

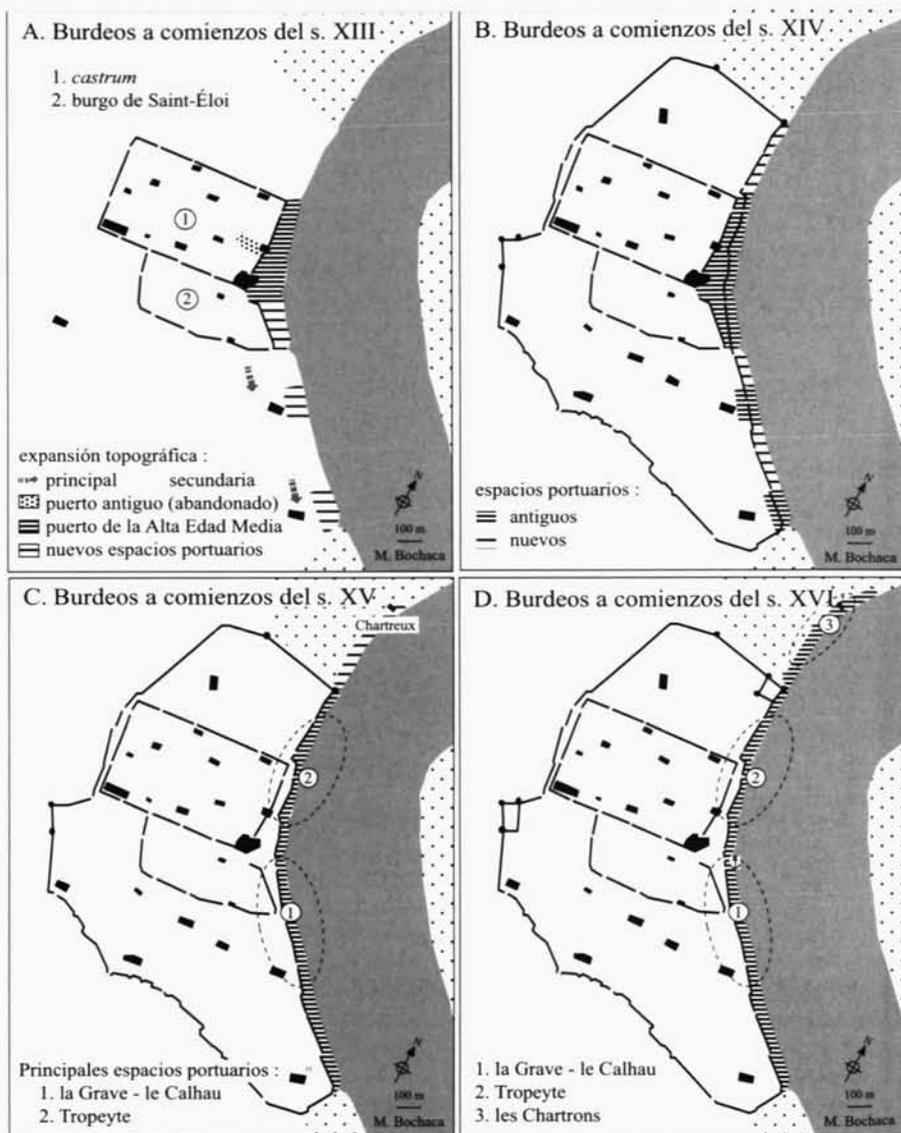
EL CONTROL DEL PUERTO DE BURDEOS Y DE SU TRÁFICO MERCANTIL DEL SIGLO XIII AL XV: JURISDICCIONES Y ESTRUCTURACIÓN DEL ESPACIO

Michel Bochaca

Universidad de La Rochelle

Las actividades y el papel de los puertos marítimos y fluviales medievales como lugares de entrada, de salida y de intercambio de mercancías han sido estudiados principalmente desde el punto de vista del tráfico mercantil (tipos y volúmenes de productos, mercados de origen y de destino, actores y técnicas comerciales). Existen todavía otros enfoques posibles. Uno consiste en analizar el control que ejercían las autoridades reales, señoriales y municipales que disponían de poderes judiciales, fiscales o militares sobre los espacios portuarios y sus accesos (brazos de mar o ríos). No se trata de describir esas instituciones de modo teórico, sino de demostrar como, ejerciendo sus competencias, contribuían a estructurar el espacio, tanto el del puerto como de sus alrededores en un radio más o menos amplio. Burdeos constituye un buen ejemplo para demostrar las posibilidades que ofrece este tipo de planteamiento.

Villa secundaria dentro del «imperio Plantagenet» centrado en los ducados de Normandía y de Aquitania a mediados del siglo XII, Burdeos adquiere importancia durante el primer cuarto del siglo XIII cuando los reyes de Inglaterra pierden la mayoría de sus feudos continentales (Normandía, Anjou, Maine, Poitou,



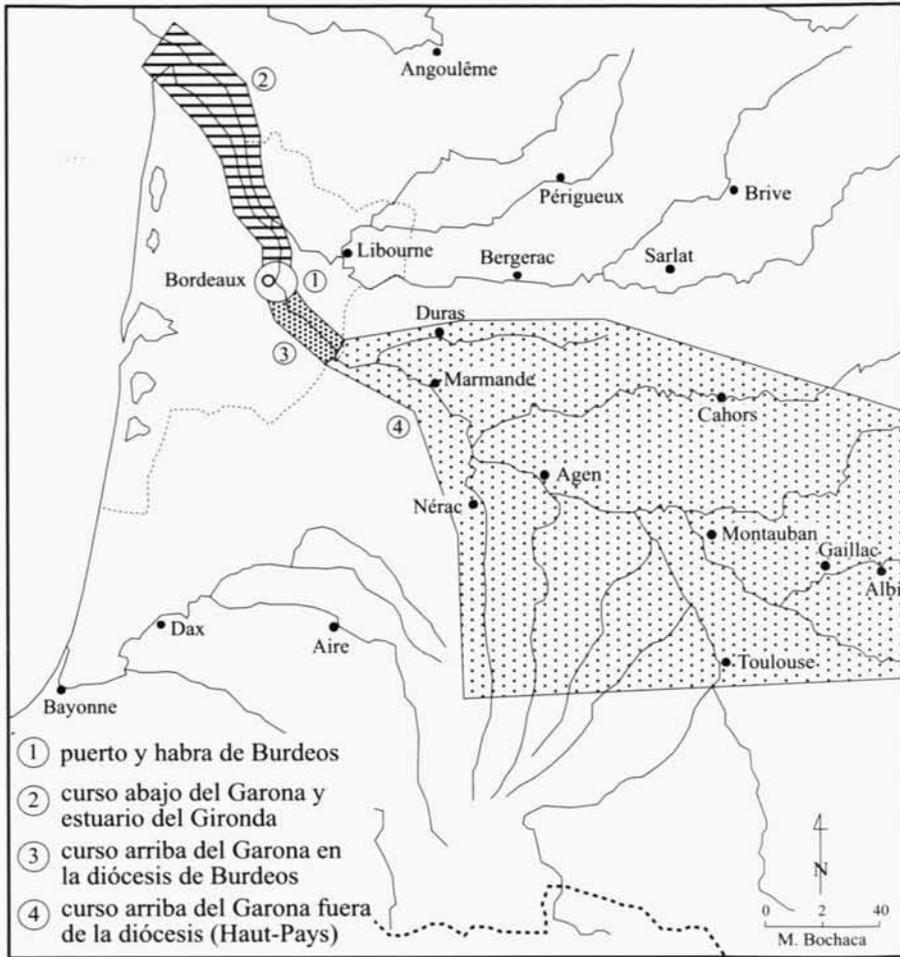
1. Crecimiento topográfico de Burdeos y extensión de los espacios portuarios.

