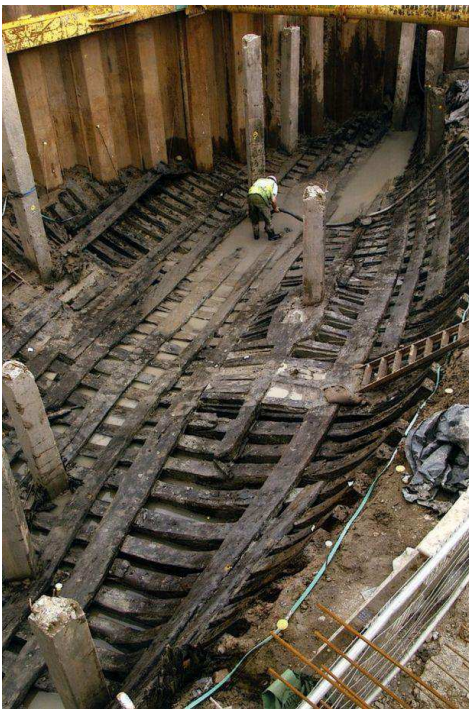


EL MISTERIO DEL BARCO DE NEWPORT

En junio de 2002, la construcción del centro de arte Riverfront a lo largo de las orillas del río Usk estaba en marcha. El foso y el auditorio de la orquesta requirieron una excavación profunda, y el Glamorgan-Gwent Archaeological Trust (GGAT) fue contratado para vigilar la excavación.

Durante las labores de excavación para el foso de la orquesta, los obreros iban hincando pilotes de hormigón, hasta que en un momento dado comprobaron que no asentaban bien. Los arqueólogos bajaron a mirar qué podía causar el problema y descubrieron un naufragio de la era de los descubrimientos en el siglo XV: un barco de madera perfectamente conservado. La nave yacía de manera desfigurada, con el lado de estribor (a la derecha) aplanado a lo largo de los siglos. Y el lado de babor (izquierdo) había sido cortado cuidadosamente en algún momento, probablemente para dar paso a un nuevo muelle.

El barco resultó estar extraordinariamente bien conservado (aunque parte del casco se había



deformado con el tiempo), tanto, que se le ha considerado el mejor navío del siglo XV que ha llegado hasta nuestro días en todo el mundo. Y esas características también han resultado ser excepcionales, ya que, construido sesenta años antes que el célebre Mary Rose (la única nave de guerra del siglo XVI rescatada en el mar), este barco mercante contaba con más de 30 metros de longitud y tenía un desplazamiento de 400 toneladas, lo que le sitúa como uno de los más grandes de su época.

La noticia del descubrimiento del barco se hizo pública el 11 de julio de 2002. La construcción del centro de arte Riverfront se detuvo mientras se podían realizar trabajos de excavación. Al principio, los arqueólogos trabajaron bajo el supuesto de que solo se grabaría y conservaría una pequeña cantidad de maderas, quedando el resto cubiertas por el nuevo teatro. Sin embargo, las autoridades no calibraron bien la intensidad de la **reacción de sus habitantes**.

A principios de ese agosto, se lanzó la campaña «Save Our Ship (SOS)» con el fin de **recaudar fondos** para su excavación completa y poder exponerlo en la ciudad. La iniciativa contó con el apoyo del actor Anthony Hopkins, recolectó miles de firmas, organizó mítines públicos, una

marcha, una **vigilia** en carretera de 24 horas y hasta una «**mini-Armada**» de pequeñas embarcaciones que «**custodiaban**» el hallazgo.

Los esfuerzos dieron resultados y, el 23 de agosto, la Asamblea Nacional de Gales en Cardiff anunció un **plan de 3.5 millones de libras** (más de 4 millones de euros) para **excavar completamente el barco** y unos días más tarde, el 26, los activistas de SOS formaron Amigos del Barco de Newport, un asociación que continúa creando conciencia sobre la importancia del barco y recauda fondos para su proyecto de conservación.

«**Es importante recordar que el navío se salvó gracias a las acciones emprendidas por la comunidad local de Newport y que no hay nada así en ningún otro lugar del mundo**», remarca Bob Evans, al frente de la asociación Amigos del Barco de Newport, al diario Wales On Line.

¿PERO CÓMO SE EXCAVA UN BARCO EN TIERRA FIRME?

Después de analizar muchas opciones, se decidió desmontar el barco pieza por pieza, en orden inverso a su construcción original. Luego, las grúas sacaron las maderas del sitio y las pusieron en un depósito temporal de agua dulce.



