la sazón en guerra con el emperador Fernando II de Augsburgo, habría influido de manera muy especial en el trazado del navio "Nya Wassan", más conocido como "Vasa", en homenaje a Gustavo Vasa, el precursor de la emancipación sueca de la dominación escandinava y especialmente de Dinamarca.

El "Vasa" fue lanzado en Estocolmo en 1627 y en 1628 estuvo totalmente terminado y

(1) "Sea Frontiers", marzo—abril 1979.

listo para ser incorporado a la real flota. Era un buque hermosísimo, una verdadera joya de la construcción naval.

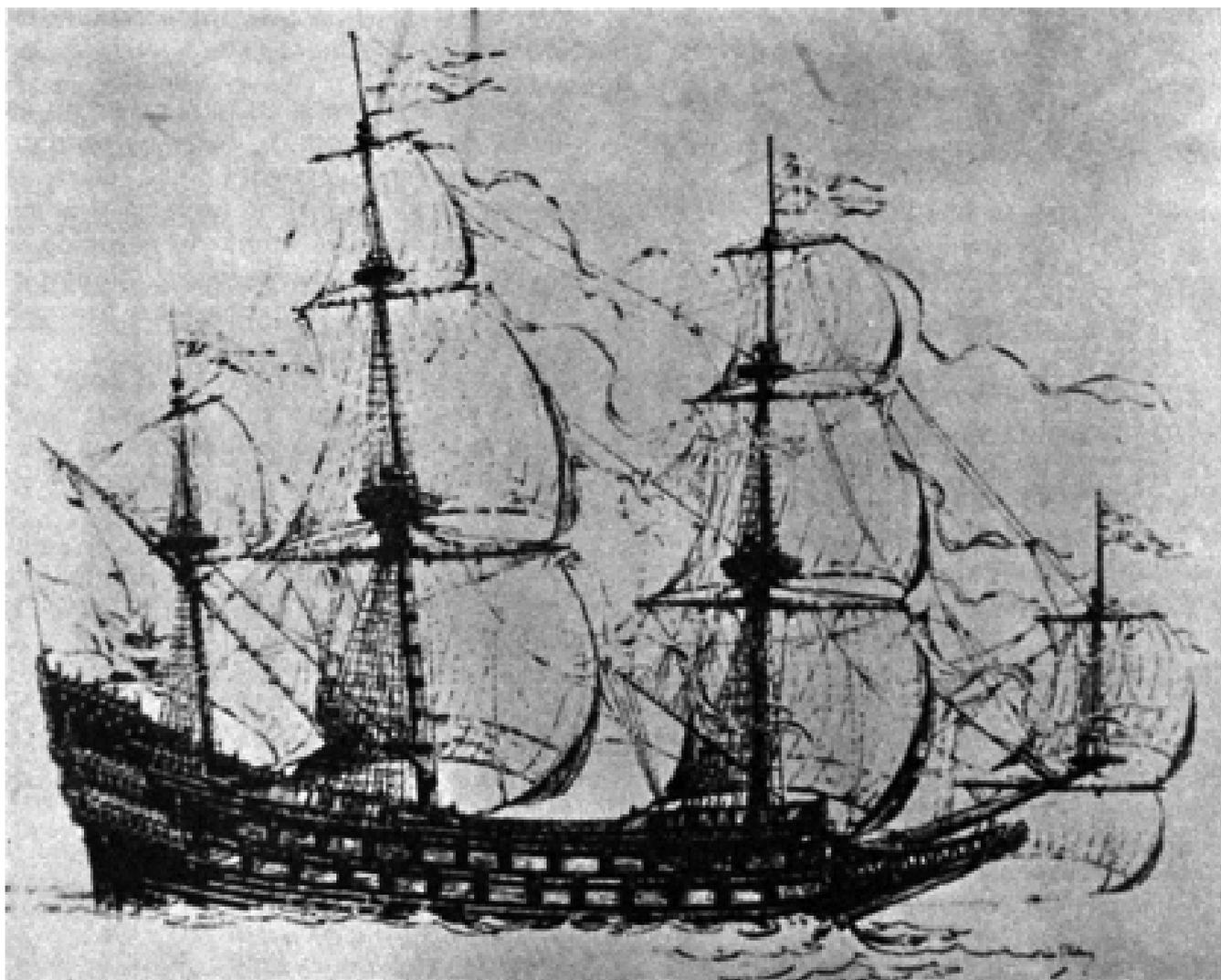
El naufragio

El domingo 10 de agosto de 1628, al atardecer, gran cantidad de curiosos llenaba las colinas vecinas al puerto de Estocolmo para ver salir al "Vasa" hacia Alvsnabben a incorporarse a la escuadra sueca, que se alistaba para enfrentar a los alemanes en aquella guerra conocida como de los Treinta Años

El "Vasa" estaba formidablemente artillado en sus cinco cubiertas, incluidas en el número la del castillo y la toldilla; tenía tres palos, con aparejo de fragata, pero era un navio, de acuerdo con su porte y su extraordinario armamento. Su palo mayor se alzaba hasta 50 metros desde la cubierta.

Esta maravilla de la Marina sueca desplazaba 1.300 toneladas (hay algunos, como Ives de Guerny, que le asignan 1.500). Montaba sesenta y cuatro cañones en sus tres cubiertas continuas: en las dos más bajas llevaba cuarenta y ocho cañones de 24 libras y dos de una libra; ocho de dos y seis morteros de tres en la cubierta superior. La tripulación se componía de 133 marineros. Tenía 66 metros de eslora total, 11,50 de manga y un calado de 4,7 metros. Además de la tripulación normal, llevaba trescientos soldados, que serían decisivos en el poder militar del país, y algunos familiares.

