

CANAL  
DU  
midi



unesco

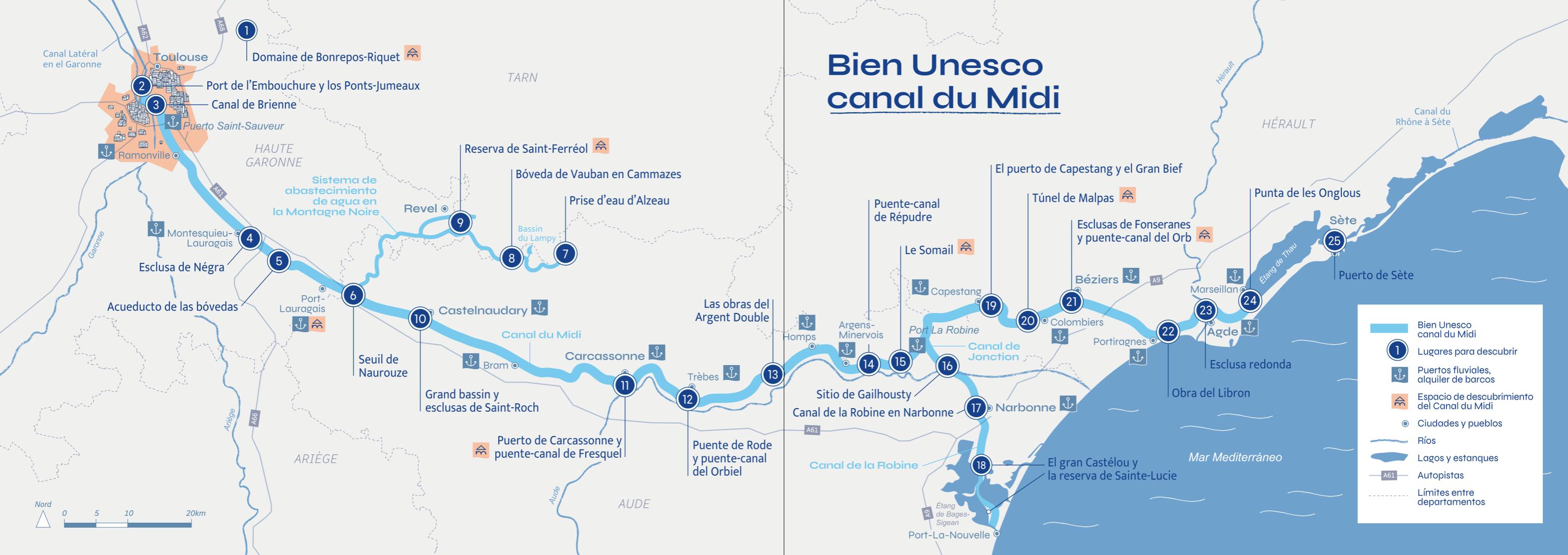
Site du patrimoine mondial

Canal du Midi



# Canal du Midi patrimônio mundial

# Bien Unesco canal du Midi



- Bien Unesco canal du Midi
- 1 Lugares para descubrir
- ⚓ Puertos fluviales, alquiler de barcos
- Espacio de descubrimiento del Canal du Midi
- Ciudades y pueblos
- Ríos
- Lagos y estanques
- Autopistas
- Límites entre departamentos



# Una obra de ingeniería civil única inscrita en la Lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO



El canal du Midi fue inscrito en 1996 en la prestigiosa lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO, debido a su valor universal y excepcional.

Se trata de una de las realizaciones de ingeniería civil más extraordinarias de la era moderna y representa el auge tecnológico que allanó el camino hacia la Revolución Industrial. Este canal representa un periodo clave de la historia, el del transporte fluvial, impulsado por el dominio de la ingeniería hidráulica. Construido para responder a un objetivo estratégico de acondicionamiento del territorio, desde su construcción se convirtió en el elemento más destacado de la región, combinando innovación y estética. ¡Todo esto fundamenta el valor universal excepcional del canal du Midi! **Por tanto, desde las obras hasta los paisajes, el Estado debe preservar este patrimonio para transmitirlo a las futuras generaciones.**

La inscripción incluye el canal du Midi tal y como es, su sistema de abastecimiento de agua en la Montagne Noire y sus extensiones del siglo XVIII (canal de Brienne, canales de Jonction y de la Robine), sumando un total de unos 360 km de canales y acequias.

