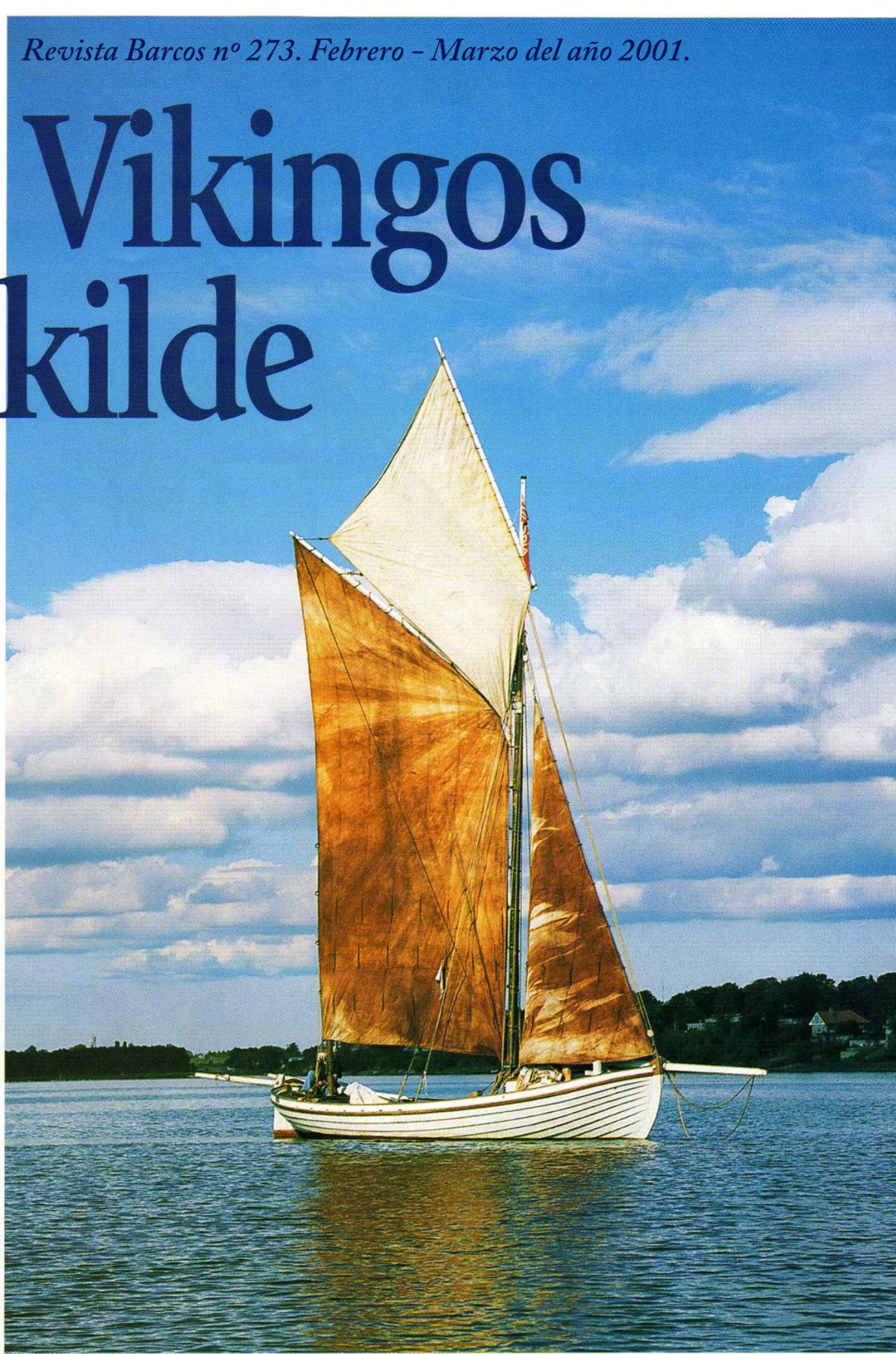


Barcos Vikingos en Roskilde

En septiembre del 2000 se realizó en Copenhagen, Dinamarca, la reunión del International Council of Maritime Museums. Era la primera vez que participábamos de un encuentro de esta naturaleza y para ellos era la primera vez que aparecía un Museo Marítimo de Latinoamérica. En realidad los latinos éramos muy pocos; estaba el representante del Museo Naval de Portugal, el del Museo Marítimo de Seixal (también portugués), el de Barcelona, uno nuevo de Bilbao, el de Malta y por último el de Paris, pero que era mas bien del Mar del Norte.

El resto, unas 70 personas, todos de tradición marítima del norte, es decir Mar del Norte, Báltico y Atlántico Norte. Sin lugar a dudas son pueblos con gran tradición marítima, como ya sabemos, y que sin proponérselo nos lo demostraron constantemente durante el congreso.

