



AIBR  
Revista de Antropología  
Iberoamericana  
www.aibr.org  
Volumen 17  
Número 2

Mayo - Agosto 2022  
Pp. 393 - 415

Madrid: Antropólogos  
Iberoamericanos en Red.  
ISSN: 1695-9752  
E-ISSN: 1578-9705

**Las temporalidades perdidas: «*pendant qu'on discute, les bateaux pourrissent*». La desaparición de las goletas del estuario del río Saint-Laurent (Quebec)**

**Eliseu Carbonell**  
Universitat de Girona  
eliseu.carbonell@udg.edu

**Recibido:** 24.12.2019  
**Aceptado:** 11.06.2021  
**DOI:** 10.11156/aibr.170209

## RESUMEN

Este trabajo toma como caso de estudio la desaparición del patrimonio marítimo. En concreto, las goletas que antaño dominaron la navegación de cabotaje por el estuario del río Saint-Laurent (Quebec) hasta la década de 1970, cuando fueron literalmente abandonadas en la orilla. Hasta aquel entonces, las goletas formaban parte del paisaje familiar del río, principal arteria de comunicación del país, y habían llegado a ser consideradas como la auténtica flota nacional franco-canadiense. Sin embargo, los testimonios describen el transporte en goletas como un trabajo poco lucrativo, muy duro y arriesgado. Con el desarrollo del transporte rodado y coincidiendo con la Revolución Tranquila, las goletas fueron abandonadas repentinamente. Los enormes buques de madera reclinados sobre la orilla entraron a formar parte del paisaje del olvido en uno de los países referentes en museología y patrimonio. Para enmarcar su estudio, el artículo examina el concepto de *patrimonio marítimo* y su situación en Quebec. Se trata de explicar la desaparición de este patrimonio tomando la antropología del tiempo como marco de referencia y la idea explorada por varios autores según la cual la pérdida puede ser entendida como un factor que da valor del patrimonio. Partiendo del incendio en febrero de 2015 de una goleta considerada en su momento como obra maestra de la construcción naval artesanal, este trabajo reflexiona sobre la conservación y destrucción del patrimonio como un modo de dar existencia al tiempo o, siguiendo a Castoriadis, de instituir socialmente el tiempo.

## PALABRAS CLAVE

Antropología del tiempo, patrimonio marítimo, pérdida del patrimonio, embarcaciones tradicionales, río Saint-Laurent (Quebec).

**LOST TEMPORALITIES: "WHILE WE DISCUSSED, THE BOATS WERE ROTTING".  
THE DISAPPEARANCE OF THE SCHOONERS FROM THE ESTUARY OF ST. LAWRENCE RIVER  
(QUEBEC)**

## ABSTRACT

This paper takes as a case study the disappearance of maritime heritage. Specifically, it focuses on the schooners that dominated river trade along the estuary of the Saint Lawrence River (Quebec) until the 1970s, when they were literally abandoned on the banks. Up until then, the schooners had formed part of the familiar landscape of the river, which was the main transport route in the country, and had been considered the real national fleet of the French Canadians. However, testimonies describe the river trade on schooners as a hard, badly paid, risky job. With the development of land transport, coinciding with the Quiet Revolution, schooners were abruptly abandoned. The enormous wooden ships resting on the bank became part of the landscape of forgetting in one of the leading countries in museology and heritage. As context for the study, the paper examines the concept of maritime heritage and its situation in Quebec. We try to explain the disappearance of this heritage, using as a framework of reference the anthropology of time and an idea explored by several authors in which loss can be considered a factor that gives value to heritage. Starting from the burning in February 2015 of a schooner that was in its time considered a masterpiece of small-scale shipbuilding, this paper reflects on the conservation and destruction of heritage as a way to give existence to time or, according to Castoriadis, to socially establish time.

## KEY WORDS

Anthropology of time, maritime heritage, lost of heritage, traditional boats, Saint Lawrence River (Quebec).

## Introducción: la pérdida del patrimonio como valor

Uno de los factores que intervienen en la producción de valor del patrimonio es la percepción del riesgo de su desaparición (DeSilvey y Harrison, 2019). De ahí la elaboración de listas de patrimonio mundial en peligro como la que realiza y actualiza constantemente la Unesco<sup>1</sup>, que sirve para poner en valor elementos patrimoniales sensibles. Muchos de los elementos de esta lista se ubican en zonas costeras y comprenden conjuntos de patrimonio marítimo amenazados por la presión urbanística como la zona portuaria de Liverpool en Inglaterra o de Coro en Venezuela, o bien amenazados por cambios ambientales que afectan el nivel del océano en el Pacífico como el atolón Rennel Este en las Islas Salomón o el centro ceremonial de Nam Madol en Micronesia. Las áreas costeras del planeta son, ciertamente, unas de las más afectadas por la desaparición del patrimonio debido a los efectos del cambio climático (Harvey y Perry, 2015) y por ello el patrimonio marítimo se encuentra entre los más amenazados del mundo. Ahora bien, todos aquellos bienes incluidos en la mencionada lista de la Unesco que podemos vincular al patrimonio marítimo son monumentos y conjuntos arquitectónicos, yacimientos y sitios arqueológicos, o bien especies y entornos naturales. Las embarcaciones, el patrimonio flotante, raramente se menciona. Y llegamos así a un punto delicado de la gestión del patrimonio, a la perversa contrapartida de la elaboración de listas de patrimonio en peligro. La pregunta sobre qué patrimonio debe ser conservado conlleva implícita la cuestión de qué patrimonio puede ser perdido. ¿Quién lo decide y por qué? Estamos ante una dimensión claramente política del patrimonio. Ahora bien, DeSilvey y Harrison (2019: 3) recuerdan que la pérdida también puede ser entendida como un factor que incrementa el valor del patrimonio, sin detrimento de que la pérdida total de un elemento patrimonial generalmente sea vista como algo a evitar a toda costa. Pero el «proceso» de la pérdida en sí puede ser y actualmente está siendo leído como un elemento que añade valor al patrimonio (DeSilvey, 2017; Harrison, 2013; Holtorf, 2015; Ingold, 2010; Rico, 2016). Enmarcado en el contexto de estudios sobre la pérdida en el patrimonio, este artículo propone una reflexión sobre la desaparición del patrimonio marítimo, concretamente patrimonio flotante del estuario del río Saint-Laurent en Quebec, analizado bajo el prisma de la antropología del tiempo.

---

1. List of World Heritage in Danger.: <https://whc.unesco.org/en/danger/> (accedido el 22 de noviembre de 2019).

## Metodología y pregunta de investigación

Este artículo se basa en una investigación sobre el patrimonio marítimo. Se aplicaron varios métodos etnográficos para la recogida de datos: diversas formas de entrevista, observación participante y análisis documental. El trabajo de campo se llevó a cabo en el estuario del río Sant-Laurent, en Quebec, durante tres meses del año 2015<sup>2</sup>.

La observación participante se realizó en distintas poblaciones donde se ubican los museos y centros de interpretación dedicados a la navegación, situados a lo largo del estuario fluvial, el estuario medio y parte del estuario marítimo del río Saint-Laurent, entre Quebec capital hasta La Martre, en la Gaspésie. Se participó en actividades culturales de divulgación de la cultura marítima, como festivales marítimos, visitas teatralizadas y charlas. En ellas se realizó observación de la interacción entre turistas, residentes, personal de museos y expertos.

