

Capítol 6 – PÈIRE PAU RIQUET, UNINT DOS MARS

Unir la Mediterrània i l'Atlàntic utilitzant corrents d'aigua interiors havia estat un somni des de temps antics. Els emperadors Neró o Carlemany o monarques francesos com François I o Henri IV havia sospesat aquesta possibilitat. El trajecte marítim que utilitzava l'estret de Gibraltar per a comunicar ambdues costes de la Gàl·lia o França vorejant la Península Ibèrica era llarg, costós i perillós (pirateria, conflictes amb Castella, tempestes en alta mar...). Però el projecte, d'una enorme envergadura, fou realitzat finalment sota el regnat de Louis XIV, qui realitzà grans i impactants obres arquitectòniques i enginyeres durant el seu llarg mandat.

L'escollit per a realitzar l'obra fou en Pèire Pau Riquet, nascut a Besièrs el 29 de Juny de l'any 1609 i que provenia d'una acabalada família de comerciants. El mateix Pèire Pau s'havia dedicat a l'administració i recaptació de l'impost de la sal a la província del Llenguadoc, les anomenades "gabelles". El seu nomenament era adequat atès que en Riquet s'havia dedicat molts anys al negoci de la sal i coneixia prou bé el funcionament del sector.

Però la decisió de presentar el projecte de construcció del Canal l'any 1662 fou mercès a la seva gran formació al Col·legi dels Jesuïtes, de gran anomenada en l'època, la seva bona posterior formació com a enginyer i els seus grans coneixements sobre el territori. Amb el suport de l'arquebisbe de Tolosa, en Riquet presentà el seu projecte al ministre Colbert, controlador de les finances del regne, subratllant els grans avantatges econòmics que suposarien la construcció del Canal. Després del preceptiu estudi (sobretot econòmic) per part del govern i una petita prova en un tram a prop de Tolosa, en Riquet rebé l'encàrrec l'any 1666 i l'any següent començaren les obres de l'inicialment anomenat "Canal Reial del Llenguadoc". En Riquet treballà només en el tram entre Tolosa i la Mediterrània, ja que per a arribar a l'oceà Atlàntic s'utilitzaria des de Tolosa el curs del riu Garona fins a Bòrdeu.

Però en Riquet, que coneixia prou bé les possibilitats econòmiques del Canal, invertí uns dos milions de lliures de l'època (tota una fortuna!!!) a canvi d'una part dels peatges que paguessin les embarcacions que hi transitessin en el futur i algunes altres compensacions econòmiques. El mateix Riquet organitzà el pagament dels obrers amb uns sous fixes i una mena de "seguretat social" que cobraven encara que per malaltia no poguessin assistir a la feina, un fet inèdit fins aleshores. En Riquet opinava que si els dotze mil operaris que intervingueren en la construcció estaven contents, treballarien millor i serien més fidels al projecte.

No foren poques les dificultats que es trobaren durant els gairebé quinze anys de construccions, i en algunes ocasions semblava que el projecte s'abandonaria, però en Riquet sempre mostrà molta confiança en arribar a bon port, com es pogué comprovar durant la construcció del Túnel de Malpas, el primer túnel construït dins d'un canal, a Nissa d'Ausseruna a prop de Besièrs, en contra de les ordres del mateix govern francès.

Però malauradament, en Riquet no veié acabar el Canal (ni tampoc pogué començar a cobrar els sucosos ingressos dels peatges). Els esforços, sumats a atacs de gota i un possible pal·ludisme malmeteren la seva salut física, i en Riquet morí a Tolosa l'any 1680, tot just quan només faltaven uns vuit mesos per a acabar l'obra. Fou enterrat a la Catedral de Sant Esteve de Tolosa. Dos dels seus fills, en Joan Matias, com a nou director de les obres, i en Pèire Pau (dels set que tingué amb la seva muller Caterina de Milhau), finalitzarien el Canal.