Zarpó en la fecha indicada con una ventolina del S-SO; izó el velacho, la gavia, el trinquete y la mesana latina, dirigiéndose hacia el este. Hizo una salva de cañón de despedida. Apenas había recorrido poco menos de una milla remolcado hasta el centro del puerto, cuan-

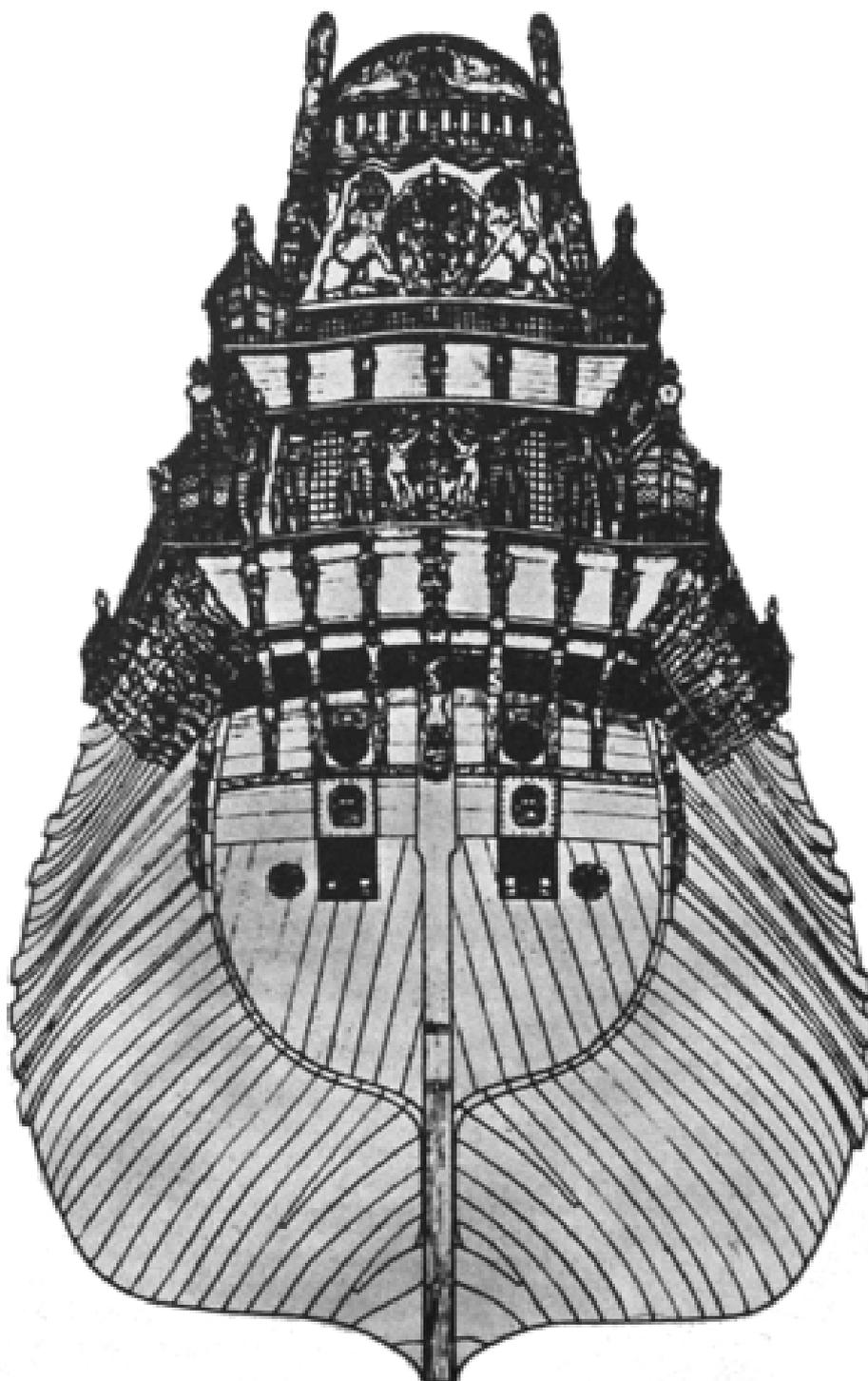


Dibujo de una reconstrucción del "Vasa"

do al sur del islote de Backholmen, situado a la entrada de Estocolmo, entró una racha de viento haciéndole escorar de tal modo que el agua inundó la batería inferior. Sus sesenta y cuatro cañones resultaron de un peso excesivo y el agua penetró como un torrente por las portas de los callones inferiores, las que habían sido abiertas con motivo de las salvas. Lo más pro-

bable es que hubo una falla de diseño o de cálculo, aun cuando hay opiniones dispares.

El hecho es que la tripulación y algunos de sus familiares que se hallaban a bordo tuvieron que luchar por sus vidas, produciendo la consiguiente confusión, que contribuyó a hacer más difícil el tomar medidas para adrizar el buque. Así, con sus velas al viento, sus banderas e



Dibujo que muestra la popa del buque. Se aprecian los numerosos adornos, así como las portas de los cañones de popa.

insignias flameando, la nave se fue a pique a la vista de una enorme concurrencia consternada, y lo que había sido un motivo de alegría y justificado orgullo para todos, se tornó repentinamente en una visión de horror, desesperación y **angustia**. El buque se hundió en un barro ligeramente salobre, pues el Báltico tiene menor salinidad que cualquier otro mar, blando, que lo tapó por completo, con la pérdida de más o menos treinta vidas de aquellos infelices que no alcanzaron a echarse al agua a tiempo o porque quedaron aprisionados en los departamentos interiores.