El canal du Midi hace realidad un sueño: poder navegar desde el Atlántico hasta el Mediterráneo por el interior de las tierras y evitar tener que bordear España y cruzar el estrecho de Gibraltar.

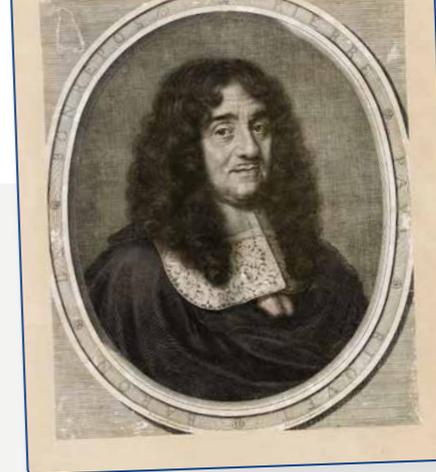
Construido por Pierre-Paul Riquet bajo el reinado de Louis XIV, entre 1667 y 1684, el canal du Midi es uno de los canales más antiguos de Europa que aún sigue en funcionamiento. Con una longitud de 240 km, conecta Toulouse con la laguna de Thau en Marseillan y atraviesa una variedad de paisajes: la región de Toulouse, la Montagne Noire, llanuras de cereales y viñedos, el litoral mediterráneo...

## 1. La historia de una obra monumental

### Riquet, el diseñador del canal

Existen muchos proyectos históricos para conectar el océano Atlántico con el mar Mediterráneo, y los primeros datarían de la Antigüedad. Sin embargo, todos se enfrentaban al mismo problema de abastecimiento de agua, ya que el canal debía cruzar un punto elevado.

**Pierre-Paul Riquet encontró la solución al proponer la recogida de las aguas de la Montagne Noire para abastecer su canal.** Convenció a Jean-Baptiste Colbert, administrador de finanzas del rey Louis XIV, de que su proyecto de canal permitiría enriquecer Languedoc y Francia al desarrollar el comercio. **Louis XIV vio la oportunidad de marcar su reinado con un ambicioso proyecto** y, en 1666, firmó el Edicto de construcción del canal royal du Languedoc (antiguo nombre del canal du Midi).



*Pierre-Paul Riquet fue el encargado de construir el canal du Midi y realizó la vía navegable artificial completa más larga de su época.*

### Una obra titánica

1667



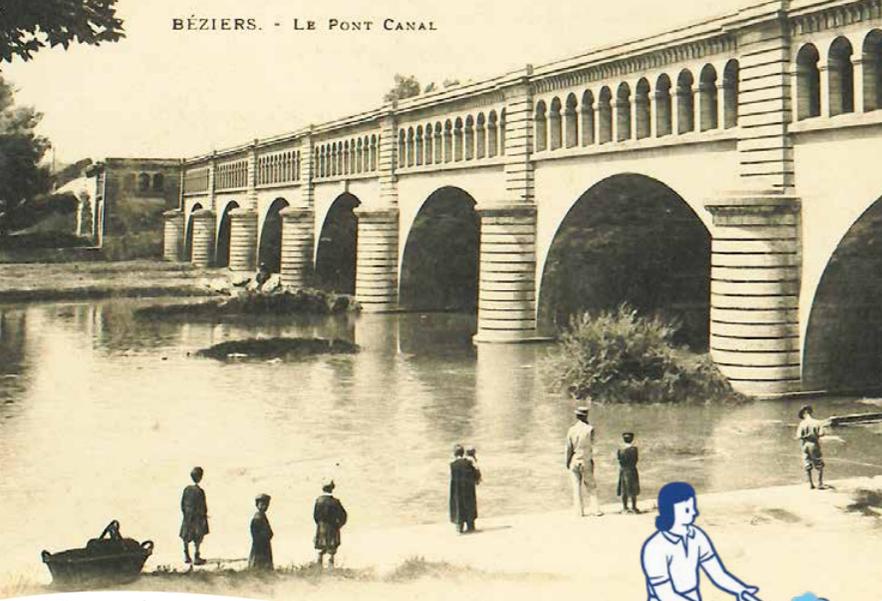
Las obras comenzaron en la Montagne Noire y en Toulouse en 1667.

14 años más tarde, en 1681, 25 barcos partieron de Toulouse con destino a Sète, para realizar el viaje inaugural.

