UNA INFRAESTRUCTURA COMO PAISAJE CULTURAL LINEAL

Notas sobre el Canal du Midi

Manuel Julià Verdaguer

Arquitecto. Máster en Investigación en Urbanismo

Director: Estanislau Roca

Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio (DUOT) UPC

RESUMEN

La condición de “paisaje cultural” que normalmente se asocia a determinados territorios labrados por la actividad humana, puede presentar algunas contradicciones y dificultades cuando pretende ser aplicada a las infraestructuras interterritoriales. Este tipo de construcciones, entendidas como patrimonio cultural lineal, pueden describir múltiples problemas tanto en el desarrollo de su proyecto patrimonial específico como en su posterior gestión. Estas circunstancias, son debidas por un lado, a sus grandes dimensiones y a sus altos costes de mantenimiento y, por otro, por la enorme dificultad que conlleva definir, proteger y mantener su imagen de conjunto y su identidad. El ejemplo principal que propongo para corroborar o cuestionar esta hipótesis es el “Canal du Midi”, en el sur de Francia, y tomo como punto de partida su consideración como Patrimonio de la Humanidad por la Unesco en el año 1996.

Palabras clave: Infraestructura, Paisaje Cultural, Patrimonio, Canales

ABSTRACT

The notion of "cultural Landscape", which is often associated with certain sites laboured by human activity, can present certain contradictions and difficulties when applied to trans-territorial infrastructures. Such constructions, understood herein as a linear cultural heritage, can present certain difficulties not only when developing their specific heritage project but also with their later management. Such circumstances are mainly rooted, on the one hand, in their vast dimensions and expensive maintenance costs, and, on the other hand, by the difficult task which implies defining, protecting, and keeping their overall image and identity. The main example which I would like to propose in order to interrogate such hypothesis is the Canal du Midi, in southern France, and I take as a starting point its consideration as World Heritage by the Unesco in 1996.

Key words: Infrastructure, Cultural Landscape, Heritage, Canals

En la página anterior: Canal du Midi. Fuente: animalderuta.com

ANTECEDENTES

Abriéndose paso entre laderas tapizadas de viñedos y trigales, discurriendo lento y sinuoso a través del Languedoc-Rousillon y el Midi, encontramos, con una longitud total de 241 km, una la mayores infraestructuras construidas en el s.XVII: el “Canal du Deux-Mers” conocido también como el Canal del Midi.

Tamaño canal fue abierto “a pico y pala” entre 1667 y 1681 por iniciativa de Pierre-Paul Riquet, quién fuera comerciante y recaudador de gabelles (impuestos sobre la sal). Éste, bajo el beneplácito de Jean-Batpiste Colbert, ministro de finanzas de Louis XIV, lideraría los trabajos de construcción de esta infraestructura que por primera vez conectaría las aguas del Garona, con las del Golfo de León, uniendo Sète, con Toulouse, pasando por Béziers y Carcassone. A ojos del mismo Colbert, el canal podía devenir una operación perfecta para reforzar el poder económico y comercial del absolutismo, pues no sólo satisfaría, finalmente, antiguas ensoñaciones imperiales de Nerón, Augusto o Carlomagno (Adgé, 1992) sino que efectivamente conectaría, por fin, el océano Atlántico con el mar Mediterráneo sin de tener que voltear la península ibérica.

El canal constituye, indudablemente, uno de los mejores ejemplos de ingeniería hidráulica de su tiempo, y ha sido considerado como una auténtica piedra angular en el desarrollo tecnológico que engrasó la eclosión de la revolución industrial en la Inglaterra del s. XVIII. (Fernay, 1884)

Cuando éste alcanzó su clímax, en el año 1856, el canal llegó a trasladar hasta 100.000 pasajeros y hasta 110 millones de toneladas en mercancías. Una más que intensa actividad comercial y económica que, no obstante, se vería progresivamente diezmada con la incipiente competencia del transporte por vía férrea, más rápido y fiable, que acabaría, finalmente, por convertirlo en la vía de transporte más cara de Francia. Pasada la primera guerra mundial y tras algunos años de incertidumbre, el transito de mercancías por su curso, quedó totalmente desorganizado, dando lugar a un largo periodo marcado por la incertidumbre y la recesión.