Frente al desastre nacional, se nombró una comisión investigadora de las causas de esta tragedia. Mientras ésta iniciaba sus trabajos, el Gobierno sueco tomó como primera providencia la de sacar a flote al buque. Tres días después, ya un ingeniero inglés, Ian Bulmer, trataba de llegar a un resultado positivo. El inglés no logró sacar a flote el "Vasa", pero sí consiguió colocarlo en posición normal, y de esta manera prestó un gran servicio a los técnicos del siglo XX, que han tenido por ello menos complicaciones en su esfuerzo (2).

Sobre esto hay diferencias de opiniones o discrepancias, pues hay quienes dicen que el **buque se posó** en el fondo perfectamente adrizado y no citan para nada al ingeniero inglés (3).

Me parece más ajustada a la realidad la **versión de Guerny**, pues si el buque se escoró hasta hundirse y la profundidad era de 37,8 metros, es casi imposible que el buque haya podido adrizarse solo en el poco tiempo transcurrido desde el hundimiento hasta llegar al fondo.

El hecho es que el tribunal militar, que se reunió al día siguiente del desastre, no consiguió desentrañar las causas de éste, ni acertó a pedir responsabilidades. De todos modos, los siniestros de este género no eran raros en aquella época, debido a la excesiva proximidad de los cañones inferiores a la línea de flotación.

En 1663, el alemán Andreas Peckell, junto con un ingeniero sueco, convencido de que

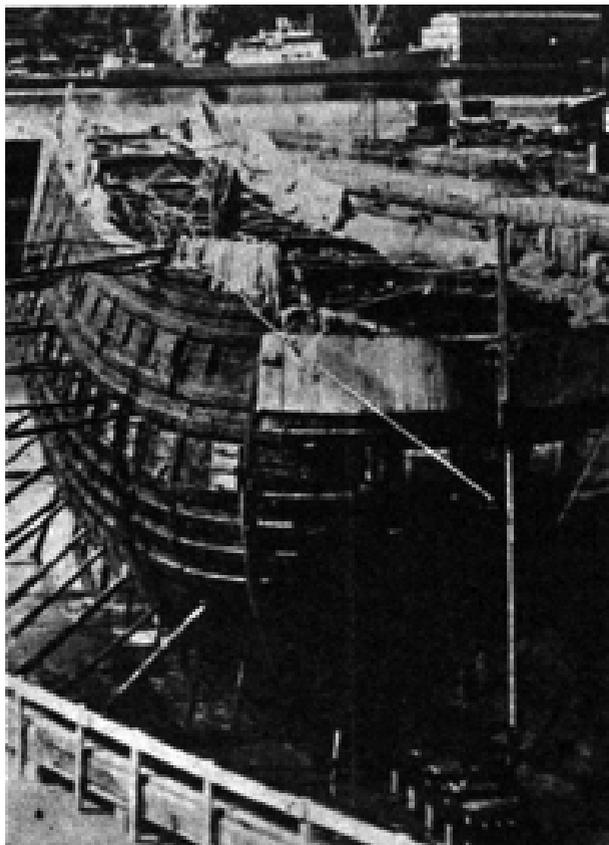


Escudo de armas que adorna el espejo de popa del buque.

no era posible alzar la nave entera hasta la superficie, decidieron recobrar algunas de sus riquezas. El trabajo comenzó en otoño. Los buzos, vestidos de cuero, descendieron hasta el fondo de la rada, protegidos por enormes campanas de plomo, de un metro de alto. De pie **sobre una plataforma suspendida** de la campana por cadenas, podían trabajar bajo el agua durante unos quince minutos y enviar señales por medio de un cabo. El ingeniero alemán, luego de un tiempo, logró doblar la permanencia del trabajo submarino, mediante unos barriles llenos de aire que los buzos llevaban consigo, dentro de las campanas protectoras. Con estos medios primitivos, cuyo principio no se diferencia esencialmente de los modernos, estos hábiles ingenieros del siglo XVII lograron llevar a

(2) Ives de Guerny, "Revista de Marina", Nov.-Dic. 1961.

(3) Enciclopedia "El Mar", Salvat, 1975, tomo 10: "Vasa".



El "Vasa" reflatado y en proceso de reconstrucción.

cabo una tarea extraordinaria, que parece increíble si se consideran los precarios medios con que contaron. Peckell y sus compañeros lograron salvar, trabajando a treinta y dos metros o más de profundidad y en un mar muy frío y en total obscuridad, cincuenta y tres cañones de bronce, que pesaban una y hasta dos toneladas cada uno. Pero en 1863 la empresa fue abandonada y poco después ya nadie se acordaba ni del lugar donde había naufragado el "Vasa".

Algunas características de la nave

El "Vasa" era un buque de guerra orgullo de Suecia y de la época y fue construido precisamente para demostrar que Suecia tenía una flota que consideraba invencible. Falso y desacertado orgullo, pues en la guerra pueden ocurrir y ocurren cosas imprevisibles. Y aquí tenemos la prueba. El gigante que hacía estremecer de pavor al enemigo, se hundió por una ligera ventolina apenas a cerca de una milla de su fondeadero. Sólo usó sus cañones para salvos de saludos, no en combate. Menos mal para Suecia,

pues de haber ocurrido esto frente al enemigo, habría quedado desprestigiada. Llevaba en el bauprés, corno mascarón de proa, un león gigantesco, todo dorado, destacándose su magnífica ornamentación, tanto del mascarón mismo, como de toda la proa. Un trabajo de orfebrería deslumbrante.