1681

**12 000 obreros trabajaron al mismo tiempo en la realización del canal du Midi:** excavadores, albañiles, canteros, herreros, carpinteros... La excavación y el terraplén del canal du Midi, así como la creación de su sistema de abastecimiento de agua (esclusas, acueductos, presas, túnel de navegación...), algunas de las cuales inéditas para la época, constituyen una gran proeza técnica.

**¡Junto con Versalles, es el mayor proyecto de ingeniería del reinado de Louis XIV!**



Puente sobre canal del Orb en Béziers



### Mejoras continuas

En 1686, debido a los grandes problemas de funcionamiento del canal, Louis XIV tuvo que consultar a Vauban. **A lo largo de los años se realizaron mejoras para optimizar su funcionamiento, entre ellas la construcción de numerosos puentes sobre canal** entre 1687 y 1694.

En los siguientes siglos se llevaron a cabo otras mejoras. En los siglos XVIII y XIX se realizaron ampliaciones y se crearon nuevas obras.

Recientemente, las esclusas se han mecanizado y luego, automatizado y se ha modernizado la gestión del agua.

## 2. ¿Cómo funciona el canal?

### El abastecimiento de agua

A diferencia de los ríos, los canales son artificiales y su abastecimiento de agua está controlado por el hombre.

El agua del canal du Midi proviene de varios arroyos de la **Montagne Noire**. El recorrido del agua es de 65 km, desde la Prise d'eau de Alzeau, pasando por la acequia de la Montagne y, luego, por la acequia de la llanura hasta llegar al Seuil de Naurouze, el punto más alto del canal (189 m de altitud). Desde allí, el agua fluye hacia Toulouse al oeste y al Mediterráneo al este. **Parte de estas aguas se almacenan en los lagos-reservas de la Montagne Noire, como los de Saint-Ferréol y Lampy**, para abastecer de agua durante todo el año. Este sistema también cuenta con otras fuentes de agua de los ríos Cesse, Aude y Hérault.

### El papel de las esclusas

Las 78 esclusas del canal du Midi permiten cruzar, mediante varios pasos sucesivos, el desnivel del canal. **Las esclusas, que pueden ser sencillas, dobles, triples, cuádruples e incluso, óctuples**, están formadas por varias cuencas cuando hay grandes desniveles.

### ¿Sabía que...?

La forma ovalada de las esclusas del canal du Midi se convirtió en su emblema. **Riquet optó por esta forma para que fueran más resistentes a los movimientos laterales de las tierras. Las técnicas evolucionaron, y las nuevas esclusas construidas a partir del siglo XIX tenían una forma rectangular. En los años 1980, algunas se ampliaron hasta 10 metros para permitir el paso de los barcos por las dimensiones Freycinet.**



### Equipos movilizados en el día a día

El canal du Midi es un bien común, propiedad del Estado. **Voies navigables de France**, establecimiento público estatal, es quien lo gestiona. Escluseros, agentes de mantenimiento, caldereros, administrativos, técnicos, ingenieros... trabajan a diario para su mantenimiento y funcionamiento.

La gestión del agua se organiza gracias al control de los flujos y los niveles para garantizar sus diferentes usos: navegación, riego agrícola, agua potable, entornos naturales... **Voies navigables de France**, junto con otros grupos, trabaja para acondicionar y destacar esta obra excepcional.



### ¿Sabía que...?

Durante los siglos XVII y XVIII, había que recorrer el río Garonne desde Toulouse para poder llegar al océano Atlántico (entonces denominado «mar Océano»).

En 1856, se puso en marcha el canal Latéral en el Garonne, garantizando la seguridad de la navegación durante todo el año entre Toulouse y Bordeaux. Junto con el canal du Midi, forma el «canal des deux Mers», completando la **conexión entre el océano Atlántico y el mar Mediterráneo**, iniciada por Pierre-Paul Riquet.



# 3. El canal: una conexión entre los territorios



## Un territorio modelado por la navegación

Con la apertura del canal, el transporte de mercancías (cereales, arroz, vino, sal, seda, tejidos, madera, carbón, mármol...) y de pasajeros alcanzó su punto máximo. En este periodo, los barcos eran remolcados, es decir, tirados por caballos desde el camino de sirga a lo largo del canal. El «**barque de poste**» permitía a los viajeros llegar de Toulouse a Sète en cuatro días. En este trayecto de 240 km se hacían varias paradas: las «dînées» (para comer a mediodía) y las «couchées» (para cenar y dormir).