Las cuñas de madera blanda tuvieron que ser conducidas entre algunas de las maderas para permitir el acceso a las sierras. Las vigas de madera que sujetaban el casco exterior a las vigas de madera estaban tan bien conservadas que las sierras modernas duraron solo unos pocos días. Las uñas apretadas de hierro que mantenían juntas las tablas del casco, por otro lado, estaban muy corroídas y se rompían con facilidad.



La excavación del barco tomó varios meses. La última pieza de la quilla (columna vertebral), que tuvo que cortarse en pedazos, se levantó a principios de noviembre y la fase de excavación inicial terminó en diciembre. Sin embargo, la atención se volvió hacia la proa y la popa del barco, que había sido cortada por el cofre-presa de la obra y quedaba fuera de sus límites. En abril de 2003, se empleó Oxford Archeology para recuperar la proa, pero la popa se consideraba demasiado peligrosa para excavar.



Las maderas fueron llevadas a una nave industrial en desuso y se mantuvieron en una serie de tanques de agua dulce, listos para el largo proceso de conservación. Dichas maderas, tal como se recuperaron, no estaban tal como aparecen en los cuartos de almacenamiento, limpias,

preservadas y esperando su reensamblaje. Cuando se tomaron del río Usk, las maderas estaban cubiertas de cantidades variables de lodo y concreción, una capa de hierro muy compacta causada por las condiciones ambientales del estuario de Usk, lo que significa que el barco necesitaría ser limpiado a fondo antes de que pudiera llevarse a cabo cualquier grabación.



Cada madera tenía que limpiarse cuidadosamente, comenzando con agua limpia del grifo para eliminar los escombros más grandes y luego usando cepillos de dientes suaves y herramientas dentales en las etapas finales para evitar daños a las maderas frágiles, todo mientras tenía que mantener la madera húmeda porque pueden romperse si se dejan secar.

Después de la limpieza, las maderas tuvieron que ponerse en una solución de citrato de amonio para eliminar cualquier pieza de hierro que quedara en la madera, este proceso tomó varios meses. Posteriormente y durante dos años, las maderas estarán en una solución química diferente para fortalecer la madera. Después de este proceso, las maderas se irán liofilizando y quedarán listas para la reconstrucción y, con suerte, se exhibirán.

LA HISTORIA DEL BARCO

A partir de ahí los especialistas comenzaron a recuperar el buque pieza por pieza y a reconstruir su historia capítulo a capítulo. Los arqueólogos e investigadores comenzaron a buscar información asociada al pecio y llegaron a la conclusión de que debía de tener origen ibérico, porque aparecieron monedas portuguesas y cerámica también ibérica.

El proyecto lo lideraba un dendrocronólogo y arqueólogo, Nigel Nayling, que se entregó a la labor de datar el barco, consiguiendo completar una serie media cronológica con las muestras extraídas de 31 tablas del casco. Tal resultado es difícil de conseguir en el análisis dendrocronológico de un barco de madera, porque solían presentar múltiples reparaciones, y si tal reparación se había llevado a cabo en un puerto de Lisboa, pues los carpinteros habrían utilizado la madera que tuvieran a mano en Lisboa, y lo mismo vale para Bilbo o Arcachon, pongamos por caso. Sin

embargo, las tablas del casco raramente se sustituían, por lo que Nigel se centró en ellas para su exitoso análisis.

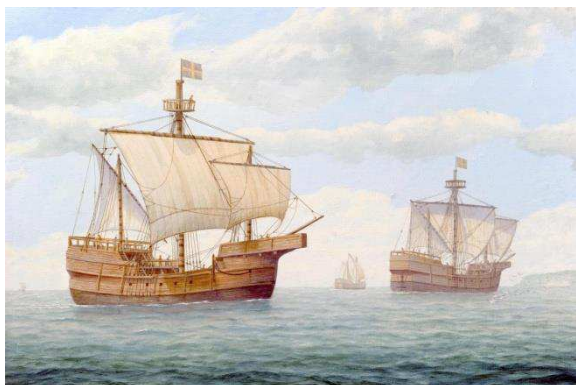
Cuando llegó la hora de comparar los resultados de la serie obtenida por Nayling con las referencias británicas existentes, comprobó inmediatamente que la madera del casco no era de procedencia británica, pues en Reino Unido disponen de unas extraordinarias referencias dendrocronológicas, que cubren un largo periodo histórico; si no había sincronización, era seguro que la madera no era inglesa. Y no la había.

Como es obligado en investigación colaborativa, el siguiente paso de Nigel fue difundir la serie que había completado, enviándola a todos los laboratorios que conocía en Europa, para ver si en alguno conseguían descubrir su origen. También al laboratorio vasco Arkeolan llegaron los datos y la petición, en 2005. En aquel momento, Arkeolan no tenía desarrollada la curva de referencia como la tiene ahora, y la comparación arrojó resultado negativo, exactamente igual que en el resto de laboratorios europeos. El misterio seguía sin desentrañarse.