Se realizó un total de 16 entrevistas semidirigidas a diez hombres y seis mujeres, de edades comprendidas entre los 30 y los 75 años, aproximadamente, con una duración aproximada de entre 30 y 90 minutos. El criterio de selección de informantes se basó en su conocimiento del patrimonio marítimo-fluvial del Quebec y se accedió a ellos mediante la estrategia de la *bola de nieve*. Este breve trabajo de campo se benefició de la gran hospitalidad de las gentes del Quebec. La mayoría de estas entrevistas consistieron en largas visitas a los domicilios particulares de los informantes —y en un caso a su goleta—, donde pasé varias horas conversando y paseando por las inmediaciones. Al margen de la grabación de la entrevista, la información obtenida en aquellos paseos fue a menudo de mucha más densidad que la información grabada. Además, se mantuvieron conversaciones informales con guías y trabajadores de los museos y centros de interpretación que, sin ser grabadas, aportaron información de calidad al trabajo de campo.

Finalmente, se realizó un vaciado de webs, blogs y revistas especializadas en el patrimonio quebequés, como por ejemplo la revista *Continuité*, que se publica desde 1982, entre otras fuentes.

Con todo ello se pretendía buscar respuesta a la pregunta de la investigación, que guía también la reflexión que contiene este artículo: ¿Cómo es posible, o qué podría explicar que, en un país de referencia mundial en la conservación del patrimonio etnológico y su museografía, no se hayan conservado goletas capaces de navegar como elementos patrimoniales, habiendo sido como veremos un elemento clave de su historia reciente, de

---

2. Gracias a una ayuda del Programa de movilidad en el extranjero, José Castillejo. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte (España). 1 de junio de 2015 al 31 de agosto de 2015.

la economía, del paisaje, de las relaciones sociales y, en definitiva, de su identidad cultural?

### 1. *El patrimonio bajo el prisma de la antropología del tiempo*

El tiempo es una parte intrínseca del patrimonio. Lo es por dos razones: una externa y otra interna al patrimonio. Primero porque el patrimonio es un proceso o un verbo, según David Harvey (2001: 44): «*un verbo, relacionado con la acción humana y la agencia*»<sup>3</sup>. O, en un sentido similar, como sostenía Barbara Kirshenblatt-Gimblett (2001), el patrimonio es una producción cultural del presente que recorre al pasado. En segundo lugar, porque la temporalidad es inherente al objeto patrimonial. La primera dimensión está bien asumida en los estudios patrimoniales, la segunda quizás no tanto. La velocidad, la intensidad, el ritmo en el que es vivido el tiempo no es igual en todas las épocas y culturas. Cornelius Castoriadis (2007) nos habla de la institución social del tiempo: lo que da existencia a cada sociedad es su modo de ser temporal. Para decirlo con sus palabras, «*el pensamiento musical de Tristán no podía ser dicho en el lenguaje del Clavecín bien temperado*» (Castoriadis, 2007: 203). Esta falta de coincidencia de temporalidades, de temporalidades del pasado que no encajan con las temporalidades actuales y que no se restauran o revitalizan —en el sentido dado por Boissevain (1992)— en los procesos de patrimonialización, es una de las razones que podría explicar por qué en un momento dado se echa a perder cierto tipo de patrimonio.

Si no se toma en cuenta la segunda dimensión, el pasado se contempla como un objeto sin temporalidad propia y se le endosa automáticamente la temporalidad actual. Como si la patrimonialización afectara solamente al presente desde el que se patrimonializa el pasado, un presente que tiene los ritmos temporales del capitalismo y la sociedad de consumo, ritmos de progresión ascendente: el tempo de las temporadas turísticas y los negocios del ocio. Este ritmo temporal no tiene por qué coincidir con la temporalidad de otras épocas o culturas, es decir, con el discurso sobre el tiempo propio de aquel proceso o producto cultural que está siendo patrimonializado, como puede ser la temporalidad de la sociedad rural precapitalista, más atenta a los ritmos estacionales, más pendiente del retorno que de lo nuevo<sup>4</sup>.

3. Traducción del autor. Texto original: «a verb, related to human action and agency».

4. Esto ha sido recalcado por los antropólogos que trabajaron en sociedades campesinas del Mediterráneo a mediados de siglo XX. Por ejemplo, Paul Stirling (1965: 220) señalaba que en Anatolia la introducción de innovaciones en la agricultura resultaba peligrosa para quien lo intentara, puesto que podía ser leída como una idea pretenciosa o absurda, lo cual hacía

Esto sucede porque el patrimonio se produce desde la sociedad actual. Así lo sostiene David Harvey (2001: 325): «*Partiendo de que todo patrimonio se produce completamente en el presente, nuestra relación con el pasado se entiende por nuestra experiencia espacial y temporal presente*»<sup>5</sup>. Nuestra experiencia temporal actual tiende de forma consciente o inconsciente a erigirse en una historia única, obviando así las narrativas históricas y patrimoniales propias de las sociedades sobre las que se proyectan los procesos de patrimonialización, cayendo en una especie de actualismo o, como sostiene Gonzalo Iparraguirre (2011), en la imposición de una temporalidad hegemónica, que pasa a ser naturalizada, universalizada, basada en la noción de tiempo lineal ascendente (progreso tecnológico, avance científico, desarrollo industrial, progresión de dividendos, políticas progresistas, etc.), como si fuera la única temporalidad posible, ignorando que otras sociedades han fundamentado su vivencia del tiempo en una concepción del tiempo circular, por ejemplo; una visión no acumulativa sino estacionaria del tiempo, como fue señalado por Lévi-Strauss (1952). La forma en la que cada época mira al pasado es muy distinta si su concepción del tiempo es predominantemente lineal o si es predominantemente circular. De ahí que, como sostiene David Harvey: «*Todas las sociedades tienen una relación con su pasado, incluso aquellas que han decidido ignorarlo, y es a través de la comprensión de la naturaleza y el significado de lo que la gente se explica sobre su pasado, sobre lo que olvidan, recuerdan, memorizan o falsean, que los estudios de patrimonio pueden entrar en los debates académicos más allá de los confines de los estudios culturales centrados en el presente, el ocio o el turismo*»<sup>6</sup> (Harvey, 2001: 320).

Siguiendo a Harvey, considero que el estudio de los procesos de patrimonialización debería tomar más en cuenta la perspectiva de la temporalidad, la vivencia social del tiempo de cada época, esforzándose por dejar a un lado el «presente-centrismo» que denuncia Harvey. Así, el estudio del patrimonio podría ser entendido no solo como una expresión de la temporalidad humana en la actualidad, una sociedad que necesita

---

que se arriesgara a ser objeto de reprobación, ridículo o incluso ostracismo, por lo que tendían a evitarse las innovaciones.

5. Traducción del autor. Texto original: «Since all heritage is produced completely in the present, our relationship with the past is understood in relation to our present temporal and spatial experience».

6. Traducción del autor. Texto original: «Every society has had a relationship with its past, even those which have chosen to ignore it, and it is through understanding the meaning and nature of what people tell each other about their past; about what they forget, remember, memorialise and/or fake, that heritage studies can engage with academic debates beyond the confines of present-centred cultural, leisure or tourism studies».

consumir pasado para construir su identidad, sino también como el estudio de la diversidad de vivencias del tiempo, el estudio de cómo la sociedad del pasado vivía el tiempo, se relacionaba con el tiempo, con sus ritmos y el devenir. El estudio de la temporalidad y patrimonio incluye la fatiga de los objetos materiales, que da cuenta del paso del tiempo. Es algo que los conservadores de los museos se toman muy en serio. Pero esta otra dimensión no se toma tanto en cuenta en la conservación. Porque también hay una cultura inmaterial del tiempo, un vivir el tiempo cultural, la experiencia social de la sucesión, la repetición, etc. Como advierte Kevin Birth (2006), el tiempo no es solo pura sucesión, sino que incluye múltiples dimensiones tales como las rítmicas sociales; la velocidad del paso del tiempo (calma *vs.* prisa); la dilación y la anticipación; la continuidad y la ruptura; las sincronías y diacronías (externas, con la naturaleza; e internas, entre los distintos grupos sociales); la añoranza y la angustia provocadas por el paso del tiempo, con sus corolarios en la memoria y el olvido; etc. Todas ellas deberían ser tomadas en cuenta cuando hablamos de temporalidad y patrimonio, porque renunciar al pasado también forma parte de los procesos de patrimonialización.

