

## EL "WASA" : MUSEO FLOTANTE DE SUECIA

por : Luz María Guzmán Fernández  
PUBLICADO EN OCTUBRE DE 1999

La mayoría de los buceadores disfrutamos enormemente al hacer incursiones en los barcos hundidos. Nos remontamos a épocas pasadas o bien imaginamos lo que fue ese barco y su tripulación cuando navegaba sobre la superficie. Películas como Titanic, alborotan nuestra imaginación y es casi imposible sentir cierta atracción hacia esos restos, muchas veces muy destruidos pero que nos invitan a recorrerlos y soñar con rescates fantásticos, tesoros enterrados o bien descubrimientos interesantes.

En el presente artículo me referiré al rescate de un majestuoso barco que actualmente está convertido en museo flotante en la ciudad de Estocolmo, Suecia y que representó un éxito no solo por la forma en que se llevó a cabo la recuperación y trabajo de los arqueólogos, sino por el tratamiento que se le dio para conservarlo casi íntegro.

Pues bien, comencemos este relato diciendo que allá por el año 1625, el rey de Suecia Gustavo Adolfo II gobernaba ese país que era un imperio náutico en el Mar Báltico. Además controlaba Finlandia, Estonia y Livonia ; y acababa de conquistar una pequeña porción de Rusia, cerrándole al zar ruso la salida al Báltico.

Para mantener tal dominio era necesario tener una flota que fuera además de poderosa, ejemplo del poder y majestuosidad de su corte y fue así como en enero de 1625 encargó la construcción de una imponente embarcación llamada "WASA" que era el nombre de la familia real sueca. Ese nombre se ha castellanizado y se le nombra "Vasa". Gustavo Adolfo soñaba que ese poderoso navío protegería sus líneas de abastecimiento, en la orilla opuesta del Báltico.

Tras casi tres años de construcción, uno de los mayores navíos de guerra de su tiempo se aprestaba para ser botado a las aguas frías de este mar semicerrado que rodea a la ciudad de Estocolmo. Era la mañana del 10 de agosto de 1628, toda la multitud se congregaba para observar como era lanzado a las aguas tal monumento que navegaría infundiendo terror al enemigo. Cuatro de las 10 velas se encontraban desplegadas agitándose por el viento. El espectáculo era maravillosos ; se dispararon los cañones y las salvas de salutación se mezclaban con los gritos, vítores y aplausos del gentío que se había reunido. La imponente mole que refulgía llena de dorados empezaba a moverse.

De repente, los gritos de júbilo se transformaron en gritos de terror cuando un golpe de viento inclinó peligrosamente al WASA, volvió a meter al buque a la rada, yendo a chocar, ya muy escorado contra el malecón. El agua le entraba a raudales e instantes después desaparecía de la superficie de las aguas. Finalmente en medio de gritos de angustia y la mirada atónita de los ciudadanos suecos, el WASA con su velamen, sus grímpolas y gallardetes y todo lo que llevaba encima, se hundió en el fondo de la bahía.

Las pérdidas humanas, según el recuento del Consejo del Reino estipula que en el momento del desastre se encontraban a bordo 150 personas de los cuales solamente 50 pierden la vida siendo el resto rescatados. Afortunadamente los soldados -300- de debían abordar y que completarían el personal estaban en el muelle observando las maniobras que desempeñaban los marinos.

Las mayores pérdidas fueron económicas ya que además de las 700 esculturas que cargaba, tenía un equipamiento para la guerra único en su momento. El Wasa había sido alistado con 64 cañones que harían del Wasa el navío más terrible de la armada sueca.

Inmediatamente el capitán de la nave, Sjöfring Hansson es arrestado junto con un grupo de oficiales y sometidos a intensos interrogatorios. Se culpa al constructor quien había muerto hacía unos meses.

Después de someter a juicio a los implicados y tratar de averiguar que había pasado se iniciaron las labores de rescate de este increíble navío. A los tres días del hundimiento, el Consejo del Reino autoriza a Jan Bulmer el rescate de cañones, que valían una fortuna y representaban un poder náutico. Poco éxito se tuvo pues el WASA se había ido a 32 metros de profundidad y en esos años no existían equipos que pudieran usarse para el rescate que se necesitaba.

Pasaron casi tres décadas y entonces entran en acción las primeras campanas de inmersión con las cuales Hans Albrecht von Treileben inicia la recuperación de lo más que se pueda de objetos.

En cada inmersión permanece, el mismo y sus buzos por espacio de 15 minutos buscando objetos que puedan izar. De esta manera se recuperan, tras un año de intenso trabajo en aguas frías, 53 de los 64 cañones que portaba el WASA. Cada uno de los cañones pesaba más de una tonelada. Es importante mencionar que este rescate fue quizá, la más imponente empresa submarina de la era

premoderna. Los tiempos de inmersión se han marcado como de 15 minutos aproximadamente para cada buzo con aquellas campanas que fueron las pioneras de los equipos modernos de buceo.

