



EL RÍO LOIRA, RÍO REAL DE FRANCIA. PRIMERA PARTE

THE RIVER LOIRE, FRANCE ROYAL RIVER. FIRST PART

Guy Amaru: ANAYA
g.amaru@ozu.es

CURRÍCULUM VITAE DE CADA AUTOR

Francés nativo de Tahití. Es capitán de la Marina Mercante francesa. Pertenece a la sociedad francesa ANAYA compuesta de españoles en Francia y franceses amantes de la cultura española.

RESUMEN

El río Loira es el más largo de Francia. Según se sitúen al norte o al sur del río Loira, la gente, las costumbres, la gastronomía, los dialectos, son diferentes. Los puentes que cruzan este río sirven para unir unas zonas con otras, pero también son un símbolo de la unidad del país galo. El más antiguo es el de Beaugency, entre Orleáns y Blois, construido en 1130, y el más reciente es el puente de Europa, obra del arquitecto español Santiago Calatrava.

PALABRAS CLAVE

Río Loira - Puente - Francia

ABSTRACT

The Loire is the longest in France. As are located north or south of the Loire, people, customs, cuisine, dialects are different. The bridges over this river used to join some other areas, but also a symbol of national unity Gallo. The oldest is that of Beaugency, between Orleans and Blois, built in 1130, and most recently the European land bridge, designed by Spanish architect Santiago Calatrava.

KEY WORDS

Loire River - Bridge - France

ÍNDICE

1. Introducción
2. Pequeña lección de geografía
3. Historias de puentes
 - 3.1 Leyenda del "gato de Beaugency"
 - 3.2 Otros puentes relevantes
 - 3.3 Los puentes, objetivos militares
 - 3.4 La rendición de la columna Elster
 - 3.5 Matanzas
4. Barcos y marineros de mar y del río
 - 4.1 El gran viaje de un cierto Jules Verne
 - 4.2 Navegación fluvial
 - 4.3 Anécdotas de marineros del río
5. Bibliografía

TEXTO:

1. Introducción

Hablaremos, en primer lugar, del río Loira en su conjunto, lo que nos conducirá muy lógicamente a tratar, en otro artículo aún por venir, de la ciudad de Orleáns, situada a medio curso de este río. Sin duda, respecto a las otras, esta ciudad es la de mayor importancia tanto por su historia como por su desarrollo actual.

Intentaremos presentar el Loira de manera viva, usando anécdotas, acontecimientos y hechos históricos o actuales, hablando de la gente y sus actividades, de sus riquezas agrícolas, industriales e intelectuales.

2. Pequeña lección de geografía

Para que sepan de qué hablamos, un breve curso de geografía es imprescindible.

A modo de preámbulo, en Francia llaman «fleuves» a las corrientes de agua que desembocan en el mar, cualquiera que sea su longitud, y «rivières» a las que no.

El Loira es un «fleuve», el más largo de Francia, con 1.020 km, y su cuenca es la más extendida con 115.000 km². Nace en el Massif Central, al pie del Monte Gerbier de Jonc (Departamento de Ardèche). Primero se dirige al Norte hasta encontrar el Sur del «Bassin Parisien», donde, con una larga curva tuerce hacia el Oeste, para desembocar en el Atlántico en el puerto de Saint Nazaire. La mayoría de sus afluentes, y los más importantes, son los de la ribera izquierda (Allier, Cher, Vienne). Tiene un régimen muy irregular, con caudales variando de 15 a 8.000 m³/s. A lo largo de su recorrido, atraviesa las ciudades de Roanne, Nevers, Orleáns, Blois, Tours, Saumur y Nantes, entre las más grandes.



Mapa de la cuenca del río Loira

3. Historias de puentes

En Francia, hablando de la gente, de sus costumbres, de su gastronomía, de su cultura en general, de sus dialectos también, solemos distinguir entre los del Norte y los del Sur del Río Loira. Eso ilustra bien la importancia de este río como línea de separación entre dos Francias. Por consiguiente, es natural que los puentes que le cruzan aparezcan como el símbolo de la unidad del país, además de su papel usual.