Visto bajo el prisma que aquí estamos proponiendo, los procesos de patrimonialización pueden entenderse como un esfuerzo por considerar temporalidades alternativas a la temporalidad propia del capitalismo avanzado. O, como dice Gonzalo Iparraguirre (2011), las «temporalidades originarias» frente a la «temporalidad hegemónica». Me parece importante recalcar esto ante la dialéctica de la emergencia que se enraíza en el capitalismo (Bindé, 2000; Lissovoy, 2008; Postone, 1996) impregnando la temporalidad contemporánea y condicionándola en nuestra forma de relacionarnos con las generaciones pasadas, así como con sus producciones culturales. Joan Frigolé (2014) relaciona el patrimonio cultural con las «retóricas de la autenticidad en el capitalismo avanzado». La *autenticidad* sería uno de los cinco axiomas básicos que junto a *edad*, *rareza*, *significatividad* y *belleza* son usados para reconocer e inventariar el patrimonio, según Heinich (2009). Frigolé identifica como una de las expresiones de la autenticidad la lentitud asociada con la pequeña producción artesanal. Un ejemplo en esta línea serían las propuestas patrimoniales que tienen como telón de fondo el ritmo pausado al que se asocian las formas de vida y trabajo de las sociedades rurales. Ahora bien, como sostiene la antropología del tiempo (Birth, 2006; Carbonell, 2006; Gell, 1992; Schippers, 1986), el trabajo agrícola se caracteriza más por la presión temporal, la constancia y el estrés de la cosecha, que por la lentitud, la pausa y la relajación de las propuestas patrimoniales campestres. Los

procesos de patrimonialización ponen en juego un conjunto de discursos temporales que resultan a menudo contradictorios.

El mundo desaparecido de las goletas del río Saint-Laurent puede evocarnos desde la distancia un mundo imaginado de embarcaciones de madera surcando perezosamente las aguas del estuario. Pero la experiencia narrada por los que vivieron aquel mundo en primera persona habla más bien del estrés que se sentía por llegar a tiempo al puerto de destino y poder descargar la mercancía en los plazos convenidos con los propietarios de los aserraderos y las fábricas madereras, superando todo tipo de escollos y contratiempos de la navegación fluvial, para poder cobrarse el transporte. Esto resulta decisivo para entender por qué no fueron conservadas las goletas. Pero antes de centrarnos en el caso de las goletas del río Saint-Laurent, vamos a contextualizar el patrimonio marítimo y en el contexto patrimonial quebequés en el que se inserta.

## 2. *El patrimonio marítimo en Quebec: las «goélettes»*

### 2.1. El patrimonio marítimo

Como es sabido, la protección del patrimonio empezó a institucionalizarse a nivel internacional en el período comprendido entre las dos Guerras Mundiales, con la Carta de Atenas de 1931, orientada a la protección del patrimonio artístico y arqueológico. Habrá que esperar algunas décadas para ver cómo la noción de *patrimonio* se expande hacia otros dominios más allá de los monumentos, abarcando los múltiples y diversos ámbitos que incluye hoy, entre ellos el patrimonio marítimo (Alegret y Carbonell, 2015; Peron, 2003). A nivel de legislación y protección internacional, el patrimonio subacuático ha estado más atendido, mientras que la preocupación por la protección del patrimonio flotante es más reciente y a nivel práctico, como veremos a través del caso expuesto en este artículo, no ha sido realmente muy efectiva.

Las Carta de Barcelona de 2002 o «Carta Europea para la Conservación y Restauración de los Barcos y Embarcaciones Tradicionales» define el concepto de *patrimonio marítimo flotante*, que comprendería tanto los buques históricos, como por ejemplo los veleros clásicos, como las embarcaciones más modestas vinculadas a los oficios del mar que han adquirido una significación cultural con el paso del tiempo. Esta Carta considera esencial para garantizar la supervivencia de los barcos tradicionales que estos sean operativos, es decir, que puedan ser usados para navegar, lo cual implica un mantenimiento constante y la transmisión de los conocimientos y habilidades necesarias para su ma-



nejo. Así pues, la conservación en un museo no es considerada suficiente garantía de conservación del patrimonio flotante. Esto enlaza con el espíritu de la Convención de la Unesco de 2003 para la Salvaguarda del Patrimonio Intangible, que pone hincapié en la conservación viva de los saberes, las habilidades, el habla, las creencias, las representaciones, etc., de las comunidades que, en nuestro caso, serían las comunidades marítimas.

## 2.2. El patrimonio en Quebec

Antes de abordar la situación del patrimonio marítimo en Quebec, es conveniente enmarcar el contexto patrimonial y museográfico en el que se ubica, puesto que nos encontramos en uno de los países pioneros en la renovación de la forma de entender el patrimonio cultural que se produce en el mundo occidental a partir del último tercio del siglo pasado. Efectivamente, cuando la llamada «Nueva Museología» sacudió el panorama de los museos en los años setenta, halló en Canadá, y particularmente en Quebec, un campo de expansión extraordinario (Rivard, 1985). Como afirma Díaz Balerdi (2002: 495), «*Canadá constituye la metáfora, el paradigma de lo que ha sido y es la nueva museología*». El surgimiento de los museos de sociedad en Quebec debe enmarcarse, como es lógico, en la evolución histórica, política y social del país en los últimos cincuenta años. A los cambios demográficos y migratorios, los avances en comunicaciones y transporte, etc., que transformaron las sociedades occidentales de finales de los años sesenta, en Quebec habría que sumar la «Revolución Tranquila», que implicó una ruptura respecto a la sociedad cerrada y tutelada por la Iglesia católica que había predominado hasta entonces. Yves Bergenson (2007) ofrece un repaso de las dimensiones sociales, políticas, económicas y profesionales que acompañaron la evolución de los museos en Quebec durante aquellos años. En primer lugar, subraya las tensiones en los años sesenta y setenta entre el partido quebequés y el partido liberal respecto al proyecto de un museo etnográfico nacional que culminará en el «Musée de la Civilisation» de Quebec. En segundo lugar, Bergenson destaca cómo en los años ochenta y noventa hay una coincidencia entre los distintos Gobiernos, regionales y federales, nacionalistas y liberales, sobre el hecho de dejar a un lado las inversiones en grandes proyectos museográficos, para centrarse en la creación de centros de interpretación locales. Se trataba de infraestructuras culturales que, una vez hecha la inversión inicial, no precisaban de grandes recursos financieros para su funcionamiento y que, en cambio, tenían un impacto efectivo en el desarrollo del turismo regional. Esto explica la gran proliferación de centros de interpretación por todo el

territorio del Quebec sobre las más diversas temáticas, incluyendo los denominados «economuseos» (Vaillancourt Laporte, 2014), que combinan la dimensión patrimonial con la empresarial, relacionada generalmente con la artesanía o la gastronomía.