Pasó el tiempo y el WASA cayó en el olvido. Las gentes olvidaron incluso el sitio exacto donde descansaba y esperaba a ser rescatado. Fue hasta 1956, tras 293 años de permanecer en el fondo de la bahía de Estocolmo que Anders Franzen, un apasionado de la arqueología subacuática lo reubica tras haber revisado múltiples archivos navales. También ubica numerosos barcos hundidos en esta bahía pero el que más le interesaba era, sin duda alguna, el WASA.

Con un equipo especialmente diseñado por el mismo inicia las inmersiones hasta que sus hombres encuentran la prueba inequívoca de que están en el WASA : un bronce con el emblema real y las letras GARS que significaban *Gustavus Adolphus Rex Sueciae*. Franzen se había especializado en barcos de guerra de los siglos XVI y XVII y con gran entusiasmo logra motivar a la Armada Sueca que en conjunto con la Compañía Broströms y la filial Rescatadora Neptuno emprende los trabajos de rescate.

Al poco tiempo de estarse sumergiendo comprueban que el armazón de madera se ha conservado extraordinariamente bien en aquellas aguas frías. Dos condiciones son las que permiten que tal cosa suceda ; primero que nada la baja salinidad propia del mar Báltico y como consecuencia de ésta, la ausencia del medre *Teredo navalis* que carcoma el casco de maderamen. A esto se suma que por ser un mar semicerrado no existan corrientes submarinas que destruyan la estructura como ocurre en otros sitios de alto embate de olas. La Armada de Suecia inicia el entrenamiento de los escafandristas quienes provistos de la escafandra clásica, más que de los equipos autónomos, inician el trabajo de rescate cavando sendos túneles bajo la estructura del barco. Desde el principio la idea fue izar el barco como una sola pieza y rescatarlo por completo.

Estas maniobras fueron muy laboriosas y dificultosas. Los buzos estaban constantemente amenazados de que los túneles en los cuales se encontraban trabajando se colapsaran y fueran aplastados por el lastre de las piedras balastre. Estaban encerrados en túneles donde la visibilidad era nula a dos metros de distancia a 4 metros por debajo del barco y con 36 metros de agua directamente encima de sus cabezas.

Por esos túneles habrían de pasar los cables de acero que finalmente levantarían al barco de su lecho de cieno donde había reposado por 333 años.

Colocado finalmente el WASA sobre una jaula formada por la red de cables de acero y habiendo sido asegurado con grúas paralelas de dos barcos, los cables se tensaron y las arenas de siglos soltaron a su presa dejando al WASA que colgara libremente.

Si no hubiera sido por la consistencia que mantenía el maderamen de roble no hubiera sido posible tal operación. Sin embargo no era posible en una sola operación llevar a flote al barco. Se le movió en diversas fases 18 en total, levantándolo solo unos cuantos metros y moviéndolo hacia aguas más someras hasta que finalmente se depositó a 16 metros de profundidad. De su sitio original se movió 600 metros hasta el lugar donde habría de ser sacado a la superficie. Estas maniobras que relatamos en unos cuantos renglones se tardaron dos años.

Finalmente habría de llegar el día que el WASA volvería de las aguas profundas y frías.

Resurgiría y sería festejada ya no su botadura sino su reflotamiento. Así, la mañana del 24 de abril de 1962, a las 9 de la mañana era un día muy especial para Suecia y su población. ese día pararon las industrias, las escuelas y las actividades de gobierno. Era un día muy especial, volverían a contemplar la majestuosidad de tal embarcación. Reunidos como hacía 333 años se encontraba la mayoría de los suecos en la bahía de Estocolmo y a las 9.03 rompió la superficie de las aguas y el silencio se convirtió en júbilo. Prensa, radio, televisión estuvieron presentes en el magno evento. Volvían a contemplar un tesoro del siglo XVII tras tres siglos bajo las aguas en pleno siglo XX.

Fue en ese momento en que se iniciaron los trabajos de arqueología dentro de las estructuras del barco y también el proceso de conservación al que habría de ser sometido para evitar daños cuando la madera empezara a secarse.

Por un lado trabajarían los arqueólogos recuperando del cieno todos los objetos sueltos, protegiendo, clasificando y registrando los 25,000 objetos que se rescataron. También ellos empezarían a hacer los planos de la estructura del buque para proceder a la reconstrucción de las partes dañadas. Ante todo, la finalidad era dejar el barco como había estado momentos antes de hundirse.

