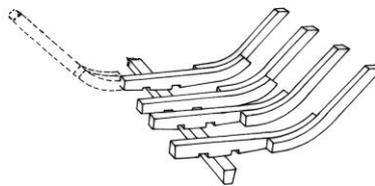


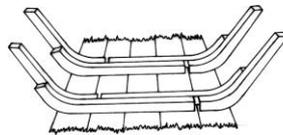
RENACIMIENTO DE UNA BARCA DEL LAGO LEMÁN

En el corazón de los Alpes, el lago Lemán constituye una zona acuática relativamente grande, de 72 Km. de largo, 582 Km² y 167 Km. de orillas. Este lago, geográficamente aislado de cualquier influencia marítima, ha conocido a lo largo de los siglos un desarrollo importante de tráfico naval de mercancías y de personas.

Los barcos primitivos, de fondo plano y vela cuadrada, sin quilla, fueron sustituidos a lo largo de los siglos por unidades mucho más evolucionadas, construidas sobre quilla y con vela latina, claramente de origen mediterráneo.



Cuadernas de barcas



Cuadernas de una nao de fondo plano

Desde el siglo XIII, la Casa de Saboya (a la que pertenecía entonces parcialmente esta región) construía galeras, empleando para ello especialistas de la región de Génova. En el siglo XVI, carpinteros de Niza construyeron unos navíos habitualmente llamados “Barcas”.

Las Barcas del lago Lemán se distinguen por el hecho de tener una cubierta y llevar la mercancía sobre ella. Están construidas sobre esqueleto, como los grandes barcos marítimos. Tienen un parentesco muy claro con las galeras del Mediterráneo; en estos navíos del lago Lemán se reconocen muchos términos del vocabulario típico de los barcos mediterráneos. Al contrario de los barcos primitivos, las Barcas tienen formas finas, favorables para la navegar de bolina y que permiten ceñir.

El aparejo se compone, con escasas excepciones, de dos mástiles. Las entenas llevan velas latinas de base ancha. Semejante aparejo permite barloventear.

Una de las particularidades de las Barcas del lago Lemán es que las roldadas situadas en el calcés de los palos y que sirven para izar las antenas están colocadas perpendicularmente al eje del navío. Además las antenas quedan siempre suspendidas a babor. Así se puede bolinar de ceñida, pero no se pueda virar la antena de un lado a otro, contrariamente a lo que sucede con un aparejo latino clásico.

Así, desde el punto de vista aerodinámico, amurado a babor (recibiendo el viento de babor) navegamos “a la mala”: la antena y la vela están a barlovento del mástil. La vela se apoya en el palo.

Amurado a estribor (recibiendo el viento de estribor) se navega “a la buena”: la antena y la vela están a sotavento del mástil, en el costado opuesto por el que llega el viento.

Cuando se navega “a la buena” se corre el riesgo de que a la “orsa llarga” (antena más horizontal) sin precaución, se puede desgarrar la bordura y el trapo de la vela.

Por este motivo los marineros del lago Lemán, contrariamente al uso marítimo, utilizan el término “navegar a la mala” cuando una Barca, que siempre tiene la antena por babor, recibe el viento de estribor con el riesgo de dañar la vela durante una maniobra.

Si las galeras y las Barcas lemánicas tienen una estructura relativamente semejante, su aspecto general es muy diferente: en efecto, la galera es larga y estrecha, con una popa que domina la proa; la Barca, al contrario, es proporcionalmente mucho más ancha, con una proa muy alta mientras que la popa es baja y lleva un espejo.



Modelo cuaderna maestra de una Barca



Modelo de la barca "Demoiselle", siglo XIX

La Asociación “Memoria del Lemán” ha sido creada en 1992 y se ha dedicado a reunir energías en torno al lago con el fin de devolver a las costas de Saboya uno de los barcos más bellos de su historia.

Esta asociación me ha confiado, en tanto que arquitecto naval, la tarea de realizar los planos y de vigilar la construcción de esta unidad. Concretamente, me ha pedido que reconstruya al idéntico una Barca de 1896 llamada la “SAVOIE”, de la cual se han perdido prácticamente todos los datos técnicos. Esta antigua “SAVOIE” ha sido destruida hacia 1945.