### 2.3. El patrimonio marítimo en Quebec

La provincia de Quebec cuenta efectivamente con numerosos museos y centros de interpretación dedicados al patrimonio marítimo desde perspectivas muy diversas. Desde los sitios arqueológicos e históricos, como Pointe-au-Père, en Rimouski; el Parque de la aventura vasca en América, en Trois-Pistoles, sobre la presencia de balleneros vascos en los siglos XVI y XVII; los centros de biología marina, como el Exploramer en la Gaspésie o el Biodôme de Montreal; y por supuesto los economuseos, como el «Site d'interprétation de l'anguille», en Kamouraska. Sin embargo, nos centraremos en los centros dedicados a las embarcaciones tradicionales, que no son tantos, exponiendo los cuatro principales.

En primer lugar, el «Parc maritime de Saint-Laurent. Île d'Orléans» es un centro de interpretación dedicado a la construcción naval tradicional ubicado en una pequeña población de 1.500 habitantes de la isla de Orléans. En el siglo XIX toda la isla fue un centro importante de construcción naval artesanal (Bélanger, 1984). Se construían desde chalupas en pequeños talleres o «chalouperies», indispensables para el transporte de personas y mercancías entre una y otra orilla del río, a astilleros de mayor envergadura para la construcción semiindustrial de goletas de madera. El lugar donde se encuentra este centro de interpretación llegó a albergar un astillero con más de cien trabajadores. Se han conservado y reconstruido distintas instalaciones donde se explica la historia de la construcción, navegación y pesca en el río. El principal elemento patrimonial conservado es una «chalouperie» de madera construida en 1838 y declarada bien patrimonial en 1977.

En segundo lugar, la población de Levis, frente a la ciudad de Quebec, acoge un notable conjunto patrimonial dedicado a la construcción naval artesanal, la A.C. Davie, que estuvo en funcionamiento hasta 1989 y fue declarado «Lieu Historique National du Canada» en 1990. Contiene la estación de hibernación y reparación de embarcaciones más antigua conservada en Quebec. Cuenta también con otras instalaciones musealizadas, como la residencia de los propietarios y diversos almacenes que funcionan como salas de exposiciones y conferencias, así como maquinaria diversa. Anteriormente, el Gobierno había tratado de dar un impulso a la pesca en la lejana región de la Gaspésie con el objetivo de desarrollar su econo-

mía. Por ello, subvencionó la construcción de embarcaciones de pesca llamadas «Gaspésiennes», llegándose a construir 125 unidades entre 1950 y 1960, siguiendo técnicas de construcción naval artesanal. Fue el último apogeo de la A.C. Davie antes de entrar en plena decadencia. Es interesante observar que, del mismo modo que el Gobierno canadiense subvencionó la construcción de embarcaciones para apoyar al sector primario en los años 1950, medio siglo después adquiere por 400.000 dólares las instalaciones para adecuarlas y ponerlas en valor para los visitantes, y pone en marcha un ambicioso proyecto de restauración con un presupuesto nada menos que de 16,6 millones de dólares<sup>7</sup>. Es decir, se pasó de subvencionar el sector primario de la pesca a subvencionar el sector terciario del patrimonio y el turismo cultural.

Observamos aquí la confrontación de diferentes temporalidades a la que nos hemos referido en el apartado anterior. Donde había embarcaciones en construcción ahora hay vitrinas y audiovisuales. Donde había carpinteros de ribera ahora hay unos pocos empleados del sector cultural y gran cantidad de turistas. Nada queda de la temporalidad propia a la carpintería de ribera, la navegación y la pesca artesanal, temporalidad que resultaba de la interacción de la gente con el estuario y el trabajo artesanal. La temporalidad actual está pautada por las temporadas turísticas, por el ocio y el consumo cultural. Esta permite que venga gente de fuera, pero las temporalidades originarias, las que mantenían la gente unida al territorio, han quedado invisibilizadas.

Siguiendo el curso del río Saint-Laurent, a 100 km de la capital, encontramos L'Islet, población de unos 4.000 habitantes, donde está el «Musée Maritime du Québec. Capitaine J.E. Bernier». Presenta unas instalaciones y una museografía muy notables, con dos grandes buques y un velero en su exterior, una «chalouperie» reconstruida donde se exponen distintos tipos de embarcaciones tradicionales más pequeñas y varias salas de exposición con un discurso museográfico basado en un sólido trabajo de investigación etnológica. El museo cuenta además con una embarcación tradicional a vela, el Canot 19, que realiza salidas por el río en las que el público puede inscribirse. Esta embarcación es uno de los atractivos de las Fiestas de la Nouvelle France que se celebran en la ciudad de Quebec a finales de agosto para conmemorar la fundación de la colonia y que cuentan con un gran número de actividades de recreación histórica. El Museo está dedicado a Joseph-Elzéar Bernier, explorador del Ártico, que nació en L'Islet en 1852.

---

7. Ver [http://www.escalenautique.qc.ca/nouvelles\\_detail/projet-de-revitalisation-du-chantier-ac-davie/](http://www.escalenautique.qc.ca/nouvelles_detail/projet-de-revitalisation-du-chantier-ac-davie/) (accedido el 7 de agosto de 2015) y <https://acdavie.com/> (accedido el 7 de agosto de 2015).

Finalmente, en Les Éboulments, pueblo de 1.400 habitantes situado también a unos 100 km de la capital, pero en la orilla opuesta a L'Islet, encontramos otro importante museo marítimo, el «Musée Maritime de Charlevoix». Ocupa unas viejas atarazanas de construcción, hibernación y reparación de goletas, además de un aserradero trasladado desde una población vecina. El museo está dedicado a la construcción naval tradicional en madera con dioramas de tamaño natural que ilustran el oficio de carpintería de ribera. El exterior del museo cuenta con una notable colección de embarcaciones, entre ellas una goleta declarada *bien cultural* en 1978, a la que solamente se puede subir mediante visitas concertadas. Ninguna de estas embarcaciones está en condiciones de navegar, sino que están expuestas en dique seco. Destacan dos goletas musealizadas, a las que se accede por una rampa que perfora el casco de la embarcación para que los visitantes entren directamente a la bodega transformada en una sala anexa del museo (Foto 1). Dichas goletas, construidas en 1956 y 1958 respectivamente, son de los pocos ejemplares conservados de las tradicionales goletas características del transporte de mercancías por el río Saint-Laurent hasta los años 1970.

Durante el trabajo de campo localicé algún otro ejemplar malogrado, por ejemplo, en Tadoussac, población que atrae a turistas de todo el mundo para la observación de cetáceos. Aquí, el dueño del Albergue de juventud, inaugurado en 1974, que era hijo de un capitán de goleta, decidió, cuando su padre se jubiló, instalar su goleta en el jardín del albergue para darle un aire bohemio, presentando actualmente la goleta un avanzado estado de deterioro. Y donde hoy está el Centro de interpretación de mamíferos marinos de Tadoussac, hubo antaño un dique seco para las goletas.

Como vemos, se han conservado muy pocos ejemplares de las goletas que formaron parte del paisaje cotidiano en el río Saint-Laurent desde mediados del siglo XIX y ninguna en condiciones de navegar. Esto es especialmente llamativo en Quebec, donde el patrimonio ha sido en general muy cuidado. Por ejemplo, es muy notable el nivel de conservación de construcciones de madera, desde grandes faros de madera, como el de La Martre, a edificios de época de la colonia, como la capilla de Tadoussac de 1747. En cambio, no queda prácticamente ningún ejemplar de las goletas construidas en madera, verdaderas obras de arte popular, capaz de navegar, como exigía la Carta de Barcelona.