A pesar de su inclusión en el catálogo de Patrimonio de la Humanidad de la Unesco en el año 1996, a petición del gobierno francés, su mantenimiento actual está resultando de una muy elevada complejidad. Hoy en día, aún dependiendo de Voyes Návégables de Francia,

el canal cruza infinidad de unidades administrativas: dos regiones, cuatro departamentos y hasta 104 municipios, siendo estos últimos (a pesar de los contratos vigentes Estado-Región) los principales responsabilizados de su costosa restauración y mantenimiento. Este factor, sumado a una falta general de recursos, motivación y coordinación para iniciar un programa adecuado de valorización patrimonial, ha definido el contexto imperante hasta la fecha presente.

Antes de ahondar en estas múltiples “dificultades” en su gestión me gustaría, sin embargo, como punto de partida, lanzar una primera mirada a la propia condición “patrimonial” atribuida al canal, pues puede que ésta sea, al fin y al cabo, la principal causante de las mismas y por lo tanto la desencadenante de la posición crítica de estas notas.

LA INFRAESTRUCTURA COMO PAISAJE CULTURAL

Una primera aproximación al concepto “paisaje cultural” debería hacernos comprender qué afinidades o discrepancias pueden existir cuando éste pretende hacer referencia específica a infraestructuras de esta familia.

Si ahondamos rápidamente en los orígenes del término, cabría remontarse al concepto promovido entre los años 1920 y 1930 por el profesor Carl Sauer y la Escuela de Geógrafos Humanos de Berkeley, en California. En su artículo “La morfología del paisaje”, Sauer nos indica que un paisaje cultural queda conformado básicamente a partir de un paisaje natural soporte y por la acción de un grupo cultural. La cultura, así pues, ejerce de agente, el entorno natural es el medio, el paisaje cultural es, al fin, el resultado (Sauer, 1925).

Si aceptamos el consenso que en la actualidad existe alrededor de esta definición, vislumbramos con relativa facilidad algunas razones de peso con las que poder clasificar una infraestructura de estas características bajo esta misma etiqueta.

En primer lugar, podríamos interpretar que el canal supone una muestra evidente de la impronta física que la actividad de un grupo cultural tuvo sobre el territorio en el que se insertó. Disponiendo éste, de un nuevo entorno artificial diseñado para el óptimo desarrollo de una cierta actividad logística y económica. Asimismo, una infraestructura de estas características, podría ser también considerada, al mismo tiempo, como el reflejo o testigo

Portada de la biografía de Pierre-Paul Riquet por Jacques Fernay. Ed. Librairie d'Education de la Jeunesse

de una cultura tecnológica específica ilustrativa de un momento caudal en la historia de la humanidad. Por último, podría también llegar a ser comprendido como registro o legado físico de una determinada manera de entender la planificación y el gobierno del territorio y, por ende, permitir una lectura de una determinada concepción del poder y de la geo-política en Europa.

Hoy en día, todos estos rasgos determinan las condiciones necesarias pero no suficientes para poder reconocer un territorio como un “paisaje cultural”. Su valoración como “patrimonio”, requiere hoy adicionalmente, la existencia de una mirada estratégica e intencionada que permita movilizar a todos los recursos tangibles e intangibles de los que dispone, alrededor de un mismo proyecto que así los estructure. Éste proyecto, así pues, debiera garantizar en un determinado paisaje cultural la preservación de esos recursos patrimoniales para ponerlos al servicio de la reactivación económica de la región (Sabaté, 2003).

