

LOS BARCOS VIKINGOS

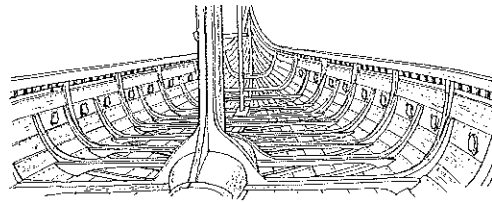
Cecilio Sanz Colmenarejo

Académico de Mérito

El conocimiento que hoy se tiene de los barcos vikingos tiene bastante que ver con la religión pagana que practicaban aquellos pueblos. Algunos reyes, nobles o ricos hombres fueron enterrados en barcos, acompañados con todo lo que podrían necesitar en el más allá, aunque desgraciadamente una vez depositados los féretros en los correspondientes barcos, hacían una pira con todo, con lo que los buques y todo lo contenido en ellos quedaba reducido a cenizas.

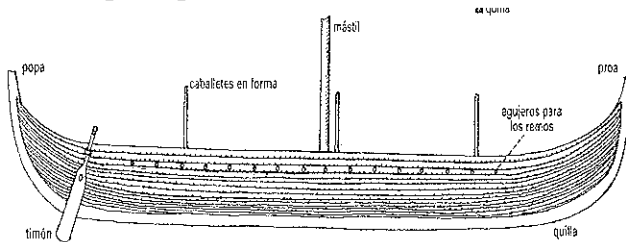
Afortunadamente para los arqueólogos, en otros casos los barcos eran depositados en un profundo hoyo que practicaban en tierra y luego lo cubrían con piedras y tierra formando un pequeño montículo que servía de guía de donde estaba localizado el enterramiento. Gracias a esta práctica nos han llegado una serie de barcos, que han permitido saber mucho mejor como eran esas naves, que a través de las sagas nórdicas que sobre ellos hay escritas, fueron durante muchos siglos la única fuente de información que se tenía de los barcos vikingos.

Hasta que en 1880 no se descubrió un buque casi íntegro en Gokstad, no se empezó el estudio sistemático de esos barcos, aunque ya habían aparecido con anterioridad algunos más, de los que apenas se conservan alguno de los útiles hallados a bordo de esas particulares sepulturas.



Dibujo de la cubierta del buque de Gokstad mirando a popa

Al buque le faltaban los remates de proa y popa y la parte alta del palo que debió ser cortado para que no sobresaliera del montículo.



Perfil del casco de Gokstad

Después del descubrimiento de este barco, han aparecido unos cuantos mas, tales como el barco de Oseberg, la nave de Ladby, los barcos de Skuldelev, y es seguro que a fecha de hoy hayan aparecido bastantes mas, bien como ataúdes mortuorios bastante particulares, bien hundidos en un mar Báltico de escasa salinidad que permite que la madera se conserve mejor que en cualquier otro mar del mundo.

Gracias a haber estudiado bastantes de estos barcos, se ha podido ver que fueron construidos diferentes tipos de ellos en función del uso que pretendiera dársele, se han encontrado buques de carga, buques de guerra, buques pensados para la navegación oceánica o para su uso en lagos o costas resguardadas, se han encontrado barcos que debieron ser simples barcos de recreo, en fin que al igual que sucede en la actualidad, se construyeron barcos con características diferentes en función del uso a que iban destinados.

Los vikingos desarrollaron su particular forma de vivir desde finales del siglo VIII hasta bien entrado el siglo XIII, en el que fueron suplidos en muchas de sus funciones por los buques de la Liga Anseática, mucho más modernos pero que de alguna forma se inspiraban en las formas que durante siglos dieron los vikingos a sus barcos.

Los barcos vikingos, en general tenían dispuesto el tablazón del casco siguiendo lo que se conoce como construcción a tingladillo, a diferencia de cómo se construía en el mediterráneo, donde las tracas del casco estaban dispuestas a tope.

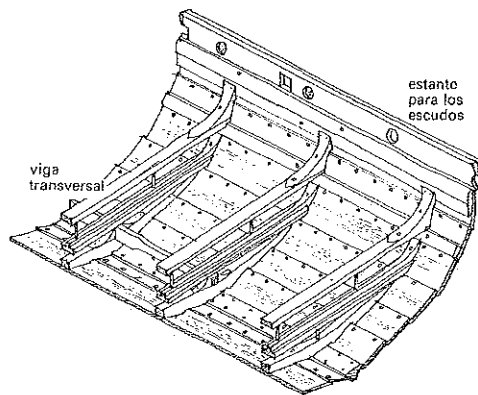
La mayoría de estos barcos nórdicos disponían de quilla, que siempre usaron en los barcos oceánicos. Intentaron que esa quilla fuera de una sola pieza y de hecho el primer buque vikingo bien estudiado, el de Gokstad, disponía de quilla de una sola pieza de roble, que debió necesitar de un tronco de unos 25 metros de longitud. Otros buques que superaban esas dimensiones tuvieron que emplear varias piezas engarzadas para formar la quilla, pero siempre evitando que el apoyo del palo estuviera cerca de una de las uniones de esta.