La próspera actividad del canal hizo que la vida se organizara a su alrededor con la construcción de varios edificios (almacenes, albergues, capillas, establos, oficinas, casas de escluseros...), la creación de aldeas, la instalación de puertos, el desarrollo de astilleros... Las nuevas oportunidades comerciales impulsaron el crecimiento de la actividad agrícola, así como la instalación de talleres artesanales e industriales.

### ¿Sabía que...?

Muchos barcos permanecen en el canal du Midi durante todo el año. Suelen ser gabarras de carga reconvertidas en viviendas o en locales con actividad.



## Usos que evolucionan en el tiempo

La segunda mitad del siglo XIX supuso el declive del transporte fluvial al inaugurarse el ferrocarril entre Bordeaux y Sète. En el siglo XX, el transporte terrestre agravó aún más la crisis de la navegación fluvial de Midi. A pesar de las acciones de modernización del canal du Midi, el transporte de mercancías terminó por desaparecer en los años 1980. Hoy en día, se están llevando a cabo acciones para relanzar el transporte, sobre todo, en la zona urbana.

Hoy en día, el canal du Midi es el **1.º** destino de turismo fluvial más importante de Francia con:

**30 %** del tráfico nacional | **70 000** pasajeros al año.

El cicloturismo no se queda atrás. Existen varios itinerarios para bicicletas a lo largo de este bien de la UNESCO: el «canal des 2 Mers à vélo», la «Méditerranée à Vélo» y la «Vélodyssée». Además, en el canal se practican otras actividades como el senderismo, el remo o la pesca.

## Un corredor ecológico para la flora y la fauna

Entre Toulouse y la laguna de Thau, el canal forma un largo cordón que conecta los espacios naturales y acoge una gran biodiversidad. La vía fluvial y sus orillas, los taludes y las hileras de árboles conforman varios ecosistemas donde crecen **especies vegetales protegidas**.

Aquí hay numerosas especies animales que encuentran las condiciones adecuadas para alimentarse, anidar, reproducirse y desplazarse: aves, rapaces, murciélagos, libélulas, salamandras, lagartos y pequeños mamíferos. ¡Más de 300 especies catalogadas!



Algunas especies protegidas encuentran refugio en las orillas del canal du Midi, como es el caso del búho autillo europeo.



## Los árboles del canal du Midi se renuevan

Las hileras de árboles del canal du Midi son un elemento paisajístico en constante evolución a lo largo de los siglos. Completamente creado por el ser humano, este paisaje vegetal formado durante los siglos XVII y XVIII cuenta con una diversidad de especies. En el siglo XIX, la mayoría de estos árboles fueron reemplazados por plátanos.

Hoy en día, estos plátanos están sufriendo el **chancro colorado**, una enfermedad incurable que provoca su muerte. Voies navegables de France, con el apoyo de sus socios y colaboradores, ha puesto en marcha un **ambicioso programa de reforestación**, apostando por la diversidad de especies. El roble cabelludo ha sido elegido como la nueva especie emblemática del canal, junto con otras siete especies de árboles seleccionadas por su gran altura, su longevidad y su adaptación a los entornos: almez, arce sicómoro, tilo de hojas grandes y pequeñas, carpe lúpulo, álamo blanco y pino piñonero.



# Por el agua

Descubra el canal

El canal du Midi, reconocido como un bien UNESCO, cuenta con más de 300 obras: 78 esclusas, más de 50 puentes sobre canal, aliviaderos, túneles, puentes... A lo largo de su recorrido atraviesa 89 municipios, incluidos numerosos pueblos pintorescos, bucólicos e insólitos. Cada uno de estos lugares tiene un ambiente único que invita a hacer una parada y explorar los alrededores. El canal du Midi se descubre junto al agua y al ritmo de cada persona: en barco, en bicicleta o andando; de una sola vez o por tramos; de manera relajada o deportiva... ¡Usted decide!

*A continuación, le presentamos algunos lugares para descubrir...*



## 1 Domaine de Bonrepos-Riquet

El Domaine de Bonrepos-Riquet, situado al noreste de Toulouse, forma parte de la historia del canal. Fue adquirido por Pierre-Paul Riquet en 1652. Aún hoy se pueden ver varios estanques que hacen pensar que **aquí fue donde desarrolló sus proyectos hidráulicos para el canal du Midi**. Este dominio, abierto al público y ubicado en el corazón de un gran parque, está formado por un castillo, la antigua residencia de Riquet, una orangerie totalmente restaurada y varios edificios.