El coronamiento tenía la altura de un edificio de seis pisos desde su quilla a la parte más alta y tenía en toda la popa la majestuosidad del palacio real. En el espejo de popa y bovedilla había reproducciones acabadísimas de más de 50 esculturas pintadas y doradas, todas distribuidas en apretadas filas: allí había caballeros con armaduras, sirenas, soldados romanos espada en mano, figuras mitológicas, heráldicas, personajes bíblicos, desnudos de mujeres y toda la ornamentación imaginable de aquellos tiempos de ostentación y competencia de fineza en las terminaciones. Dos poderosos y finos leones sostenían un escudo con las armas reales y coronado en pan de oro. El "Vasa" era impresionante por su belleza. Era tanto un embajador flotante que mostraba su poder y gallardía de la dinastía sueca, como un colosal buque de guerra. Si no hubiera mediado el infortunio de su hundimiento, habría causado verdadera sensación en el mundo europeo tamaña expresión de esplendor y poderío. No obstante los esfuerzos que se desplegaron inicialmente para su reflatamiento, pronto Suecia y el mundo lo relegaron al olvido, quedando sólo su recuerdo para los anales de siglos pasados.

Recompensada perseverancia

Pasaron más de 300 años en que el "Vasa" durmió en su lecho submarino, completamente tapado por el barro, en medio de la bahía de Estocolmo. Todo el mundo creía que su casco, superestructura, palos y demás implementos serían una ruina, roídos por el mar y destruidos; pero, en 1956, aficionados a la pesca submarina hicieron un descubrimiento asombroso. Mientras que en los otros mares los cascos o cualquier otra parte de madera son pronto destruidos por los parásitos marinos, el plankton o los peces, en el Báltico, en cambio, debido a su escasa salinidad, los moluscos que se meten en la madera y la desintegran no pueden vivir ni prosperar. Además, el "Vasa" había quedado hundido en un barro muy frío, debido a la latitud, y éste lo protegía de los predadores

marítimos u otros peces. A ello se debe el hecho de que una gran nave hundida hace trescientos años pueda encontrarse hoy casi intacta.

Es el caso contrario de innumerables buques hundidos, de los cuales queda sólo el costillar de sus cuadernas. Este es un caso en extremo interesante, pues después de su reflotamiento cumplió 332 años en el frío fondo del Báltico a 37,8 mts. de profundidad, en posición vertical, gracias a la labor primitiva del británico Ian Bulmer, y al aflorar produjo en el mundo un estupor difícil de describir, no tanto por el éxito de su salvamento, sino por el estado fabuloso de conservación en que se halló después de casi tres siglos y medio bajo el agua.

Se han sacado del fondo del mar muchos buques, pero en estado lastimoso. Con otros ha sido imposible hacerlo por encontrarse virtualmente destruidos; otros más, como el famoso acorazado unionista de la Guerra de Secesión de los EE.UU., el "Monitor", están en vías de comenzarse las maniobras de reflotamiento; en cuanto a la vieja y carcomida "Esmeralda", partida en dos, y el saldo, proa y popa, destruidos completamente, resulta imposible intentar su reflotamiento y habrá de morir como sepulcro heroico de todos sus tripulantes no rescatados, desmenuzados y hechos polvo, arena o fango en el fondo de la rada de Iquique. Allí, en ese mar de agua tibia, muy salobre, la madera y todo material orgánico están virtualmente desintegrados o definitivamente perdidos. Sólo se ha podido salvar uno que otro artículo metálico, de vidrio o de loza, así como algunos cañones y alguna que otra pieza de madera carcomida que se conserva en museos o entre algunos particulares.

Pero este caso es especial, verdaderamente excepcional. Un día, en agosto de 1956, Anders Franzen, el hombre más importante de una compañía petrolera, gran aficionado y devoto buscador de naufragios, tomó del maletín médico de su padre un objeto de acero de forma de plomada para sondar, que arrojó con un sedal en una rodela de pesca cerca de una sospechosa burbuja barrosa en la bahía de Estocolmo, y al interrogársele qué significaba esto o qué buscaba, contestó simplemente: "Esto lo he estado haciendo por espacio de tres años en busca del "Vasa".

Cuando recogió el aparato, lo que había hecho cientos de veces sin resultado alguno, ese día, sin embargo, halló en la sondaleza residuos de roble ennegrecido. Esto no podía significar otra cosa que había encontrado algo de madera bajo el agua y, por lo tanto, siendo de madera, tenía que flotar. Si no lo hacía, era porque debía pertenecer a algún trozo mayor, seguramente un casco de buque.

Franzen, fundándose en los informes de los buzos del siglo XVII y todos los documentos de la época que se referían al desastre, dedujo que los restos del buque debían encontrarse en una zona determinada y a más de treinta metros de profundidad. De allí sus intentos con el sedal y la plomada. Siguió probando y logró traer a la superficie varias piezas de madera cuyo origen no dejaba lugar a dudas. Franzen consiguió el auxilio de la Marina sueca, cuyos buzos por fin dieron con la nave, que se hallaba de pie, como si viajara inmóvil, cual un fantasma, por el fondo del mar.

Franzen pasó a ser famoso como "el hombre que encontró al "Vasa" después de deducciones estudiadas cuidadosamente".