Aunis y Saintonge). Encabezando un ducado de Aquitania reducido a Gascuña, la ciudad desempeña el papel de capital política, como sede de la administración ducal, y económica, como principal puerto para intercambios con Inglaterra, lo que acelera su desarrollo demográfico y topográfico comenzado en el siglo XIII¹. Hombres, casas y actividades desbordan del recinto amurallado del *castrum* antiguo. La expansión se orienta principalmente al Sur, en el burgo de Saint-Éloi y alrededor de la iglesia de Saint-Michel y de la abadía de Sainte-Croix. Con la villa, el puerto se desarrolla a lo largo de la orilla del Garona (fig. 1). La pérdida del Aunis en 1224, principal provincia del Oeste de Francia que proporcionaba vinos al mercado inglés hasta esta fecha, estimuló el crecimiento del viñedo en los alrededores de Burdeos y el desarrollo del tráfico de su puerto que substituyó a La Rochelle para exportar vinos hacia Inglaterra. Con una media anual de 73.000 toneles exportados, Burdeos conoció un auge económico en el primer tercio del siglo XIV². La burguesía, enriquecida por este desarrollo comercial, aprovechó la relativa debilidad del poder ducal para dotarse de una municipalidad en 1206 e incrementar su independencia administrativa frente a los oficiales ducales. A partir de los años 1250 empezó a reivindicar un amplio término municipal que incluía no solamente el puerto sino también un importante tramo del Garona³. Resultó que el control del puerto de Burdeos y de su tráfico presentaba un interés importante para las dos principales autoridades que ejercían una jurisdicción sobre él y percibían tasas portuarias: el duque de Aquitania y la municipalidad de Burdeos. Por derecho, el duque de Aquitania era dueño y señor de las aguas y de una parte de los terrenos en la orilla del Garona donde se asentaba el puerto. La municipalidad había recibido una delegación parcial de poderes pero estaba muy interesada en hacerse con el control más amplio posible. Presionó al rey de Inglaterra y duque de Aquitania e intentó controlar el puerto, sus aguas próximas y sus accesos marítimos y fluviales a golpe de abusos de poder, es decir de la misma manera que con-

¹ HIGOUNET, Ch. L'arrière-pays de Bordeaux au XIII^e siècle (esquisse cartographique). *Revue historique de Bordeaux et du département de la Gironde*, 1955, pp. 201-210. RENOUEAU, Y. *Bordeaux sous les rois d'Angleterre*. Bordeaux, 1965, pp. 7-30.

² RENOUEAU, Y. op. cit., pp. 53-68 y 233-266. CASSARD, J.-C. Vins et marchands de vins gascons au début du XIV^e siècle. *Annales du Midi*, 1978, pp. 121-140. Id. Les flottes du vin de Bordeaux au début du XIV^e siècle. *Annales du Midi*, 1983, pp. 119-133.

³ BOCHACA, M. *La banlieue de Bordeaux. Formation d'une juridiction municipale suburbaine (vers 1250-vers 1550)*. Paris, 1997, pp. 45-51.



2. Los espacios de relación fluvio-marítimos asociados al puerto de Burdeos (ss. XIII - XV).

siguió que la administración ducal le reconociera importantes atribuciones administrativas y jurídicas sobre el término municipal⁴. Las fuentes inglesas hasta 1451 y francesas a partir de esta fecha, y también la documentación municipal permiten percibir las modalidades y las etapas de esta toma de control. Fragmentarios en

⁴ BOCHACA, M. *op. cit.*, pp. 41-113.

cuanto a su contenido informativo y discontinuos en el tiempo los datos disponibles se presentan a primera vista como una sucesión confusa de hechos anecdóticos, pero si se analizan desde una perspectiva espacial aparece una cierta lógica. Controlar un puerto y su tráfico suponía el dominio de dos tipos de espacios: uno reducido, las infraestructuras portuarias y sus aguas cercanas; otro más amplio, los accesos fluviales y marítimos al puerto (fig. 2).

1. *LE PORT ET HAVRE DE BORDEAUX*: EL CONTROL DEL PUERTO Y DE SUS AGUAS PRÓXIMAS

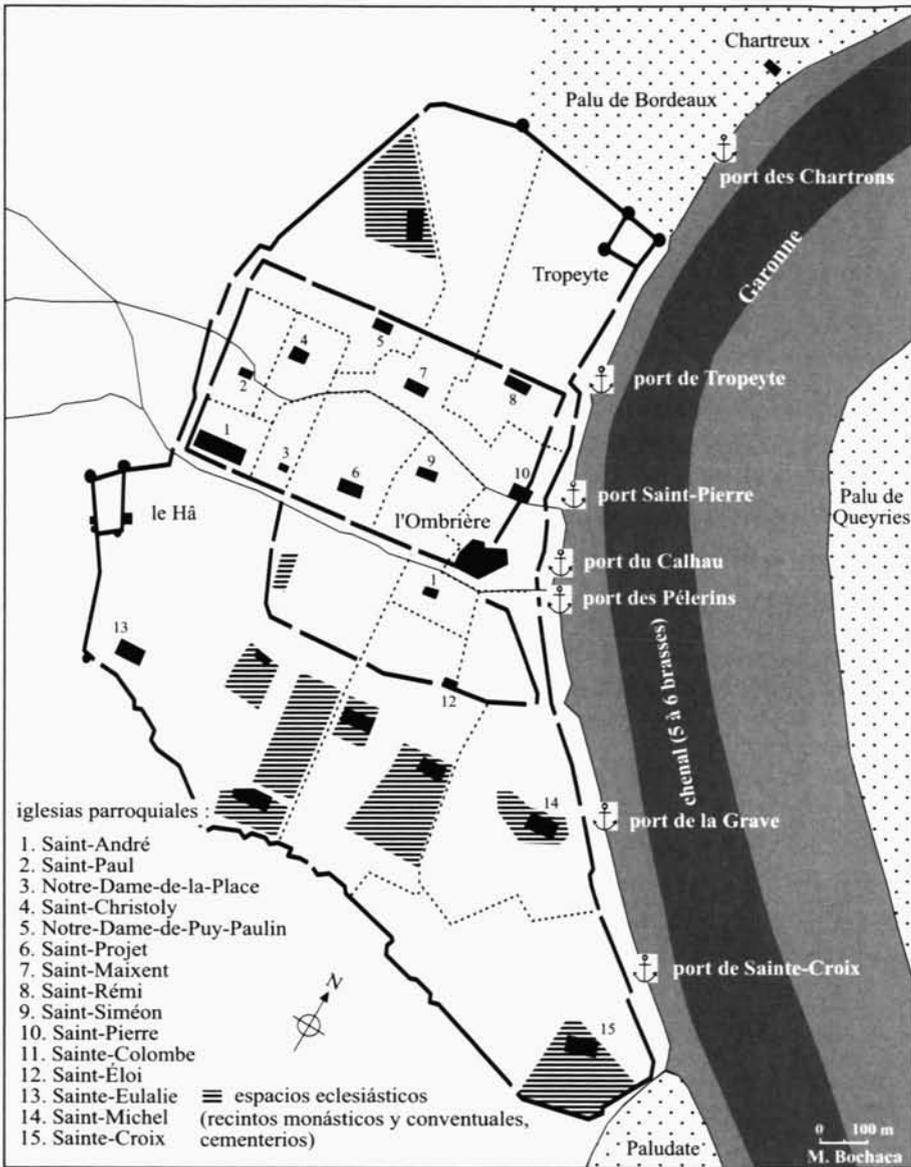
Geográficamente el puerto asociaba dos espacios complementarios: la orilla del Garona que albergaba las actividades portuarias, y el lecho del río bordeando a la ciudad, zona de encuentro entre la navegación fluvial río arriba y marítima río abajo en el caso de Burdeos.

1.1. Los espacios portuarios terrestres

Algunos documentos oficiales medievales designan el puerto como una entidad única: «*lo port de Bordeu*» (en gascón), «*le port de Bourdeaulx*» (en francés)⁵. Más frecuentemente, los contemporáneos distinguían varios puertos, cada uno identificando por un topónimo específico (fig. 3). El puerto «des Pélerins» (de los Peregrinos) acogía en la desembocadura del Peugue (o «*estey*» del puente Saint-Jean⁶) a los viajeros embarcados en Soulac, entre ellos a los peregrinos de camino hacia Santiago que aprovechaban el transporte fluvial para ahorrar un recorrido terrestre de unos 90 kilómetros a través del Médoc. Al parecer, los otros puertos (Sainte-Croix, la Grave, le Calhau, Saint-Pierre, Tropeyte, les Chartrons) no tenían una función definida ni una especialización precisa. Una sentencia del parlamento de Burdeos del 1 de febrero de 1565 describe los Chartrons, en aque-

⁵ *Livre des Bouillons*. Bordeaux, 1867, doc. n° CXX, p. 391, «*dauant lo port de Bordeu*» (16 mai 1378). *Livre des Coutumes*. Bordeaux, 1890, doc. n° XXIII, p. 663, «*devant lo port de Bourdeaulx*» (28 janvier 1455).

⁶ La palabra gascona *estey* designa un río pequeño que desemboca en el caso presente en la Garona.



3. El puerto de Burdeos al final del s. XV.

lla época, principal lugar de la actividad portuaria, como un sitio donde se descargaban y se almacenaban todo tipo de productos: pastel, vinos, lanas, plumas y «otras mercancías»⁷.