La tardança en cobrar els beneficis de la construcció del Canal (sense usuaris, no hi havia peatges), provocà que la seva herència fos reduïda, malgrat els guanys obtinguts durant anys en el negoci de la sal, i els seus hereus degueren vendre la meitat de les participacions que posseïa el seu pare a altres inversors. L'any 1651 en Pèire Pau Riquet havia esdevingut baró de Bonrepos, en comprar la senyoria del mateix nom a Verfuèlh a prop de Tolosa, on es féu construir un castell d'estil renaixentista.

Però parlem-ne del Canal conegut des de la Revolució Francesa com el Canal del Miègjorn, i considerat la major obra d'enginyeria mundial del segle XVII, Patrimoni de la Humanitat des de l'any 1996 i encara avui, el canal navegable més antic d'Europa. Uneix amb els seus dos-cents quaranta-un quilòmetres Tolosa amb la Mediterrània, però recordem que des de la capital occitana, utilitzant el riu Garona, podem arribar fins a l'oceà Atlàntic. Una continuació final utilitzant el riu Rosa enllaça amb la localitat portuària de Seta, a prop de Montpelhièr.

En el seu recorregut travessa seixanta-tres rescloses, cent trenta-tres ponts i set preses, amb una profunditat mitjana de dos metres, i amb el punt culminant a la comarca del Lauraguès, amb la paradoxa d'esdevenir un punt geogràfic bàsic. Un corrent d'aigua que sorgeixi d'aquest indret tindria les mateixes possibilitats per la seva situació i elevació d'anar a la Mediterrània o a l'Atlàntic.

El cos total de l'obra foren entre uns quinze i uns disset milions de lliures de l'època pagades en un 40% per la Corona francesa, un altre 40% per les institucions de la província i un 20% pel mateix Riquet, com hem comentat anteriorment. L'actual propietari és exclusivament l'Estat Francès.

Si bé al començament fou molt utilitzat pel transport fluvial de mercaderies, unint regions allunyades i potenciant el comerç interior, amb l'arribada del ferrocarril i posteriorment amb el transport de mercaderies per carretera, el volum de vaixells de transport comercial començà a disminuir des del segle XIX. Enguany, el Canal del Miègjorn és emprat bàsicament per a navegació turística. La seva mateixa estructura és molt interessant de visitar, com per exemple la resclosa rodona d'Agda (a l'Èrau), les de Fontseranas a prop de Besièrs o les de Castèlnòu d'Arri, a prop de Carcassona, el mencionat Túnel de Malpas o el Pont sobre el riu Òrb.

CURIOSITATS.

El pare d'en Pèire Pau Riquet, en Francés Guilhèm Riquet, havia intervingut en una comissió d'estudi unes dècades abans per a elaborar un projecte de construcció del canal, però fou desestimat perquè no sabien com controlar un nivell d'aigua suficient durant tot el trajecte.

En Pèire Pau Riquet també presentà un altre projecte per a traslladar aigua des del riu Loira al complex del Palau de Versalles, però fou desestimat.

SIMILITUDS CATALANES:

A Catalunya no disposem d'una obra d'aquestes dimensions. Però seria bo recordar la bona gestió de l'enginyer i urbanista Ildefons Cerdà, qui durant el segle XIX elaborà el plànol de Barcelona, amb el seu projecte per l'Eixample. Les seves idees no foren portades a la pràctica totalment, com per exemple les illes de cases amb només dos costats construïts, però canviaren per sempre la fesomia de la capital catalana.

I en el proper capítol. Aprofitant la Setmana de Sant Jordi, comencem a parlar d'escriptors. Us oferirem els pensaments d'una escriptora i intel·lectual del segle XX, que no era nascuda a Occitània, però que durant el seu exili per culpa de les persecucions contra els jueus en plena Guerra Mundial, conegué la civilització occitana i en quedà meravellada.

Francesc Sangar. CAOC.