

UMA LONGA MEMÓRIA PARA UMA VIAGEM TÃO CURTA!

VASCO OLIVEIRA E CUNHA *

* Professor – Coordenador da ESEV

A história do Vasa, navio real de Gustavo II Adolfo, é verdadeira. Da floresta escandinava ao "mergulho" no Báltico, passando pelo estaleiro de Skeppsgården; da recuperação à conservação e ao museu. As reflexões em torno da vida política, económica, social e religiosa, e da atmosfera mental da Suécia dos séculos XVI e XVII, embora assentes em pesquisa bibliográfica, são da responsabilidade do autor. Tal como a perspectiva final.

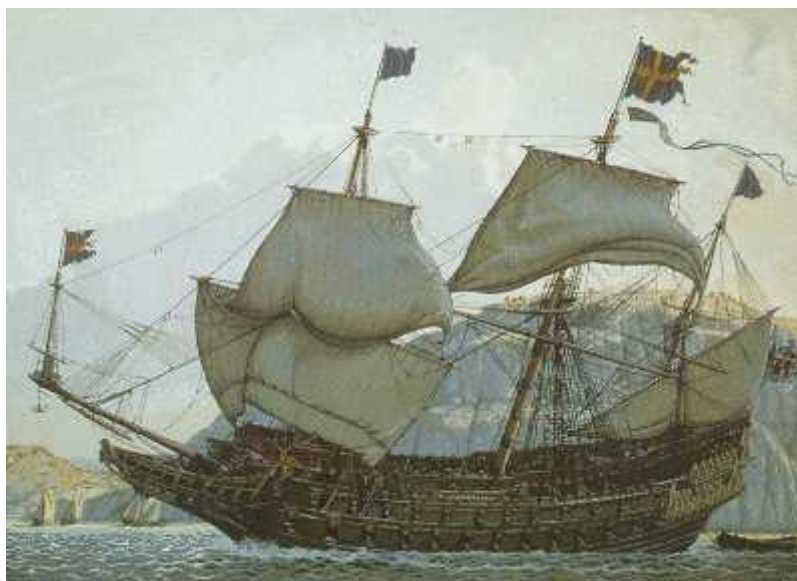
Não havia memória de uma multidão assim na capital. Veio gente de todo o reino, das povoações das margens e das mil ilhas do Lago Malåren, de todas as aldeias em redor de Estocolmo, de Siguna, já muito para norte, e até da longínqua Uppsala, os homens vestindo jaqueta larga de listras verticais, pretas e vermelhas na sua maioria, calça preta, quase todos, abotoada um pouco abaixo do joelho segurando meias brancas de algodão, botas negras; as mulheres, saia rodada verde, vermelha, azul, debruada a branco e amarelo, meias brancas, sapatos da cor da saia, bolsinha de malha bailando na mão. Trajes de festa, moda do tempo, vaidades de um momento.

Todos queriam admirar e testemunhar o baptismo do Vasa, jóia da Coroa, o barco mais belo que a Suécia já construía, mais de duzentos ornamentos, quinhentas esculturas em madeira, douradas ou pintadas, motivos da mitologia grega, da história de Roma, da Bíblia e da linhagem lendária de Gustavo II Adolfo, simbologias de força, de coragem, de sabedoria, da devoção a Deus, quadros eróticos e burlescos, sereias e tritões, uma filha de Neptuno voluptuosamente estendida num divã de espuma

Na popa, ponto mais alto da criatividade dos artistas, um busto do rei, dois grifos, cabeça e asas de águia, corpo de leão, segurando a coroa sobre a cabeça, e o grande brasão nacional de Gustavo Vasa, o fundador da dinastia e das grandes transformações do país: carácter hereditário da realeza; reforço do poder central do Estado, e redução consequente da heterogeneidade de direitos feudais; o desfazer da

aliança entre o trono e o altar, o poder civil erguido acima do sistema eclesiástico; diminuição efectiva do poder da Igreja, possidente, latifundiária, obrigada a entregar à Coroa a terra e uma parte dos rendimentos; organização das finanças do reino; mudanças políticas, económicas e sociais, metade da terra arável do país tornada propriedade de quem a cultivava, revolução que distinguia a Suécia entre todos os países europeus do tempo; reforma da doutrina religiosa segundo as teses luteranas de Wittenberg da independência pessoal, da atitude mística e contemplativa do espírito contra o abuso, do favorecimento de um culto mais depurado e espiritual, da recusa do pagamento de impostos a Roma, confronto ganho pelo monarca, aprofundando a necessidade de Roma centrifugar as suas sementes para o sul negro e quente e para as terras onde o sol se levanta e se deita, e de reatiçar as fogueiras santas na Ibéria para não a deixar cair em tentação.