3.1 Leyenda del "gato de Beaugency"

El puente más antiguo es el de Beaugency, entre Orleáns y Blois, construido en 1130. Consta de 24 arcos de piedra y une la Beauce, al Norte, con la Sologne, al Sur. Una

leyenda nos cuenta que el Diablo propuso al Alcalde construir un puente en sólo una noche y que se cobraría con el alma del primero que lo cruzara. Así, a la mañana siguiente, apareció un magnífico puente, con el Diablo esperando a su presa al otro lado. Llegó el Alcalde frente a sus ciudadanos estupefactos, con un gato en una mano y un cubo de agua en la otra. Tiró al gato sobre el puente hacia el Diablo y le echó el agua de tal manera que el animal enloquecido atravesó el puente como una flecha y se refugió en los brazos del Diablo. Éste, airado, trató a los de Beaugency de «gatos feos» y se fue, avergonzado.



3.2 Otros puentes relevantes

El más reciente es el puente de Europa, en Orleáns, obra del arquitecto valenciano Santiago Calatrava. Destacan los dos trípodes que soportan su tablero y su arco lateral inclinado, con obenques. Lo raro es que desemboca al Sur en la nada, o casi, porque esta zona residencial rechaza toda idea de construcción de una gran carretera que continúe la circunvalación del Norte.



Puente de Europa (Orléans)

El puente más largo es sin duda el que cruza el estuario en Saint Nazaire, con sus 3.356 m. La parte céntrica, el tablero, mide 720 m de longitud, con 60 m de altura, y permite que pasen los barcos de alta mar dirigiéndose a los puertos de Montoir, Donges, y Nantes. Está sostenida por dos pilones bípodes y obenques. Los tramos de acceso los constituyen dos viaductos de hormigón. El conjunto es impresionante y se puede ver desde muy lejos mar adentro.



3.3 Los puentes, objetivos militares

En junio de 1940, los ejércitos franceses son derrotados. Muchas unidades y millares de refugiados se dirigen hacia los puentes del Loira, en una desorganización total, sin noticias de la situación militar y política. Los «Stukas» alemanes bombardean los puentes (y los barrios colindantes) para impedir que los restos de las fuerzas francesas se pongan a salvo al otro lado. Las que lo consiguen vuelan otros para que las tropas alemanas no puedan cruzar el río. Las retaguardias pasan combatiendo bajo el fuego y las bombas enemigas, como en Gien. En Saumur, los Cadetes de la Academia Militar de Caballería oponen fuerte resistencia a los alemanes. Total que casi todos los puentes entre Nevers y Nantes son destruidos o gravemente dañados. Todo acaba el 21 de junio con la firma del alto al fuego entre el Mariscal Pétain y los alemanes. Empieza la ocupación de la mitad de Francia.

Mayo y junio de 1944, bis repetita. En vista a la preparación de la invasión de Normandía por parte de los Aliados, los puentes del Loira que habían sido más o menos restaurados son el objetivo de sus bombarderos. Se trata de impedir que las tropas alemanas acantonadas en el Sur del río lleguen al auxilio de las del Norte. De la misma manera que en 1940, pero tal vez con más potencia y menos precisión, las ciudades entre Nevers y Nantes, con sus puentes, sufren daños importantísimos.

3.4 La rendición de la columna Elster

Julio y Agosto de 1944. Los alemanes han perdido la batalla de Normandía y las fuerzas que aún están al Sur del Loira reciben la orden de retirada hacia Alemania. Entre los últimos está el General Elster, que manda a una columna heteroclita compuesta de infantería, de artilleros de marina (los del Muro del Atlántico entre la Gironda y Hendaya), muy pocos vehículos y escaso armamento. Son unos 25.000. Se dirigen, como las otras divisiones o columnas viniendo del centro-sur de Francia, a