Antes de entrar en el tema de los barcos vikingos vale la pena destacar algunas cosas que realmente me dejaron perplejo. El Director del Museo Naval de Estocolmo comentó como armaron una muestra itinerante sobre temas marítimos y en especial sobre las tradiciones de pesca. Es así que, para cumplir con el lema que el Museo se acerque a la gente, compraron un buque de carga que acondicionaron como Museo y recorrieron todos los puertos de los países escandinavos logrando mas de 200 mil visitantes en 2 veranos. Para la próxima temporada cambiaban el tema a arqueología naval. Algo así nosotros ni lo podríamos soñar. Por supuesto había directores de museos que contaban no sólo como trabajaban en el Museo sino como lo hacían con la comunidad completa de un sector del puerto de Barcelona con casas de pescadores y todo. En Lisboa rescataron un astillero del siglo pasado y además la forma de construir las "fragatas" y el arte de navegarlas. En Bilbao, gracias al éxito del Museo Guggenheim que convirtió a una ciudad industrial en turística, se apronta el flamante Museo Marítimo rescatando un viejo astillero. Nosotros contábamos que debíamos hacer milagros para sobrevivir y como en base a los escasos recursos por entradas y donaciones, nos arreglábamos para mejorar el edificio del Ex



Presidio de Ushuaia que estaba totalmente abandonado y donde montamos un museo. Así y todo estaban muy contentos con la presencia de Tierra del Fuego, dado que todos estos museos del "Norte" (en realidad todo queda al norte visto desde Ushuaia) tenían algo de los mares australes y en especial con el Cabo de Hornos.

El Museo

Pero en sí la sorpresa mayor fue la que nos tenían preparada los anfitriones. Una de las charlas se realizó en Roskilde. Esta ciudad tiene el nombre del fiordo donde fueron hallados

algunos restos de barcos vikingos en 1957 por el Museo Nacional de Dinamarca. La sorpresa fue mayúscula dado que encontraron una barrera defensiva que impedía el ingreso de barcos enemigos. Es decir, fueron hundidos a propósito barcos de distintas esloras y usos para la defensa del lugar. En aquella oportunidad se encontraron 5 barcos. Esto era algo usual en la defensa de importantes ciudades hacia fines del siglo XI. Para mi volver a este Museo donde en el 85 hice mis primeras armas en arqueología naval, era algo muy especial. Encontré quienes habían sido mis instructores convertidos en Directores, Profesores o Investigadores. En aquella oportunidad escribí una



▲ Puerto de barcos vikingos.
 ◀ Remando desorganizadamente.

agregado que esto se iba retransmitiendo a las nuevas generaciones haciéndoles participar, no solo de aburridas clases teóricas, sino en construir los barcos que van a navegar. De lectores espectadores a actores de la realidad. Como el museo fue creciendo decidieron hacer nuevas instalaciones en un terreno a pocos metros del anterior. Allí comenzaron a cavar el puerto nuevo y sucedió lo más temido. Aparecieron otros 9 barcos que comenzaron inmediatamente a ser estudiados pero con la idea de no retirarlos del lugar salvo que fuesen muy especiales. Sucede que el costo de estabilizar la madera es altísimo y si no aporta gran cosa es mejor dejarlo preservado en el lugar que se encontró. Pero si hay algo evidente es que este fue un puerto muy importante en el pasado. Hoy solo se ven los ferrys y reconstrucciones de veleros del siglo XI. Las guerras han quedado en el pasado.

A navegar

nota en esta misma revista, sobre los rápidos barcos vikingos y mi gran actuación en los trabajos de reconstrucción y posterior navegación donde me tocó la liviana tarea de cambiar el lastre interno (piedras) a barlovento en cada virada. Ahora todo había crecido. A la vieja sala de exhibición y su muelle con la reconstrucción de un barco a tamaño natural, le habían agregado nuevos edificios de investigación, una dársena con una veintena de barcos (desde grandes barcos de guerra, a pesados mercantes y barcos para diferentes usos y capacidad de carga) y en especial talleres donde se trabaja el tejido de los cabos, la preparación de la madera y cobertizos

donde se continúa construyendo nuevos barcos. En todo esto participa la gente del museo, un gran equipo de voluntarios y chicos de las escuelas que toman esta materia como actividad práctica. Es un verdadero museo vivo. Para recuperar las técnicas de construcción fueron a distintas partes del mundo donde invitaron a viajar a Roskilde desde Paulino Esteban, constructor de balsas de totora del lago Titicaca, a expertos constructores de las grandes canoas maorí. La experiencia de tejedores de mimbre y primitivos carpinteros les permitió recuperar la forma para trabajar los materiales localmente y basándose en lo hallado volver a construir sus barcos, pero con el

Entre charlas y conferencias nos dejaron de repente sorprendidos cuando después del mediodía pidieron voluntarios que supieran algo de vela para participar en una regata. Inmediatamente nos distribuimos en cinco grupos. Los muy mayores, 70/80 para arriba, fueron invitados a navegar en un ketch de 1894 con vela cangreja que iba a hacer de oficial de día y sacar fotos. Si, no los mandaron a descansar a una reposera sino muy por el contrario a subir a un velero. La cancha estaba compuesta por tres marcas fijas, la primera de ellas o línea de largada era a 100 metros de la desembocadura del canal - puerto. Las restantes estaban compuestas por una vara



Barcos Vikingos en Roskilde

clavada en el fondo que indicaba un naufragio, y la tercera era la boya de un muerto usado por un ferry del lugar.