Sin embargo el mayor trabajo representaba la conservación del maderamen, de diversos objetos de tela, cuero y metal, además de las velas. Este trabajo ha sido realmente fantástico ya que el WASA ha sido el objeto más grande, en cuanto a dimensiones que ha sido preservado por medio de sustancias químicas una vez que ha dejado el lecho marino. Bertill Centervall y Rolf Morén fueron los inventores del procedimiento al cual se sometió todo objeto de madera. El procedimiento consistió en impregnar con polietileno glicol (PEG), polímero que sustituía al agua en la madera fresca. Se diluyó el PEG en agua, se le añadió Bórax y ácido bórico y se aplicó esta solución a toda la madera. La función del PEG es embalsamar la madera, endureciendo las células, impidiendo que se doble, agriete o rompa. También se colocó el casco en un sitio con la temperatura constante y un grado de humedad

ideal. Este proceso fue aplicado a todos los objetos de madera y tras 18 meses de bañar a la estructura del barco se procedió al siguiente paso. Tres años duró el proceso en el casco del WASA. Posteriormente se pasó al secado del mismo.

El velamen que en el momento de la botadura se formaba de 4 velas, las restantes estaban en las bodegas del mismo barco, también tenía que ser trabajado para conservar íntegras sus estructuras. De las diez, se contaba con seis que estaban íntegras, habiéndose perdido al paso de los años cuatro de ellas.

Eran tan frágiles que solamente de manipularlas se desintegraban así que sin sacarlas del agua se desplegaron en grandes baños, se limpiaron de los restos de cieno y materia orgánica y secadas con alcohol y xileno. Posteriormente fueron fijadas a bastidores y con una solución plástica preparada especialmente fueron conservadas.

La estructura metálica se encontraba dañada pero fueron daños menores. Aquí se observó, al hacer esta restauración, que si no fuera por que se tenía un doble sistema de pernos de hierro y cuñas de madera se habría desarticulado toda la estructura del barco. Esto fue una verdadera suerte al momento de construirse.

Una vez que toda la estructura fue secada y procesada y que los arqueólogos habían clasificado los objetos se procedió a la restauración. Afortunadamente en el siglo XVII se construían los barcos de manera simétrica. Eso ayudo mucho en la fabricación de ciertas piezas para la conexión entre las existentes y las faltantes. Poco a poco el WASA empezaba a recuperar su forma original. Se tallaron en maderas similares las partes que estaban sumamente deterioradas y se pintó toda la estructura como había estado 333 años antes. Además de que se hacían estos trabajos otros ingenieros navales se daban a la tarea de describir que había pasado en 1628. ¿Porque se había hundido y en que errores habían caído los constructores ?

Finalmente se supo que en aquellos años no existía un método científico formal para calcular la estabilidad de las embarcaciones y la mayoría de las veces se hacía por medio de la experiencia de los carpinteros de ribera que eran quienes por medio de ensayo y error trabajaban en estos asuntos. Tras variados cálculos se llegó a la conclusión que fueron errores en la apreciación de cuanto peso y desplazamiento tenía el WASA. La conclusión es que este tipo de navío de guerra se empezó construyendo como buque menor para terminan agrandándolo hasta llegar a una gran mole que finalmente se hundió. Cuando los constructores ampliaron la estructura del WASA, añadiéndole una segunda cubierta, sólo dejaron en el fondo espacio para un lastre de 121 toneladas, menos de la mitad del necesario.

Aunado a eso se le recargó con cañones, esculturas y objetos por demás pesados que reflejaban el poderío del rey reinante.

Por otro lado los historiadores empezaron a reconstruir la vida en el WASA y dedujeron que la vida a bordo iba a ser horrible. No existían las condiciones mínimas de convivencia ; habrían de hacinarse la tripulación de 150 personas y los soldados (300 más) en condiciones de higiene pésimas y la comida que ya de por si en el puerto era deficiente aquí era mínima. La marinería y los oficiales habrían de estar expuestos a múltiples enfermedades. Así que finalmente fueron los que se salvaron de semejantes condiciones de vida si el WASA hubiera zarpado.

En la actualidad el WASA es un bellissimo museo flotante en la bahía de Estocolmo. En 1962 ya era un museo temporal pero desde 1990 esta considerado como uno de los museos navales más hermosos del mundo. Aquí se comprueba que un barco hundido o pecio es una “cámara de tiempo” en la cual se han detenido los relojes.

El WASA resurgió de las aguas cual ave fénix y desde 1990 en que fue inaugurado el nuevo museo por el actual rey de Suecia, Carlos Gustavo XVI, quien es un apasionado de la arqueología submarina y ofrece al visitante un paseo al pasado, al lejano siglo XVII donde veremos cuál fue su mundo y como mudos testigos, los fantásticos tesoros de otros tiempos.