Decize, pequeña ciudad río arriba de Nevers, cuyo puente es el único pasaje intacto. Pero, desde el principio de junio, la Resistencia ataca a todos los alemanes que hacen movimiento al Norte o al Noreste. La columna de Elster es acosada casi a diario en cuanto ha pasado Bordeaux, hasta Chateauroux. Ya en agosto, De Gaulle ha vuelto a instalar su Administración en los departamentos y ciudades liberados por los Aliados o por la Resistencia. El General Elster, que nunca ha sido un nazi, ya se ha dado cuenta de que Hitler ha perdido la guerra. Empieza a tomar contactos con los americanos por medio de la Resistencia gaulista. Consecuentemente, el 10 de septiembre de 1944, en la «Sous-Préfecture» de Issoudun, firma un convenio con los americanos, cuyas tropas ocupan el Norte del Loira. Vuelve a confirmarlo en presencia de oficiales franceses el 14 de septiembre. El acuerdo prevé que los alemanes que aprueban la rendición (algunos la rechazaron), se dirijan al Norte, hacia el puente de Beaugency (el del gato), sin padecer otros ataques, y que allí, remitan sus armas a los americanos en una ceremonia que sea filmada y utilizada para la propaganda. Todo se cumplió así el 16 de septiembre. 19.600 hombres se rindieron a los americanos y cruzaron el Loira en Beaugency, para ingresar en un campo de prisioneros construido adrede por ellos en la vecindad. Elster, condenado en su ausencia a muerte por los Nazis, fue trasladado a EE.UU con sus oficiales. Tras la guerra, volvió a Alemania y salió sin cargo de los trámites de desnazificación. Se hizo campesino y murió en los años 50, tranquilamente.

3.5 Matanzas

Desgraciadamente, el Loira y sus puentes fueron también testigos de hechos más horrorosos.

Durante las guerras de religión, es tristemente famosa la matanza del día de San Bartolomé, que empezó en Paris en agosto de 1572 y continuó en el valle del Loira. En La Charité sur Loire, Orleáns, Saumur y Angers, las víctimas protestantes fueron

tiradas al río desde los puentes. Cuando cesó, unos 30.000 protestantes habían perdido la vida.

Luego vino la Revolución francesa. En 1793/1794 un viento de locura sopló sobre la Convención, el gobierno revolucionario del que Robespierre se había hecho el jefe. Se institucionalizó el régimen de «La Terreur». Llevaron a la guillotina no sólo a los aristócratas naturalmente sospechosos de fomentar la contra-revolución, sino también a miembros más destacados de la Convención, por ser demasiado tibios o, al contrario, ultra derechistas, a artistas, escritores, poetas, científicos... Y, por supuesto, a un número más grande de ciudadanos ordinarios, por los motivos más fútiles.

Un cierto Jean-Baptiste Carrier fue nombrado Representante de la Convención en Nantes y, entre noviembre de 1793 y julio de 1794, mandó ahogar a más de 10.000 personas de la manera más cruel. En barcos, habían previsto trampas en el fondo del casco por donde caían al agua los condenados atados en pares, un hombre con una mujer. Carrier llamaba a eso «deportación vertical» o «bodas republicanas». La Terreur cesó cuando Robespierre fue guillotinado a su vez a finales de julio de 1794, y el propio Carrier en diciembre del mismo año.

4. Barcos y marineros de mar y del río

Ya hemos evocado el tráfico marítimo de los puertos del estuario, hasta Nantes. Este conjunto portuario es el cuarto de Francia por el tonelaje, y se ha especializado en el tráfico de productos petroleros, forestales, cereales, frutos, carne, y contenedores. Sin olvidar los Astilleros de Saint Nazaire, donde fueron construidos buques de línea tan famosos como «Normandie», «France», «Queen Mary II» y muchos de los cruceros actuales.

Ya en los tiempos más remotos, los barcos de mar aprovechaban el estuario y la parte inferior del río para el comercio o la guerra.

Julio Cesar en «La Guerra de las Galias» nos dice que para luchar contra los Venetos (Galos del Sur de Bretaña) que habían tomado como rehenes a los embajadores romanos, mandó construir barcos en las riberas del río, en la región del estuario, y enrolar a marineros y prácticos que los manejaran, porque era la única manera de luchar contra esas poblaciones marítimas.