Ésta mirada subjetiva y deliberada a la que hacia referencia es la que, bajo mi punto de vista, mejor pueda reconocer y comunicar una cierta cultura o identidad residentes en el mundo de las infraestructuras, análogamente a lo que ya sucede en un “paisaje cultural” stricto sensu. Sin embargo ésta cuestión: la interpretación del binomio resultante, cultura e identidad, sea al mismo tiempo lo más complejo en el caso que nos atañe.

El Canal en su ascenso a la Montaña Negra. Fuente: Jean-Jacques Gelbart, Editions Gelbart.

LA IDENTIDAD DE UNA INFRAESTRUCTURA

Una de las primeras consideraciones que deberíamos plantear al escrutar una infraestructura de las características del Canal du Midi, de gran dimensión y antigüedad tecnológica, sería descifrar dónde reside exactamente esta identidad de la que hablamos y juzgar de qué manera podría ser ésta percibida, para ser consecuentemente “re-proyectada”. En este sentido, el análisis de distintas infraestructuras de cariz interterritorial, parece apuntar a que éstas tienden a compartir siempre algunos rasgos parecidos.

Por un lado, nacen generalmente todas ellas para dar respuesta a necesidades o estrategias geo-políticas u económicas de carácter interterritorial. Para ello, tienden a basar su funcionamiento en una capacidad de control y planificación tecnológica muy estricta (Bélanger 2012). Además son, habitualmente, construidas con sistemas tecnológicos

avanzados y por mano de obra especializada, factor que, de partida, no necesariamente se traducirá en la expresión de un cierto conocimiento decantado y acumulado por la tradición y cultura propias de los territorios donde se insertan.

Por otro lado, su esperanza de vida se verá frecuentemente limitada a la vigencia de su función, es decir, son elementos muy vinculados a su propia lógica funcional (a su uso, a sus tramos, a sus mecanismos tecnológicos) y su modificación o sustitución puede afectar su propia razón de existir. Cabe añadir que, además, éstas pueden mostrar muchísimas dificultades para adaptarse a nuevas demandas si la relación entre su forma y su función es demasiado rígida. Por ello, advertimos que la sobre-especificidad de éstas puede convertir a las infraestructuras en entornos contruidos de alta fragilidad (Sennett, 2013) pues, su obsolescencia funcional puede conllevar una acelerada pérdida de tradiciones y rasgos que se asocian a su uso y, por lo tanto, a la pérdida de su propia identidad.

Son estos rasgos, más o menos compartidos por ellas, los que nos empujan a pensar que su “identidad” apela entonces a la dimensión etnológica que se asocia a su función, en otras palabras, con todas las costumbres y tradiciones derivadas de su uso primigenio. Esas costumbres o tradiciones que, en el Canal du Midi en particular, harían referencia a una cierta forma de vida relacionada con el comercio, el transporte y la navegación y, por lo tanto, a todos esos oficios capaces de aportar una dimensión “cultural” al control y manipulación de la propia infraestructura.

Por último, empero, pudiera que esa identidad se atribuyera también a un cierto aspecto o imagen ambiental. Esa que puede ser distribuida analíticamente en tres partes, a saber, identidad, estructura y significado. Una imagen, por lo tanto, que requiere en primer término, la identificación de un objeto que implica a su vez su distinción con respecto de otras cosas y su reconocimiento como entidad separable (Lynch 1960). En nuestro caso de estudio en particular, esta imagen haría referencia al modo con que el canal se implanta en el territorio y a su manera de definir una sección muy característica, esa que pone en relación permanente el flujo de agua, con los caminos de sirga, las hileras de plátanos adyacentes y el territorio colindante.

En este sentido, es importante recabar que esta condición aparentemente estética está, de hecho, absolutamente imbricada con una condición estructural. Por un lado, la presencia del arbolado en los márgenes del canal, asegura, a través de sus raíces, la contención de

Vista del Canal cerca del puerto de Carcassonne, 1912. Fuente: Autor desconocido.

sus flancos y, por consiguiente, la propia existencia del canal. Por otro, su planta ondulante responde a la voluntad de racionalizar la presencia y el coste de mecanismos tecnológicos para salvar desniveles. Así pues, este se perfila siempre perpendicularmente a la pendiente y en paralelo a las curvas de nivel del terreno.