Después de unas palabras sobre seguridad y colocarnos los salvavidas (el que lo deseaba tenía a su disposición saco de agua) nuestro skipper nos llevó hacia el barco en cuestión.

Se trataba de un veloz drakkar para 16 guerreros – remeros, un timonel y un tripulante que ayuda con la vela cuadra. Los demás barcos eran 2 muy parecidos al nuestro, y uno grande de 30 guerreros/remeros. Las prácticas fueron realmente divertidas, dado que remar coordinadamente no es nada sencillo.

Cada tripulante debía sentarse en su lugar y ordenadamente tomaba el remo que le correspondía. La numeración comenzaba desde popa hacia proa. Cecilia bien en proa era el remo 6 de babor. En la banda de estribor pasaba lo mismo pero además de los remeros – tripulantes estaba nuestra skipper (Agnes) que timoneaba. Por ese motivo pasamos un poco de lastre hacia babor, es decir, unas piedras a la otra banda y eran unas cuantas dado que nuestra timonera vikinga era bien morruda con un gran parecido a Helga, la esposa



El puerto Nyhavn en Copenhagen

de Olaf, el famoso vikingo de las historietas. El primer intento de remar coordinadamente fue un verdadero desastre. Sucede que este tipo de tracción necesita una gran sincronización sin poderse adelantar ni retrasar un cuarto de segundo ya que enseguida se traban, por lo menos, 3 remos. Hubo momentos en que conseguimos hasta cuatro remos cruzados. A eso hay que destrabarlos y luego tratar de recomenzar a remar sincronizadamente con el resto. El segundo gran problema era que debíamos guardar ordenadamente los remos dado que nuestra skipper nos iba a decir cuando debíamos volver a tomarlos, por estricto orden, y recomenzar a remar. Al principio me dije para que tanto lío, si esto va a volver a ocurrir al final de la regata, pero no fue así. Sucede que los timoneles deciden cuando van a vela, cuando se vira y cuando se rema. En pocas palabras la regata estaba alternada por tracción en la vela cuadra y a remo en las calmas o en alguna virada dado que el timón es otro problema. Este no es como el que conocemos de nuestros barcos sino que se trata de una espadilla adosada a la banda de estribor y unida al casco por cabos. Intenté timonear pero es como hacerlo en una canoa, solo que el barco es de unos 14 metros. Realmente todo fue muy divertido. El lío que se armaba con 16 remeros que trataban de entender las ordenes de remar o dejar de hacerlo, sea para adelante o para atrás para ayudar a virar, mientras que cada uno trataba de explicarle a su vecino que era la maniobra que se intentaba hacer en su idioma nativo, mientras que el tripulante ayudado por la skipper y algún remero pasaban de banda la cuadra y como de costumbre, al no conocer totalmente la maniobra en realidad

entorpecíamos haciéndola mas difícil.

Por suerte reinó muy buen tiempo: mucho sol y poco viento. De esta forma, si bien teníamos que remar mas seguido, nuestra experta timonera supo aprovechar las mas leves brisas y sacándole la máxima velocidad al barco.

Era realmente muy extraño ver como el barco se deslizaba a unos buenos 3 o 4 nudos con brisas que no superarían los 10 nudos. Sucede que son muy planos y calan muy poco.

El regreso a puerto fue a pura vela y no debimos remar ni para amarrar dado que llegamos con la estropada. El único mas rezagado fue el barco grande que con sus 30 remeros prácticamente no anduvo a vela.

Si bien no podemos decir que fue una gran regata, nos sirvió a todos para pasarla bien y además fue una verdadera lección de cómo eran los barcos vikingos. Como es costumbre, ya después de dejar los salvavidas, pasamos a un tercer tiempo en la sala de exposición donde nos esperaba un regio lunch con vino blanco y cerveza. Nuevamente pudimos saborear las 7 clases de arenque que aparentemente componen todas sus comidas, por lo menos durante la semana que estuvimos nosotros.

El comentario general fue sobre lo importante de la experiencia y que hermoso sería poder aplicarla en cada museo. Mientras reflexionábamos sobre el tema, mirando los restos arqueológicos del barco que habíamos tripulado, se nos acercó el Director del Museo del Pier 16 en New York que nos invitó a navegar el ya reacondicionado clíper comprado en Malvinas y que pasó por Buenos Aires hace unos 30 años para arreglar su casco en el Riachuelo (La Boca). ♦

Lic. Carlos Pedro Vairo



Nótese la espadilla del timón y el lastre de piedras.