

Agustín Guimerá Ravina *

El vino y los puertos de la Europa Atlántica: Burdeos y Oporto (siglos XVIII a XIX)**

«Le rôle historique de Porto dans le développement du vignoble du Douro a été primordial... ont fait du vin de "Porto" une véritable création urbaine volontaire»¹.

Esta comunicación se enmarca en un proyecto de investigación que trata de ofrecer una perspectiva histórica global del sistema portuario atlántico organizado o condicionado por el vino y su comercialización internacional².

Los elementos claves del sistema son las ciudades portuarias de Burdeos, Oporto y Cádiz, junto con los puertos de embarque de Sanlúcar de Barrameda y el Puerto de Santa María (Andalucía), Horta (Azores), Funchal (Madeira) o el Puerto de la Cruz y Santa Cruz de Tenerife (Canarias). Durante el período estudiado el *lobby* comercial, naviero y financiero establecido en el Norte de Europa

* CSIC, Madrid.

** Este trabajo es fruto de una investigación realizada en la Maison des Pays Ibériques en mayo de 2001, donde tuve la oportunidad de estudiar los excelentes fondos del CENPA y el CERVIN, de la Université Bordeaux III. Agradezco a los profesores François Guichard, Philippe Roudié, Jean Pierre Dedieu y Silvia Marzagalli su inestimable ayuda en la realización de este trabajo. Igualmente quiero agradecer a los profesores Antonio M. de Barros Cardoso y Gaspar Martins Pereira, del GEHVID, de la Universidade do Porto, todas las facilidades que me han dado para la consulta de la numerosa bibliografía portuense. Como siempre, las opiniones vertidas en este texto son responsabilidad del autor.

¹ GUICHARD, F. (1992), vol. I, pp. 332-333.

² Véanse los trabajos siguientes: GUIMERÁ RAVINA, A. (1990): «Las Islas del Vino (Madeira, Azores y Canarias) y la América Inglesa durante el siglo XVIII: una aproximación a su estudio», en *I Colóquio Internacional de História da Madeira*, Funchal, T. II, pp. 900-932; GUIMERÁ RAVINA, A. (2001), «Los puertos del vino en las Islas del Atlántico Ibérico (siglos XVIII-XIX)», en *Actas do Congresso Internacional Comemorativo do regresso de vasco da Gama a Portugal «Portos, Escalas e Ilhéus no Relacionamento entre o Oriente e o Ocidente»* Islas Terceira e S. Miguel (Açores), 11 a 18 de Abril de 1999, s.l. 1.º volume, p. 585-604; y GUIMERÁ RAVINA, A., «El vino y los puertos de la Bahía de Cádiz (siglos XVIII y XI)», en *X Seminario de Estudios «Naves, puertos e itinerarios marítimos en la Edad Moderna»*, Valladolid, 2 al 6 de julio de 2001, Valladolid, Instituto Universitario de Historia Simancas – Istituto Italiano per gli Studi Filosofici de Nápoles (en prensa).

y las colonias de América consideraron estos enclaves exportadores o *gateways* vinícolas como piezas de un mosaico común.

El homenaje que el GEHVID lleva a cabo en este simposio al profesor Guichard representa una buena oportunidad para seguir profundizando en el análisis de estos puertos del vino. El modelo interpretativo se basa en tres instrumentos de análisis: el sistema portuario, la ciudad portuaria y las funciones de un *gateway*.

El enfoque sistémico es una herramienta metodológica que nos permite integrar los puertos en un todo coherente y aprensible, con sus elementos, atributos y relaciones. Ello llevaba consigo el establecimiento de una jerarquía dentro del sistema, así como el diseño de los distintos subsistemas, en este caso un subsistema portuario atlántico relacionado con el vino, constituido por ciudades portuarias hegemónicas como Burdeos y Oporto, seguidas por los puertos de embarque de Andalucía y las islas atlánticas³.

El concepto de ciudad portuaria posee asimismo una gran potencia integradora. La ciudad o villa portuaria surge en aquel espacio donde mercancías y pasajeros son físicamente transferidos entre dos modos de transporte, de los cuales uno al menos es marítimo o fluvial. Se trata de una nueva mirada hacia dos objetos de estudio – puerto y ciudad – que durante largo tiempo no habían sido suficientemente interrelacionados⁴.