En los años 2011-2012 Arkeolan se hizo con una magnífica colección de muestras de maderas, en su mayoría procedentes de edificios y caseríos de Araba, con muchos anillos de crecimiento y por tanto mucha información dendrocronológica, lo que permitió al laboratorio vasco extender el extremo inferior de sus curvas desde el siglo XV hasta el siglo XIII.

«Siempre que se hace un avance significativo en las curvas de referencia, en la herramienta que tú utilizas para datar, revisas aquellos casos que han quedado sin respuesta anteriormente, por si en la nueva situación hay sincronizaciones. Y eso es exactamente lo que pasó con el barco de Newport: lo comparamos con las nuevas referencias de que disponíamos y la sincronización resultó perfecta»

nos cuenta Josue Susperregi en el laboratorio de Arkeolan en Irún.



De este modo averiguaron a través de las maderas, que la nave fue construida en el país Vasco alrededor del año 1449 (encontraron también una moneda francesa que confirmaba que no fue fabricada antes de 1147).

El barco era una formidable nave de tres mástiles que medía más de 30 metros de longitud y era capaz de transportar alrededor de 200 toneladas de

carga. El examen de los artefactos y restos encontrados a bordo sugiere que el barco probablemente navegó por la ruta comercial Lisboa-Bristol.

También se sabe que se dedicaba al comercio del vino con la Península Ibérica, podía transportar hasta 200 toneladas de un viaje (para entendernos alrededor de 200.000 botellas). Navegó en las aguas del Atlántico hasta 1469, pero debió tener alguna clase de desperfectos, lo que le hizo atracar en Newport. Se cree que, mientras estaba en Newport, la cuna que sostenía el barco en su píldora se derrumbó. El casco se inundó y la mayor parte del barco se desarmó, dejando solo el casco inferior que tenemos hoy (se especula que pudo ser víctima de uno de los barcos piratas del conde de Warmick).

¿QUÉ ENCONTRARON ADEMÁS DE LAS MADERAS?

Como el barco estaba en el muelle para reparación o desmantelamiento, no estaba lleno de carga o posesiones personales, ni contenía lastre. Sin embargo, una cuidadosa excavación arqueológica produjo una sorprendente cantidad de hallazgos que nos brindan una vista increíble de la vida de las personas que navegaron en ella. Estos artefactos incluyen:

Monedas



Un "*petit blanc*" francés, literalmente 'pequeño blanco', era una moneda pequeña y de bajo valor que se encontraba dentro de la quilla del barco de Newport y se cree que fue puesta allí para la buena suerte, ya que había una superstición en el momento en que un barco de carga que no tenía dinero condenó a *sus dueños al fracaso*. El *petit blanc* ayuda a fechar

la construcción del barco hasta la segunda mitad de la década de 1440, luego de una investigación realizada por el equipo del Proyecto y los Amigos del Barco de Newport, esta moneda es una de las 65,000 monedas ordenadas por el Dauphin de Francia más tarde Louis XI y acuñada a partir de mayo hasta julio de 1447 en la ciudad de Cremieu. Además, había cuatro monedas portuguesas y un jetton que se encontraron en el barco.



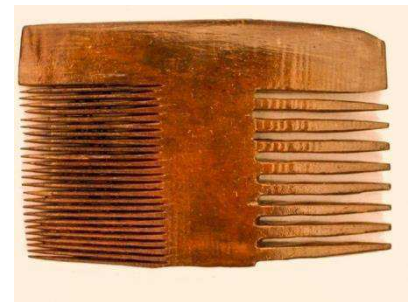


Proyectiles de piedra

Con un peso de unos pocos cientos de gramos, son balas de cañón para uso de la tripulación de la nave. En el siglo XV la piratería representaba un serio problema y las naves debían ser capaces de defenderse ante cualquier ataque.

Peine de madera

El cuidado personal en el período medieval estaba más extendido de lo que la creencia popular podría hacer pensar, como lo demuestra este peine doble de madera, que no ha cambiado mucho en los 540 años transcurridos.



Sección de tira de casco

La tira de cobre fue encontrada en la nave medieval entre dos futtocks. Hay dos de estas tiras, la otra tira todavía tiene hierro. Ambas tiras tienen unos 21-22 mm de ancho. En esta tira hay un medio de inscripción illorum que hace referencia al texto de la biblia de Lucas IV. Esta cita de la Biblia se usaba muy comúnmente en la época medieval y se encontraba en una gran variedad de objetos como encanto y protección contra los ladrones. El texto se encuentra en cosas como barriles y, a veces, ataúdes, pero en este caso la curvatura de la tira de cobre es muy probable que esté en un casco.

