

1628. La aventura del Vasa

“El barco estaba
condenado y pensó que el
hundimiento no tardaría
demasiado en ocurrir.”

Ana Elduque y Juanjo Ortega



Maqueta.
Museo Vasa (Estocolmo).

Fotografía por Ana Elduque y Juanjo Ortega.

Este artículo es la primera entrega de una serie en la que se cuenta la historia y la aventura del barco insignia de la armada sueca del siglo XVII. Esta primera parte es la correspondiente a la historia de su construcción y botadura de su única y efímera singladura.

LOS MOMENTOS FINALES

Se sintió mal. Había estado suficiente tiempo en el barco para saberlo. Todos los barcos se inclinan cuando el viento infla las velas, pero en este caso algo iba mal. No había vida en este movimiento. El barco debería haberse enderezado, pero giraba desordenadamente. Parecía sin gobierno. No respondía a las órdenes del timón e iba a la deriva. No había viento suficiente para mover el barco ni flujo de agua sobre la pala del timón para gobernarlo en las confinadas aguas de Strömmen pero, si el viento aumentaba lo suficiente, el barco podría inclinarse hasta que las troneras estuvieran por debajo del nivel del agua. ¿Podrían dirigirlo para hacerlo encallar antes de que zozobrará?

Un mes antes, treinta hombres se movían adelante y atrás en la cubierta del barco para hacerlo girar. El jefe del astillero que supervisaba la construcción sabía que el barco no era seguro y había organizado una demostración de su falta de estabilidad para el vicealmirante, pero el superior de este, el almirante, paró el ensayo, temeroso de que el barco pudiera zozobrar en el muelle. Desde ese día, un manto de silencio cubrió los preparativos de la botadura. Esto, junto a la presión por la finalización de la obra, llevó las cosas al límite.

Él estaba en las cubiertas inferiores, justo después de las salvas de saludo que se habían disparado, trincando los aparejos y fijando los cañones. Pudo ver, a través de las troneras, que todavía estaban cerca de los acantilados, pero que se acercaban al paso de Tegelviken. Si hubiera viento se embocaría inmediatamente por allí. No había olas en el mar. Sin pensarlo dos veces, se agarró al cáncamo del cañón más cercano.

Cuando comenzó a soplar la primera ráfaga, las velas se inflaron instantáneamente, y el barco se inclinó de inmediato, de la misma forma que antes, pero ahora con más viento, lo que le impedía enderezarse. La cubierta se empinó más, lo que apenas le permitía mantenerse en pie. Escuchó una orden para retirar los cañones y asegurar las troneras, pero eso precisaba mucho tiempo. Se mantuvo sujeto al cáncamo del cañón y comenzó a pensar cómo salir de la cubierta de armas inferior. No podía hacerlo a través de las troneras, ocupadas por los cañones, así que la mejor opción era usar la escalera del palo mayor hasta la cubierta de armas superior y, desde allí, a la cubierta principal y ponerse a salvo.

“Si hubiera viento se embocaría inmediatamente por allí. No había olas en el mar. Sin pensarlo dos veces, se agarró al cáncamo del cañón más cercano.”

Vio el agua entrar por las troneras de los cañones centrales del costado del puerto, y supo que tenía que moverse. Conforme el agua anegaba la cubierta, el peso inclinaba más el barco haciendo que entrara más rápidamente. El barco estaba condenado y pensó que el hundimiento no tardaría demasiado en ocurrir.

Respiró profundamente y se dirigió a las escaleras, pero no había dónde agarrarse en la cubierta inclinada. El barco dio un bandazo y él se resbaló hasta tropezar con la esquina de una escotilla. Ahora, su propio peso era su enemigo y continuó rodando hacia el costado del puerto sin que nada pudiera detenerlo. Sus pies se engancharon con el cable del ancla que estaba preparada para un ataque que nunca tuvo lugar. Se golpeó contra la recámara de un cañón que había quedado encarando el techo de la cubierta de armas. Fue lo último que percibió. Sus pies quedaron bajo el cañón y sus piernas atrapadas entre la cureña y el cable del ancla. El agua le cubrió y, probablemente, nunca supo que se ahogó hundiéndose en la oscuridad con el nuevo barco del rey.