Esta imagen que percibimos, por lo tanto, se nos presenta como sumatorio de identidad, de estructura y de significado. Imagen muy lejana a una mera descripción física u escenográfica y, contrariamente, muy cercana a una cierta sabiduría técnica. Una pericia que, efectivamente, pone el paisaje al servicio de la tecnología.

CRISIS DE IDENTIDAD

Llegados a este punto cabe que nos planteemos también algunas cuestiones que aluden a su función e imagen ambiental.

En primer lugar, que sucede con su identidad cuando estas atraviesan situaciones de crisis y cambio en su uso. Esto podría estar causado, por ejemplo, por el abandono de la actividad que justificó antaño su construcción y existencia, ya sea por un elevado coste de mantenimiento o por su incapacidad de evolucionar y competir con nuevas infraestructuras.

Simultáneamente, cabe también interrogarse que sucede con esa identidad, cuando desaparece o se destruye su aspecto, su estructura física y formal. En el caso particular del Canal du Midi, por ejemplo, con la masiva tala de la masa arbolada en sus flancos. Ésta ha sido motivada por la antracnosis que sufren muchísimos de sus ejemplares debido a presencia de un hongo de procedencia americana importado accidentalmente en las cajas de madera con munición durante segunda guerra mundial. Una plaga que, hoy en día, amenaza ya con la destrucción de hasta 42.000 ejemplares de plátanos en sus orillas, y por lo tanto a la propia contención de sus taludes poniendo en jaque al mantenimiento general de la infraestructura.

Por último, cabría esgrimir que sucede cuando su actividad no solamente es abandonada, sino que es completamente sustituida por otra de distinta naturaleza. Nuevos usos como el turismo que sin duda promoverán otro tipo de relación con la propia infraestructura, con sus rasgos físicos y con el territorio que la soporta.

PAISAJE CULTURAL O MUSEO LINEAL?

La dimensión de este tipo de infraestructuras, sin embargo, puede suscitar dudas con respecto a la forma de abordar su “proyecto”. Algo que tiene que ver con su condición de “paisaje cultural lineal” por una parte, pero también con la riqueza y variedad de estructuras que la permiten funcionar, por otra. Para entrar en esta discusión, será necesario comprender algo mejor los motivos y razones por los que esta infraestructura en particular fue catalogada y protegida como “paisaje cultural”. Para ello, nos remitimos a los primeros documentos que en esta línea se posicionaron. Según recogía el Icomos en su informe International Canal Document List de 1994, el valor de esta tipología de infraestructuras -los canales- residía en su condición de vías de agua manipuladas o creadas por el ser humano. Estas, según describía, podían tener un altísimo valor universal desde un punto de vista histórico o tecnológico, o como representantes de excepción de su categoría o propiedad cultural. Asimismo, podían ser obras monumentales, el rasgo distintivo de un paisaje cultural lineal o componentes integrales de un complejo paisaje cultural (Icomos, 1994).

Por su parte el informe justificativo para su inscripción al catálogo de patrimonio, emitido por la Unesco en su vigésima sesión, como respuesta a la petición del gobierno de Francia, comenta lo siguiente:

El comité decidió inscribir al sujeto mencionado considerando que tiene un valor universal, siendo este uno de los grandes logros de la ingeniería de la edad moderna, estableciendo el modelo para la incipiente tecnología que permitiría el desarrollo tanto de la revolución industrial, como de la era tecnológica contemporánea. Además, por su combinación de innovación técnica con una incomparable preocupación estética por el diseño de su arquitectura y la del paisaje. El comité recomendó su inscripción, dado que el Canal du Midi constituye un ejemplo excepcional de paisaje diseñado.”(Unesco, 1996)