Grabados y pinturas del siglo XVI al XVIII permiten imaginar el aspecto físico y las actividades habituales del puerto medieval, pudiendo sacar provecho de algunos detalles que nos proporcionan los textos del siglo XIII al XV⁸. No se conoce en Burdeos durante la Edad Media infraestructuras como atraques de madera, muelles de piedra o grúas. Las actividades portuarias se conformaban con lo que ofrecía la naturaleza: la orilla del Garona, es decir un reborde aluvial de pendiente suave, acabándose en fangal en la zona expuesta a las mareas. Los barcos pequeños encallaban cerca de la orilla. El transbordo de mercancías se hacía por medio de una tabla puesta entre el barco y la orilla, a hombros para los bultos, con una especie de camilla de madera, llamada *bajard*, para las piedras, o rodando las barricas. Se podían utilizar mástiles de carga y palancas para las piezas pesadas. Carros de bueyes arrastraban los productos (vinos, piedras, madera...) desde el puerto hacía el interior de la villa o al revés. Las naves grandes anclaban en el río y recurrían a gabarras para cargar y descargar⁹.

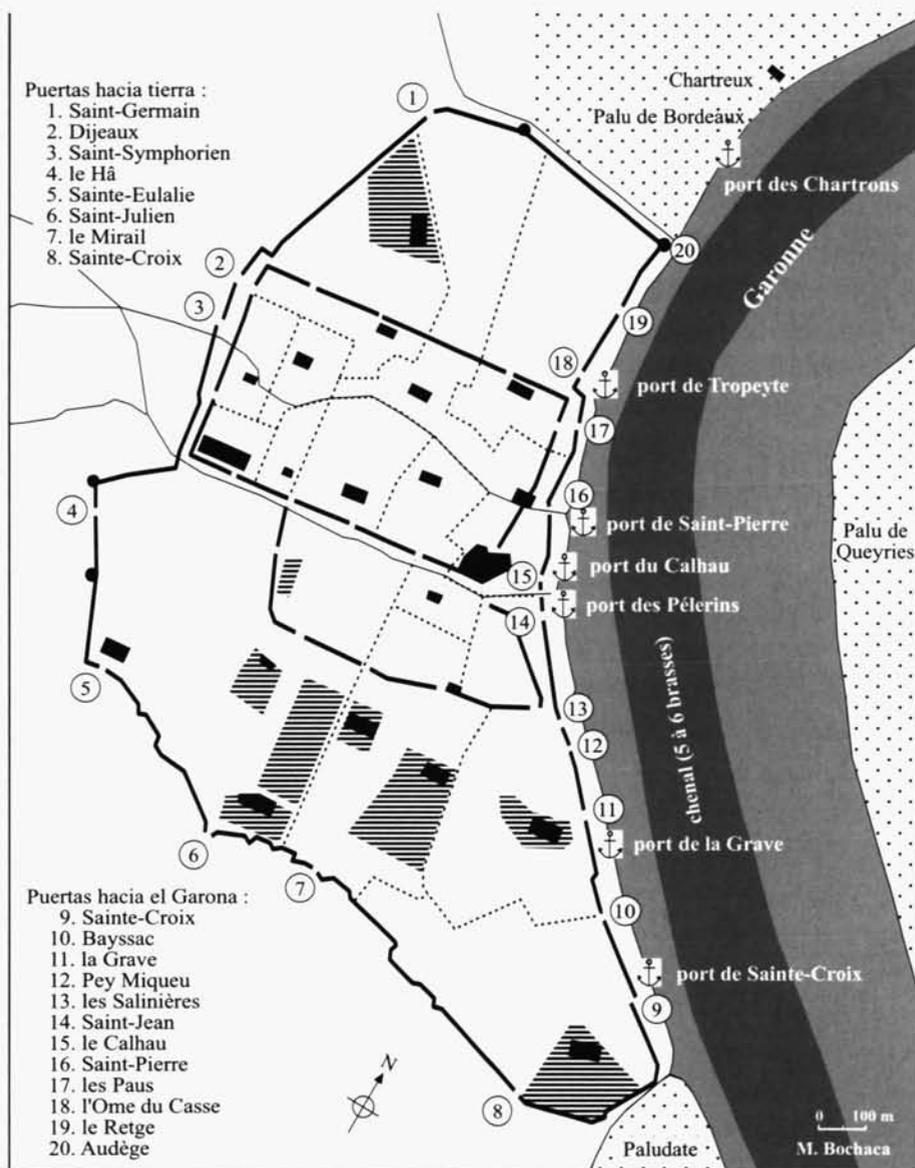
La fuerte atracción que el puerto ejercía sobre la villa se nota de distintas maneras. El número de puertas que permitían comunicar con la villa traduce su importancia económica. Sobre un mínimo de 20 puertas abiertas en la muralla del siglo XIV, 12 daban acceso al río (fig. 4). Varias actividades económicas relacionadas más o menos directamente con el puerto se localizaban en la parte oriental de la villa, en barrios o en calles cercanas al río: astilleros entre las puertas de Sainte-Croix y de Bayssac, carpinteros de barricas en la Fusterie y en Tropeyte, mercaderes en La Rousselle, fabricantes de cuerdas en la parroquia de Saint-Pierre¹⁰. La diversidad de las profesiones en relación con el puerto aparece en una

⁷ HARLÉ, P. *Registre du clerc de ville, XVI^e siècle*. Bordeaux, 1912, p. 288.

⁸ RIBEMONT, F. *Le port de Bordeaux vu par les peintres*. Bordeaux, 1994.

⁹ *Livre des Bouillons...* doc. n° CXX, p. 391, «*Tota nau o autre baysset pot venir a la planqua per descargar sas mercandarias... Tota nau, coqua o autre grant baysset, sino que sia per descarquar a la planqua... deu estar lonh de la terra de la yma mar en foras LXV brassas affin que los petitz bayssetz, qui an a ffar los negocis, puesquen passar sens perilh entre la terra et las naus*»(16 mai 1378).

¹⁰ LAVAUD, S. Les métiers dans la ville: structure socio-professionnelle des paroisses de Bordeaux à la fin du Moyen Âge. *Revue archéologique de Bordeaux*, 1994, pp. 151-157.



4. Puerto y localización de las puertas en Burdeos en 1450.

tarifa municipal al final del siglo XIV o al principio del XV que menciona estibadores, carpinteros de barcos, barqueros y descargadores¹¹.

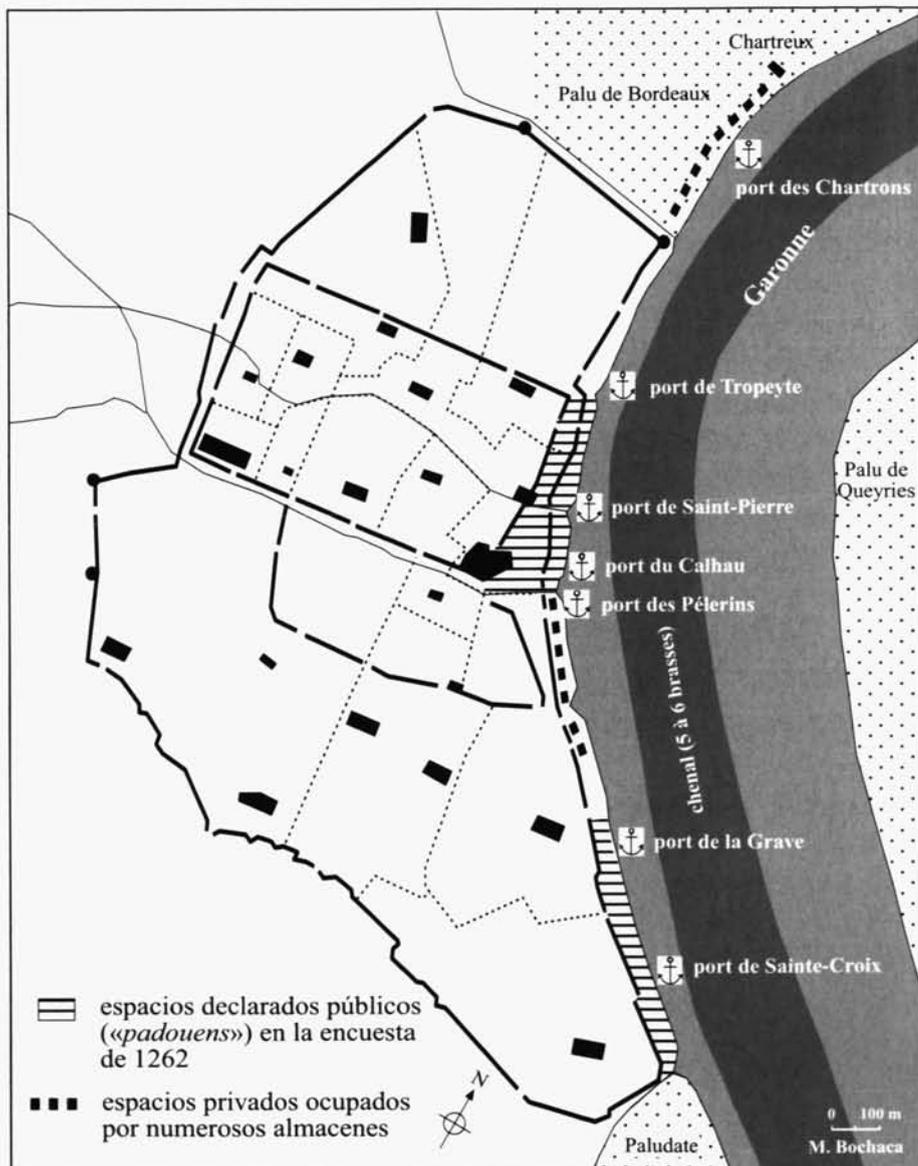
El espacio libre entre la orilla del río y la muralla del siglo XIV permitía depositar las mercancías al aire libre o en almacenes. La multiplicación de las construcciones en esta zona, consecuencia del desarrollo del tráfico portuario, llamó la atención de las autoridades. Una encuesta ordenada en 1261 por el príncipe Eduardo estableció al año siguiente el carácter público de dos espacios, uno situado entre la torre nueva de Tropeyte y el «*estey*» del puente Saint-Jean, el otro entre lo alto («*puyaduy*») de Saint-Michel y el «*estey*» de Sainte-Croix (fig. 5). Fueron calificados de «*padouens*», es decir espacios públicos, de la misma manera que las calles, las plazas, las murallas y los fosos¹². Los Bordeleses disponían sobre ellos de derechos de uso mencionados en el homenaje que hicieron a Eduardo I el 20 de marzo de 1274. Por derecho de uso hay que entender el libre acceso y la posibilidad de construir almacenes respetando dos condiciones: no obstaculizar la circulación y la inalienabilidad perpetua del suelo¹³. La encuesta de 1261-1262 no mencionaba el sector situado entre el «*estey*» del puente Saint-Jean y lo alto («*puyaduy*») de Saint-Michel, es decir la parte del arrabal de Saint-Éloi bordeando al río y su prolongación hacia la iglesia de Saint-Michel. Del mismo modo no se hablaba del barrio de los Chartrons, cuyo desarrollo empezó en la segunda mitad del siglo XIV. Es muy probable que estemos ante zonas de propiedad privada del suelo (alodios), lo que parece confirmar la peculiar concentración de almacenes señalada por Jacques Bernard al final de la Edad Media¹⁴.