## 2 Port de l'Embouchure y los Ponts-Jumeaux (Puentes gemelos)

¡El canal du Midi comienza en el Port de l'Embouchure en Toulouse! En un principio, había una esclusa que permitía llegar al río Garonne. Hoy en día es el punto de unión de tres canales: el canal du Midi, el canal de Brienne y el canal Latéral en el Garonne. Los Ponts-Jumeaux, inaugurados en 1776, eran dos: el del canal du Midi y el del canal de Brienne. El tercer puente fue construido en 1838, exactamente igual que los anteriores, durante la creación del canal Latéral en el Garonne.



## 3 Canal de Brienne

Con 1,5 km de longitud, el canal de Brienne conecta el canal du Midi con el Garonne desde 1776. Su construcción **facilitó las conexiones** hacia los Pirineos, evitando el Saut du Bazacle, un gran obstáculo para la navegación en el Garonne. La esclusa de Saint-Pierre garantiza la unión entre este canal, cuyo entorno sombreado invita a pasear, y el río Garonne, convertido en uno de los lugares favoritos de los tolosanos.



## 4 Esclusa de Négra

La aldea de Négra, con su capilla, sus antiguos establos y el albergue, **sigue reflejando la intensa actividad que se desarrolló a lo largo del canal**. Desde 1681, los viajeros que se dirigían a Agde en la «barque de poste» hacían aquí su primera parada tras partir de Toulouse. Situada en Montesquieu-Lauragais, esta pintoresca esclusa también cuenta con un pequeño puente sobre canal en la parte de arriba de la esclusa.



## 5 Acueducto de las bóvedas

El acueducto de las bóvedas, **construido en 1689, se encuentra entre los pueblos de Gardouch y Renneville**. Es una obra única diseñada por Vauban cuando Louis XIV le encargó mejorar el canal. Este acueducto de dos arcos permite que el canal cruce el río Hers, mientras que sus dos grandes aliviaderos evacúan el exceso de agua en caso de crecidas. Esta obra, recientemente restaurada y mejorada a lo largo del tiempo, sigue siendo un testimonio del ingenio aplicado para garantizar la navegación en el canal du Midi.





### 6 Seuil de Naurouze

El Seuil de Naurouze es un punto estratégico del canal du Midi, ya que marca la línea de división de las aguas en Montferrand. Desde este punto elevado, unas descenden hacia el océano Atlántico y otras hacia el Mediterráneo. Cuando diseñó el canal en 1665, Pierre-Paul Riquet ideó un ingenioso sistema hidráulico que recogía el agua en la Montagne Noire para abastecer este punto elevado del canal, situado a 189 m de altitud. En este entorno ideal para pasear, todavía pueden verse los restos de un amplio estanque octogonal construido por iniciativa de Riquet y rodeado de una acequia, además del imponente obelisco de 20 m erigido en su honor por sus descendientes.



### 7 Prise d'eau d'Alzeau

Situada a más de 680 m de altitud, la **Prise d'eau en el torrente de Alzeau** marca el inicio del sistema de abastecimiento de agua del canal du Midi. En este punto, dentro del municipio de Arfons, nace la acequia de la Montagne, un canal de 24 km que llega hasta el pueblo de Cammazes y que se puede recorrer andando o en bicicleta. Una estela conmemorativa de 1837 recuerda la hazaña que supuso la construcción del canal. La casa, situada en las inmediaciones, servía de vivienda para el guardián de la Prise d'eau de Alzeau.



### 10 Grand bassin y esclusas de Saint-Roch

El Grand Bassin de Castelnaudary, una amplia extensión de agua ideal para pasear, fue creado por Riquet durante la construcción del canal. Desde 1674, la navegabilidad del canal du Midi entre Toulouse y Castelnaudary impulsó el desarrollo económico de la ciudad. Se establecieron diferentes oficios y se construyeron edificios para recibir viajeros, almacenar mercancías y reparar los barcos. El puerto fue clave para los comerciantes de cereales de la región de Lauragais. Un testimonio de este pasado agroindustrial son los molinos de agua y una molinería dedicados a la fabricación de harina de trigo, situados junto a la escalera de las cuatro esclusas de Saint-Roch.

