Panel 1: Confluencia geografica

El castillo de Fronsac

Formado por la erosión y el paso de los ríos a lo largo de la larga evolución geológica de la región de la cual se ha convertido en el punto culminante, el cerro de Fronsac también ha sido históricamente un lugar estratégico importante. El cerro fue fortificado en el siglo VIII por Carlomagno, que construyó una base militar con el fin de someter Aquitania y Gascuña, cuyos diferentes duques lideraron una revuelta casi permanente contra el poder carolingio. Esta fortificación daría su nombre al cerro. El topónimo Fronsac deriva del bajo latín «Franciacum Castellum», el castillo de los francos. Al igual que Castillon, Fronsac se convirtió durante el siglo siguiente en la sede de un importante vizcondado, que pasó a estar bajo soberanía inglesa en 1154.

Junto con la ciudad fortificada de Libourne, el castillo de Fronsac constituía una pieza importante para la defensa de la frontera norte del ducado de Aquitania, en las inmediaciones de los dominios del Rey de Francia que no cesaban de ampliarse hasta la víspera de la guerra de los Cien Años.

Reformado en el siglo XIII, Fronsac comenzó a ser objeto de la codicia. En 1378, el vizconde Guillaume Xans de Pommiers fue acusado de sospecha de traición por haber querido entregar el castillo a los franceses. Tras ser arrestado en Libourne y juzgado en Burdeos, fue «*públicamente separado* (decapitado) *en la ciudad de Burdeos (…) ante el inmenso asombro de todo el pueblo*». La muerte de este señor felón, miembro de la alta aristocracia gascona, fue sin embargo uno de los principales motivos que hicieron que gradualmente la nobleza regional se distanciará del poder inglés.

Durante la Guerra de los Cien Años, el castillo fue atacado en diversas ocasiones. En junio de 1451 las tropas francesas asediaron Fronsac. El gobernador inglés evacuó entonces la fortaleza. Dos años más tarde, los ingleses, después de haber recuperado la posesión del lugar en 1452, fueron expulsados definitivamente tras la victoria francesa de Castillon el 17 de julio de 1453.

Después de la Guerra de los Cien Años, el vizcondado de Fronsac pasó a manos de diferentes familias nobles, que obtuvieron el título de duque a principios del siglo XVII. Sin embargo, durante la mayor parte del tiempo, los señores estaban ausentes del castillo, cuya custodia confiaron a un gobernador. No era raro que la guarnición del castillo se dedicara a actos de bandidaje y de intimidación sobre los habitantes de Libourne, que sufrían la proximidad del castillo. Así, en julio de 1489*, «Una gran piedra que había sido lanzada con una pieza de artillería por los soldados que ocupaban por entonces el castillo de Fronsac con un peso de unas 12 libras, rompió un pilar de madera de la casa de Micheau Becède*». La ciudad exigió repetidamente justicia ante el rey de Francia. La justicia real se ejerció nuevamente a principios del siglo XVII. Hercule d'Arsilemont, gobernador del castillo de Fronsac, habiendo sido declarado culpable de numerosos delitos y actos de crueldad, fue decapitado en Burdeos en 1620. Su cabeza fue exhibida en la Porte du Grand Port, frente al cerro del castillo. Dos años más tarde, el castillo feudal fue arrasado a petición de Luis XIII y para la gran satisfacción de los «jurats» o magistrados municipales de Libourne.

Nada quedó entonces de esa imponente fortaleza, que se extendía sobre algo más de una hectárea. Las murallas almenadas y flanqueadas por torres coincidían con la forma del relieve del cerro. «*La grosse tour*» o gran torre evocada en el siglo XIII debía vigilar la entrada de la fortaleza.

En 1631, el cardenal de Richelieu adquirió el ducado de Fronsac, que, aunque privado de su castillo principal, abarcaba un importante dominio de 50 km^2 y 17 parroquias.

A mediados del siglo XVIII, su heredero Armand de Vignerot, duque de Richelieu y de Fronsac, ordenó construir una residencia de recreo en el antiguo emplazamiento del castillo. Este nuevo castillo, célebre durante su construcción por sus cualidades arquitectónicas, ya que albergaba en particular una sala de estar, cuyo piso estaba hecho de espejos, sería demolido en 1793 durante la Revolución Francesa.

No fue hasta la década de 1860 cuando se construyó una nueva edificación en la cima del cerro. Este edificio, que destaca por su linterna rematada por una cúpula, goza de unas impresionantes vistas de los alrededores y en la actualidad forma parte de una tranquila finca vitivinícola.

El Viaducto de Mascaret

Además de su ocupación militar, el cerro de Fronsac siempre ha dominado una zona de paso importante no solo por un importante tráfico fluvial hasta principios del siglo XX, sino también por el paso de carreteras terrestres. La ausencia de puentes sobre los ríos Isle y Dordoña obligó al uso de transbordadores hasta principios del siglo XIX. Desde entonces, muchos puentes los han sustituido. El Viaducto de Mascaret fue el último de los puentes construidos sobre el río Dordoña frente a Libourne.

El paso de la autopista A89 sobre el Dordoña y los pantanos de la península de Arveyres, unas tierras pantanosas que bordean el río, requirió la construcción de 3,5 km de obra, incluido un tablero de 540 m de largo para el Viaducto de Mascaret. Los pilares de hormigón profundamente anclados en el lecho del río soportan unas vigas de metal de 400 toneladas. Transportados al lugar de construcción mediante una barcaza autopropulsada, fueron colocados en abril de 1999 con la ayuda de una grúa adecuada para levantar tales cargas. Aunque los pilares se elevan entre los 21 y los 34 m dependiendo del nivel de la marea, el viaducto impide desde entonces la llegada de veleros al puerto de Libourne.

Esta característica marcó definitivamente un cambio de época. De hecho, cuando se contempló por primera vez a partir de 1838 el cruce del río Dordoña a través de un puente de carretera y, luego, de un puente ferroviario al nivel de Saint André de Cubzac, las autoridades de Libourne utilizaron toda su influencia para que los tableros de estos puentes se establecieran a una altura suficiente como para permitir el paso de barcos de vela de alta mar. Al lugar de construcción se enviaron pilotos del puerto, para asegurarse de que las condiciones de navegación siguieran intactas. El acceso de estos barcos era por entonces vital para la actividad del puerto de Libourne, que debía seguir siendo tanto un puerto marítimo como un puerto fluvial. La cuestión, que en ese momento era importante, ya no lo era en 1999. En la actualidad, la actividad del puerto ya no es comercial, sino que está dirigida al turismo fluvial y a la recepción de cruceros.

HOTEL DE VILLE
42 place Abel Surchamp
33500 Libourne

HORAIRES :
8h30 > 12h30
13h15 > 17h