Também a mais poderosa das armas contra os inimigos e a pirataria crescente no mar e em terra, e para a previsível ramificação para norte do conflito que viria a durar trinta anos e que destruíra quase todo o continente, quarenta e oito canhões de vinte e quatro libras, oito, de três e dois, de uma, seis morteiros, em dois andares ao longo dos quase cinquenta metros do bojo, fonte de terror dos inimigos da Suécia; peça fundamental de um poderio naval de que o reino dependia, "depois de Deus", nas palavras de Gustavo II Adolfo; esperança de reencontro com o orgulho nacional, fortemente diminuído pelo desbaste provocado pela guerra com a Polónia pela posse da Livónia e dos portos prussianos, por tempestades, e também por erros frequentes de construção; protecção para os ataques do exterior; transporte seguro de exércitos e de equipamento para os teatros da guerra na margem sul do Báltico; bloqueio eficaz dos portos inimigos; cobrança de impostos à navegação mercante que os demandasse.



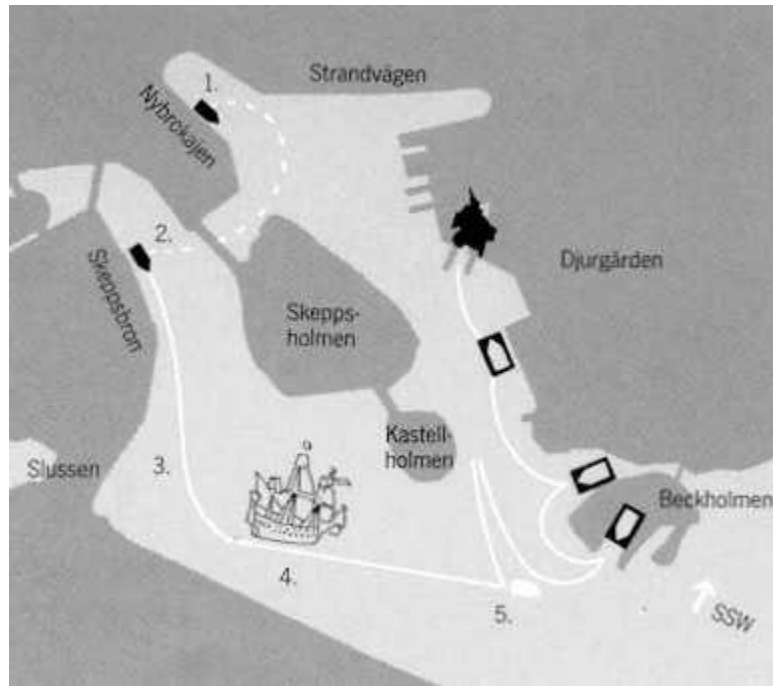
O Desastre do Vasa. Desenho de Björn Landström - In Matz, Erling, s/data,p.3

Reservadas para os habitantes de Estocolmo as margens de Gamla Stan (a cidade antiga) e da pequeníssima Blasieholmen, mesmo no centro da capital, as ilhas que melhores perspectivas ofereciam do percurso inicial previsto do Vasa, as dunas suaves de Skeppsholmen e de Kastellholmen cedo ficaram apinhadas. Situadas em frente de Gamla Stan e do ancoradouro, mesmo junto do Castelo Real, e sendo também o Báltico muito estreito nesta zona, as duas ilhas eram também lugar privilegiado para se poder gravar na memória e no coração toda a grandeza do acontecimento.

Para os mais atrasados, os que vinham de longe, foi a longa correria pela Strandvägen, para chegar a Djurgården, mais a sul, e, pela ponte estreita de madeira, ganhar daí Beckholmen.

Com todas as ilhas do mar a abarrotar, não restou sequer espaço para as famílias poderem estender as toalhas e sobre elas espalhar a velhíssima ementa do smorgasbord sueco, salmão cru, arenque fumado, salsichas pequenas, fritas, pão de centeio escuro com frutos secos, os pâtés, as compotas, morangos silvestres e maçãs, a cerveja e o skåne, o champanhe dos grandes momentos, das grandes emoções. Também ninguém sentia fome.