Se contrató a la Compañía Sueca de Salvamento "Neptuno", que hizo un trabajo excepcional. El solo hecho de levantar el buque ya fue una acción increíble en los salvamentos marinos. Después que intrépidos buceadores hicieron túneles en el barro, bajo la quilla, y pasaron seis cables gruesos de acero por ellos, de un lado a otro, formando un aparejo muy simple en forma de cuna, comenzaron a levantar la nave por etapas suaves, demorando en la faena nada menos que dos años de trabajo continuado bajo el agua, con infinidad de relevos entre los buzos hasta que, al fin, afloró el "Vasa" el 24 de abril de 1961, ayudado por pontones sumergibles que, a medida que iban perdiendo su carga de agua, iban subiendo a la superficie.

La faena demoró tanto porque hubo que mover la nave cerca de seiscientos metros, buscando una profundidad apropiada. Se levantaba cada vez la altura mínima posible y se movía unos pocos metros solamente, después de lo cual era de nuevo cuidadosamente colocada en el fondo.

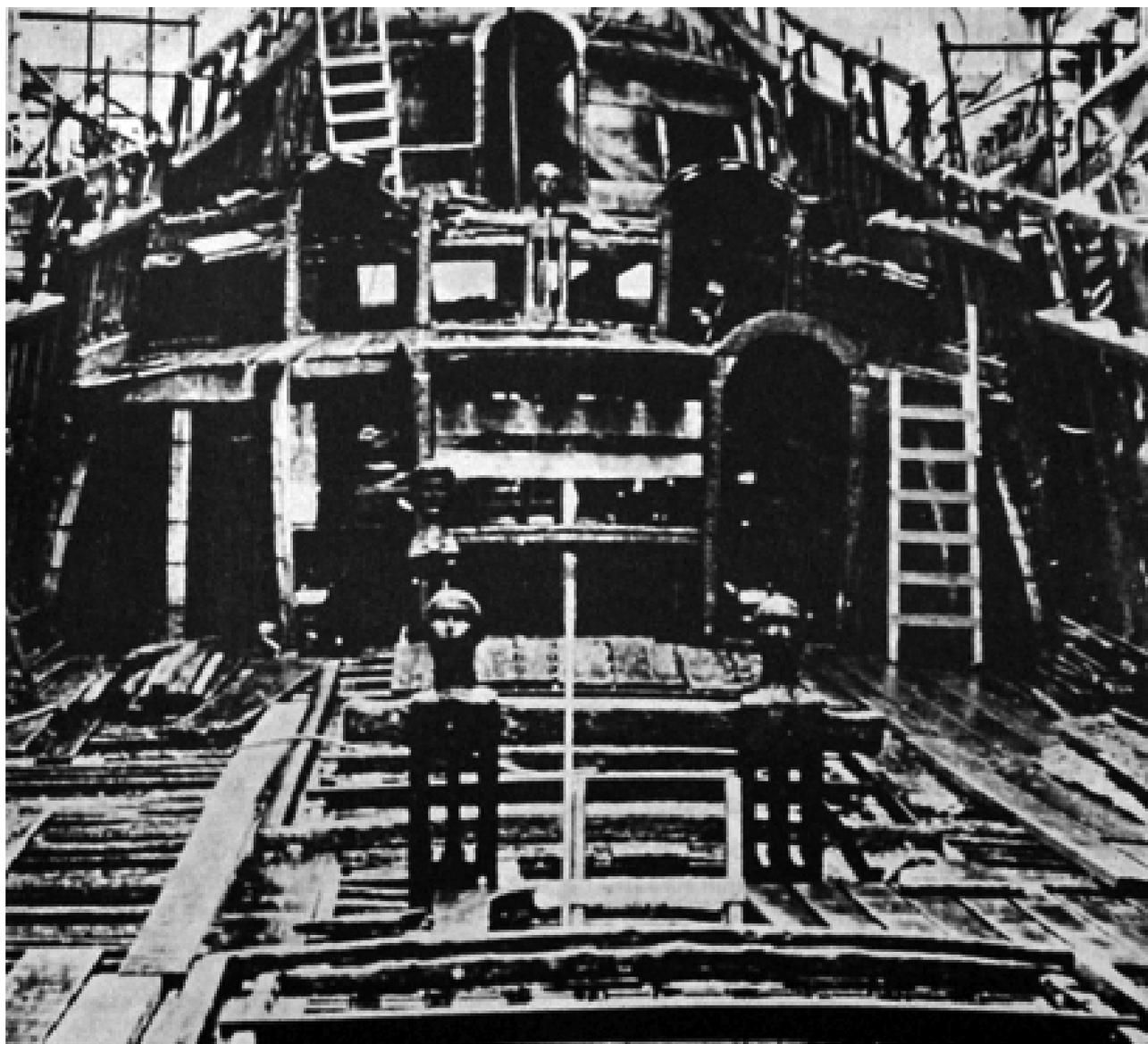
Poco a poco, metro por metro, a mediados de septiembre de 1959 el "Vasa" se hallaba a unos cincuenta metros de la estación de Estocolmo y a unos quince de profundidad. Así llegó el momento en que apareció por completo.

Después de esto, solamente con los fantasmas de quienes perdieron la vida en él, el "Vasa" reanuncia su vida renaciendo como un museo viviente de arqueología marítima, considerándose que toda esta maniobra constituye el viaje más largo y de mayor esfuerzo que ningún buque haya hecho en el mundo, desde que partió casi del mismo puerto de llegada 332 años atrás. Esta proeza tan singular es una de las más perfectas de su época. La verdad es que se trata de un caso único, pues el buque fue encontrado entero, con toda su carga a bordo y así, como una sola pieza, fue izado hasta la superficie, después de lo que se ha detallado, y colocado dentro de una especie de dique seco. Su reflotamiento significó la oportunidad de hacer el más minucioso estudio de la vida a bordo durante el siglo XVII.