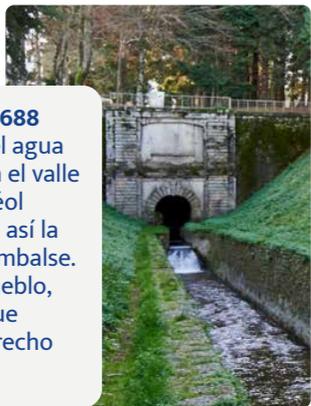


### 11 Puerto de Carcassonne y puente sobre canal de Fresquel

El canal du Midi atraviesa Carcassonne desde 1810. En sus inicios, el canal pasaba a 5 km al norte de la ciudad, lo que hizo que el comercio se estancara durante el siglo XVIII. Para solucionar esta situación, la ciudad negoció un nuevo trazado que pasara por la ciudad baja, conocida como «bastide». Así se construyeron el puerto de Carcassonne y el imponente puente sobre canal de Fresquel, de 50 m de largo y 30 m de ancho. Hoy en día, en el puerto de Carcassonne, la barca EuropOdyssee, ofrece una experiencia inmersiva para conocer mejor la construcción del canal.

### 8 Bóveda de Vauban en Cammazes

Este túnel de 120 m, excavado en 1688 por iniciativa de Vauban, canaliza el agua desde la acequia de la Montagne (en el valle del Sor) hasta la presa de Saint-Ferréol (en el valle del Laudot), aumentando así la capacidad de almacenamiento del embalse. Esta larga bóveda, situada bajo el pueblo, puede rodearse por el exterior, ya que es muy peligroso caminar por el estrecho pasillo que rodea la acequia.



### 9 Reserva de Saint-Ferréol

Construida entre 1667 y 1680 por Pierre-Paul Riquet, la reserva de Saint-Ferréol fue en su época el embalse más grande del mundo occidental. Posteriormente, Vauban elevó su nivel para aumentar su capacidad y así, garantizar el suministro de agua del canal du Midi durante todo el año. Este lago, que se extiende por los departamentos de Haute-Garonne, Tarn y Aude, es hoy en día un espacio ideal para bañarse y pasear. Además, aquí se encuentra Le Réservoir, un bonito espacio para visitar y entender mejor el canal du Midi.



### 12 Puente de Rode y puente sobre canal del Orbiel

Poco antes de llegar a Trèbes desde Carcassonne, se encuentra el Puente de Rode, construido en el siglo XVII y típico del canal con su bóveda de medio punto perfectamente simétrica. Más adelante, el puente sobre canal del Orbiel, de tres arcos, diseñado en 1688, permite cruzar el río Orbiel sin necesidad de navegarlo, solucionando así los frecuentes problemas de acumulación de sedimentos debido al limo arrastrado por la corriente. El canal fue un motor de desarrollo para Trèbes. A la salida de este pueblo, una escalera de tres esclusas, construida en 1675, permite salvar el fuerte desnivel. Junto a ella, un antiguo molino, que durante años aprovechó la energía hidráulica, ha sido transformado en restaurante.



### Las obras del Argent Double

13

En La Redorte se encuentra el aliviadero y el acueducto de l'Argent Double, ambos construidos a finales del siglo XVII por iniciativa de Vauban. El primero permite verter el exceso de agua del canal en el río Argent Double, mientras que el segundo permite que el canal pase por encima del río. El puerto de La Redorte, situado en pleno corazón de los viñedos de Minervois, vivió una intensa actividad vitícola en los siglos XVIII y XIX. Aquí se instalaron numerosos toneleros, encargados de fabricar los barriles necesarios para el transporte del vino y del aguardiente. Hoy en día, este espacio, cuidadosamente acondicionado, invita a pasear.



### Puente sobre canal de Répudre

14

Situado entre los encantadores pueblos de Paraza y Ventenac-en-Minervois, el puente sobre canal fue construido entre 1677 y 1680 por Riquet. Su función es permitir que el canal cruce el río Répudre, que suele sufrir fuertes crecidas. Este puente sirvió de modelo a Vauban en sus posteriores trabajos de mejora, lo que le llevó a construir 49 acueductos nuevos. **Este puente sobre canal fue el primer puente que se construyó en Francia y el segundo más antiguo del mundo.**



### Sitio de Gailhousty

16

El Gailhousty, ubicado en el municipio de Sallèles d'Aude, alberga varias obras de gran valor arquitectónico: una esclusa con puente, un gran aliviadero y un dique seco. El aliviadero, de 30 metros de largo, cuenta con 15 compuertas que permiten evacuar el agua del río Aude en caso de crecida. En la parte trasera del edificio, cinco aberturas en arco dan paso a un canal de aterrizaje. Este lugar se encuentra en el extremo inferior del canal de Jonction, que desde 1787 conecta el canal du Midi con el canal de Robine, en Narbonne. Para acceder a este último, los barcos deben navegar un centenar de metros por el Aude.