En aquella época, los astilleros no utilizaban planos. Las barcas se construían con gálibo, según métodos mediterráneos que se siguen usando actualmente. Semejante proyecto de construcción, sin planos, a pesar de ser perfectamente realizable sería difícil de presentar hoy en día a las autoridades y a los patrocinadores. Mi tarea consistía por tanto en crear planos técnicos que permitieran reconstruir la “SAVOIE” con los métodos actuales y hacer todos los cálculos necesarios para que fuera homologada y matriculada como barco de pasajeros navegando por el lago Lemán. Hay que darse cuenta de que, en este principio de milenio, no existe reglamento alguno que contemple barcos de madera de semejantes dimensiones, navegando a vela con unos cuantos nostálgicos del lago a bordo. Felizmente, existe una abundante documentación en bibliotecas privadas y nacionales europeas sobre el tema de la concepción sin planos.

Por lo tanto los planos no han sido hechos con ordenador, sino a mano utilizando abundantemente el principio de los gálibos, como antiguamente. El resultado es una Barca cuyo nombre oficial es “SAVOIE 513”. 513 era su número de matrícula en aquella época, como se puede ver en escasas fotos. Presenta las características siguientes:

Eslora total	35.00 m
Eslora casco	30.80 m
Eslora quilla	26.40 m
Manga	8.30 m
Desplazamiento	82 Toneladas
Superficie vélica	340 m ²

Se han hecho ciertas concesiones con respecto a las antiguas Barcas. En efecto, la “SAVOIE 513” ha sido provista de dos motores de 60 CV y de un propulsor de proa. También ha sido necesario poner mamparas y compartimentos estancos.

El armazón ha sido realizado a la antigua, utilizando un abeto para la quilla, roble macizo para las varengas y cuadernas así como para los baos de cubierta. El forro ha sido realizado con alerce macizo, las tablas de la aparatadura tienen un grueso de 10 cm. El calafateo del casco se hizo de manera clásica.

El escantillón es semejante al que usaban antiguamente los constructores:

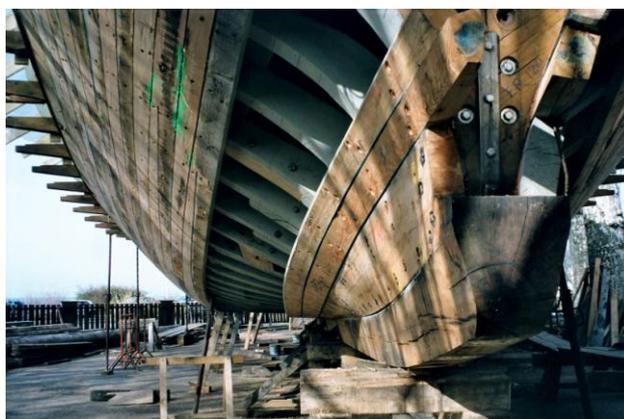
Quilla (abeto)	40 x 30 cm
Sobre-quilla (alerce)	30 x 25 cm
Cuadernas (roble macizo)	9 x 13 cm
Forro casco (alerce)	entre 8 y 10 cm
Baos (roble macizo)	13 x 10 cm
Forro cubierta (alerce)	6 cm
Palos (alerce macizo)	Ø 40 cm
Entenas (alerce macizo)	Ø 30 cm
Caña (castaño)	450 cm

Una vez terminado el trabajo del casco, la botadura tuvo lugar el 11 de junio de 2000 en el puerto de Thonon, en presencia de 20.000 personas.

Después prosiguieron las tareas de acabado, de colocación de los mástiles y de aparejo. Una vez realizadas con éxito las pruebas de estabilidad, la homologación del navío fue aceptada por las Autoridades, y desde la primavera de 2001 la "SAVOIE" ha entrado en funcionamiento. Acaba de celebrar su décimo aniversario y participa cada año en diversas festividades náuticas como desfiles de barcos antiguos. Numerosas sociedades, o personas particulares, la alquilan junto con su tripulación para todo tipo de celebraciones y fiestas en navegación, un inolvidable crucero fuera del tiempo en el maravilloso marco del lago Lemán.



Savoir 513 navegando



Construcción del casco (parte de popa)

Puede venir a admirarla al puerto de Evian, y si forma parte de los nostálgicos de la navegación a la antigua, sin duda alguna hallará manera de embarcar. Si (el poeta) Lord BYRON pudiera, no dudaría en ir a visitar al "Prisionero del Castillo de Chillon" de su famoso poema, navegando hasta ahí con esta magnífica reproducción de la "SAVOIE".

Se pueden conseguir kits de maquetas de Barcas del lago Lemán a través de JTC Production en Suiza, pero las personas interesadas pueden también contactarme por e-mail.

P.-A. Reymond, arquitecto naval reymondsveys@gmail.com

Consulte también la página www.barquelasavoie.com.