Los Vikings daneses llegaron en 843, año en que saquearon Nantes, y, estableciendo bases en la región del estuario, condujeron muchas incursiones río arriba hasta Saint Benoît sur Loire (más allá de Orleans), saqueando y destruyendo todo lo que resistía a su avance. Sólo en 936 fueron vencidos y expulsados.

Pero la Edad de Oro de Nantes y del Estuario se extiende del siglo XVII a la Primera Guerra Mundial. Primero con el comercio triangular: de Nantes a las costas de África, con mercancías manufacturadas y armas, de África al Caribe o América, con esclavos, y vuelta a Nantes con azúcar, ron y otros productos tropicales.

Luego, con el desarrollo del transporte marítimo a finales del siglo XIX, gracias a una ley de fomento a la construcción de grandes veleros de 3 ó 4 palos (1893), fue la época de las líneas de Chile (salitre), Australia (lana), California (madera), Asia (té, telas, porcelanas) y Nueva Caledonia (níquel). Durante la Gran Guerra, los barcos a vapor destronaron definitivamente a los veleros. Así, en 1921, todos los veleros de las navieras de Nantes fueron atracados en el cementerio marítimo del Canal de la Martinière, al Sur de la ciudad.

4.1 El gran viaje de un cierto Jules Verne

Es inútil presentar al famosísimo escritor de libros de aventuras dedicados a la juventud. Nació en Nantes, a unos 50 km de la desembocadura del río, en 1828. Ya desde niño soñaba con el mar y los viajes. A los 11 años, se entera de que el velero de 3 palos «La Coralie» va a zarpar hacia las Indias. Sin saberlo sus padres, consigue enrolarse como grumete, con el proyecto de volver y regalar a su prima Caroline un collar de coral. Alarmado su padre, no tarda en descubrir cómo se había fugado su hijo. Y el viaje acaba en el puerto de Paimboeuf, a 40 km río abajo, con una buena paliza. Es por esto que prometió a su madre no viajar nunca más, sino en sueños. Y lo cumplió, como lo prueba su inmensa obra.

4.2 Navegación fluvial

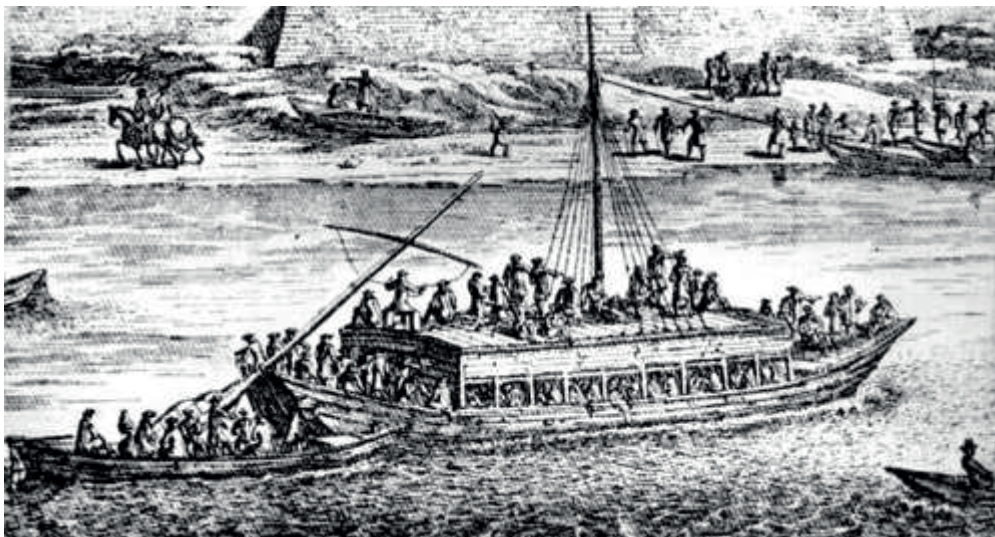
Ya desde el siglo XV, el Loira es la vía de penetración y comunicación más importante del reino. Primero en la parte de su recorrido Este/Oeste, es decir, entre Briare y el estuario, donde los barcos pueden aprovechar los vientos más regulares de Oeste/Noroeste que les permiten navegar a contra corriente. Luego en su tramo superior, entre Roanne y Briare, aunque con más dificultades, necesitando más a menudo enganchar las caballerías para que les sirguen río arriba.