Estos dos fragmentos son los que, bajo mi punto de vista, mejor definen que atributos pretendían, en primer lugar, ser puestos en relieve con su catalogación: su valor tecnológico, su transcendencia histórica y su dimensión paisajística. Atributos que, por lo tanto, permitirían constituir un especie de museo lineal donde grandes estructuras y dispositivos fundamentales para el funcionamiento de la misma, irían puntuando el atractivo paisaje de la campiña del Languedoc-Rousillon y el Midi. Pareciera, por lo tanto, que deberían

Barcaza de transporte de mercancías vacía, amarrada a las orillas del Canal. Fuente: Jean-Jacques Gelbart, Editions Gelbart

Bote turístico navegando por el canal, cerca de la Ecluse de Roc. Fuente: Autor desconocido.

ponerse en valor las esclusas (ya fueran simples, dobles, en escalera o enterradas), los planos inclinados, los ascensores de barcos, los taludes, los embalses, las bombas de agua, los acueductos, las presas, los sumideros, las compuertas de desagüe, los puentes, los túneles, las grúas, los almacenes, las vías férreas, así como sus enclaves comerciales, sus puertos y sus paisajes naturales. (Unesco 1996).

El documento sugería, de esta manera, que todo este equipamiento histórico-tecnológico, debería ser protegido y mantenido con la firme voluntad de fijar la población sobre el territorio y preservar consecuentemente lo que llamaba la cultura de “las gentes del agua”. Una manera de promover una gestión inteligente de esos recursos patrimoniales para el desarrollo económico del territorio (Sabaté, 2003).

UN CANAL SIN PROYECTO

Sin embargo, de todas esas aspiraciones y ambiciones de partida, muy pocas han podido desarrollarse, al fin, de forma clara y determinada, hecho que viene a confirmar parte de la hipótesis del presente artículo: la enorme dificultad para trazar proyectos para infraestructuras de esta naturaleza y envergadura. Nos encontramos, a mi modo de ver, con un canal que a pesar del anteproyecto existente (Résumé Charte Intersevices 2007), quién estableció un marco guía para asesorar al gobierno en la definición de las distintas estrategias, adolece de la ausencia de un proyecto potente, claro y definido.

Uno de los retos claves al abordar proyectos de estas características y que, como definiendo, sigue tristemente irresoluto en el Canal, subyace, primeramente, en la construcción de una imagen que pueda ser emblemática del conjunto. En nuestro caso, de una lectura estratégica de la infraestructura que explique como ésta es capaz a través de su coherencia y regularidad de crear una multiplicidad de “paisajes propios” en el seno del territorio. Una imagen que, por una parte, reconozca la continuidad del conjunto pero que, a su vez, reconozca y enfatice las diversas condiciones propias de cada uno de sus tramos y componentes (Lynch 1960). Tarea que hasta la fecha no parece haber sido abordada pertinentemente.

Además y comparativamente con otros proyectos parecidos donde la elaboración de un relato (mediante una interpretación subjetiva y estratégica del patrimonio y del territorio) ayudó a configurar con éxito esta imagen que mencionábamos, esta tampoco parece ser la estrategia desarrollada en el Canal. Como consecuencia no se ha podido promover, una definición clara de la estructura física del parque patrimonial: sus áreas, hitos, nodos, itinerarios y bordes para convertir a sus recursos en fuente de desarrollo económico y territorial (Sabaté, 2003).

Sirva de ilustración, la propia documentación gráfica que se entregó a la Unesco en la solicitud, que incluía planos diagramáticos a distintas escalas para describir los distintos tramos, dispositivos y funcionamiento del canal. Documentos que, como podemos apreciar en las imágenes anejas, carecen del rigor y detalle necesarios para formular el proyecto patrimonial de manera pormenorizada y establecer una “narración” de manera coherente.