De las casi 500 de goletas construidas entre 1860 y 1960 (Boucher, 2010: 58), solamente quedaba una que navegara regularmente en 2015, la *Grosse-Ile* construida en 1951 (Foto 2). Su propietario y capitán, Didier Épars, es un marinero belga al que entrevisté en su goleta en el puerto de Quebec en 2015. El capitán Épars emigró a Quebec en 1969 y se tomó como un proyecto y batalla personal salvar esta goleta. Para sufragar los

costes de mantenimiento de la embarcación, realizaba durante el verano salidas para turistas alrededor de la ciudad de Quebec y la alquilaba para eventos privados. Desafortunadamente, a principios de 2019 la *Grosse-Ile* sufrió un accidente durante un temporal en aguas del Caribe y su recuperación es todavía una incógnita. Para ello se lanzó en mayo de 2019 una campaña de *crowdfunding*<sup>8</sup>. Era, como remarcaba el capitán Épars, la última goleta del Saint-Laurent que quedaba navegando.

La goleta quebequesa o «goélette» es un tipo de embarcación singular, diseñada por los francocanadienses, adaptada a la navegación de cabotaje por el río Saint-Laurent, vía principal de transporte de mercancías hasta los años 1970. Con la introducción del vapor en la navegación y la industrialización del país a finales del siglo XIX, se multiplicará el número de goletas. En 1900 había navegando un centenar de goletas (Tondreau, 1982) que transportan todo tipo de mercancías. En las entrevistas, los informantes decían que llevaban patatas, seguramente como sinécdoque de productos de primera necesidad. En realidad, la principal mercancía de transporte era la madera para molinos de papel y aserraderos, la llamada «pitoune». La imagen de goletas cargadas de madera formaba parte del paisaje de la vida cotidiana de los pueblos ribereños del río Saint-Laurent.

Se las llamaba coloquialmente «les voitures d'eau», lo que da una idea de su familiaridad. Generalmente eran negocios familiares, el capitán solía ser propietario del barco y en la tripulación había parientes próximos, hermanos, sobrinos, incluida la esposa y los hijos pequeños hasta la edad de escolarización. En los años cincuenta empieza a introducirse el acero en la construcción de estas embarcaciones, lo que las encarece y presagia su fin. Será en la década de 1970, con el desarrollo de las infraestructuras de transporte por carretera, que se acabará casi de golpe con las goletas, coincidiendo además con los cambios profundos que se produjeron en la sociedad quebequesa con la «Revolución Tranquila», que significó a entrada de Quebec en la modernidad. La «Revolución Tranquila» hace referencia a los cambios a nivel político, social, cultural, educativo y económico. Significó la adquisición de un alto grado de autonomía política por parte de Quebec respecto a la federación canadiense, dotándose de los instrumentos económicos, como la nacionalización de la energía y la creación de una banca nacional, que aseguraran el desarrollo económico y social del Canadá francés, que había estado bajo el dominio de los ingleses desde el Tratado de París de 1763. Significó también transformaciones en el modelo de familia tradicional y una drástica atenuación del control de la Iglesia católica sobre el conjunto de la sociedad (Dagenais,

8. «Sauvons la dernière goélette du St-Lauren»: En <https://www.gofundme.com/f/aidons-la-derniere-goelette-du-stlaurent> (accedido el 15 de noviembre de 2019).

2000). Las goletas, por lo tanto, desaparecieron con toda una época. El capitán de la *Grosse-Ile* me dijo lo siguiente conversando en el puente de su goleta: «*el mundo de las goletas ha desaparecido porque los franco-canadienses eran los negros blancos y la gente no quiere recordar la miseria*»<sup>9</sup>.

La goleta es, pues, mucho más que un medio de transporte marítimo-fluvial del Saint-Laurent. La goleta es uno de los iconos de una sociedad y una forma de vivir el tiempo, una temporalidad, que se desvanece con la llegada de la modernidad al Quebec. Pero esa temporalidad del pasado no se conserva en las propuestas patrimoniales, porque no se conservan los trabajos ni los saberes de la navegación en goleta, sino solamente su recuerdo fosilizado y a la merced de una temporalidad orientada al turismo cultural. No deja de resultar curioso que una nación como la quebequesa, tan atenta y respetuosa con su patrimonio, no haya sido capaz, o no le haya interesado, conservar vivo un elemento tan singular y único en el mundo como son las «goëlettes», adaptadas a su río, apegadas al paisaje de varias generaciones de quebequeses y a la memoria de muchas familias de navegantes, así como uno de los fundamentos de la economía familiar y la sociedad tradicional del Quebec, además de ser consideradas, como veremos a continuación, verdaderas obras de arte de la construcción naval en madera.



**Foto 1.** Goletas en el Museo Marítimo de Charlevoix. E. Carbonell, 30 de junio de 2015.

9. Entrevista a Didier Épars, 25 de agosto de 2015. Quebec.



**Foto 2.** Goleta *Grosse-Ile* durante una visita turística guiada en el *vieux-port* de Quebec. E. Carbonell, 8 de agosto de 2015.

### 3. *La desaparición del patrimonio*

Una tarde del mes de febrero de 2015, la goleta *M.P. Émilie*, de 300 toneladas y 33 metros y medio de eslora, calificada por los especialistas como «obra de arte de la arquitectura marítima»<sup>10</sup>, ardía sobre el hielo que cubría la orilla del río Saint-Laurent en Baie-St-Paul, en el condado de Charlevoix, justo enfrente de la Isle-aux-Coudres, donde fuera construida en 1957 por el carpintero de ribera Paul Mailloux por cuenta del capitán Éloi Perron. El incendio se debió, según la policía, a un acto vandálico de alguien que trataba de sustraer las piezas de metal del navío.

Esta goleta dejó de navegar en 1974, época en la que se iban abandonando todas las goletas por ser menos efectivas frente al transporte rodado. Dos años después, en 1976, fue adquirida por Guy Paquet, un pintor con cierto reconocimiento en Quebec, que la transformó en su atelier y vivienda, rebautizándola con el nombre de *L'Accalmie*.

10. Según el profesor emérito de la UQAM Robert Desjardins, especialista en goletas del río Saint-Laurent. Ver «Centre collégial de développement de matériel didactique (CCDMD); Le monde en images; Les voituresd'eau sur le Saint-Laurent». En <http://monde.ccdmd.qc.ca/ressource/?id=50514&demande=desc> (accedido el 15 de noviembre de 2019).

Pero el deterioro provocado por el paso del tiempo y el clima extremo de la región obligó a abandonarla a pocos metros de allí donde había dejado de navegar, hasta que en el año 2007 un artesano la compró con el propósito de restaurarla: «*C'est comme une mission*», respondía a las preguntas de un periodista, «*Je suis devenu un peu le gardien du patrimoine maritime de Baie-Saint-Paul*»<sup>11</sup>. Pero, a pesar de todos sus esfuerzos, no consiguió reunir el dinero necesario para la restauración, y así fue como la embarcación, abandona a su suerte, llegó a este triste final. Los periódicos destacaron que desaparecía «*una de las goletas más pintadas y fotografiadas del país*», un interés estético que no la libraría de su destino en la hoguera. El *Huffington Post*, en su edición de Quebec, publicó las instantáneas realizadas por un fotógrafo de Montreal que casualmente estuvo allí justo unos días antes del incendio para fotografiar durante un par de horas, a 30 grados bajo cero, «*todo el esplendor de la goleta L'Accalmie*»<sup>12</sup>.