¹¹ *Livre des Coutumes...* second appendice, doc. n° I, pp. 599-601, «*Arrumadors no prendran mas de XVII deners de cada tonet arumet au plus haut. Carpenter de grossa fusta et de bayssetz prendra lo maistre II soudz lo jorn, lo massip XX deners. Ly maliney... de Traget (de cada persona) mealha, de home a cabat II deners; de Lermont mealha, de home a cabat II deners... Ly guabarrey de portar los vins en vendeunhas et en arres deu port d'esta villa au born nau VI deners de cada tonet, o que sia davant Bordeu par cascuna manera. Ly breymantz de trayre los vins deu baysset et de metre et de arumar au chay no pendran mas de VI deners de cada tonet; de trayre deu chay et de metre au baysset IIII deners; de la riva metre au baysset III deners; de descarquar deu baysset en terra IIII deners; de carquar sobre los bros et descarquar et arumar a l'ostau X deners; de l'ostau a la riva XII deners et d'aqui en jus segond que sera plus long de l'ostau o de la riva, de pipas VI deners... Los sacqueys no prendra deu l'escarta deu blat portar mas de III deners; au plus lonh VI deners. Carpenter pendran de douella metre XII deners si lo tonnet es a terra; si est a la nau XVIII dener; de metre fontz de tonnet II soudz*».

¹² *Livre des Bouillons...* doc. n° CXVII, pp. 365-373.

¹³ *Ibid.*, p. 371, «*caia autem fieri poterunt ibidem cum non sint impedimenta sed meliorationes locorum; tamen dicta caya... sunt et remanent paduenta in perpetuum*»; «*Item, de vasis et ripis dicimus quod proprietates earum est illorum qui domos sive terras propinquiores habent*».

¹⁴ BERNARD, J. *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400 - vers 1550)*. Paris, 1968, t. I, mapa 1.



5. El puerto de Burdeos hacia 1450 espacios públicos y privados.

La municipalidad de Burdeos se encargó de proteger los «*padouens*». Los «*Établissements*», primer grupo de ordenanzas publicadas en 1253-1254, mencionan ya la obligación de dejar los «*padouens*» libres y limpios, particularmente los del borde del río¹⁵. El 11 de agosto de 1336, entre varias ordenanzas nuevas, el consejo volvió a prohibir tirar tierra, paja o basuras en los «*padouens*» y en el Garona, delito penado con 65 solidos de multa¹⁶. A pesar de las prohibiciones, las deliberaciones concejiles conservadas en los años 1520 muestran numerosos abusos por parte de los particulares así como los intentos de la municipalidad, muchas veces frustrados, para frenarlos. El 20 de septiembre de 1520, la municipalidad hizo pregonar, que los propietarios de gabarras y viejos barcos que dificultaban el transbordo de las mercancías en la orilla los quitasen antes de 8 días, si no serían destruidos y la madera distribuida a los hospitales de la villa¹⁷. El 14 de octubre siguiente, Pierre Dubroqua fue condenado a quitar una gabarra que molestaba en La Grave¹⁸. El 20 de enero de 1527, los Cartujos recibieron del parlamento de Burdeos la orden de dejar un camino libre entre su convento y la orilla del río¹⁹.

1.2. Las aguas portuarias: un espacio de circulación inseparable del puerto

El control del puerto y de su tráfico no se podía limitar a la vigilancia de los espacios portuarios terrestres. Para ser eficaz, tenía también que incluir la parte del Garona bordeando al puerto. La curva del río delante de la villa fue al origen

¹⁵ *Livre des Coutumes...* doc. n° XIX, pp. 304-305, art. 76, «*Establit es, per lo cominau profeit de la comunia de Bordeu, que tota la place de l'Ombreira sia tos temps paduens a tota la comunia, deci qu'a l'isma de la mar; si que neguns en aquera place no face aucun embarc, et si aucuns i pausava alcuna causa dedintz tres dias l'agos ostada, ni alcuna nau de ci evant no sedi ni estace en tota la vasa davant lodit paduent en neguna maneira; e aquel paduentz dura de la mazera de la mayson que fo en Pey Giraudon de ci a l'ester deu Pont Neu e deu castet deu rey de ci qu'a l'yma aygua.*»; art. 78, «*Establit es que tota la vasa e la ribeyra qui est de l'angle de la mayson n'Aruffat Beguer deci qu'a la tor de la Ciptat estant sobre lo rivage e la porta de Tropeyta, sia totz temps paduens a la comunia, si cum era dura en ample deu mur de la ciptat estendut sobre lo rivatge deci qu'a l'yma; si que neguns d'alcuna causa sobre tota aquera riba pausada, carcada o discarcada, ou de alcuna nau qui en aquera ribera estera, carquera ou descarquera, ou prenga ni estorque aucun loguer; e deu mur de la ciptat en fora, neguns no pusca far apendiz ou aucun caiage, querra alcuna nau en tota aquera rebeira carcant ou discarcant ou endemorant.*»; art. 79, «*Establit que neguns home no embarc lo port Sent Peyre, e que sobre lo port pavimentat mettra alcuna causa dedintz tres dias l'age ostada.*».

¹⁶ *Ibid.*, doc. n° XX, p. 312.

¹⁷ *Inventaire sommaire des registres de la jurade*. Bordeaux, 1901, t. II, p. 77. Ver también HARLÉ, P. *op. cit.*, p. 288, «*a esté ordonné que ceulx qui ont gabarre et bateaux vieux qui empechent la riviere les ousteront*» (20-09-1525).

de la denominación poética de «puerto de la Luna»²⁰ y de la representación de una media luna sobre el escudo de Burdeos a partir del siglo XIV²¹. Habitualmente, distintas palabras calificaban las aguas portuarias tanto en gascón: *la chanau, la ribeyra, la mar*, como en francés: *le chenal, la rivière, le havre*²². *Mar y ribeyra* designaban el lecho del río, mientras *chanau* calificaba la parte más profunda con 5 à 6 brazas de calado (fig. 3). Las aguas del Garona eran dominio ducal, pero como en el caso de los padouens los burgueses de Burdeos disfrutaban de derechos de uso: «*Item, [habemus] usum fluminis ad piscandum, navigandum et cetera necessaria et utilita nobis*»²³. A pesar de eso, los Bordeleses reivindicaron a partir de principios del siglo XIV, la jurisdicción sobre las aguas portuarias que, además, se situaban dentro de los límites del término municipal. El preboste de *l'Ombrière*, establecido en el castillo epónimo, sede de la administración ducal, ejercía este control en nombre del duque de Aquitania. Una ordenanza publicada el 28 de enero de 1455 por los comisarios de Carlos VII, encargados de poner orden en el funcionamiento de la justicia del ducado de Guyenne después de la conquista francesa de 1453, detalla sus competencias sobre el puerto y sus aguas:

art. 89. - Para descargar los barcos en la orilla con una tabla, los maestros tendrán que pedir permiso al preboste que les dará la autorización gratuitamente.

art. 90. - Las naves y grandes barcos que no están descargando se quedarán anclados a 45 brazas de la orilla para permitir la circulación de los barcos pequeños.

art. 91. - Las naves y grandes barcos que anclan a menos de 45 brazas tendrán que pagar 48 solidos de multa al preboste.