INTRODUCCIÓN HISTÓRICA

En la década de los años veinte del siglo XVI, los suecos, dirigidos por el noble Gustav Eriksson, se rebelaron contra el dominio danés, imperante desde el establecimiento de la Unión de Kalmar en 1397. En 1523, Gustav Eriksson se erigió como Gustav I, rey de Suecia, y más conocido como Gustav Vasa. Desde el inicio de su reinado intentó apoyarse en la aristocracia para sustentar su gobierno y crear un estado fuerte e independiente, fuera del control de sus vecinos del este y del sur, Dinamarca y Polonia. Esto llevó al reino a un estado de guerra casi permanente, especialmente cuando adoptaron una

posición ofensiva intentando aumentar sus territorios en la península escandinava y en las costas bálticas.

Pero Suecia era un país poco poblado, menos estructurado internamente y con una carencia de vías de transporte que limitaba mucho sus acciones. Ello les llevó al convencimiento de que solo con una fuerza naval importante podrían alcanzar sus objetivos. Pero esta flota de guerra no podría ser usada de la forma convencional, en la que estaba supeditada casi en exclusiva al transporte de tropas terrestres hasta donde se libraban las batallas.

Los lazos de parentesco de las dos monarquías, Polonia y Suecia, provocaron que los reyes gobernantes reclamaran, e incluso ejercieran, los gobiernos de los reinos. Así, Segismundo III de Polonia fue nombrado rey de Polonia en 1587 y de Suecia en 1592. Esta dualidad fue mal recibida por los nobles suecos, a lo que se añadió la adopción de la fe católica por Segismundo frente a la luterana Suecia. Una nueva revuelta dirigida por el tío de Segismundo, Karl, depuso al polaco y se

nombró regente hasta 1604, cuando Karl adoptó el título de rey como Karl IX. Pero su reinado fue breve, murió en 1611. Su hijo, Gustavo Adolfo II, heredó el trono a la edad de 17 años.

El joven rey se mostró igual de agresivo que sus antecesores y mantuvo las guerras heredadas contra Dinamarca, Rusia y Polonia. Frente a los primeros tuvo que aceptar la derrota y pagar un costoso rescate por mantener la fortaleza de Älvsborg, mientras que con Rusia alcanzó una paz muy beneficiosa que mantuvo a los rusos fuera del Báltico durante más de un siglo.

En 1618 estalló la Guerra de los Treinta Años y un nuevo actor entra en escena. El Imperio de los Habsburgo ve en el Báltico una plataforma importante para aumentar su influencia y extender la fe católica en los territorios de mayoría protestante. Y la católica Polonia era su aliada natural. Gustavo Adolfo ve aumentada su sensación de amenaza y decide atacar en 1621 a su primo Segismundo desde el noroeste, conquistando Riga y



Astillero.
Museo Vasa (Estocolmo).

Fotografía por Ana Elduque y Juanjo Ortega.



Mapa.
Museo Vasa (Estocolmo).

Fotografía por Ana Elduque y Juanjo Ortega.