Quadro perfeito, merecedor da eternidade de um museu, este de uma nação unida, multidão feliz "escondendo" as ilhas do arquipélago no ponto de reunião das águas azul claro, pouco profundas, do mar e do Malåren, ao fundo o perfil altaneiro das velhíssimas muralhas acastanhadas de Stadtholmen, de Riddarholmen e de Helgeandsholmen onde Estocolmo nascera, as torres fortaleza do Tre Kronor, castelo e palácio real, a bandeira azul de cruz amarela drapejando ao sabor da brisa, a mais elevada, a interior, três coroas douradas no topo; o verdete das torres esguias e facetadas da Storkyrkan, Igreja de S. Nicolau, e da Riddarholmskyrka, Igreja dos Cavaleiros, e a cúpula ardósia do convento franciscano de Riddarholmen emergindo de um outono de ouro precoce dos bosques escandinavos; a silhueta da cidade velha, os edifícios medievais começando a dar lugar à cidade seiscentista, rosto mais alegre e claro, privilégio do amarelo, do rosa e do branco, mas conservando as ruas estreitas, vielas esconsas, sujas.



Percurso da viagem inaugural do Vasa e do seu trajecto para o Vasamuseet

In: Matz, Erling, s/data, p.4

Levantada a âncora no cais de Gamla Stan, cordas poderosas e mãos calosas de estivadores e de parte da tripulação puxaram o Vasa ao longo da ilha, duas ou três centenas de metros para sul, cada movimento saudado por coros vibrantes das gentes, aqui e além entrecortados pelos gritos de Sverige! Sverige! (Suécia! Suécia!), gargantas quase enrouquecidas.

Em Tranbordana, actual Slussen, entraram no barco cerca de cento e cinquenta tripulantes, as mulheres e os filhos, convidados de uma viagem de pompa e circunstância através do arquipélago, momento alto da vida do reino.

Içadas quatro das dez velas enormes, que a brisa suave de sudoeste logo encheu, o navio começou a deslizar suavemente pelas águas chãs do canal Saltsjön.

Por alturas de Tegelviken, onde a colina costeira cede o lugar à planura, um golpe súbito de vento fez guinar a embarcação mantendo-a perigosamente inclinada sobre o flanco esquerdo e desviando-lhe o rumo para nordeste, a proa apontando na direcção de Beckholmen. A cerca de cem metros da ilha, o Vasa voltou-se, afundando-se em poucos minutos. Dez de Agosto do ano de 1628, quatro e pouco da tarde. Tinha percorrido apenas 1.300 metros.

A incredulidade dos primeiros instantes do desastre logo deu lugar à expressão da dor e do medo, os gritos da multidão confundindo-se com os da tripulação, das mulheres e das crianças tentando sair da enorme ratoeira em que o Vasa se transformara, saltando para a água na esperança de atingir a margem, muitos deles ajudados pela decisão e pela braçada vigorosa de gente que estava em terra. Mas para cerca de cinquenta suecos, atrapados no bojo do barco, aquela tinha sido a última viagem.

Depois foi a contemplação da catástrofe, silêncio profundo em terra e no mar, como se o sopro da vida se tivesse subitamente extinguido, a voz embargada pela comoção, o coração mergulhado nos negrimes da angústia, a vontade infinita de fugir dali, carregando o peso da tragédia, antecipação de um futuro sem futuro, pobreza e incertezas sem conto, frialdade quase ártica percorrendo cada átomo do corpo e do pensamento.

O Báltico fervilhava de pirataria e de embarcações inimigas, e Gustavo II Adolfo, que se encontrava na Prússia a dirigir as operações da guerra contra os polacos, só duas semanas depois teve conhecimento do desastre.

O Vasa começara a nascer em 1625, quando o rei assinou com Hybertsson o contrato de construção do navio, mil carvalhos derrubados e moldados, madeira densa, dura, das florestas do norte, sessenta e nove metros de comprimento, três mastros garbosos, o do meio com mais de cinquenta metros de altura, largura maior, menos de doze, dez velas desmedidas.