¹⁸ *Inventaire sommaire des registres de la jurade...*, t. II, p. 77.

¹⁹ HARLÉ, P. *op. cit.*, p. 288. Ver también *Ibid.*, p. 21, «*Arrest du quay des Chartreux. - Arrest par lequel est ordonné que au devant des chays des Chartreux sera layssé par ceulx qui deschargeront pastel, vins, laines, plumes et autres marchandises au devant desditz chayz sur le chemuyn, laisseront le passage le long et au plus pres des chais, chappelle et maisons, de six piedz... dict aux parties a Bourdeaulx en Parlement le premier jour de febvrier 1564 (1565, el año empezando el 25 de marzo) - Autre arrest du 23^e decembre dudict an 65*».

²⁰ *Archives historiques de la Gironde*, t. LVI, doc. n° X, p. 34, «*L'avre qui est appelé la Lune*» (1451-1454).

²¹ MEAUDRE DE LA POUYADE, *Les armoiries de Bordeaux*. Bordeaux, 1913, pp. 12-31.

²² *Livre des Privilèges...* apéndice, doc. n° V, p. 257, «*en la chenal d'icelle rivière*». *Livre des Bouillons...* doc. n° XXIII, «*dedens la chanau ou en la mar devant le port de Bourdeaulx*».

²³ *Livre des Coutumes...*, doc. n° LXIII, p. 507, homenaje a Eduardo I (20-03-1274).

art. 92. - Para descargar el lastre, los maestros tendrán que pedir permiso al preboste que les indicara un sitio por medio de un sargento, a quien pagarán 12 denarios.

art. 95. - Los maestros que echaran lastre en el puerto tendrán que pagar 48 sólidos de multa al preboste²⁴.

Aunque los reyes de Inglaterra hayan reconocido la jurisdicción municipal sobre el término municipal a partir de 1342, incluso sobre el río que atraviesa dicho término²⁵, en la práctica se negaron a traspasar el control de las aguas del puerto. Desconfiando de los Bordeleses después de la rebelión de 1452, Carlos VII no permitió ningún cambio. Éste se dio en 1473 por decisión de Luis XI²⁶. A partir de esta fecha la municipalidad de Burdeos pudo ejercer «*la police, regard, juridicion et cognoissance sur tous lesdicts navires, soit en last, grevage ou autrement... qui d'ores en avant viendront et seront menéz et conduitz au port et havre de nostredicte ville et banlieue d'icelle, de quelque pays, contrée ou nacion qu'ils soient*». La concesión real se aplicaba a «*la riviere de Gironde [en realidad, la Garona], durant les termes et limites de ladicte ville et cité et banlieue de Bourdeaulx*»²⁷.

Los barcos que llegaban a Burdeos total o parcialmente vacíos tenían la costumbre de tirar al río el lastre. Este depósito incontrolado de arena y de piedras ocasionaba graves problemas que la municipalidad intento controlar. Fue motivo de conflicto con el preboste ducal, acusado de negligencia. Entre las diversas quejas se pueden destacar las que motivaron el traspaso de la jurisdicción del puerto a la municipalidad en mayo de 1473: «*les maistres mariniers et autres qui viennent es navires par mer au port et havre de nostredicte ville et cité de Bourdeaulx, depuis qu'ils sont entrés au dedans ladicte riviere, gectent ou font gecter le last de leursdicts navires, soit de sablon ou de pierre, en la chenel d'icelle riviere, et que de si longtemps a esté et sont coustumiers de ce faire que, se brevement n'est sur ce pourveu, la chenel de ladicte riviere, port et havre d'icelle seront perduz et gas-*

²⁴ *Livre des Coutumes...* segundo apéndice, doc. n° XXIII, pp. 662-663. Eran las competencias ejercidas por el preboste ducal durante el período de dominio inglés.

²⁵ BOCHACA, M. *op. cit.*, pp. 82-86.

²⁶ BOCHACA, M. *op. cit.*, pp.104-109.

²⁷ *Livre des Privilèges...*, apéndice, doc. n° V, p. 257.

téz, et n'y pourront nulz marchans venir par mer, qui seroit la totale destruccion de ladicte cité et ville et du pays.»²⁸. Luis XI dicto las medidas de control del lastre, fijando el marco legal dentro delcual la municipalidad tenía que actuar:

«C'est assavoir que a chascune flote de navires qui viendra et arrivera audict Bourdeaux sera faicte inhibition et deffense de par nous en nostre ville et cité de Bourdeaux, et par lez maire et juréz de ladicte ville ou leur commis ou depputéz, a son de trompe et cry publicque se mestier est, que nul ne soit si osé ne hardy de mectre et gecter last en la riviere de Gironde, depuis l'entret d'icelle jusqu'à Bourdeaux, sus la peine de confiscation et de perdition de leurs navires.

Item, et quant aucun navire sera conduit et arrivé au devant de ladicte ville, le maistre d'icelluy sera tenu de venir demander congié de delaster ausdicts maire et juréz ou a leur commis, et sera tenu mectre le last la ou par lesdicts maire et juréz ou leursdicts commis leur sera ordonné, de plaine mer; et ne seront lesdicts maire et juréz tenez donner ledict congié que premierement n'ayent fait voir et visiter leursdicts navires pour sçavoir s'ils auroient esté delastéz ou non; et quant lesdicts maistres et mariniers deschargeront ou feront dedcharger ledict last en leur bateau, pour le mener la ou leur sera ordonné, seront tenez de le gecter de jour et du costé devers nostre dicte ville de Bourdeaux et mectre le tref au bord de leur navire affin que, en gectant ledict last, icelluy last ne tombe en ladicte riviere; et auparavant que ledict congié leur soit donné, seront tenez lesdicts maistres et mariniers de faire serement sur les saintes Evangiles de Dieu qu'ilz n'ont gecté ne fait gecter ledict last en ladicte riviere, et ne savent qui en y fait gecter; et s'il en y a aucuns qui soient de ce trouvéz chargéz et coupables, seront pugniz par l'ordonnance desdicts maire et juréz de la peine devantdicte, a la rigueur, ainsi que dessus est dict et declairé»²⁹.

La aplicación de estas medidas se nos escapa por falta de documentación concejil al final del siglo XV y principios del XVI.

²⁸ *Ibid.*, p. 257.

²⁹ *Ibid.*, pp. 258-259.

2. LA «RIVIÈRE» DE BORDEAUX: EL CONTROL DE LOS ACCESOS FLUVIALES Y MARÍTIMOS AL PUERTO

Más allá del puerto y de sus aguas cercanas, los accesos fluviales y marítimos, es decir, río arriba, el curso inferior del Garona y, río abajo, el estuario del Gironda, representaban una vía de circulación que había que controlar por motivos económicos y militares. El control de la «*mar*» (en gascón)³⁰ o de la «*rivière*» (en francés) se fue precisando a partir del siglo XIII, independientemente de la reivindicación de una jurisdicción sobre el término municipal.

2.1. El valle inferior de la Garona: eje de relación con el «*Haut-Pays*»

Río arriba, los Bordeleses debían de contar con la competencia de los vinos del «*Haut-Pays*». Producidos en el valle del Lot (zona de Cahors), del Tarn (zona de Gaillac) y del Garona (entre Marmande y Toulouse), encontraban una salida comercial cómoda por el puerto de Burdeos con destino a los mercados de Europa del Noroeste. Los registros de las «*coutumes*» de los vinos³¹, redactados por el tesorero ducal y conservados a partir de 1306-1307, permiten darse cuenta de la importancia de los vinos del *Haut-Pays*. En el primer tercio del siglo XIV representaban más de la mitad de los vinos exportados (aproximadamente los 60 %)³². Eso explica que, desde los años 1220-1240, cuando se inició la expansión comercial del viñedo, los Bordeleses intentaron apartar a los competidores gascones, impidiendo la bajada de los vinos exteriores a la diócesis antes de la fiesta de San Andrés (30 de noviembre)³³. Se trataba de vender el vino nuevo los primeros, justo después de la cosecha, aprovechando precios altos a consecuencia de la

³⁰ La palabra gascona *mar* designaba la parte inferior del curso del Garona y del Dordoña recorrida por las mareas.