La preservación de esta reliquia

Los arqueólogos marítimos expresaron verdadera admiración al admitir estos maderos ennegrecidos de 2 pulgadas de espesor y al apreciar las técnicas y destreza de los carpinteros que trabajaron en los buques de la clase "Vasa".

El casco de la nave se halló casi intacto y la madera después de tanta permanencia bajo el agua había conservado de un 75 a 85 por ciento de elasticidad y resistencia. El gran problema consistía en mantener en buenas condiciones al aire libre un buque de estas dimensiones. En efecto, la madera saturada de agua puede no sufrir alteraciones largo tiempo si no es atacada por los parásitos, pero ya no es el mismo caso al aire libre. Por ello, los expertos decidieron someterla a un proceso de impregnación paulatino de una sustancia que penetra en sus



Progreso en la reconstrucción de la cubierta superior.

células e impide que se pudra. En el primer año de tratamiento a las maderas del "Vasa", toneladas de poliglícol (glicol de polietileno) fueron impregnadas y extendidas en la madera. Durante 16 años después de este tratamiento, se extendieron 275 toneladas de compuestos químicos en su maderamen, constantemente y en una atmósfera húmeda, reduciendo la cantidad gradualmente en las próximas etapas, durante dos horas diarias. La mezcla cerosa se absorbe en la estructura celular de la madera, previniéndole las rajaduras o encogimientos mientras se seca. Al comienzo del último año, la increíble y larga tarea de preservación debería haberse terminado, pero los científicos decidieron continuar su labor por lo menos un año más para asegurarse de que la madera no se secase demasiado rápidamente.

Renovar y restaurar el buque ha sido una tarea verdaderamente descomunal y probablemente inigualada en el mundo.

Se tienen pocas informaciones de los buques de guerra construidos en Europa en esa época, pues la mayor parte de los constructores navales coetáneos mantenían los planos de construcción confiados a su memoria. No obstante, el 95o/o de los detalles de la construcción se han restaurado; las 700 esculturas serán repuestas en sus lugares originales. Todo esto se ha hecho con una meticulosidad asombrosa, encajando sus clavos en los sitios de origen.

Cuando el proyecto fue comenzado en 1961, el Dr. Lunstrom, Director del Museo Nacional Náutico de Suecia y jefe de los arqueólogos que han operado en el reflotamiento y reconstrucción del "Vasa", no pensó que sería posible juntar todas las piezas y reconstruir prácticamente el buque, porque la popa y la proa habían sufrido serias destrucciones en el casco; no había dibujos del buque ni detalles de la construcción y muy poca información acerca de los buques contemporáneos, pero obviando todas las dificultades, su equipo había triunfado.

Un mil doscientos tallados, ajustes, guarniciones y herrajes en las maderas habían sido reparados; cinco mil pestillos de acero volvieron a su lugar y sesenta mil clavijas de madera mantienen hoy el buque pegado, compacto; cientos de barriles aplastados y desfondados se pegaron de acuerdo a lo que contenían: pólvora,

alimentos; 600 de velas o casi la mitad de las velas originales guardadas en pañoles, las más antiguas que se conocen en el mundo, están listas para ser desplegadas nuevamente en el nuevo museo "Vasa", pues casi está ya todo colocado en su lugar. El hermoso y desafortunado "Vasa" está ya cerca de su condición original.