La construcción del casco era a tingladillo como ya se ha dicho, y tenía detalles tales como que las primeras tablas a partir de la quilla hacían estanqueidad en unos rebajes longitudinales en la propia quilla realizados para recibir esa primera traca. Las tracas no eran todas del mismo espesor, concretamente la traca que coincidía con la flotación del barco era mas

gruesa, al igual que era mas gruesa la traca en la que estaban practicados los agujeros para los remos.

Sobre la traca que estaba perforada para los remos iba directamente la regala con unos soportes para escudos en los barcos de guerra o una traca mas que llevaban los buques de carga que les permitía ampliar el volumen dedicado a esta, a la vez que permitía que el calado de los barcos fuera mayor.

La estanqueidad entre las tablas que formaban el forro se conseguía mediante el calafateo en el que habitualmente se empleaba la resina de árboles, y donde esta escaseaba se valían de grasa de ballena o foca que se introducía en un rebaje que todas las tablas llevaban en la parte baja. Además de eso, las tablas iban clavadas o remachadas unas a otras; si se empleaban remaches estos se colocaban de dentro a fuera del barco.

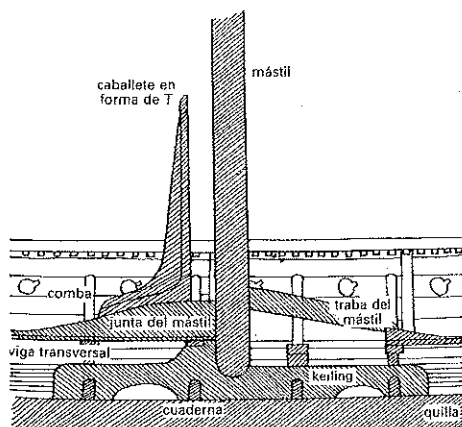


Detalle de casco de un buque de guerra encontrado en Skuldelev

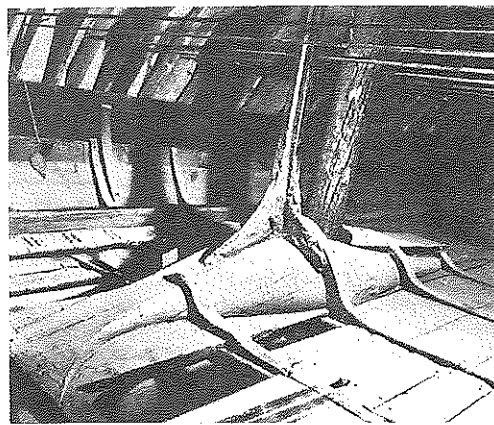
Todo el tablazón iba cogido a las cuadernas, unas veces atadas con mimbre y otras veces claveteadas a las mismas. Solo una de cada dos cuadernas llegaba hasta la regala, la otra quedaba a la altura de la flotación, en esa traca de mayor espesor que mas o menos coincidía con la flotación, a no mucha distancia del pantoque.

La cubierta era diferente según los tipos de barco. En los casos de naves de guerra las tablas de cubierta estaban ajustadas más o menos pero sueltas, y era debajo de estas tablas, donde los remeros, que eran a su vez soldados, tenían las armas a resguardo y a mano, así como las pertenencias particulares de cada uno.

En los barcos de carga no había cubierta en un buen tramo, a proa y popa del palo, que es donde se metía la mercancía o el ganado según los casos, esta zona sin cubierta estaba protegida por unas lonas embreadas formando tejadillo, para evitar la entrada de agua. Después venía un tramo de cubierta ajustada y claveteada, y en los extremos de proa y popa había tablas ajustadas pero no clavadas que servían para que tripulantes y viajeros se introdujeran en los finos a dormir, si el tiempo lo permitía.



Esquema del trincado del palo del buque de Gokstad



Fotografía del esquema anterior

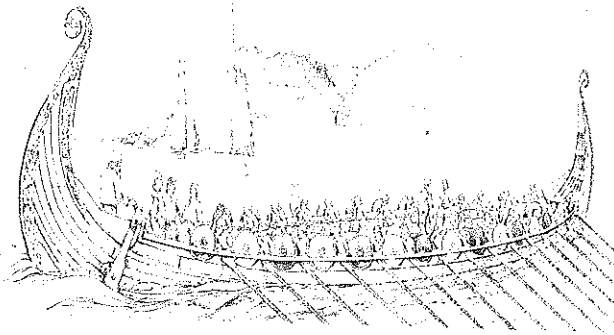
El aparejo y arboladura de la nave lo formaba una vela cuadrada cogida a una única verga en un solo palo, sujeto al casco en su base y mediante estays y obenques afirmado al casco. La base del palo se introducía en una especie de sobrequilla de 4 ó 6 cuadernas de largo y se ajustaba a su paso por cubierta por una junta y una cuña que lo mantenían en posición. Esa junta por proa del palo llevaba una especie de refuerzo vertical para limitar el movimiento del palo hacia proa. Los obenques y estays no iban cogidos directamente a la estructura del parco, iban cogidos a una especie de anillos de mimbre que a su vez pasaban por unas penetraciones en la regala, para no dañar con los cabos directamente a la madera. Los palos eran de un a única pieza y como se ha dicho llevaban una única cruceta o verga para una vela cuadra que era la que proporcionaba movilidad al barco en los viajes oceánicos.