³¹ TRABUT-CUSSAC, J.-P. Les coutumes ou droits de douane perçus à Bordeaux sur les vins et les marchandises par l'administration anglaise de 1252 à 1307. *Annales du Midi*, 1950, pp. 135-150. Las «*coutumes*» eran tasas percibidas por el duque de Aquitania sobre el tráfico comercial. Los burgueses de Burdeos disfrutaban de una franquicia total para los vinos de sus viñas en la diócesis. Los otros vinos pagaban l'«*issac*» para entrar en la villa y la «*grande coutume*» cuando eran cargados en un barco para la exportación.

³² CASSARD, J.-C. Vins et marchands de vins gascons au début du XIVe siècle. *Annales du Midi*, 1978, p. 125.

³³ RENOARD, Y. *op. cit.*, pp. 55-56.

penuria y de la mala conservación del vino del año anterior, y exportándolo en un periodo favorable (el final de septiembre y el mes de noviembre), antes que las tempestades de invierno dificulten las relaciones marítimas con Inglaterra.

Este abuso de poder acabó convirtiéndose en un privilegio de hecho, aunque los reyes de Inglaterra nunca confirmaron oficialmente el pretendido «privilegio de los vinos». Pero en periodo de conflicto con el rey de Francia, utilizaron la restricción de la bajada de los vinos del Haut-Pays como una arma económica contra los súbditos de su enemigo, favoreciendo los intereses bordeleses. El *Haut-Pays*, bajo control del rey de Francia, se identificó fácilmente con un «país rebelde»³⁴. Así era posible tomar represalias económicas por motivo de la guerra aunque el rey de Inglaterra como los Bordeleses no tenían interés de cortar totalmente las relaciones económicas con el *Haut-Pays*. La discriminación entre vinos de la diócesis de Burdeos y los de fuera permitió apartar estos últimos del mercado interior de Burdeos, en particular de la venta en tabernas. El 1 de junio de 1342, Eduardo III decidió que los vinos provenientes de zonas más allá de Saint-Macaire o pertenecientes a personas en rebeldía contra él no podrían ser vendidos en las tabernas de Burdeos y del término municipal y tendrían que pagar la gran «*contume*»³⁵. Una ordenanza municipal prohibió almacenar estos vinos en la ciudad sin declaración previa y sin una marca especial de un controlador municipal en las barricas, bajo la amenaza de una multa de 65 sólidos. El que se atrevía a vender vinos prohibidos en taberna incurría en 300 sólidos de multa³⁶.

La prohibición de bajar los vinos del *Haut-Pays* antes de San Andrés fue oficialmente confirmada en 1454 por Carlos VII después de la segunda conquista del ducado (1453)³⁷. En un privilegio de marzo de 1462, Luis XI alargó el plazo

³⁴ *Livre des Bouillons...* doc. n° XLI, pp. 149-150, Eduardo III autoriza a la municipalidad de Burdeos a tasar «tout le vin que vendra en Bordeaux des paais d'Agennoy et de Bassadoys et de la ryviere de Dordoyne et de tout autre lieu qui de ceste presente guerre sont nos enemys ou rebeldes ou estoiantz de la partie de France, pour chascun toneau quatre soulds de samblables bons petiz tornoys, et de tous autres vesselx, au feur et l'avenant des biens ou marchandises, par terre ou par mer venantz a nostreditte cité, en temps de paix et de guerre ou en trieve, deux deniers obole pour livre».

³⁵ *La villa de Saint-Macaire* se situaba a la entrada de la diócesis de Burdeos.

³⁶ *Livre des Coutumes...* doc. n° XXXIII, pp. 363-365.

³⁷ GOURON, M. *Recueil des privilèges accordés à la ville de Bordeaux par Charles VII et Louis XI*. Bordeaux, 1938, doc. n° III, pp. 34-41 (11-04-1454); doc n° XVI, pp. 66-67, Carlos VII prohíbe a los soldados de la guarnición de Burdeos vender por menudo en la villa vinos del Haut-Pays (19-04-1456).

de prohibición de entrada desde la fiesta de San Andrés hasta al día siguiente de la Navidad³⁸. El soberano quería complacer a los Bordeleses y ayudar a la reactivación del comercio³⁹. Carlos de Francia, hermano de Luis XI, confirmó esta disposición en 1470 cuando tomó posesión del ducado de *Guyenne* y también lo hizo el rey Carlos VIII en 1483 en su ascensión al trono⁴⁰.

Para ser efectiva la prohibición de bajar los vinos del *Haut Pays* antes de la San Andrés y, a partir de 1462, antes del 26 de diciembre se necesitaba una vigilancia estricta del tráfico fluvial. La municipalidad no disponía de controladores en el puerto de Saint-Macaire ni en otro puerto entre Burdeos y Saint-Macaire. El control se podía ejercer solamente a la llegada a Burdeos, a cargo de los oficiales que controlaban y marcaban las barricas de vino. Los fragmentos de registros de deliberaciones municipales que disponemos entre 1405 y 1425, no permiten saber si el sistema funcionaba correctamente. Vemos simplemente que el consejo disponía guardas para vigilar las puertas. Debían asegurarse que las mercancías habían pagado las tasas y que se respetaban las ordenanzas municipales⁴¹.

En algunas ocasiones, la municipalidad de Burdeos intentó reglamentar el tráfico en el espacio fluvial río arriba. En una fecha desconocida (entre la segunda mitad del siglo XIV y el principio del XV) publicó una ordenanza que fijaba el precio máximo de una serie de productos y de servicios, entre ellos el coste de cargamento y de transporte de un tonel de vino hasta Burdeos desde varios puertos del Garona al interior de la diócesis (fig. 6)⁴². No se sabe si la municipalidad consiguió hacer respetar esta tarifa, pero el intento demuestra que tenía claramente conciencia del espacio regional en el que se desarrollaba la economía bordelesa y del papel fundamental de la Garona como eje de abastecimiento de la ciudad⁴³. Otro tipo de

³⁸ GOURON, M. *op. cit.*, doc. n° XXXIV, pp. 111-114 (03-1462).

³⁹ GOURON, M. *op. cit.*, doc. n° XXXII, pp. 99-110 (03-1462). En el mismo mes de marzo, Luis XI concedió dos ferias francas de 8 días, que se añadían a la antigua feria de San Miguel.

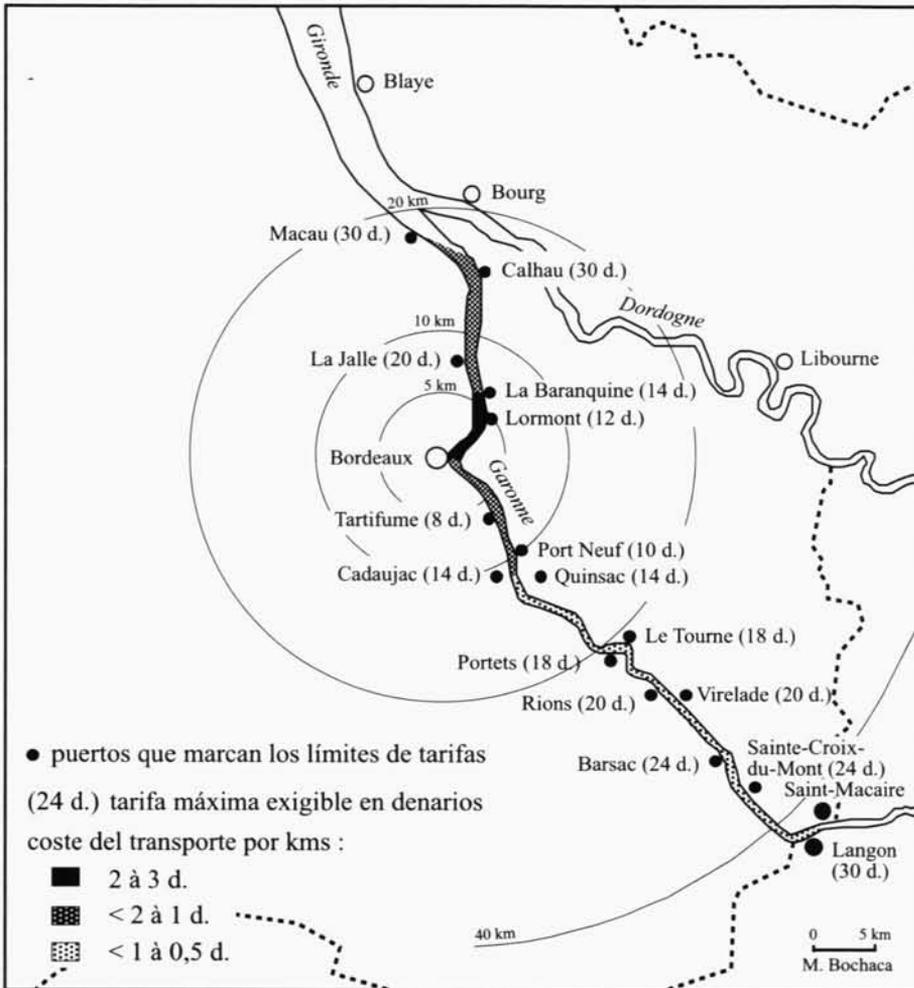
⁴⁰ GOURON, M. *op. cit.*, doc. n° XLVI, pp. 142-147 (09-1470); *Livre des Privilèges...* doc. n° II, pp. 12-26 (10-1483).