Fragmentos de cerámica

Se encontraron más de 240 fragmentos de cerámica y cerámica en la nave medieval. La mayoría de los fragmentos encontrados fueron artículos gruesos que pueden haber sido utilizados como equipo en el barco. Se encontraron otras cerámicas post-medievales, pero esto



probablemente se debió a que el barco naufragó durante mucho tiempo, y el sitio finalmente se utilizó como un vertedero. La cerámica de Mérida se encuentra en muchos lugares diferentes en toda Gran Bretaña, lo que muestra cuánto comercio se llevó a cabo entre el norte y el sur de Europa en este momento de la historia. La mayoría de las cerámicas de Mérida se fabrican en el suroeste de España, pero la región de Alentejo en Portugal también contribuyó y floreció



Ficha de juego

Esta pieza de juego decorada probablemente se usó en un juego tradicional como el backgammon. Un fragmento de la tapa del barril del barco indica que tendrían líneas talladas en las tapas para hacer tableros de juego.

Bomba de achique

Esto se habría utilizado para bombear las sentinas donde se acumularía el exceso de agua en el fondo del barco y habría que eliminarlo. Este es el único ejemplo de una bomba de achique de la época medieval.



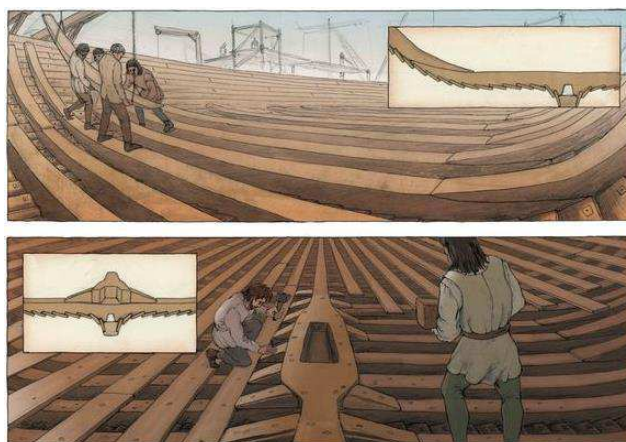
¿Y DESPUÉS DE LA EXCAVACIÓN QUÉ?

Se recuperaron alrededor de 2,000 maderas y los últimos 15 años se dedicaron a preservar y liofilizar maderas. Las maderas y los artefactos asociados están actualmente en proceso de conservación y estudio.

Los arqueólogos están trabajando en el proyecto de restauración masiva, en un almacén convertido ahora conocido como Medieval Ship Center. Utilizaron software recientemente desarrollado para identificar cada tabla en la embarcación.

Sabemos que el Newport Ship se construyó utilizando el método de construcción naval 'clinker' o lapstrake, utilizado por primera vez por los vikingos. Este método se caracteriza por la

superposición de tablones, cada uno sujeto a sus vecinos, en oposición a la tradición de "carvel" en la que los tablones se topan suavemente entre sí. El método del clínker siguió siendo popular en el norte de Europa y el País Vasco hasta bien entrado el período del Renacimiento.



"Volver a ensamblar un barco de 600 años de antigüedad con sus maderas originales es como hacer un rompecabezas en 3D con 2,500 piezas, sin la imagen en la caja", así describe Bob Evans, presidente de "Friends of the Newport Ship".

Durante 2019, nuevos lotes de maderas completaron el proceso de liofilización y fueron devueltos a los almacenes con clima controlado en el Ship Center . Con dos tercios de las maderas conservadas, se espera que la etapa de conservación se complete a fines de 2020.



Desde entonces, la idea del barco se ha convertido en una especie de inspiración para la gente de Newport; Monusk Tapas dice que sus menús se basan en la comida que se consume a lo largo de la ruta del barco, mientras que la cervecería local Anglo-Oregon Brewing ha producido una cerveza negra llamada Newport Ship.

PARA SABER MÁS

<https://aboutbasquecountry.eus/2012/09/19/bbc-el-barco-medieval-de-newport-puede-estar-vinculado-con-el-pais-vasco/#>

<https://www.naiz.eus/es/actualidad/noticia/20181026/el-misterio-desentranado-del-barco-de-newport>

<https://www.youtube.com/watch?v=AWvQnaZIZ-Y>

<https://abouthasquecountry.eus/2020/01/23/un-barco-vasco-del-siglo-xv-que-transportaba-vino-de-portugal-a-gales-se-esta-reconstruyendo-en-newport/>

<https://www.walesonline.co.uk/news/wales-news/newport-medieval-ship-opening-date-17288380>