

Panel 4 : Confluencia portuaria

Situado a un centenar de kilómetros del océano, el puerto de Libourne se caracteriza por ser a la vez un puerto fluvial servido por dos ríos, el Isle y el Dordoña, y un puerto de mar accesible a los barcos de gran calado gracias al juego de las mareas y al foso excavado en el lecho de la confluencia de los ríos. La importancia de esta confluencia exigía la existencia de una organización administrativa, que fue evolucionando con el tiempo mediante prolongaciones diplomáticas.

Organización administrativa

En un principio correspondía a los «jurats» o magistrados municipales el ejercicio de la policía portuaria: recaudación de derechos de aduana o de peaje a los transbordadores que atravesaban los ríos, aplicación de medidas de policía como la prohibición de arrojar el lastre de los buques al lecho del río para no obstaculizar el paso de las embarcaciones por los canales o incluso medidas sanitarias y de cuarentena durante los períodos de epidemia.

A principios del siglo XVI, la monarquía francesa estableció una organización administrativa que gradualmente fue reemplazando las estructuras medievales. Se trataba del control de las aguas y de los bosques para los territorios rurales y de los almirantazgos para las zonas marítimas. La jurisdicción del almirantazgo se ejercía sobre las costas y sus puertos, así como sobre los ríos en los tramos de su curso, donde llegaba el refluo de la marea. De hecho, estas zonas eran consideradas por entonces como mares y de ahí el término «entre dos mares», que todavía se utiliza para designar al Médoc.

El puerto de Libourne dependía del almirantazgo de Guyenne, cuya sede estaba en Burdeos desde 1490. Esta jurisdicción vinculada a la actividad marítima otorgaba las autorizaciones para entrar y salir del puerto de Libourne, las denominadas «congés». Por lo tanto, los barcos debían dirigirse a Burdeos antes de regresar a Libourne. La instalación de una oficina del almirantazgo en Libourne en 1728 puso fin a este importante desvío. Posteriormente, en 1738, el municipio de Libourne fue privado de toda competencia portuaria mediante un decreto del Consejo de Estado.

El siglo XVIII fue un período próspero para la ciudad y su puerto y esta prosperidad aún se fortalecería más en 1756, cuando se les concedió el derecho a comerciar libremente con las Américas y, por lo tanto, ampliar el ámbito de actuación comercial, que hasta entonces había sido exclusivamente europea.

Relaciones internacionales

Gracias a la efervescente actividad del puerto, por Libourne pasaban numerosos marineros y viajeros, muchos de ellos originarios de todos los países de la costa atlántica y del norte de Europa. Esta situación generó, por un lado, la necesidad de contar con intérpretes y, por otro, la necesidad de representación de las principales nacionalidades que circulaban por el puerto. Por ejemplo, Pierre Beylot recibió en 1781 cartas de comisión en su calidad de vicescámbulo de la nación alemana y de los Países Bajos holandeses y flamencos. Estas representaciones

diplomáticas continuaron durante el siglo XIX. Recordemos que Paul Princeteau, padre del célebre pintor oriundo de Libourne, también fue, entre sus múltiples funciones de hombre público, vicecónsul de los Países Bajos.

La importancia de la comunidad flamenca fue subrayada durante mucho tiempo entre los siglos XVIII y XIX por las «avenidas flamencas», nombre que en esta época recibían los actuales muelles de Amade y la avenida cours des Girondins.

Algunos barcos del puerto

Hay muchos barcos que navegan por los ríos. El barco que por excelencia se vincula a la imagen de los puertos de la Dordoña es la **gabarra**, un velero destinado al transporte de mercancías. Su casco es redondeado y está equipado con un mástil plegable para poder pasar por debajo de los puentes. Las gabarras navegaban sobre todo por el valle bajo del Dordoña, aguas abajo de Libourne, y a veces eran escoltadas por un **gabarrot**, que era una gabarra de pequeño tamaño, que permitía completar el transporte de una carga.

Los **coureaux** presentaban el mismo tipo de velamen y tenían el mismo uso que las gabarras, pero disponían de un fondo plano, que les permitía moverse en aguas poco profundas. El coureau de pequeñas dimensiones recibía el nombre de **couralin**.

Finalmente, el **argentat**, que era un barco destinado al transporte de leña para calefacción, solo realizaba un viaje. A su llegada y una vez descargada la madera, era desmontado y su madera vendida como leña.



HOTEL DE VILLE
42 place Abel Surchamp
33500 Libourne

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