⁴¹ BOCHACA, M. La fiscalité municipale en Bordelais à la fin du Moyen Âge. MENJOT, D. y SÁNCHEZ MARTÍNEZ, M. (ed.). *La fiscalité des villes au Moyen Âge (Occident méditerranéen)*, t. 2, *Les systèmes fiscaux*. Toulouse, 1999, pp. 92-93.

⁴² *Livre des Coutumes...* second appendice, doc. n° I, pp. 597-603. BOCHACA, M. Vin, fleuve et réglementation municipale à Bordeaux au XV^e siècle. *Chronique d'histoire maritime*, 1998, pp. 10-18.

⁴³ La tarifa menciona también las tejas de Sadirac, de Courréjan y de Langoiran, y el mimbre de Bourg.

intervención está relacionado con la escasez crónica de trigo que obligaba la villa a importar cereales de Inglaterra y del Haut-Pays. En unos períodos de grave penuria, la municipalidad obligó a los mercaderes gascones a completar sus cargamen-



6. Coste del transporte por el Garona de un tonel de vino hasta Burdeos (finales s. XIV-comienzos s. XV).

tos de vinos con trigo⁴⁴. Aunque la tentación de controlar el tráfico fluvial río arriba era grande, el consejo municipal de Burdeos no poseía los poderes legales ni tampoco los medios adecuados para hacerlo, al contrario que río abajo.

2.2. El estuario del Gironda: salida marítima vital y vía de invasión potencial

Desde Burdeos hasta la punta de Soulac en Médoc se extiende la «*rivière*» o «*mar*» (fig.7). La documentación medieval no siempre distingue con nitidez el Garona del Gironda, es decir la parte terminal del río Garona del estuario constituido por la unión del Garona con el Dordoña al nivel del Bec d'Ambès⁴⁵. Esta vía fluvial y marítima, que permite comunicar con el Atlántico, constituía un eje vital para la economía bordelesa. Por ella salían los vinos, principal producto exportado a cambio de trigo, paños, peces secos y salados, metales... Pero también podía constituir una amenaza para la seguridad de la ciudad si se cortaba el tráfico o si un enemigo se aprovechaba de ella como vía de invasión. Por distintos motivos, susceptibles de cambiar según el contexto económico, político y militar a lo largo de los siglos XIII a XV, había que controlar.

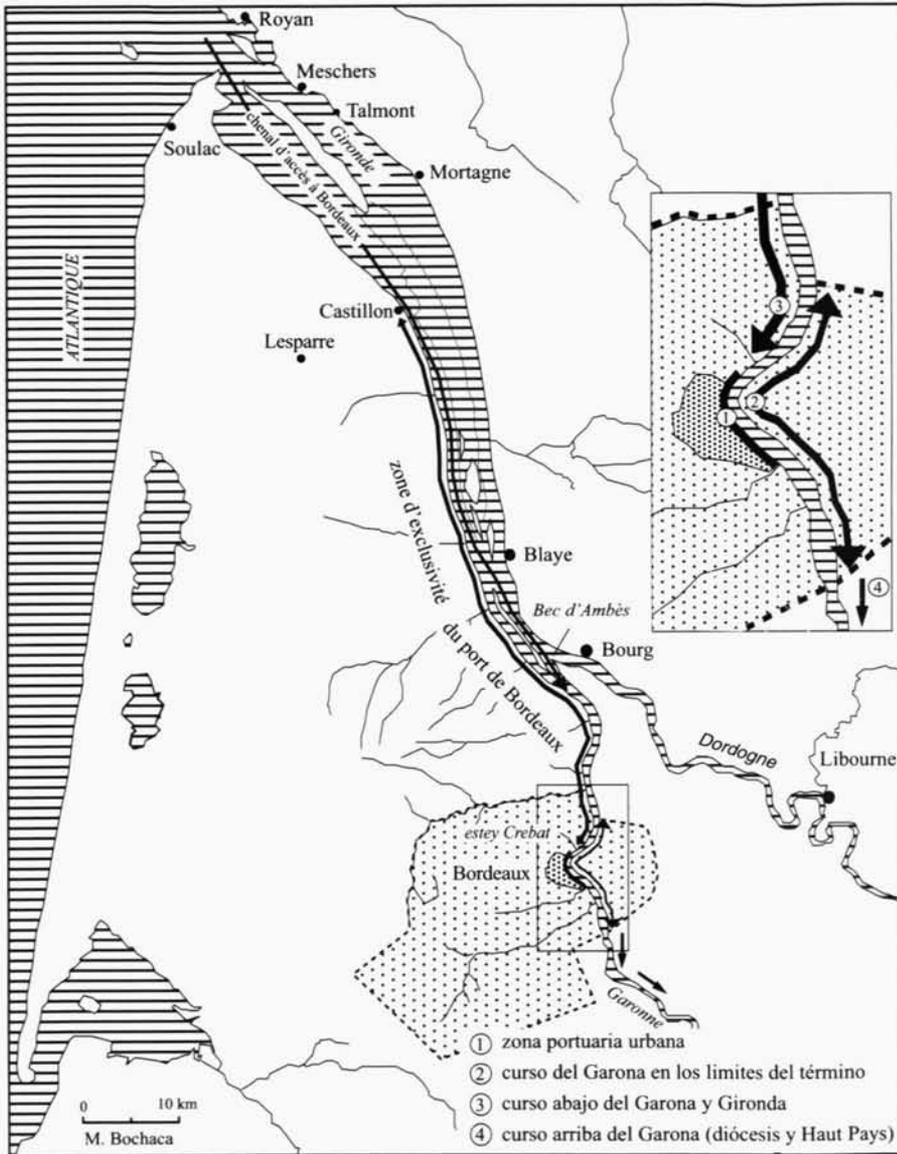
Para llegar hasta Burdeos, los barcos aprovechaban los vientos del Oeste-Noroeste y la corriente de flujo, esquivando los bancos de arena. Podían tardar entre dos y cuatro días en realizar una subida de unos 90 kilómetros, con un mínimo de tres paradas⁴⁶. Un antepuerto habría permitido reducir el tiempo de viaje y los peligros de navegación, pero los Bordeleses se negaron a esta solución. Como en otras ocasiones se inventaron un privilegio. El 14 de noviembre de 1351, Eduardo III mandó al senescal de Gascuña suspender la confirmación de una ordenanza municipal que prohibía la salida de Burdeos de barricas vacías y el carga-

⁴⁴ *Registres de la jurade. Délibérations de 1414 à 1416 et de 1420 à 1422*. Bordeaux, 1883, p. 309, «*Et plus que, sus las causas prepausadas per lo concelh del rey, sur la ordenansa feita per los senhors et aucuns deus XXX deu bin de Haut Pais, que no debares bin sino que entre dos tenetz de bin debares-sen I tonet de blat, et entre doas pipas de bin una pipa de blat, et entre doas barriquas de bin una barriqua de blat*» (11-01-1417).

⁴⁵ *Archives historiques de la Gironde*, LVI, doc. n° X, p. 34, «*La citié de Bourdeaus est... assise sur la riviere de Gironde, et y peuet avoir depuis la ville jusques la ou ladite riviere entre en la mer XXVI lieues ou environ... riviere qui porte navire de mer si parfont en terre*» (1453-1454).

⁴⁶ BERNARD, J. *op. cit.*, t. I, pp. 119-120.

⁴⁷ *Livre des Bouillons...* doc. n° LII, pp. 178-179.



7. El control del puerto de Burdeos y de sus accesos a finales de la Edad Media.

mento de los vinos destinados a la exportación en cualquier sitio desde Castillon, en Médoc, hasta el *estey* Crebat, en la marisma al norte de la villa⁴⁷. Medio siglo más tarde, esta controvertida prohibición formaba parte de los privilegios confirmados por Enrique IV el 21 de abril de 1401, aunque las cartas antiguas se hayan perdido⁴⁸. Después de la conquista francesa, la municipalidad consiguió obtener de Luis XI la confirmación de estas disposiciones el 23 de septiembre de 1461⁴⁹.