³ Una buena definición del sistema portuario la encontramos en Zubieta Irún: «...un sistema portuario tendrá por objetos o elementos a los puertos del ámbito geográfico del estudio; los atributos de esos elementos podrán definirse según las distintas funciones portuarias; si nos concretamos aquí a la más importante entre ellas, es decir a la función comercial, esos atributos pueden identificarse con los movimientos totales de mercancía de cada puerto; las relaciones entre los elementos representan los tráficós entre los distintos puertos del sistema...». Más adelante define al subsistema de la manera siguiente: «Un subconjunto del conjunto de elementos del sistema de referencia que, a su vez, cumpla las condiciones para formar un sistema; en una clasificación de puertos por sus funciones, podrían identificarse subsistemas de puertos militares, comerciales, deportivos, etc.; pero interesa aquí más pensar en subsistemas zonales de un determinado sistema... [ámbito regional, nacional, continental, etc.]». (ZUBIETA IRÚN, J. L. (1979), «Jerarquía en el sistema portuario español», en *Asociación de Geógrafos Españoles. VI Coloquio de Geografía*, Palma de Mallorca, pp. 647-648). El profesor Barragán Muñoz amplía la definición de subsistema: «a medida que un sistema portuario es contemplado dentro de otro de entidad mayor, éste pasa a convertirse, de forma automática, en subsistema del anterior, conservando siempre los elementos que lo definen». (BARRAGÁN MUÑOZ, J. M. (1986), «Aportación al estudio de la región portuaria andaluza», *Revista de Estudios Andaluces*, núm. 6, 1986, p. 76).

⁴ «It specifically means that the economic, social, political and cultural life of that city is also predominantly determined by and has to be analysed in the light of that port function.... it is above all the active intertwining of all forces from foreland and hinterland through the physical and mediating function of the port which explains the extent, pace and manner of each port city's specific development» (BROEZE, F. (ed.), *Brides of the Sea. Port Cities of Asia from the 16th-20th Centuries*, Honolulu, 1989, p. 3). Véase también del mismo editor, *Gateways of Asia. Port Cities of Asia in the 13th-20th Centuries*, London-New York, 1997. En esta línea metodológica se enmarcan los estudios de DELGADO BARRADO, J.M. y GUIMERÁ RAVINA, A. (Coords.) (2000): *Los puertos españoles: historia y futuro (siglos XVI-XX)*, Madrid.; GUIMERÁ, A., y ROMERO, D. (eds.)

Las funciones portuarias predominarán en el conjunto de actividades urbanas. Estas funciones influirán decisivamente en el marco institucional de la ciudad, su organización económica, estructura socioprofesional, morfología urbana y vida cultural. Sus habitantes poseerán una vivencia colectiva relacionada con estas funciones, una identidad portuaria y, frecuentemente, una personalidad política.

El concepto de *gateway* es también muy útil. A la manera de un portal de una casa o una muralla – pues ese es el sentido que posee la palabra *gateway* –, aquellas ciudades portuarias o puertos de embarque se sitúan en el punto de entrada de un área productora, actuando como centros exportadores de sus productos propios o nudos de líneas de transporte marítimo y terrestre. Su situación con respecto a su *hinterland* suele ser periférica. Sus conexiones marítimas son de larga distancia. En su estructura socioprofesional destacan la construcción y los servicios, fundamentalmente el transporte y el comercio. Su crecimiento urbano es muy rápido e influye con su riqueza y dinamismo en la región a la que sirve. Es una comunidad donde abundan los especuladores, existe una amalgama social y se respira una efervescencia, un optimismo ante las buenas perspectivas de negocio⁵.

Durante el siglo XVIII y comienzos del siglo XIX aquellos puertos del vino se beneficiaron de diversos factores relacionados con el comercio atlántico multilateral.

En la era de la navegación a vela estos enclaves del Sur de Europa supieron sacar partido a una situación marítima excepcional y a un *hinterland* o territorio tributario con unas características geoclimáticas favorables para el cultivo del viñedo. La escala múltiple les ofrecía asimismo una red y unos medios de transporte adecuados para dar salida a sus producciones propias, acudiendo a los fletes de retorno. De esta manera estos puertos enviaban ya desde el siglo XVI a sus clientes norteeuropeos y americanos productos propios muy apreciados como el azúcar, el pastel, la orchilla, la sangre de drago, la barrilla, el aceite, la sal y, por supuesto, sus vinos.

El marco institucional en que se hallaban insertos alentó también sus intercambios. Unas veces fueron deudores del monopolio en el comercio colonial, como es el caso de Burdeos, la Baja Andalucía o los archipiélagos atlánticos. En otras ocasiones se beneficiaban de la centralización aduanera como sucedía en Burdeos, Oporto o Cádiz. Finalmente, la evolución de la política fiscal en los

(1996), *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*. *Actas del Coloquio Internacional «El sistema portuario español»*, Madrid; GUIMERÁ, A., y VIEIRA, A. (1997), «El sistema portuario-mercantil de las Islas Ibéricas», en *História das Ilhas Atlânticas (Actas do IV Colóquio de História das Ilhas Atlânticas)*, Canarias, Gran Canaria-Tenerife, 9 al 14 de Outubro de 1995, Funchal, vol. I, pp. 203-232; y GUIMERÁ RAVINA, A. (2002), «Puertos y ciudades portuarias (ss. XVI-XVIII): una aproximación metodológica», en *Seminário «O litoral em perspectiva histórica, sécs. XVI a XVIII»*, Porto, pp. 285-305.

⁵ BURGHARDT, A. F. (1971), «A hypothesis about gateway cities», *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 61, pp. 269-285.

mercados consumidores, al compás de los vaivenes de las relaciones internacionales de la época, constituyó un factor clave en la promoción de unos vinos en detrimento de otros, como veremos enseguida.