A finales del siglo XVII, con la puesta en servicio de los canales de Briare y de Orleáns, el Loira se conecta directamente al Sena y a París. Lo que explica aún más el desarrollo del tráfico fluvial. El barco de carga más utilizado es la «gabarra», de hasta 30 metros de eslora. Bajando el río, del Massif Central hacia Paris, transportan leña, madera de construcción, carbón. De Orleáns y Blois hacia Nantes, los cereales de la Beauce. En los dos sentidos, van los vinos, la piedra de construcción blanca (la de los castillos del Loira), los vinagres de Orleáns, sin olvidar los pasajeros navegando en «coches de agua», primero de vela y luego, a partir de 1829, de vapor. Hacia arriba,

cargan en Nantes sal y productos de ultramar como el azúcar y el ron. En Angers, son cargamentos de pizarra para los tejados. Los vinos de Nantes, Saumur, Tours, destinados a París, hacen escala en Orleáns, donde los catan. Los que no cumplen con la calidad requerida se convierten en vinagre. Así se hizo la reputación de Orleáns en esta industria.



Gabarra a vela navegando por el Loire



Dibujo de la época de un “coche de agua”

En esa vida económica intensa, destacaban los marineros del río. Primero los patrones, dueños de sus gabarras, que las sociedades comerciales u hombres de negocio contrataban para que transportasen sus mercancías. Éstos enrolaban a sus marineros, a menudo gente de su región. Eran 6.000 a mediados del siglo XIX.

4.3 Anécdotas de marineros del río

Son hombres fuertes, desenvueltos y algo pícaros. Bien conocidos en los muchísimos puertos a lo largo del río por beber mucho, hablar fuerte, cantar y disfrutar de la vida en las tabernas.

- La del salmón

Solían respetar a su patrón, pero no siempre. Por ejemplo, una vez todo el gremio amenazó hacer huelga. ¿Por qué? Porque ese año estaban hartos de comer salmón todos los días, talmente abundaba en el río por aquel entonces.

- La de la cotorra

Una de sus aficiones era comprar cotorras o papagayos en Nantes, a los marineros de mar, y, durante el viaje de retorno río arriba, enseñarles todas sus palabrotas. Los vendían a los lugareños en sus escalas. Los que tenían esposas se los dejaban en casa; así, estaban seguros que ellas no les olvidarían.

Una vez, un papagayo había sido entregado al convento de Nevers y allí bien educado con la mejor jerga religiosa. Las monjas quisieron regalarlo a las Visitandinas de Nantes, y lo confiaron a la tripulación de un barco. Cuando el animal llegó a su nuevo convento, ¡blasfemaba y maldecía como un marinero!

Antes de 1830, hacían falta 6 días entre Orleáns y Nantes, y unos 20 días en sentido contrario, según el viento. Con los barcos de vapor, sólo 2 y 4 días respectivamente. Pero en 1846 prolongan la línea de ferrocarril de París a Orleáns hasta Tours y en 1852 hasta Nantes. En consecuencia, van a desaparecer paulatinamente los barcos de vela, resistiendo algo más los de vapor, hasta que, en 1918, el «FRAM» vapor de 40

metros que transportaba azúcar y cacao de Nantes a la fábrica de chocolate de Blois, haga su último viaje.

5. Bibliografía

- Les Ponts de la Loire, de la source à l'Atlantique, de Serge VANNIER

Editions C.P.E. 2002

- Le Folklore de l'Orléanais, de Christian CHENAULT

Editions Howarth 1993