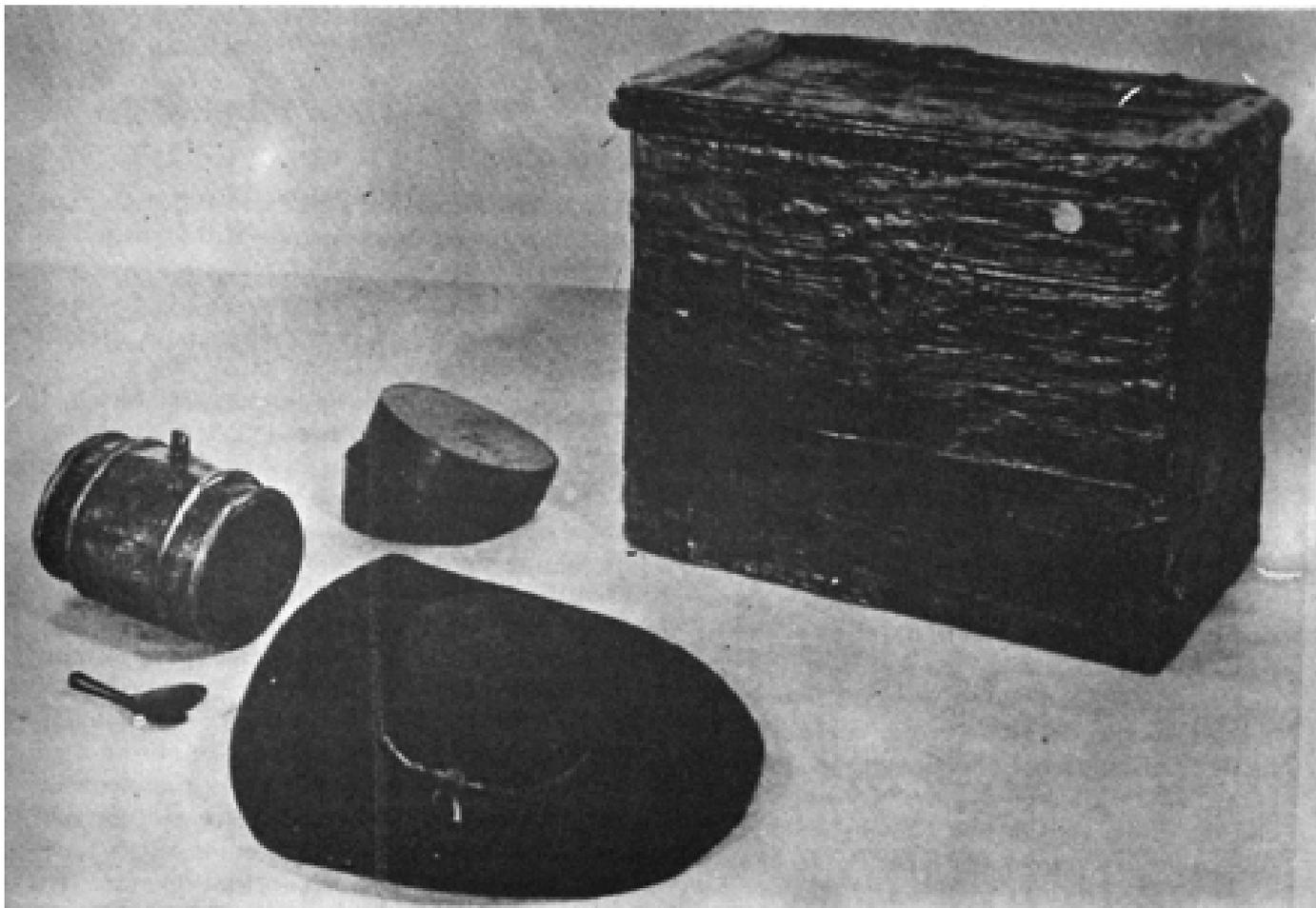
Una mirada al pasado

El "Vasa" ha probado ser una especie de caja o saco del tiempo (el Sr. Michael Jeffries la llama cápsula), una pequeña fracción de la vida del año 1628. El profesor de tecnología química y jefe de proyectos científicos, Bengt Ranby, que prestó desinteresadamente sus servicios en este monumental trabajo, dice: "En un momento el buque súbitamente se hundió con todo, muy pocas personas y cosas escaparon; la gente se abrazó o murió por causas diversas; sus ropas, zapatos, herramientas, sus licores y alimentos, todo, aun los huesos de la carne salada que llevaban para el rancho, han sido encontrados a bordo".

El cambio de vida se puede apreciar en el "Vasa" con toda su dureza e indiferencia, tal como ocurre cuando los marinos se despiden de sus novias o esposas y dejan la comodidad y tibieza del hogar. Sólo se cambió todo esto por un viento constante y un frío y húmedo barco.

El personal dormía en los espacios claros en las cubiertas de los cañones, sin siquiera la protección de una frazada. Los oficiales tenían camarotes pequeños, pero relativamente confortables, con literas a popa, pero en nada comparables a la cámara del comandante, el capitán nacido en Dinamarca, Hansson, la que resplandecía con sus revestimientos y tallados en pan de oro, muebles, mesa de comedor, sillas maravillosas, vajilla de peltre, litera de descanso en un camarote, una pequeña salita de recibo, balcón y otras comodidades empleadas en tierra.

Recientes análisis químicos de huellas halladas en sus restos, con ligeras dudas demuestran que los oficiales tenían raciones de "schnapps" y ron, mientras la tripulación bebía cerveza. Esto era más alentador y entonante que la propia comida. Científicos sacaron de los barriles y pipas encontrados a bordo algunas muestras y dedujeron que la comida era monótona: pescado, carne salada y mantequilla (estaba rancia cuando fue probada), queso y harina.



Artículos personales hallados en el "Vasa".

Sin embargo, no porque la comida fuera monótona, deja de constituir algo extraordinario que después de más de 300 años se haya encontrado queso y mantequilla. Eso revela la gran capacidad de quienes hicieron herméticos los envases.

Pertenencias personales casi intactas

La tripulación de marinería, oficiales y 300 soldados, que hubiese sido la dotación permanente del "Vasa" si se hubiese llegado a unir a la flota sueca, nos podría haber demostrado hoy, algo sobre el autoabastecimiento de entonces. Algunos armarios, barriles, cajas personales que contenían pertenencias privadas fueron recuperadas del naufragio en el lodo, increíblemente bien conservadas. Abrir un cofre cerrado durante 332 años y ver lo que llevaba un mari-

nero consigo en esa época, cuando se embarcaba un mes o más, fue naturalmente de extrema curiosidad. Ello representaba historia pura, pues significaba encontrarse con un pasado aún no bien conocido, era una verdadera e inolvidable aventura, una caja de sorpresas insospechadas, un conocimiento más cabal de las ropas usadas, de las costumbres de una época pretérita de la que, mientras más se sepa, se halla más desconcertante y nos sirve también de inspiración futura. Sobre un baúl que contenía una gran cantidad de barro, había un sombrero de fieltro con una fina cinta bordada a mano, lo que indicaba, según los archivos, que el propietario era un suboficial. Había también en esa caja un par de zapatos con hebillas, pasta de zapatos para su mantención, equipo de reparación de calzado, guantes de cuero negro, los restos de un barrilito que en su oportunidad contuvo "schnapps" (licor hecho de alcohol de papas,

muy conocido en Escandinavia como "Aqua Vits"), una caja costurero con dedal, ovillo de hilo, sedal encerado, una cuchara, un cuchillo con mango de concha de perla, un par de monedas, una peineta. Esto era como convertirse en detective. Los buscadores se preguntaban si el dueño sería uno de los dieciocho esqueletos encontrados en el naufragio.