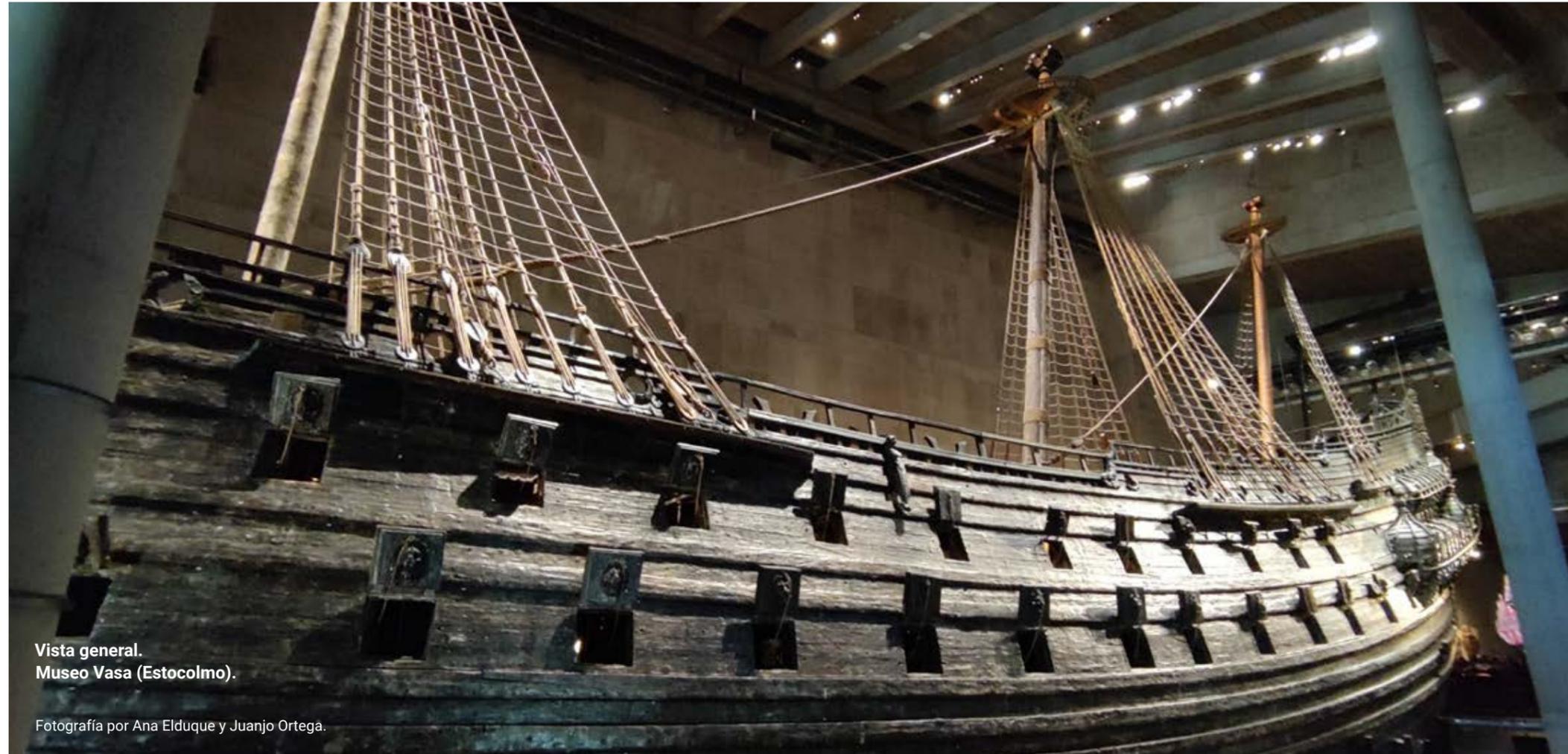
gran parte del territorio de Livonia, la actual Letonia. Esto aportó a la corona sueca importantes ingresos por derechos comerciales, Riga era el segundo puerto del Báltico tras Gdansk, y puso de relieve la importancia de la marina como arma de guerra en el Báltico.

LA PLANIFICACIÓN

Desde el inicio de la década de los veinte, Suecia había comenzado a comprar barcos para su marina en Lübeck, lo cual se demostró muy útil en la conquista de plazas costeras y en el levantamiento del sitio naval de Estocolmo por parte de los daneses. La marina había desarrollado una nueva forma de ataque, en el que el cañoneo de las naves adversarias era la principal técnica, sustituyendo al abordaje de los barcos contrarios. En la guerra sueco-danesa de 1563-1570 esto permitió que, a pesar de la victoria nominal de los daneses, las naves suecas surcaran libremente el Báltico.

Pero Suecia no era un país con grandes ingresos fiscales. El tráfico mercante entre el mar del Norte y el Báltico estaba dominado por barcos holandeses, y eran los daneses los que cobraban los peajes correspondientes al paso por el estrecho de Øresund. Debían ingeniar algo distinto para poder crear una marina de guerra eficaz.

“En 1618 estalló la Guerra de los Treinta Años y un nuevo actor entra en escena. El Imperio de los Habsburgo ve en el Báltico una plataforma importante para aumentar su influencia.”



Vista general.
Museo Vasa (Estocolmo).

Fotografía por Ana Elduque y Juanjo Ortega.

Tanto Dinamarca como Polonia se percataron de los proyectos suecos. El rey de Dinamarca, Christian IV, quería mantener una flota similar o superior a la sueca y comenzó un programa de construcción de nuevos barcos. Por su parte, Polonia disponía, a finales de los años veinte, de doce naves, aunque solo ocho estuvieran operativas y apenas se alejaban de puerto. Pero lo realmente distintivo de la política de Gustavo Adolfo era su decisión de que sus naves estuvieran dotadas de una potencia de fuego muy superior a la de sus enemigos. En su imaginario, veía las naves suecas más allá del Báltico, enfrentándose a los barcos españoles y holandeses, mucho más pequeños y peor dotados en capacidad de ataque.