Uno de los testigos que mejor parece ilustrar el vacío de este “proyecto” es la única guía turística existente del mismo Canal. Esta, más allá de estar bautizada con el nombre de la infraestructura, ni la define, ni la defiende en ningún fragmento del documento. Descorazonadora es, bajo mi punto de vista, la breve introducción que nos ofrece el librito, reflejando claramente la sustitución funcional y conceptual que se está apoderando de la infraestructura. Empieza así:

[...] En el sur de Francia, en el corazón del Languedoc-Rousillon, se dibuja un territorio de contrastes cruzado por el Canal du Midi, con paisajes variados, a pocos kilómetros de Béziers y Narbonne, y a 20 minutos del Mediterráneo. [...] (Office du Tourisme Canal du Midi, 2013)

Este pequeño fragmento esclarece ya de manera nítida como el canal ha dejado, finalmente, de ser el principal elemento para la vertebración del territorio y la dinamización de su posible “proyecto” patrimonial, para devenir un mero sistema de acceso alternativo al consumo del territorio. Un elemento que solamente “cruza” el Languedoc-Rousillon. Una lectura minuciosa de la guía, además, confirma como el documento sólo es capaz de ensalzar todos aquellos elementos que configuran el “entorno” del canal sin recabar en ningún momento en la misma infraestructura. Cual recurso escenográfico ajeno al canal, se hace referencia, por un lado, a la constante variedad y calidad paisajística existente a la que se tiene acceso, al mismo tiempo

que se “ofrece” al visitante el conocimiento de lo que llama “los sabores de la tierra” (toda esa producción de alimentos y fungibles tradicionales de la región). Por otro, nos presenta las innumerables arquitecturas de valor que conforman las ciudades, pueblos y villas del entorno, y a profundos museos donde sumergirse para descubrir la cultura regional. Asimismo, nos aplaude las fiestas tradicionales existentes como testimonio de una rica historia, e indica también la cuantiosa oferta de mercados artesanales e itinerantes que se mueven por la región.

No obstante, ninguno de estos capítulos hace referencia explícita del valor inherente al propio canal como pieza maestra de la creación humana o a su influencia en el desarrollo de unas tecnologías ejemplares que significaron un desarrollo social y económico de transcendencia universal (International Canal Monuments List, Icomos, 1994). Muchísimo menos, por supuesto, menciona el valor de la cultura propia de “las gentes del agua”.

CARENCIAS Y CONTRADICCIONES

Así pues, más allá de las complejidades de gestión que pueda conllevar la preservación de un patrimonio de estas características, como su alto coste de mantenimiento y la dificultad para coordinar proyectos estratégicos entre distintas unidades administrativas, entiendo que uno de los principales factores que aún no han sido afrontados es, básicamente, la satisfacción de los objetivos defendidos para su catalogación. Éstas no han pasado, bajo mi punto de vista, de una primera y tímida mirada “museizante” y por este motivo me gustaría apuntar algunas de las carencias que sospecho no permiten a esta obra referente de la ingeniería hidráulica fomentar y proyectar su imagen e identidad.

A mi modo de entender, gran parte de la dificultad nace en el echo que, de facto, no se trata de un proyecto surgido de la sensibilización de la base social del territorio, sino que, contrariamente, tratándose de una obra de los bâtisseurs (constructores) del estado francés, fue impuesta desde arriba. Consecuentemente, los que deberían haber sido sus principales valedores, los residentes en el territorio, no han sido movilizados de forma estratégica.

Por un lado, en la actualidad, el ámbito de actuación de este eje patrimonial es muy difuso y no se aprecia ningún hilo conductor que lo acote con claridad. Esta ausencia de relato ha convertido al canal en una simple excusa para la consecución de otros fines, que surgidos

de una manera más o menos informal, improvisada u espontánea, no le están valorando como sujeto de interés patrimonial per se. Este echo, nos confirma que el proyecto patrimonial tampoco ha planificado ni definido su estructura física, impidiendo la estratégica de valorización del canal como hito infraestructural histórico. De hecho y como comentaba anteriormente, si analizamos, la documentación gráfica que acompañaba la candidatura presentada a la Unesco, apreciamos una muy genérica y precaria cartografía que, sin duda, no facilita la comprensión y significado de los hasta 328 hitos que ahí se identificaron.