Cuando el barro fue sacado de la cubierta inferior de cañones, fueron hallados los restos de un hombre enganchados bajo la cuna o cureña de madera de una pieza de artillería, aparentemente desde que el buque se inclinó para luego hundirse. Tenía alrededor de 30 a 35 años; era de 1,73 metros de estatura, cabellera larga y negra. El estado de preservación de su vestuario admiró a los expertos. Llevaba camisa de lino y pantalones hilados de lana, recogidos y probablemente atados bajo las rodillas; zapatos con hebilla, calcetines de hilo; sobre su camisa una casaca de tejido grueso y rústico. Portaba una navaja o cuchillo afilado con mango de hueso o cuerno, un monedero de cuero colgado de su cinturón; su bolsillo contenía monedas de cobre. ¿Podría haber sido Eric Jonsson, el oficial de órdenes? Los arqueólogos no pueden decirlo, no obstante haber identificado con sus nombres a seis de los tripulantes.

Pruebas científicas de los antropólogos y expertos anatómicos, empleando análisis con rayos X, han descubierto factores de la vida en esos días.

Un hombre de 40 a 50 años, encontrado en el sollado, tenía muestras evidentes de enfermedad y deterioro en sus dientes, lo que seguramente le habría causado dolor; daños en una oreja y algunos callos, además de deformación ósea que indicaría una posibilidad de sífilis. Dos cubiertas más arriba, en la superior de artillería, se hallaban los patéticos restos de un hombre y una mujer, ambos de 25 a 30 años. El era nórdico, con su pómulo fracturado en dos sitios, por el accidente. Ella tenía más o menos 1,60 metros de estatura, y era de pómulos pronunciados. ¿Era ella la esposa que acompañaba al marido al otro lado de la bahía en virtud de lo emotivo del viaje inaugural? ¿O la novia de un marino a quien fue a despedir?

Examinando los restos se probó la vasta experiencia de los rastreadores. El fosfato de hierro (vivianite) en los huesos oxidados por el aire al ser recuperados, cambió rápidamente el color de los esqueletos del blanco al azul fantas-

mal. No puede negarse que el espectáculo era macabro.

En el futuro, el "Vasa" seguirá sirviendo a su patria

Desde que el "Vasa" fue reflatado, seis millones de personas de todo el mundo se han apretujado en el dique flotante, que no es más que un pontón cubierto cerca del que será el "Vasa Museum" de Estocolmo, para presenciar su renovación.

Pronto millones de seres podrán revivir el excitante pasado en el nuevo museo, consistente, hasta ahora y mientras no se planee otra cosa, en una plataforma de cemento, donde quedará protegido por una construcción especial, donde, según los suecos, la temperatura y la humedad del ambiente serán rigurosamente controladas. Dicha construcción, que tendrá más o menos la forma de buque, servirá al mismo tiempo de laboratorio, taller y museo. Una serie de galerías permitirá observar los trabajos que se lleven a efecto en el casco mismo o en los palos, pues se quebraron los masteleros y mastelerillos. Así este barco, de tan singular pasado, quedará seguro de cualquier peligro. Asimismo, se ha pensado en construir un museo en las vecindades, dedicado a la arqueología submarina, donde se exhiban las reliquias del "Vasa": monedas, armas, útiles domésticos, etc., sin olvidar el caso único de ese barril con mantequilla conservada en el helado Báltico durante 332 años, como si se hubiera mantenido en un frigorífico.

Anders Franzen escribió años después del reflatamiento: "Cierto que el destino del "Vasa" no fue glorioso, pero su interés es otro: actualmente es el buque más antiguo del mundo que se ha podido conservar y que se ha identificado perfectamente. Al mismo tiempo, el "Vasa" constituye un manantial inagotable para todos los historiadores navales, que pueden deducir muchas consecuencias sobre el arte de la construcción naval en el siglo XVII, así como de la vida a bordo, gracias a algunos de los 20.000 objetos encontrados en los restos del naufragio o en sus proximidades. El "Vasa" ha conquistado su título de nobleza al convertirse en un objeto monumental de la arqueología naval".

Aparte de la riquísima ornamentación – entre ella el mascarón, un león que desde

1965 figura en los billetes de Bancos suecos de 100 coronas-, el "Vasa" constituye una fuente preciosa de información acerca de la construcción naval del siglo XVII.

NOTA DEL AUTOR. Condensado de un artículo de Michael Jeffries, publicado en "Sea Frontiers", solo en aquellas partes que se juzgaron convenientes; de otro publicado por Ives de Guerny, reproducido por la "Revista de Marina" de noviembre y diciembre de 1961; de la

Enciclopedia "El mar", de Salvat Ediciones, Pamplona, tomo 10, y "Evolucion de la Marina a traves de los tiempos", de Manuel Ramirez Gaborrus; de la Enciclopedia Espasa en el tomo pertinente y del archivo particular del autor. Se trata de un resumen eclectico, de caracter exclusivamente historico, orientado a encontrar una relacion lo mas exacta posible de los hechos. Por eso doy mis agradecimientos a quienes, a traves de sus artículos, me han dado la oportunidad de destacar al "Vasa" como una de las joyas navales mas sobresalientes en la historia de la humanidad.