La vela no se sabe de qué material estaba hecha porque no se ha conservado ninguna, pero por el reticulado de refuerzo que se puede ver que llevaban en los dibujos, debió ser de lino o de lana. Dada la climatología de la zona de la que hablamos es casi seguro que las velas fueran de lana

reforzadas con tiras de cuero para evitar que dieran de sí, que las hubiera inutilizado. En caso de tormenta y querer reducir la vela se debió recurrir a fruncirla o a bajar la verga para limitar la cantidad de trapo que convenía en esa situación.

Los vikingos aprendieron pronto a navegar con el viento de proa y para eso se valieron de unas piezas de madera sueltas, que hacían solidarias a la regala, a las que amarraban las escotas de la vela, dejándola oblicua al casco. Se ignora el ángulo mínimo de ceñida, que conseguían empleando ese método, pero aunque el ángulo de ceñida fuera grande es para descubrirse ante el inventor de la idea.

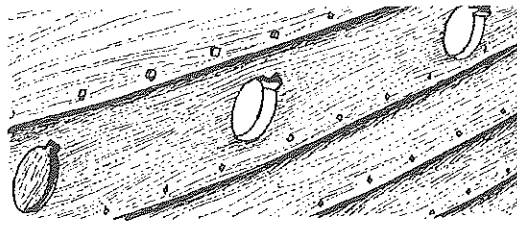
El otro elemento propulsor eran los remos. En los barcos sin quilla dedicados a la navegación interior, los remos fueron el único elemento de propulsión. En general se buscaron soluciones a que los remos se pudieran sacar y meter del barco desde el interior y a que no dejaran mucho espacio entre la caña de remo y el orificio en la traca, para mejorar la remada y además impedir al máximo la entrada de agua. Una de esas soluciones fue el rasgar un poco en un punto determinado los agujeros circulares de los remos para que pudiera entrar la pala y en otros los agujeros de hicieron cuadrados de tal forma que la pala del remo entrara por la diagonal del cuadrado.



Navegación a remo

En cuanto al número de remos empleados, varió mucho de un tipo de barco a otro. En los buques de guerra se disponía prácticamente de toda la eslora de la nave para montar los remos, mientras que en las naves de carga toda la zona dedicada a carga no se podía pensar en poner remos. En los barcos encontrados sin quilla, que no montaban palo ni vela, el único medio de mover el barco era a base de remos. Estos barcos se dedicaron principalmente a navegaciones interiores, costeras y siempre con la mar en calma.

La navegación a base de remos también la empleaban los barcos oceánicos cuando hacían navegación fluvial; por un río no se puede ir a vela, ni a favor de la corriente.

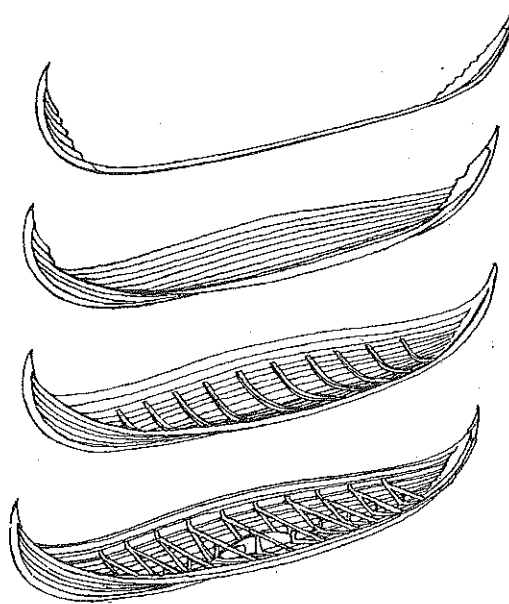


Agujeros para remos

Se puede resumir diciendo que la propulsión de estos barcos oceánicos era alternativamente a vela o a remo. A vela cuando navegaban en mar abierto y a remo cuando estaban en lagos, en ríos, cerca de las costas y durante las batallas con otros barcos de guerra.

Fases de la construcción del casco

En cuanto al proceso constructivo del casco, el que emplearon los vikingos ha pervivido muchos siglos, empezaban poniendo la quilla y luego colocaban el tablazón del casco ajustándolo no a las cuadernas sino a unos formeros, colocados en lugar de las cuadernas, para conseguir que los barcos tuvieran la carena simétrica. Solo cuando el tablazón había superado la zona de flotación sustituían los formeros por las cuadernas definitivas y terminaban el casco.



Esto que se acaba de citar, es como se construían en esta zona del mediterráneo los barcos de pesca hace menos de 100 años. La realidad es que estos barcos fueron una referencia durante siglos y que se convirtieron en instrumento indispensable en la forma de vivir de sus constructores.