Lo que en cambio no decían los periódicos es que en aquella pira desaparecía un instrumento de trabajo y aparecía fugazmente, si se me permite una afirmación un tanto atrevida, una obra maestra del patrimonio inmaterial. Me explico: el fuego que envuelve y consume un artefacto (a veces un artefacto muy elaborado y bello, como por ejemplo las Fallas de Valencia, inscritas en la Lista Representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad por la Unesco), constituye el acto en el que el patrimonio inmaterial se expresa en su máxima radicalidad, en tanto que destruye la materia y abre la puerta a la inmaterialidad. De hecho, muchos rituales festivos, según la definición de la Convención de 2003 de la Unesco sobre la Salvaguarda del Patrimonio Intangible, incluyen las *hogueras* como un elemento esencial. En el ámbito del patrimonio marítimo disponemos de un interesante caso estudiado por Božanić y Buljubašić (2012) en Croacia, concretamente en la isla de Vis, donde cada año se escoge una vieja barca de pesca y se la quema la víspera de San Nicolás (el 6 de diciembre), patrón, junto con san Pedro, san Elmo y la Virgen del Carmen, de ciertas comunidades pesqueras. Algunas de las embarcaciones quemadas por San Nicolás tienen más de cien años de

11. TVA: «Baie-Saint-Paul. Dernière année pour sauver L'Accalmie». En [http://cimt.teleinterives.com/nouvelle-Regional\\_Derniere\\_annee\\_pour\\_sauver\\_L\\_Accalmie-87](http://cimt.teleinterives.com/nouvelle-Regional_Derniere_annee_pour_sauver_L_Accalmie-87) (accedido el 15 de noviembre de 2019).

12. *Radio Canada*: «La goélette de Baie-Saint-Paul détruite par un incendie». En <http://ici.radio-canada.ca/regions/quebec/2015/02/18/008-accalmie-goelette-plus-photographie-peinte-detruite-incendie.shtml> (accedido el 15 de noviembre de 2019). *Le Huffington Post*: «Baie Saint-Paul: la goélette L'Accalmie, la plus photographiée et la plus peinte, détruite par un incendie». En [http://quebec.huffingtonpost.ca/2015/02/19/la-golette-la-plus-photo\\_n\\_6710238.html](http://quebec.huffingtonpost.ca/2015/02/19/la-golette-la-plus-photo_n_6710238.html) (accedido el 15 de noviembre de 2019).



antigüedad. Son un bien patrimonial material que se sacrifica en pro de una festividad religiosa, es decir, del patrimonio inmaterial.

No es el único caso documentado: durante el solsticio de verano, un ritual similar tiene lugar en el marco de la fiesta de San Juan en Palmeira, perteneciente al municipio de Ribeira, en A Coruña (Galicia), así como durante la festividad de San Pedro en Montijo, en la región de Lisboa, con la tradicional *Queima do Batel*, que coincide con el espectáculo de fuegos artificiales durante el *Encerramento das Festas*. En Cataluña, era costumbre guardar las embarcaciones inservibles para quemarlas en hogueras que se encendían la víspera de san Pedro,<sup>13</sup> y en todo caso nunca se reutilizaba la madera de una barca para un fin no marítimo (Hughes, 1993: 164). Otras incineraciones de embarcaciones, envueltas en este caso de agría polémica, tienen lugar en la isla de Mallorca, en las hogueras que se encienden para celebrar las fiestas patronales de San Antonio durante el mes de enero<sup>14</sup>. No hay constancia de que en Quebec se realicen hogueras solsticiales con embarcaciones, pero el fin de la goleta *M.P. Émilie* puede interpretarse también en términos rituales por el abandono en el que se encontraba aquel tesoro del patrimonio marítimo. Toma aquí fuerza la afirmación antes mencionada que sostiene David Harvey (2001: 320): «*Todas las sociedades tienen una relación con su pasado, incluso aquellas que han decidido ignorarlo*».

Cuando leí en la prensa la triste noticia del incendio de la *M.P. Émilie* recordé la anécdota que la hija del capitán de goleta Jean Claude Tremblay, nacido en Tadoussac en 1904, me contó durante una entrevista en Quebec sobre su padre. Cuando el hombre enviudó, decidió irse a vivir a una residencia para ancianos construida con vistas al Saint-Laurent, pero pidió expresamente que lo acomodaran en una habitación con vistas a la calle opuesta al río. «*Es como si hubiera pasado a otra cosa*», decía su hija, «*pienso que se trata de un oficio muy duro... La nostalgia viene más de las generaciones posteriores. Visto del exterior parece bonito, pero no lo era; era duro*»<sup>15</sup>.

En Quebec se da la paradoja, como se ha subrayado anteriormente, de que a pesar de ser uno de los países referentes a nivel mundial en el ámbito de la museografía y el patrimonio, por alguna razón se optó por olvidar, y casi de se consigue completamente, el patrimonio flotante sin-

13. Ver <http://www.festes.org/directori.php?id=1577> (accedido el 27 de noviembre de 2019).

14. Ver *dBalears.cat* (19 de enero de 2002): «Els veïns del Molinar cremen un llaüt i un bot mallorquí al fogueró. Els Amics del Museu Marítim denunciaren els fets a la Guàrdia Civil». En <https://www.dbalears.cat/balears/balears/2002/01/19/68221/els-veïns-del-molinar-cremen-un-llaüt-i-un-bot-mallorquí-al-foguero.html> (accedido el 4 de marzo de 2014).

15. Entrevista a Margot Trembalay, 8 de julio de 2015. Marina de Rimouski.

gular y único que constituían las goletas construidas en madera por geniales artesanos a ojo, sin planos y con sencillas herramientas manuales. Los agentes encargados de la patrimonialización<sup>16</sup> dieron la espalda a las goletas, al patrimonio flotante, como lo hiciera el capitán Tremblay. Así fue como se fueron pudriendo a orillas del río.

Desde los años ochenta en Quebec, algunos pocos especialistas lanzaron mensajes de SOS en publicaciones sobre patrimonio, como por ejemplo el magacín especializado en patrimonio *Continuité*, donde advertían sobre la «pérdida de la flota nacional», en referencia a las goletas, describiendo la situación de tal patrimonio como «el naufragio de la cultura marítima» (Martin, 1984) o como un «patrimonio a la deriva» (Frank, 2008), por usar expresiones textuales de los propios especialistas quebequeses. En aquellos mismos años se proyectaba y construía el mundialmente admirado Museo de las Civilizaciones de Quebec sobre el antiguo puerto de la capital del Canadá francés, donde por cierto se hallaron durante las obras del museo los restos arqueológicos de un navío naufragado en tiempos de la colonia y expuesto en el *hall* del museo tras una costosa restauración (Bergeron & Laroche, 1985). Mientras tanto, a lo largo del río Saint-Laurent, había docenas de goletas abandonadas en la orilla como la *M.P. Émilie*, pudriéndose lentamente sin que las llamadas de alerta de los especialistas causaran ningún efecto, más allá de ser pintadas y fotografiadas para recordar a los nostálgicos «les bon vieux temps».

En el recuerdo de los que vivieron la época de las goletas, los supervivientes y sus hijos, aquellos tiempos no fueron tan buenos, más bien fueron tiempos duros. La navegación por el río no era nada fácil y los naufragios frecuentaban por los peligros de la navegación y la presión de la entrega a tiempo de las mercancías. La hija del capitán Tremblay contaba que siendo una niña tuvo que ser salvada en brazos de su madre durante un naufragio de noche. Había mucha presión por llegar a tiempo para cobrar el cargamento. Un retraso en la entrega podía significar la pérdida del viaje. Los molinos de papel, la industria maderera, los derechos de pesca del salmón, etc., pertenecían a los anglo-canadienses. Ellos, los franco-canadienses, solo hacían el transporte; era una relación de ricos y pobres.

---

16. Entendemos como tales a las diferentes instancias la administración del Estado responsables últimas de la conservación del patrimonio. Así lo referían los expertos que entrevisté, principalmente los que tenían o habían tenido responsabilidades en museos. Por ejemplo, Alain Boucher, antiguo conservador del Museo Marítimo de Charlevoix, opinaba que mientras en la Bretaña francesa y otros lugares de Europa las embarcaciones habían pasado directamente de ser navíos de trabajo a ser convertidos en bienes patrimoniales, en Quebec, una vez se habían dejado de usar las goletas para el transporte, se habían abandonado a la espera de que alguien las viniera a rescatar: «*Este alguien debería haber sido el Estado, que no lo ha hecho*». Entrevista a Alain Boucher, 22 de julio de 2015. Quebec.