Equivalente al privilegio de carga y descarga de los puertos de la Corona de Castilla, este derecho reservaba al puerto de Burdeos el monopolio de las exportaciones de vino y, de hecho, de todas las otras mercancías. Impidió el desarrollo de un puerto competidor dentro de un espacio de 60 kilómetros a lo largo la orilla izquierda del Garona y del Gironda (fig. 7). Tratándose del vino, la definición de un importante perímetro de exclusión portuaria río abajo de Burdeos se explica si se considera la geografía del viñedo periurbano en auge los años 1300-1340. Además de los alrededores de Burdeos (Graves y próximo Entre-deux-Mers) la viña se extendía en el borde del río, mucho más al Norte de la villa, en el Médoc, que al Sur. Los barcos podían encallar en los pequeños ríos, llamados «esteys» en gascón, que desembocaban en el Garona o en el Gironda⁵⁰. Para que el control comercial y fiscal sea efectivo, la uva recogida o el vino elaborado en esta zona tenían que ser transportados a Burdeos. Durante la guerra de los Cien años, en caso de amenaza militar francesa sobre el río, la municipalidad tomó medidas para garantizar la circulación. El 20 de septiembre de 1406, frente a las tropas del duque de Orleans que ocupaban la orilla derecha del Gironda y asediaban la villa de Bourg, el consejo municipal decidió equipar seis barcos para vigilar el río, tres hacia arriba y tres hacia abajo, «*per aques quinze jorns, entro per tant que las bonas gens ayen retreyt los fruytz*». Para cubrir estos gastos recobró un derecho de «*gualliotatge*» de 5 sólidos sobre cada tonel transportado entre Lormont y Burdeos y entre La Salargua y Burdeos. Se elevaba a 10 sólidos desde la isla de Macau, en Médoc, zona más amenazada por los Franceses⁵¹. Desconocemos la eficacia de estas medidas, pero la municipalidad hizo fracasar el asedio de Bourg porque tenía el control naval del río. Los barcos requisados en el puerto de Burdeos consiguie-

⁴⁸ *Ibid.*, doc. n° CIV, pp. 306-307, «*quodque littere inde confecte casualiter sunt amisse*».

⁴⁹ GOURON, M. *op. cit.*, doc. n° XXVIII, pp. 92-93.

⁵⁰ BOCHACA, M. *art. cit.*, pp. 10-14 y mapa 1.

⁵¹ *Registres de la jurade, délibérations de 1406 à 1409*. Bordeaux, 1873, pp. 55 et 58.

ron abastecer la villa. El 23 de diciembre de 1406, hundieron barcos franceses en una escaramuza que la tradición local convirtió en una «batalla naval»⁵². Los Franceses sacaron las conclusiones del acontecimiento y se aseguraron la supremacía naval durante los dos últimos ataques en 1451 y 1453⁵³.

Independientemente de las grandes ofensivas militares francesas, las aguas del Gironda se podían convertir en una trampa. En junio de 1405, tres barcos capitaneados por Pedro Niño, marinero castellano al servicio de Carlos VI, consiguieron sorprender Burdeos y saquear el barrio norte de los Chartrons⁵⁴. Los ataques podían venir de los marineros asentados en los pequeños puertos del norte de la desembocadura: Royan, Meschers, Talmont y Mortagne, zona habitualmente bajo control francés durante la guerra de los Cien Años. Asaltaban los barcos o los cobraban dinero para dejarles pasar. Los de Talmont eran la pesadilla de los Bordeleses. El 1 de septiembre de 1406, el consejo municipal de Burdeos se plantea que *«lo[s] Talmones, de jorn a autre, prenen grans proffteitz deus de la bila per los saubsconduitz que prenen de lor, et aissi medis que de jorn a autre la bila a a far galiotatge et no se troben gens sufficienta per equipar, per laquau causa es dopte de la perdition deusdeitz baixsetz, a gran dampnatge et bergonha de la bila»*⁵⁵. El 15 de junio de 1407, la municipalidad decide indemnizar a Bernard de Corn, burgués de Burdeos, *«en esgard de la perda et autres despens et dampnatges que prenguo et suffertet quant perguo son balener per los Talamones, l'an passat; et ayssi medis deus despens que afeit estant en la nabiu armat capjus, l'an present, per la guarda et deffensa deu loc de Borg»*⁵⁶.

Las fuerzas inglesas de John Talbot que tomaron el control de Burdeos en 1452 llegaron por el Gironda⁵⁷. También en 1456, Pierre de Montferrand desembarcó en la costa de Médoc con la intención de sublevar a la población⁵⁸. Estos

⁵² RENOARD, Y. *op. cit.*, pp. 414-416.

⁵³ *Ibid.*, pp. 512-513 y 519-521.

⁵⁴ *Ibid.*, p. 414.

⁵⁵ *Registres de la Jurade, Délibérations de 1406 à 1409...* p. 34.

⁵⁶ *Ibid.*, p. 201. La municipalidad tomo varias medidas en 1415: acuerdo con el señor de Castillon (de Médoc) *«per tener la ribeyra segura deus Talamoners»* (*Registres de la Jurade, Délibérations de 1414 à 1416 et de 1420 à 1422...* p. 254, 24-09-1415.), *«que lo tresarey fassa reparar lo Miqueu... per causa de los Thalamones “y” que a mossenhor de Montfferran sia escriuata una letra que bulha prestar lo son balener»*(*Ibid.*, p. 306, 08-01-1417).

⁵⁷ RENOARD, Y. *op. cit.*, pp. 515-516.

⁵⁸ RIBADIEU, H. *Histoire de la conquête de la Guyenne par les Français*. Bordeaux, 1866, pp. 377-381.

intentos alarmaron a los Franceses que tomaron medidas de control estrictas. Carlos VII decidió en 1454 la construcción de dos castillos para vigilar Burdeos: Tropeyte al Norte y le Hâ al Oeste (fig. 3). Provistos de tropas y de artillería, cerraban la villa en una tenaza y desde el borde del río el castillo de Tropeyte controlaba el acceso al puerto. Además para prevenir un ataque por sorpresa contra Burdeos, los barcos ingleses tenían que parar en Soulac para pedir un salvoconducto. Con este documento, podían adelantarse hasta Blaye, donde depositaban su armamento antes de seguir hacia Burdeos. Allí, los desplazamientos eran restringidos. A los mercaderes se les asignaba un huésped para alojarse y servir de intermediario comercial. Mercaderes y marineros no podían circular de noche en las calles⁵⁹. Mantenido después del tratado de Picquigny (1475), esas medidas de seguridad frenaron la recuperación del comercio con Inglaterra. La normalización se hizo esperar hasta el tratado de Étapes (1492)⁶⁰.

Hemos empezado este trabajo apostando que se podía estudiar un puerto medieval y su tráfico mercantil desplazando el enfoque de la economía al campo jurídico. No se trata de substituir una perspectiva por otra, sino de ampliar la percepción de un fenómeno polifacético. Hace tiempo que los geógrafos han integrado la dimensión espacial del poder administrativo como componente de la organización de un territorio. El comercio de los principales puertos atlánticos franceses a fines de la Edad Media (Rouen, Nantes, La Rochelle, Burdeos, Bayona) es bastante bien conocido (tipos de productos, geografía de los intercambios, barcos, mercaderes, técnicas financieras y comerciales). Relegado a finales de los años 1960, este tema vuelve a tratarse con un cambio de perspectivas para renovar las problemáticas. El análisis del marco jurídico y fiscal de la actividad comercial representa un nuevo tipo de planteamiento. Además, podría resultar muy instructiva una comparación de las estrategias de control desarrolladas en los distintos puertos, conociendo el margen que existía entre las competencias teóricas reconocidas en los privilegios oficiales y la realidad práctica de los poderes ejercidos.

⁵⁹ BOCHACA, M. y FAUCHERRE, N. «Tenir en brisde et subgection les habitants d'icelle ville»: la construction des châteaux du Hâ et de Tropeyte à Bordeaux sous Charles VII et Louis XI. COCULA, A.-M. y COMBET, M. (ed.). *Château et ville*. Bordeaux, 2002, pp. 53-64.

⁶⁰ BOCHACA, M. Le commerce de Bordeaux dans la seconde moitié du XVe siècle: du marasme à la reprise des affaires. AUGERON, M. y GUILLEMET, D. (ed.). *Champlain ou les portes du Nouveau-Monde. Cinq siècles d'échanges entre le Centre-Ouest français et l'Amérique du Nord XVI-XXe siècles*. La Crèche, 2004, pp. 42-46.