Con las reformas administrativas llevadas a cabo por el rey y uno de sus nobles más destacado, Axel Oxenstierna, la forma de construcción de barcos cambió radicalmente. Ahora, en vez de usar muchos astilleros

dispersos por el país, todo se concentraba en dos centros, el astillero de Estocolmo y otro privado en Västerвик, en la costa sur del Báltico, usándose ocasionalmente el astillero de Göteborg. La gestión y la administración de la construcción se trasladó a manos privadas, por medio de contratos llamados arriendos, en los que se les transfería el uso de los astilleros públicos para programas multianuales de construcción de un número concreto de barcos. Muchas de estas empresas eran extranjeras, lo que permitía reclutar la mano de obra y los capitales necesarios que Suecia no podía suministrar. Además de lo anterior, también fue encomendada la recaudación de impuestos a terceros, los cuales entregaban una cantidad acordada a la Corona, quedando para su beneficio la capacidad de recaudar más de lo pagado previamente. Esto permitía conocer el nivel de ingresos exactos y regular los gastos para evitar las situaciones de bancarrota.

“El Rey ordenó que los barcos fueran armados con 72 cañones de 24 libras cada uno, lo que requería que se construyeran dos cubiertas de armas.”

LA CONSTRUCCIÓN

Los constructores holandeses de los barcos era la empresa de los hermanos Hybertsson, Henrik y Arendt, junto con la participación valiosa de la esposa del primero Margareta Nilsson, especialmente tras la muerte de Henrik. Fueron contratados para la construcción de cuatro nuevos barcos de guerra en 1625. Bajo este nuevo contrato, el control de los astilleros estaba en manos de los Hybertsson, así como el acceso a las fundiciones de hierro, junto a la exención de impuestos por la importación de hierro y carbón vegetal. La construcción del barco y de las cureñas de los cañones quedaba, pues, en sus manos. El Tesoro se comprometía a pagos mensuales de las cantidades estipuladas. Bajo la férrea dirección administrativa y financiera de Margareta y una búsqueda de materias primas incansable por parte de Arendt, en enero de 1626 comenzó el programa de construcción de los cuatro barcos. Los más pequeños seguían los diseños anteriores, pero se planearon dos mucho más grandes, de más de 40 m de proa a popa (se hicieron dos diseños) y 10 de manga. Poco después, el Rey ordenó que los barcos fueran armados con 72 cañones de 24 libras cada uno, lo que requería que se construyeran dos cubiertas de armas, ya que no era posible emplazar todos los cañones en una única. A su finalización, estos barcos no serían los de mayor tamaño de su época, pero sí los de mayor potencia de fuego.

Los barcos con dos cubiertas de armas presentaban una estabilidad menor que los que solo contaban con una. Cuando el barco se inclinaba por efecto de las olas, las troneras inferiores del lado de sotavento podrían quedar bajo la línea del agua. En caso de que no estuvieran selladas, el agua podría entrar y desequilibrar completamente el barco.

A finales de las negociaciones del contrato, cuando gran cantidad de materiales ya había sido adquirida, la armada sueca perdió diez de sus treinta barcos en una tormenta frente a Domesnäs, en Lituania. El Rey quiso recuperar estas pérdidas rápidamente y ordenó cambiar los planes del programa, construyendo primero los barcos grandes, a lo que se opusieron los constructores holandeses ya que suponía un importante desaprovechamiento de los materiales comprados. Tras tensas negociaciones se modificó el diseño de la construcción no comenzada. No existen pruebas concluyentes de las interferencias reales, aunque sí muchos rumores que le culpabilizan del desastre. El número de cañones que precisaba para dos cubiertas

está recogido en una orden del verano de 1626 ya comenzada la construcción, lo que solo podría hacerse realidad si el diseño original contemplaba esta característica desde su inicio. El pecio rescatado existente en el Museo Vasa de Estocolmo es, más o menos, de las dimensiones indicadas en estos diseños, aunque un poco más ancho. Este hecho pone en duda los cambios de última hora que se consideran causa única del desastre y se achacan a la interferencia del Rey.