El trabajo de las goletas era un negocio poco lucrativo y se corrían muchos riesgos a causa de la cambiante orografía del fondo del río y sus corrientes. Descargar la mercancía eran ya cuatro días, lanzando los gruesos troncos uno a uno por la borda de la goleta. El etnólogo y escritor Alain Boucher, que fue el primer conservador del Museo Marítimo de Charlevoix, me dijo durante una entrevista que era preciso que ese mundo desapareciera para que naciera el Quebec moderno, con un verdadero dominio del río por parte de los franco-canadienses, y que la economía de un país moderno no podía basarse en ese tipo de transporte<sup>17</sup>. Era una afirmación un tanto sorprendente, viniendo de un antiguo conservador de museo. Pero la relación entre la desaparición de las goletas y el nacimiento del Quebec moderno resulta como mínimo significativa.

Otro etnólogo, Alain Frank, conservador del Museo Marítimo de Quebec, durante la entrevista que le hice en el mismo museo, me dijo lo siguiente: «*La gente ha vivido en la miseria, los barcos recuerdan esa época, por eso no hay interés en conservarlos*»<sup>18</sup>. Este es un dato clave. Recordemos que Didier Épars, capitán de la *Grosse-Ile*, se expresaba del mismo modo. En los años ochenta había una treintena de barcos abandonados sobre las orillas del río, que despertaban una mezcla de nostalgia y sensación de peligrosidad, según Frank. Había, según él, un pensamiento mágico de que se conservarían así para siempre. Sin ayudas del Gobierno federal ni regional, en algunas poblaciones se trató individualmente de salvar alguna de aquellas goletas sin llegar a ningún resultado positivo: «*Mientras lo discutíamos, las barcas se pudrían*»<sup>19</sup>, sentenciaba Alain Frank. O bien eran saqueadas o terminaron consumidas por las llamas, como la *M.P. Émilie*.

## Conclusiones

Los procesos de patrimonialización implican básicamente un cambio de valor. Cuando una embarcación deja de usarse para transportar mercancías y pasa a ser un bien patrimonial, su valor cambia. Esto le pasa tanto a un velero clásico, como a una vieja casa de campo, un edificio industrial, un mueble de época o una «*petite cuillère*», como dice Nathalie Heinich (2009), por su singularidad, su unicidad, edad, rareza o belleza. Pero no solo muta el valor económico de uso y de cambio; también mutan otros valores, como su valor político, su valor religioso, su valor pedagógico o

17. Entrevista a Alain Boucher, 22 de julio de 2015. Quebec.

18. Entrevista a Alain Frank, 24 de agosto de 2015. L'Islet.

19. Traducción del autor. En original: «Pendant qu'on discute, les bateaux pourrissent».

su valor evocativo. El patrimonio permite evocar una época de una determinada manera, revitalizar el pasado. Esta es la primera dimensión temporal del patrimonio que enunciábamos al principio del artículo, la dimensión externa. Pero en segundo lugar hay una dimensión temporal inmanente, que puede ser ignorada, pero no cambiada, que es interna a aquello patrimonializado. Es la temporalidad propia, una forma singular de ser en el tiempo. El abandono de las goletas dejándose pudrir en la orilla y la hoguera como acontecimiento ritual final implican un cambio de valor a tomar en consideración, ya que la pérdida del patrimonio también forma parte de los procesos de patrimonialización.

Retomemos una vez más la frase de David Harvey: «*Todas las sociedades tienen una relación con su pasado, incluso aquellas que han decidido ignorarlo*». En catalán existe un refrán que casi nadie usa hoy, que recogió el historiador Robert Hughes (1993) en su libro sobre Barcelona, que dice así: «*El destino de la barca: cuando es joven al trabajo y cuando es vieja a la hoguera*»<sup>20</sup>. Quemar barcas viejas no es conservar el patrimonio, precisamente. Conservar el patrimonio es una forma de dar existencia al tiempo. Pero atención, no conservarlo o directamente destruirlo también los es. Cuando Castoriadis nos habla de «la institución social del tiempo» se refiere al hecho de que cada sociedad, colectivamente, se da existencia a sí misma en su modo de ser temporal, «*no es que cada sociedad tenga su manera propia de vivir el tiempo, sino que cada sociedad es también una manera de hacer el tiempo y de darle existencia*» (Castoriadis, 2007: 329-30). El abandono o la destrucción del patrimonio es una forma de hacer el tiempo y de dar así forma a la sociedad.

Merece la pena citar cómo, según este filósofo, se institucionaliza el tiempo en el capitalismo: «*en tanto tiempo imaginario o tiempo de significación, el tiempo capitalista típico es un tiempo 'infinito' representado como tiempo de progreso indefinido, de crecimiento ilimitado, de acumulación, de racionalización, de conquista de la naturaleza, de aproximación cada vez mayor a un saber exacto total, de realización de un fantasma de omnipotencia*» (Castoriadis, 2007: 331).

La conservación del patrimonio refleja esta dimensión infinita del tiempo, de querer hacer perdurar el pasado para siempre. La temporalidad ha sido una de las herramientas fundamentales para ejercer el control sobre la vida de los ciudadanos, como ya nos mostró el marxismo (Postone, 1996; Thompson, 1991), por supuesto a través del horario y calendario laboral. Pero hay otros tipos de relojes y calendarios más sutiles y difusos, como los museos y el patrimonio en general, que también deberíamos considerar. Hay

---

20. En catalán: «La ventura de la barca: quan és jove, a treballar; i quan és vella, a cremar».

que tomar en cuenta esta dimensión del patrimonio, como instrumento de institucionalización de la temporalidad. La sociedad capitalista institucionaliza el tiempo también mediante la conservación del patrimonio, reforzando esta conceptualización infinita del tiempo.

Matt Hodges (2010) nos muestra en su etnografía sobre la temporalidad y el patrimonio en el Sur de Francia, que temporalizar el pasado constituye un elemento clave en el ejercicio del poder político y económico. Se ha hecho también hincapié en la dimensión mercantilista de los procesos de patrimonialización o la «mercantilización de lo auténtico» (Boltanski y Chiapello, 2002; Frigolé, 2010). Finalmente, se ha insistido en la necesidad de analizar la patrimonialización como un programa político disciplinario de la memoria social (Hodges, 2009; Huyssen, 2003).

Esto sitúa en el centro del debate el uso o manipulación de la temporalidad y el patrimonio. Creo que una forma útil de enfocar el tema es considerarlo bajo el prisma del llamado «tiempo colonial». Como afirma Richard Wilk (1994), el reloj se controla desde la metrópolis y las colonias, aunque persigan el progreso nunca lo alcanzan, porque están simplemente en otra zona horaria. Sobre esta cuestión, cuando Evans-Pritchard escribía aquello tantas veces citado de que los *nuer* eran afortunados porque no disponían de una noción equivalente a «nuestra» noción de tiempo, justamente estaba señalando que el reloj lo tenían los británicos. Fue más tarde, en los estudios poscoloniales, cuando empezó a hacerse hincapié en el uso de la temporalidad en los procesos de aculturación, a través de las escuelas y misiones (Schieffelin, 2002).