Plano general del ámbito propuesto a la UNESCO, 1995. Fuente: Unesco 1996.

Detalle de uno de los planos entregados. Zona Montaña Negra, 1995. Fuente: Unesco 1996.

Por otra, la sustitución de los usos del canal, de la industria al turismo, ha mutado también la relación que tradicionalmente había existido entre la infraestructura y el territorio. Un factor que no ha permitido preservar los elementos culturales y de identidad que definían la vida en el canal, de nuevo: “las gentes del agua” (Unesco 2012). Efectivamente, el canal ha sufrido más bien una improvisada renovación de su uso, y por lo tanto también de esa vida asociada a la presencia y actividad original de la infraestructura. La relativa facilidad con la que ha acogido actividades turísticas familiares y ociosas, ha acabado por convertir lo que antes era un elemento productivo relacionado con la riqueza agraria y comercial de la zona, en una vía adicional más para el consumo recreacional del territorio.

Si la apuesta por revalorizar los recursos patrimoniales puede proporcionar un modelo económico más viable, sostenible a nivel social, ambiental y atento a la identidad de cada territorio (Sabaté, 2003), creo que aún quedan muchas decisiones que tomar e iniciativas que implementar para que el Canal du Midi alcance esos objetivos. Por encima de todo, debe plantear cómo y de qué manera gestionará su identidad intrínseca para que, sin recurrir a una simple y absurda momificación de la misma, se pueda resolver con éxito su adaptación a los nuevos tiempos y, de esta manera, se verifique la capacidad de las infraestructuras interterritoriales para definir parques patrimoniales al servicio del desarrollo del territorio.

He aquí algunas de las consideraciones que, a mi modo de entender, podrían ser fundamentales a la hora de estructurar o mejorar este ausente proyecto estratégico para el Canal du Midi.

MEJORAS A INTRODUCIR

Estas sugerencias pasan, a mi modo de ver, por conectar de nuevo con los retos que planteaba la Unesco. Esto es, poner en valor y difundir su relevancia funcional, su transcendencia histórica a nivel económico y social, y su calidad paisajística.

En primer lugar, los canales son elementos ligados a su función y a su condición tecnológica (el riego, la navegación, la fuerza hidráulica, la prevención de inundaciones, el drenaje, la defensa y el subministro de agua), disponen de elementos técnicos propios y contiene estructuras en su recorrido con rasgos y belleza comparables a otros ámbitos de la

arquitectura y la tecnología. Estos deberían ser rehabilitados y señalados de una manera precisa, coordinada y pedagógica para enriquecer la lectura del parque patrimonial.

En segundo lugar, reconociendo el papel que los canales pueden desempeñar en el desarrollo, por ejemplo, del transporte de bienes y personas, además de ser los primeros sistemas de transporte para mercancías muy pesadas. Debería plantearse, así pues, la posibilidad de implementar distintos centros interpretativos que transmitieran la relevancia de sus aportaciones a nivel económico y político: el desarrollo de la agricultura, el desarrollo industrial, el desarrollo de técnicas ingenieriles aplicadas a otros ámbitos, la construcción nacional, etc. En ellos, debería hacerse hincapié en el impacto que su construcción ha tenido siempre a nivel social. Paralelamente a otras grandes infraestructuras (puertos, carreteras, puentes) estos han posibilitado la redistribución de riqueza, con el fomento, además, del intercambio y movimiento de las gentes por el territorio y la consiguiente interacción entre distintos grupos culturales.

Por último, y referente a su dimensión paisajística por ejemplo, se debería comunicar la relevancia que estas estructuras del mundo de la ingeniería civil han tenido siempre en la transformación del entorno natural, creando paisajes propios. Sin pasar por alto, obviamente, su capacidad para fomentar la creación de nuevos asentamientos tanto urbanos como industriales a partir de la concentración, alrededor de la misma infraestructura, de la población que habitaba en el territorio rural de forma más dispersa.