Três anos, quase, de trabalho duro, em cadeia, para lenhadores, serradores, carpinteiros, ferreiros, marceneiros, calafates, cordoeiros, tecelões, vidraceiros, pintores, escultores, entalhadores, moldadores de bronze, entre outros. Mais de quatrocentos homens. Pelo meio, ficava a morte do construtor e a sua substituição por Jakobsson, a visita de inspecção e de aprovação do monarca pelo trabalho realizado, em Janeiro de 1628, a esperança do povo, o temor crescente dos inimigos da Suécia.

O investimento ímpar da Coroa na construção do navio real; o seu destino ridículo e efémero; a gargalhada cruel, generalizada, de todos os adversários do reino; a posição fragilizada do monarca, endividado pela Guerra de Kalmar com a Dinamarca e a Polónia e refém da nobreza pelo contributo desta no esforço de guerra; a partilha do poder, os altos cargos da administração transferidos para as mãos dos nobres; a alienação de terra e de impostos, tudo exigia do rei uma resposta firme e decidida, e numa carta ao Conselho do Reino Gustavo II Adolfo ordenava a instauração de um inquérito rigoroso

que pudesse apurar as origens da tragédia e a aplicação de um castigo exemplar para os culpados de "imprudência" e de "negligência".

Agindo por conta própria e zelo característico de quem se sente regressado ao fausto e à opulência, os conselheiros iniciaram os interrogatórios antes mesmo do rei ter do desastre qualquer notícia.

O sopé da hierarquia foi o primeiro a ser ouvido. Mais numerosos e mais desprotegidos, os cabouqueiros de todos os ofícios sempre constituíram lameiro fértil para dele se extirparem ervas daninhas, excrecências impuras, nefastas, a imprudência e a negligência, no julgamento do rei.

Conduzido ao Palácio Real para depor, o capitão, preso poucas horas após o desastre, declarou-se inocente, afirmando que tudo estava conforme, o balastro, os canhões, tudo, verdades que o futuro ainda longínquo haveria de confirmar. Demolidor, quando um inquiridor falou de intoxicação generalizada dos tripulantes. Todos bêbados! Com perdão dos senhores conselheiros, lembrava Hansson que os bons cristãos não bebem álcool no dia do Senhor, ainda que não hajam recebido a Santa Hóstia. Se erros houvera, eles deveriam procurar-se no design do barco.

Declarações quase iguais, as da marinhagem, dos canhoneiros, cozinheiro e ajudante, trompeteiro, flagelador, barbeiro médico, sacerdote, dos homens do leme, a afirmação cem vezes repetida da desproporção da mastreação, das vergas, da enxárcia, das velas e da quilha.

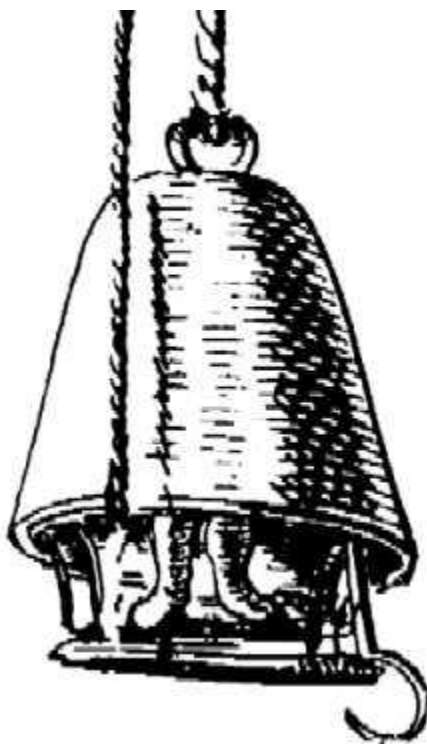
O contramestre trouxe um dado novo para o processo - os testes de estabilidade, trinta marinheiros correndo de um bordo para o outro do Vasa, a experiência suspensa à terceira repetição, o barco vacilando, ameaçando virar-se. Tudo, recordou Matsson aos inquiridores, na presença do senhor almirante Fleming, limitando-se este a exclamar na ocasião: "Se ao menos Sua Majestade se encontrasse no reino!"

Não sendo já vivo o primeiro construtor, foram por fim convocados para depor Jakobsson e o responsável pelo estaleiro. Nas suas palavras, o barco havia sido construído de acordo com as dimensões aprovadas pelo monarca, só Deus sabendo quem era o culpado da tragédia, o Todo Poderoso e Gustavo II Adolfo colocados no centro da inquirição, infalibilidade desrespeitada, a pirâmide hierárquica erguendo o vértice até ao infinito.