Los habitantes del Quebec, y especialmente los que navegaron en las goletas y sus familiares y vecinos, no consideraron realmente salvar las goletas para el futuro. Y si lo consideraron en algún momento no encontraron los cauces ni el apoyo institucional para hacerlo. El Quebec anterior a la «Revolución Tranquila» se consideraba, según los testimonios entrevistados, todas ellas personas estrechamente vinculadas al patrimonio marítimo del país, una sociedad colonizada. Y la revolución, que coincidió históricamente con la desaparición del transporte en goletas, supuso un proceso de descolonización interior y entrada en la modernidad de la sociedad quebequesa.

En este artículo he tratado de situar la desaparición de un patrimonio flotante singular y único que constituían las goletas del río Saint-Laurent, no como un acto de desvalorización, sino, al contrario, como un acto de producción de valor, de dar el mayor valor posible a las goletas. Esto no se logró mediante su conservación y restauración para el disfrute de turistas y entusiastas de la cultura marítima, sino justamente con su abandono y lento deterioro escoradas en las frías orillas del estuario del río Saint-Laurent. Fue una especie de *performance* patrimonial y poética final.

## Referencias

- Alegret, J.L y Carbonell, E. (2015). Maritime Heritage Conservation. En *Routledge Handbook of Ocean Resources and Management*. H. Smith, J.L. Suárez y T.S. Agardy, Eds. London: Routledge.
- Bélanger, D. (1984). *La construction navale à Saint-Laurent, Île d'Orléans*. Saint-Laurent Î.O.: Bibliothèque David Gosselin.
- Bergenson, Y. (2007). Del Museu de l'Home del Quebec al Museu de la Civilització: transformació dels Museus d'Etnologia al Quebec. *Mnemosine*, 4: 75-94.
- Bergeron, A. y Laroche, D. (1985). Sous le Musée de la civilization, *Continuité*, 29: 45.
- Bindé, J. (2000). Towards an Ethics of the Future. *Public Culture*, 12(1): 51-72.
- Birch, K. (2006). Més que una pura successió: les altres dimensions del temps. *Revista d'Etnologia de Catalunya*, 28: 20-27.
- Boissevain, G. (1992). *Revitalizing European Rituals*. London: Routledge.
- Boltanski, L. y Chiapello, E. (2002). *El nuevo espíritu del capitalismo*. Madrid: Akal.
- Boucher, A. (2010). *Voitures d'Eau. Les Goelettes du Saint-Laurent*. Québec: Editions Trois-Pistoles.
- Božanić, J. Y Buljubašić, E. (2012). The Ritual of Boat Incineration on the Island of Vis, Croatia: an Interpretation. *International Journal of Intangible Heritage*, 7: 15-30.
- Carbonell, E. (2006). *Josep Pla: El temps, la gent i el paisatge*. Barcelona: Edicions de 1984.
- Castoriadis, C. (2007). *La institución imaginaria de la sociedad*. Buenos Aires: Tusquets.
- Dagenais, D. (2000). *La fin de la famille moderne. Signification des transformations contemporaines de la famille*. Québec: Les Presses de l'Université Laval.
- DeSilvey, C. (2017). *Curated Decay: Heritage beyond Saving*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- DeSilvey, C. y Harrison, R. (2019). Anticipating loss: rethinking endangerment in heritage futures. *International Journal of Heritage Studies*. DOI: 10.1080/13527258.2019.1644530.
- Díaz Balerdi, I. (2002). ¿Qué fue de la Nueva Museología? El caso del Quebec. *Artigrama*, 17: 493-516.
- Frank, A. (2008). Patrimoine à la derive. *Continuité*, 116: 23-26.
- Frigolé, J. (2014). Retóricas de la autenticidad en el capitalismo avanzado. *Éndoxa*, 33: 37-60.
- Frigolé, J. (2010). Patrimonialization and the Mercantilization of the Autentic. Two Fundamental Strategies in a Tertiary Economy. En *Constructing Cultural and Natural Heritage*. X. Roigé y J. Frigolé, Eds. Girona: ICRPC.
- Gell, A. (1992). *The Anthropology of Time*. Oxford: Berg.
- Harrison, R. (2013). Forgetting to Remember, Remembering to Forget: Late Modern Heritage Practices, Sustainability and the 'crisis' of Accumulation of the Past. *International Journal of Heritage Studies*, 19(6): 579-595.
- Harvey, D. (2001). Heritage pasts and heritage presents: Temporality, meaning and scope of heritage studies. *International Journal of Heritage Studies*, 7(49): 319-338.
- Harvey, D.C. y Perry, J. (Eds.) (2015). *The Future of Heritage as Climate Change: Loss, Adaptation and Creativity*. New York: Routledge.

- Heinich, N. (2009). *La fabrique du patrimoine. De la cathédrale à la petite cuillère*. Paris: Éditions de la Maison des Sciences de l'Homme.
- Hodges, M. (2010) The time of the interval: Historicity, modernity, and epoch in rural France. *American Ethnologist*, 37(19): 115-131.
- Hodges, M. (2009). Disciplining Memory: Heritage Tourism and the Temporalisation of the Built Environment in Rural France. *International Journal of Heritage Studies*, 15(1): 76-99.
- Holtorf, C. (2015). Averting loss aversion in cultural heritage. *International Journal of Heritage Studies*, 21(4): 405-421.
- Hughes, R. (1993). *Barcelona*. New York: Vintage Books.
- Huysen, A. (2003). *Present Pasts: Urban Palimpsests and the Politics of Memory*. Stanford: Stanford University Press.
- Ingold, T. (2010). No More Ancient; no More Human: The Future Past of Archaeology and Anthropology. En *Archaeology and Anthropology*. D. Garrow y T. Yarrow, Eds. Oxford: Oxbow.
- Iparraguirre, G. (2011). *Antropología del tiempo. El caso Mocoví*. Buenos Aires: Publicaciones de la Universidad de Buenos Aires.
- Kirshenblatt-Gimblett, B. (2001). La cultura de les destinacions: teoritzar el patrimoni. *Revista d'Etnologia de Catalunya*, 19: 44-53.
- Lévi-Strauss, C. (1952). *Race et Histoire*. Paris: Unesco.
- Lissovoy, N. (2008). Capitalism and Time. Dialectic of Emergency / Emergency of the Dialectic. *Capitalism, Nature, Socialism*, 19(1): 1-13.
- Martin, P.L. (1984). Vers le naufrage d'une culture maritime. *Continuité*, 24: 9-11.
- Peron, F. (2003). *Le Patrimoine Maritime*. Rennes : Presses Universitaires de Rennes.
- Postone, M. (1996). *Time, Labor, and Social Domination. A Reinterpretation of Marx's Critical Theory*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Rico, T. (2016). *Constructing Destruction: Heritage Narratives in the Tsunami City*. New York: Routledge.
- Rivard, R. (1985). Los ecomuseos de Quebec. *Museum*, 148: 202-206.
- Schieffelin, B.B. (2002). Marking Time. The Dichotomizing Discourse of Multiple Temporalities. *Current Anthropology*, 43: 5-17.
- Schippers, T. (1986). *Temps vécus, temps perçus*. Paris: Editions du CNRS.
- Stirling, P. (1965). *Turkish Village*. London: Weidenfeld and Nicolson.
- Thompson, E.P. (1991). Tiempo, disciplina de trabajo y capitalismo industrial. En *Costumbres en común*. Barcelona: Crítica.
- Tondreau, J. (1982). *Coque de bois, coque d'acier: historique du cabotage motorisé sur le Saint-Laurent*. Québec: Production M.T.Marine.
- Vaillancourt Laporte, M. (2014). Genèse de l'économuséologie. *Material Culture Review*, 80:123-133.
- Wilk, R. (1994). Colonial Time and TV Time: Television and Temporality in Belize. *Visual Anthropology Review*, 10(1): 94-102.