CONCLUSIONES

A modo de conclusión podríamos recalcar, por un lado, la dificultad que tienen estas grandes infraestructuras para definir una imagen de conjunto. Una imagen que deje impronta en el imaginario popular, que pueda ser reconocida bajo diversas condiciones y permita edificar el relato estratégico de su proyecto patrimonial.

Análogamente a lo que sucede en la ciudad contemporánea, que exhibe una cierta continuidad al tiempo que ofrece contraste y especialización de sus características individuales, esta lectura que propongo sobre el Canal sugiere que el carácter vívido de este tipo de infraestructuras y su sintonización con las diferencias funcionales y simbólicas

Atardecer en el Canal du Midi. Fuente: Jean-Jacques Gelbart, Editions Gelbart.

de que dispone contribuirá a proporcionar su carácter e imagen. Así pues, mediante la definición de bordes y nodos que enfaticen las distintas identidades que va cruzando y generando, mantener una estructura visible y un sentido de contigüidad dentro de su propia heterogeneidad (Lynch 1960).

Por otro, cabría defender en estos ejemplos la necesidad de articular un proyecto que supere los límites administrativos vigentes y sea capaz de vertebrar un mayor desarrollo y bienestar para la población a nivel interterritorial.

Me gustaría terminar estas breves notas, sin embargo, reconociendo que esta tema suscita, bajo mi punto de vista, otras dudas de mayor calado. Una de ellas, por ejemplo, plantearía si tiene sentido, en realidad, conservar las infraestructuras una vez estas han quedado obsoletas y no pueden responder a la función primigenia por la que fueron concebidas. O también si, contrariamente, éstas deben incorporar nuevos usos ad infinitum, para justificar su mantenimiento. A priori parecen ambas, tan defendibles como criticables, pues pudiera ser también, al fin y al cabo, que lo que fuera realmente “patrimonial” en una infraestructura fuera la capacidad que tenga su “flujo” para poner en el relación, indistintamente al propósito y al contexto histórico, actividades, economías y personas, pero bueno, esto quizá sería ya otro artículo.

BIBLIOGRAFÍA

ADGÉ, Michel, (1992), "Le Canal du Midi, ou la jonction des Mers en Languedoc", Mappemonde 1

BÉLANGER, Pierre (2012), "Landscape infrastructure: Urbanism beyond engineering", Conferencia, Insitute for advanced architecture of Catalonia (IAAC)

FERNAY, Jacques (1884), "Pièrre-Paul Riquet, et le Canal du Midi", Ed. Libraire d'Éducation de la Jeunesse

GRAHAM, Stephen; MARVIN, Simon (2001), "Splintering Urbanism", Ed. Routledge

ICOMOS, (1994), "International Canal Monuments List", Ed. Icomos

JACKSON, John B. (1951), "Paisajes y comunidades de la América cotidiana", Ed. Landscape

LYNCH, Kevin (1960), "The Image of the City", Ed. Massachussets Institute of Technology Press

OFFICE DU TOURISME CANAL DU MIDI (2013), Guía de Turismo Oficial del Canal du Midi

RÉSUMÉ CHARTE INTERSERVICES (2007),"Charte interservices Relative l'insertion paysagère et architecturale du Canal du Midi-Document de Référence pour la zone sous influence du Canal du Midi"

SABATÉ, Joaquím (2003), "Paisajes culturales. El patrimonio como recurso básico para un nuevo modelo de desarrollo", Ed. Revista Urban nº 9, DUyOT

SAUER, Carl (1925), "The morphology of landscape", Ed. University of California, Publications on Geography

SENNETT, Richard (2013), "The Open City", Conferència, Harvard Graduate School of Design

UNESCO (1996) "World Heritage List: Le Canal du Midi"

UNESCO (2005), "État de conservation des biens du patrimoine mondial en Europe, France, Canal du Midi"