En la construcción, además de materias primas del norte de Europa, se contrató a muchos trabajadores extranjeros, pero se empleó una técnica de construcción novedosa que habían implementado los holandeses. Frente a la secuencia normal, que era construir la quilla, la proa y la popa, a modo de esqueleto, y añadir las cuadernas para luego pasar a la construcción de los forros exterior e interior, los holandeses construían la quilla primero y después el fondo, que sujetaban con bloques de madera. Cuando se terminaba, los bloques se sustituían por las cuadernas y se construían los forros. Este método permitía ahorro en madera y en tiempo de cálculo, aunque no se podía determinar con exactitud la forma final del casco. En caso de una buena organización, el método holandés era más eficiente, ya que se podía fletar un barco de tamaño medio en un solo año. El Vasa requirió más tiempo debido a los trabajos de refuerzo que exigían las dos cubiertas de armas. En enero de 1628 el barco fue inspeccionado por el Rey y en primavera fue arrastrado y acostado junto al muelle de Palacio, donde fue armado y suministrado con las provisiones pertinentes para su botadura en verano.

El nombre del barco fue adoptado durante 1626. La primera opción fue Nya Wassan (Nuevo Vasa). Vasa en sueco se emplea para denominar al fasces romano y a una gavilla de cereal y fue adoptado como símbolo heráldico de la familia real, por lo que se usó como denominación de la dinastía fundada por Gustavo I. El barco, como símbolo del poder de la Suecia de Gustavo Adolfo, llevaría el nombre de la dinastía por el mundo.