### Canal de la Robine en Narbonne

17

El canal de la Robine, que cruza el centro histórico de Narbonne, ocupa el antiguo lecho del río Aude. En 1787, la construcción del canal de Jonction, junto con el canal de la Robine, creó una rama lateral del canal du Midi de 36,5 km de largo, proporcionando un nuevo acceso al Mediterráneo, en Port-la-Nouvelle. En esta época, Narbonne contaba con ciertos beneficios económicos del canal gracias a que su puerto se convirtió en un puerto importante. Hoy en día, sus orillas ofrecen una vista privilegiada de los monumentos más bonitos de Narbonne, entre ellos, el puente de los comerciantes, uno de los últimos puentes habitados de Francia, cuyos arcos datan de la época romana.

### Le Somail

15

Le Somail es una aldea que nació gracias a la actividad generada por el canal. Su puerto, construido en 1682, servía a la ciudad de Narbonne, situada a 15 km. **Hasta mediados del siglo XIX, la actividad fluvial alcanzó aquí su punto álgido, con un intenso tráfico de viajeros y mercancías.** La infraestructura del puerto incluía oficinas administrativas, establos, albergue, almacenes, capilla, glacière (depósito de hielo)... Los pasajeros de la «barque de poste» hacían aquí una parada para pasar la noche («couchée»). Hoy en día, Le Somail recibe a numerosos visitantes. Sus antiguos edificios han sido transformados en restaurantes y alojamientos con encanto. Un antiguo almacén de vino alberga ahora una pintoresca librería con obras de todas las épocas. Además, la Maison Bonnal ofrece a los visitantes una forma original y lúdica de descubrir el canal du Midi.



### El gran Castérou y la reserva de Sainte-Lucie

18

El dominio del Gran Castérou se encuentra en el corazón de los Marais du Narbonnais. **Antiguamente una salina, y luego, un dominio agrícola, la gestión del agua ha sido clave en su historia.** Tras la explotación salinera, el aporte de agua dulce del canal de la Robine permitió que estas tierras se volvieran cultivables. La red hidráulica cuenta con decenas de kilómetros de canales y cerca de un centenar de construcciones, como molinos y aliviaderos. Además, es un lugar ideal para la observación de aves y alberga la «Maison de la Narbonnaise», un espacio dedicado al patrimonio natural y cultural. Más abajo, la Reserva Natural Regional de Sainte-Lucie ofrece paisajes excepcionales y acoge el Domaine de Sainte-Lucie, reconvertido en un refugio íntimo y acogedor.





19

### El puerto de Capestang y el Gran Bief

El auténtico pueblo de Capestang se encuentra en el Gran Bief del canal du Midi. Este tramo de **54 km sin esclusas** conecta Argens-Minervois con Béziers sin cambiar de altitud. Junto a la misma curva del canal, recorre el paisaje hasta llegar al pueblo, en su parte más alta. El puerto de Capestang fue muy activo durante los siglos XVIII y XIX gracias al cultivo de la vid, y hoy sigue siendo un puerto animado, especialmente en verano. A la entrada del puerto se encuentra el puente de Sâisse, una estructura típica del siglo XVII que ostenta el paso más estrecho de todo el canal.



20

### Túnel de Malpas

**Le Malpas es el primer túnel-canal construido en Europa.** Este túnel, con una longitud de 170 m y excavado entre 1679 y 1680, permite que el canal du Midi atraviese la colina de Ensérune. Esta pintoresca obra, situada en Nissan-lez-Enserune, permite que el canal tenga la misma curva de nivel. Considerado como una gran proeza técnica para la época, este túnel fue el último gran proyecto de Pierre-Paul Riquet. Curiosamente, bajo este túnel también se encuentra un antiguo acueducto del siglo XIII y un túnel ferroviario que todavía se usa hoy en día. La Maison du Malpas, situada cerca de aquí, es un centro de información sobre la historia del canal du Midi.