O relatório do Conselho do Reino nunca foi conhecido, ninguém foi declarado culpado, cinquenta mortos, um número indiscriminado de feridos, absolvição plena, o destino eternamente indiciado.

O Vasa não foi esquecido. Ninguém esperava que o fosse. Sepultado no fundo do Báltico, apenas a trinta metros de profundidade e bem no coração da capital, o barco arrastara consigo um valioso tesouro - sessenta e quatro canhões de bronze -, aventureiros, inventores e caçadores, ou, como melhor convém à situação, pescadores de tesouros de distintas origens logo no terceiro dia da tragédia apresentando propostas de recuperação de um capital essencial para a guerra, desequilíbrio enorme entre a avareza, muita, e a tecnologia, incipiente, sucessão longa de tentativas e de fracassos. O Vasa, ou o que dele restava, revelava-se inacessível.

O futuro próximo guardava, porém, uma surpresa. Com uma técnica rudimentar, Treileben, um sueco, e Peckell, alemão, coincidência improvável da vida, a Suécia e a Alemanha sendo inimigas, unidos para resgatar armas mortíferas capazes de agravar misérias comuns dos dois povos, campânula, quase sino de igreja, mergulhada na água, bolsa de ar na parte superior para cerca de trinta minutos, que possibilitava aos mergulhadores, roupa de cabedal, botas duplas para resistir ao frio, pés assentes numa plataforma acoplada, soltar canhão após canhão, abraçá-los depois, um a um, com um anzol gigante, poderoso, que os içava até à superfície, cinquenta e cinco peças recuperadas apenas em dois anos (1664 e 1665). Só em meados do nosso século os restantes canhões foram resgatados. O navio, esse continuava a permanecer lá bem no fundo do mar.



Desenho de Francesco Negri, testemunha ocular da recuperação de canhões do Vasa nos anos de 1664 e 1665.

Em 1956, o engenheiro Andres Franzén, especialista de guerras navais dos séculos XVI e XVII, conseguiu fazer a localização rigorosa do Vasa, a ideia de libertar por fim o barco do túmulo gelado em que caíra mais de trezentos anos antes começando a germinar solidamente no país. A disponibilidade da marinha real e a gigantesca campanha de angariação de fundos alicerçaram essa convicção.

Os mais optimistas acreditavam mesmo que o navio poderia encontrar-se quase intacto, o habitat do Báltico, salinidade baixíssima onde o Tereido, o glutão da madeira dos mares salgados, não consegue viver, podendo conservar embarcações submersas durante milénios.

De entre as inúmeras técnicas disponíveis para tentar içar o Vasa prevaleceu a mais convencional - cabos poderosos de aço passados por baixo do casco para "agarrar" bem a embarcação, depois, a subida, lenta mas segura. Tarefa árdua e complexa, os mergulhadores trabalhando envoltos numa escuridão de breu, frio de gelar, a ascensão repartida por dezasseis etapas, a primeira concluída em finais de Agosto de 1959, o navio levantado do leito lodoso do mar, o topo do mastro maior só começando a emergir em 24 de Abril de 1961, promessa sólida de um regresso, trezentos e trinta e três anos após a descida aos infernos, a televisão, a rádio e a imprensa espalhando ruidosamente a boa nova aos sete ventos. A 4 de Maio, o Vasa mostrava ao rei e ao povo, no mesmo cenário natural em que a tragédia acontecera, toda a grandiosidade e a magnificência de seiscentos, mas também os erros que o tinham deitado a perder.

Ancorado num dos cais de Beckholmen, foi depois rebocado para o museu provisório que o município de Estocolmo construía, com o apoio do governo, o Vasavarvet, dezassete anos de trabalhos de preservação e de restauro, resolução demorada e complexa do maior puzzle que o mundo já vira, durante cinco anos os especialistas integrando as centenas de esculturas e de ornamentos aos poucos resgatados do fundo do mar.

Só em 1980 o museu abriu ao público, durante seis anos dez milhões de visitantes tendo podido extasiar-se na contemplação de um barco maldito mas imensamente belo.

Concluído o museu definitivo, o Vasamuseet, em Djurgården, o navio regressou ao Báltico para a sua derradeira viagem no mar, amparado como se faz a uma criança. Corria 1988. Dois anos ainda de trabalhos de preparação de um habitat de protecção para a extrema fragilidade que o Báltico lhe criara, e, finalmente, a abertura oficial em 15 de Junho de 1990 pelo Rei Carlos XVI Gustavo.