EL ARMAMENTO

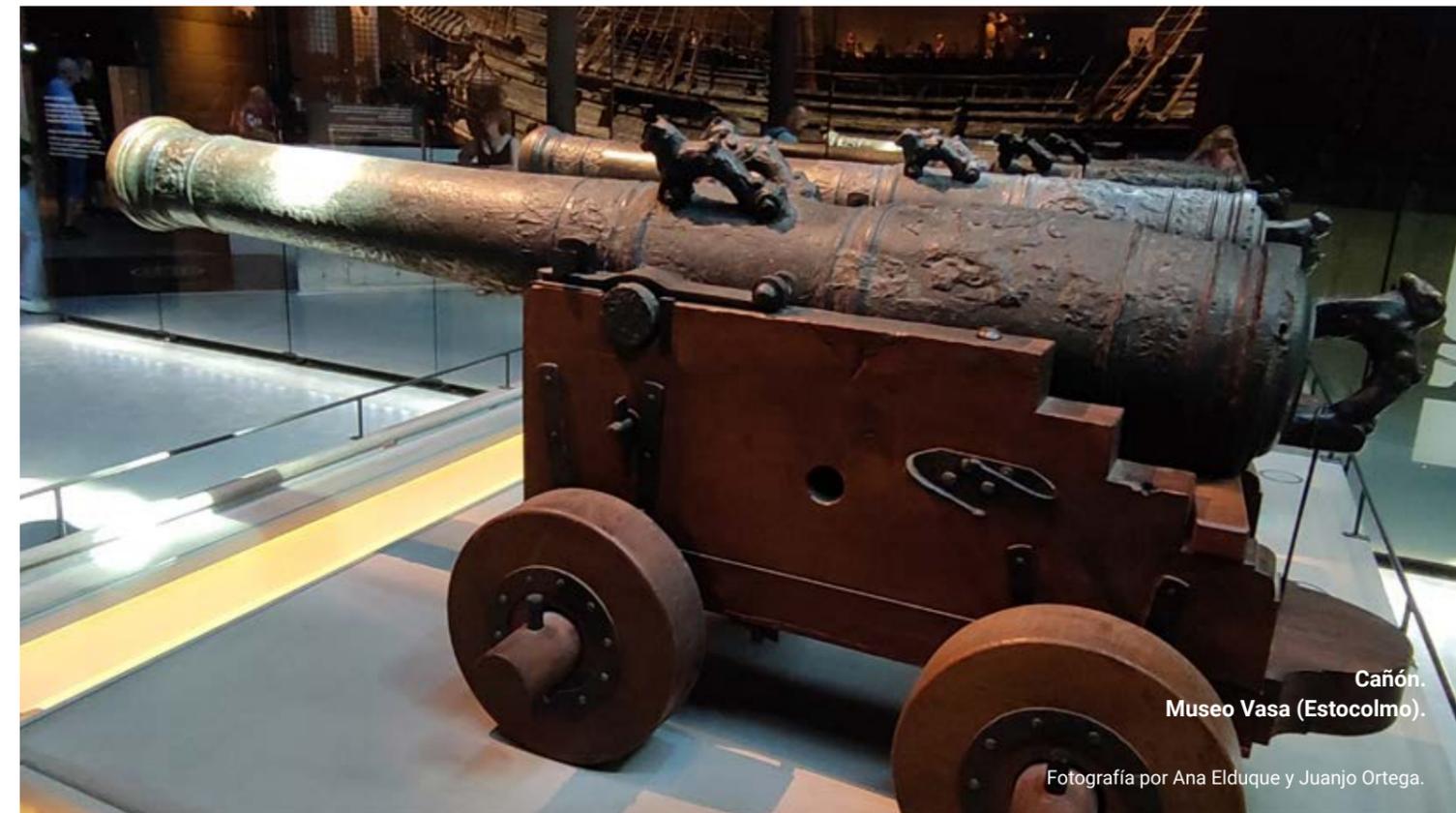
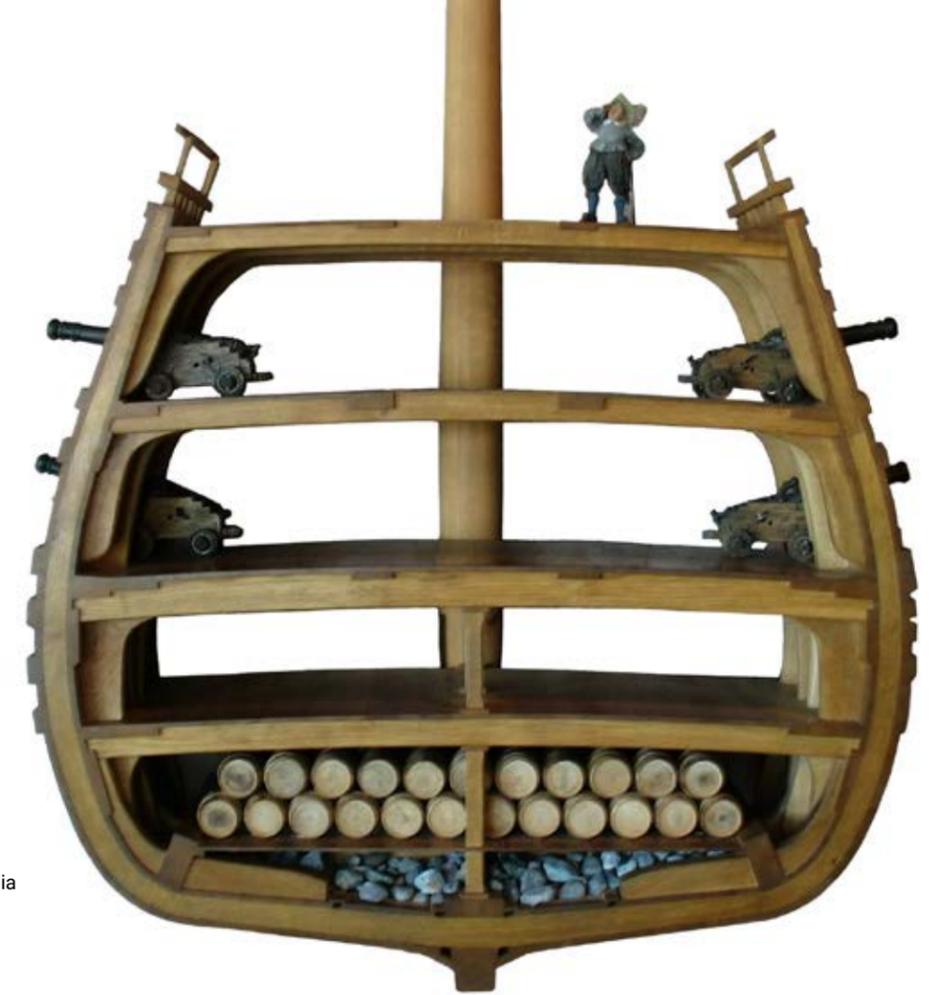
El Vasa, siguiendo las ideas novedosas del Rey, buen conocedor de las técnicas artilleras de la época, requería de importantes innovaciones para dotar al barco de la potencia de fuego deseada. Los cañones navales se habían desarrollado mucho durante el siglo XVI, sustituyendo las culebrinas, de mayor alcance pero menor potencia, por los típicos cañones de balas de 24 libras (10 Kg), muy pesados. Las técnicas de colado del bronce y la terminación de los tubos de los cañones tenían una consecuencia desfavorable. Muchos de estos cañones eran únicos y requerían su propia munición. Gustavo Adolfo, conocedor de estas limitaciones, quería que sus nuevos barcos estuvieran armados con un nuevo tipo de cañón estándar, que permitiera el uso común de la munición y que, siendo más ligero, facilitara aumentar el número de cañones en cada navío. Tras muchas deliberaciones y estudios, se adaptó el diseño de cañones de sitio de 24 libras, haciéndolos más cortos, con una pared más delgada usando una munición común, tanto en el mar como en tierra. El nuevo cañón tenía un calibre $17\frac{1}{2}$ (la longitud era 17,5 veces del diámetro) y un espesor máximo de la culata de $\frac{3}{4}$ del diámetro del ánima. La munición principal estaba formada por bolas macizas de hierro fundido de 24 libras (10 kg) y el propelente eran paquetes de pólvora de, como máximo, un tercio del peso de la bala (3,3 Kg). Con este armamento en un barco de dos cubiertas de armas, la potencia de fuego lograda era el cuádruple de la que podían alcanzar un barco de una cubierta armado con cañones de 12 libras, típicos en la armada polaca y casi el doble que la mayoría de los barcos de su época. Aunque no se logró fabricar todos los cañones necesarios para las 72 troneras del barco, los registros del momento del armado indican que el Vasa disponía de 64 cañones, 46 de este nuevo tipo y el resto convencionales.