22

### Obra del Libron

**En Vias, la obra de Libron, construida de 1855 a 1857, es toda una proeza técnica.** Este sistema permite que las aguas del río Libron, durante las crecidas, crucen el canal sin interrumpir la navegación, gracias a unos acueductos móviles sobre raíles. El río, dividido en dos brazos, se orienta en una u otra dirección para permitir el paso alternado de los barcos. Esta ingeniosa solución, diseñada en el siglo XIX, sigue utilizándose por los agentes de Voies navigables de France durante las crecidas y de la misma manera.



23

### Esclusa redonda

**La esclusa de Agde es la más original del canal: es redonda y cuenta con tres entradas.** La primera, se abre hacia la laguna de Thau a través de un corto tramo por el río Hérault; la segunda, se abre hacia el canal du Midi, en dirección a Béziers; y la tercera, se abre hacia un canal secundario que permite a las pequeñas embarcaciones llegar a la ciudad de Agde y su puerto marítimo, y continuar hasta el Grau d'Agde. En 1978, la esclusa fue alargada 10 metros para permitir el paso de grandes embarcaciones, aunque perdió parte de su aspecto original, pero mantiene una forma atípica. Río arriba de la esclusa redonda, en 1750, los herederos de Pierre-Paul Riquet construyeron un espacio portuario para Agde. En 1752, se levantó el Hôtel Riquet, un gran edificio administrativo que aún se conserva.

### Esclusas de Fonseranes y puente sobre canal del Orb

21

Situada en Béziers y construida entre 1676 y 1680, Fonseranes es la **escalera de esclusas más grande de Francia.** Las ocho cámaras de esclusas y los nueve puentes alineados miden 315 m de largo. Este sistema permite a las embarcaciones superar un desnivel de 21 m entre el canal du Midi y el río Orb, paso obligatorio hasta 1857. **Ese año, se construyó el majestuoso puente sobre canal del Orb para evitar el peligroso cruce por el río Orb.** Gracias a esta obra, los barcos ahora solo tienen que atravesar seis cámaras de esclusa en Fonseranes, en lugar de ocho, antes de llegar al Port Neuf de Béziers. El antiguo albergue de marineros, alberga hoy un espacio inmersivo dedicado a la historia del canal du Midi.



24

### Punta de les Onglous

**En Marseillen, la punta de Les Onglous marca el final del canal du Midi.** Es aquí donde el canal desemboca en la laguna de Thau, a 240 km de Toulouse. Desde el Faro de Les Onglous, situado en el extremo del espigón, se puede disfrutar de unas magníficas vistas de la laguna. Muy cerca de allí, se encuentra el acceso a Sète, el puerto marítimo que conecta el canal con el Mediterráneo.

25

### Puerto de Sète

**La construcción del puerto de Sète comenzó en 1666. En 1670, Pierre-Paul Riquet asumió la dirección de las obras, gestionándolas simultáneamente con las del canal du Midi.** La construcción del canal du Midi y del puerto de Sète permitió la apertura de Sète hacia el mar Mediterráneo, dando origen a la ciudad. Hoy en día, Sète es conocida como la «Venise du Languedoc», con su encanto único entre el mar, los canales y el lago.





Para más información:  
[www.canal-du-midi.com](http://www.canal-du-midi.com)

- Descubra todos los lugares emblemáticos
- Organice su ruta (barco, bicicleta, andando...)
- Información práctica...



*Créditos de las fotos:* VNF (p.6, sites 1, 3, 7, 12, 14, 16 et 25); Damien Lachas, VNF (p.7 haut, 18, sites 8, 9, 15, 17) / Victor Tonelli, VNF (p.7 bas, sites 2, 10, 22, 23, 24); Sylvain Cambon, VNF (p.1, 8, 9 droite); Vianney Goma, VNF (p.9 gauche, site 20); Marry Bonneaud, VNF (site 13); Thomas Jorion, VNF (site 5); Fonds Maguès, VNF (p.5); Dominique Viet, CRTL Occitanie (sites 4 et 6); Le Boat, CRTL Occitanie (site 19); Julien Roche, Ville de Carcassonne (site 11); PNRNM (site 18); 7R Picture, Région Occitanie (site 21)

Publicación: Marzo 2025  
Impresión: Imprimerie Cazaux  
Creación: Rose Primaire



No tirar en  
la vía pública.



Este documento ha sido elaborado  
por Voies navigables de France.



En colaboración con los miembros de la Entente para el canal du Midi