Com demasiada frequência, as histórias da história ficam distantes da vida. Não são verdadeiras.

Narrativas brancas, brilhantes, umas, de gente brava e corajosa, respirando engenho e argúcia, paladina da verdade e da justiça, infalível, sem sombra de pecado, estátuas nas ruas, bustos nos largos e nos jardins, colunas desmedidas, arcos de triunfo nas praças magníficas da cidade, ferro, bronze, mármore, calcário, granito, vidro..., as artes agigantando-lhes a figura, traços vigorosos, decididos, adoçados com um sorriso levemente esboçado, benevolente, piedoso, magnânimo, o olhar posto no horizonte vasto, gestação do sonho, a mão apontando à turba o caminho a percorrer.

Nas colinas sobranceiras e nas torres altivas, para que todos possam ver irradiar a luz, os símbolos estruturantes dos sistemas, a cruz, o crescente fértil, a estrela, a espiga, a foice, a roda dentada, o compasso...

Histórias, outras, negras, densas, gente sem rosto, ora branda e temerosa, ora vil e turbulenta, mesquinha, lasciva, ímpia, que não conhece o sonho, mente escassa, incapaz de entender a mensagem transparente da paz que os justos e os sábios lhe oferecem.

Linearidades geométricas, visões extremadas da existência, maniqueísmos estreitos e estéreis, margens alcantiladas que nenhuma ponte é capaz de unir, as histórias da história são sempre provisórias, cada cataclismo natural tornando imprescindíveis ablações, reformulações morfológicas, sintácticas e semânticas, o verniz corrector, as verdades lapidares e o rigor de ontem tornando-se dúvidas cinzentas hoje, os erros deixando-se aflorar ao de leve, o branco e o negro cerimoniosamente afastando-se um pouco para o lado para dar o lugar a outras colorações.

Mas o terror maior dos arquivistas oficiais do reino são as convulsões sociais, rodopio louco pelos corredores abraçando as histórias mais puras bem contra o peito, não vá alguma perder-se por aí, o atulhar frenético dos monta-cargas e dos elevadores, a cave como destino, o acender nervoso dos fogões crematórios, lavagem da história, generalização da receita clássica do Big Brother de Orwell e de todas as máscaras do universo.

Depois, as histórias reescritas com as cores do tempo, inversões do carácter das personagens, da sua mortalidade ou imortalidade, o tenteio meticuloso da infalibilidade e do erro. Para que a essência se não perca.

Para os mais cépticos, a humanidade poderá não ser grande coisa, mas não é certamente tão má como as narrativas, as pretas e as brancas, a pintam! É que a vida é incomensuravelmente maior! E tem tantas outras histórias para contar! Como a do Vasa, plena de aromas da floresta e do mar; dos cheiros fortes

do suor dos homens que o construíram e do lodo de quem o arrancou do fundo das águas; de melodias suaves entoadas ao Todo Poderoso antes da partida e dos gritos de aflição dos marinheiros tentando fugir da morte. E porque é verdadeira, tem as cores da existência, da esperança e do medo, da angústia e da dor, da negligência e da cobardia, do céu e do inferno. E tem vilões que cometem erros e que os repudiam, responsabilizando inocentes.

O Vasamuseet é a memória viva de uma epopeia transformada em tragédia, a afirmação vigorosa de que o erro, se assumido e superado, é um instrumento precioso de conhecimento e de crescimento. Para além de, inequivocamente, nos oferecer a tranquilidade de que a infalibilidade não existe e de que os grandes do mundo vão nus, como no conto de crianças. Que são apenas simples mortais. Como os outros membros da tribo.

BIBLIOGRAFIA

Almqvist, B., The Vasa Story (1965-1979). Edition in English and German, s/ data.

Fact Sheets on Sweden. Published by the Swedish Institute, April 1997 (Classification: FS 107 c Kc).

Gettell, R.G., História das Ideias Políticas. Lisboa: Editorial Inquérito, Lda, 1950.

Holm, Björn, Stockolm - City on the Water. Stockolm: Strömbergs Bokförlag, s/ data.

Matz. Erling, The Vasa Catalogue. Edited by the Vasa Museum, s/ data.

Weibull, Jörgen, Swedish History in Outline. Stockolm: Jörgen Weibull and the Swedish Institute, 1997.