El conjunto del armamento alcanzó un peso de más de 62 toneladas, a las que hay que añadir otras 20 adicionales correspondientes a las cureñas. La munición encontrada en el barco alcanzaba un número suficiente

“El Vasa requería de importantes innovaciones para dotar al barco de la potencia de fuego deseada.”

Sección transversal de una maqueta del Vasa.

wikipedia



Cañón. Museo Vasa (Estocolmo).

Fotografía por Ana Elduque y Juanjo Ortega.



Interior.
Museo Vasa (Estocolmo).

Fotografía por Ana Elduque y Juanjo Ortega.

“Este sueño en el fondo de la bahía de Estocolmo solo duró 333 años, emergiendo de nuevo el 24 de abril de 1961.”

para hacer 250 disparos, 5 por cada cañón, lo que implicaba más de 2,5 toneladas adicionales en bolas de hierro y casi una más en pólvora, a las que hay que añadir el conjunto de otros proyectiles que también se usaban, como cadenas, semiesferas unidas por cadenas, bolas con tijeras, especialmente usadas antes del abordaje final. Finalmente, como elemento de estabilización, el barco cargaba, bajo la bodega, con 120 toneladas de balasto, formado fundamentalmente por rocas y piedras.

En el rol del Vasa de 1628 figuran 133 marineros, incluyendo tres oficiales comisionados, dos tenientes y el capitán. En caso de guerra, el Vasa podía incorporar una compañía de hasta 150 soldados. La tripulación, excepto los oficiales, no disponían de espacios propios, compartiendo los existentes entre las cubiertas como lugar de descanso y manutención.

Pero todo esto sirvió para poco. El 10 de agosto de 1628, con el armamento al completo y la marinería a bordo, el Vasa zarpó para hacer la única singladura de su efímera vida. A apenas 1.300 metros del muelle bajo el palacio real, tras haber izado velas en Slussen y haberse desprendido de las amarras de arrastre que lo llevaron hasta allí, al recibir las primeras ráfagas de viento el barco escoró y, en apenas unos minutos, el agua comenzó a entrar a borbotones por las troneras que hizo imposible su flotabilidad, hundiéndose frente a la isla de Beckholmen.

Pero, como casi todo en la historia del Vasa, este sueño en el fondo de la bahía de Estocolmo solo duró 333 años, emergiendo de nuevo el 24 de abril de 1961, donde empezó una nueva singladura, esta vez con la química como protagonista. Pero esta es otra historia para un nuevo capítulo.

Ana Elduque
Facultad de Ciencias

Juanjo Ortega
Colegio de Químicos de Aragón y Navarra