Este conjunto de factores – geográficos, institucionales y económicos – provocó una transformación profunda del comercio internacional del vino durante el período estudiado, dando lugar a sucesivas jerarquizaciones de las áreas de cultivo en el Atlántico y sus puertos exportadores.

En esta comunicación analizaré brevemente dos ciudades portuarias arquetípicas y relacionadas con el vino: Burdeos y Oporto⁶. Ambas han dado su nombre a unos vinos de fama mundial. Su territorio vitícola era mucho más extenso que el existente en los puertos de la Baja Andalucía y los archipiélagos atlánticos durante el siglo XVIII. Por último, la multiplicidad de funciones trajo consigo un urbanismo más desarrollado y una sociedad más compleja que la de otros puertos de embarque.

El caso de Burdeos es más complicado que el de Oporto. Metrópoli atlántica, Burdeos fue durante aquella centuria el verdadero *entrepôt* del comercio colonial francés, como sucedía con Cádiz. El vino ocupó un segundo lugar en sus transacciones. A fines del siglo XVIII la ciudad agrupaba a 110.000 habitantes y su media de exportaciones regionales se situaba en torno a 540.000hl de vino, aunque en algunos momentos llegó a superar esta cifra.

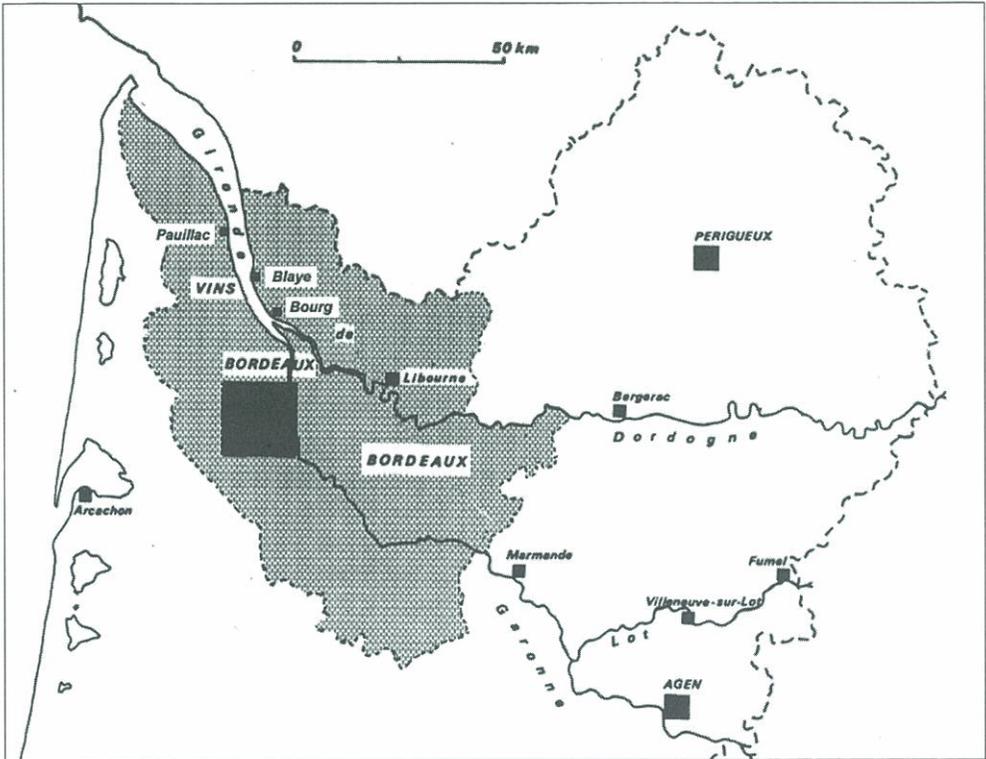
Oporto fue, por el contrario, el puerto del vino por excelencia. Este preciado líquido constituyó el motor de su gran expansión urbana. Su población oscilaba entre los 40.000 y 61.000 habitantes a finales de la centuria. La media de sus exportaciones vinícolas en el período 1781-1807 era de 275.000hl, llegando a alcanzar en 1798 los 400.000hl. Otros puertos atlánticos del vino embarcaban unas cifras mucho menores en ese período: el Marco de Jerez alcanzó un máximo de 55.000hl. Madeira y Canarias exportaron un máximo de 100.000hl cada una y ello en una coyuntura muy favorable, la derivada de la invasión napoleónica de la Península Ibérica, que provocó una menor presencia de sus competidores portuenses y andaluces en el mercado británico.

1. OCÉANO, RÍO Y REGIÓN

Ambas ciudades representan un buen ejemplo de la que podríamos denominar *la geografía de la voluntad*⁷. Las élites bordelesas y portuenses, unas veces a despecho de los obstáculos naturales y otras vencidos con decisión, crearon

⁶ La bibliografía relativa a ambas ciudades portuarias y su relación con el vino es extensísima. Me limitaré a señalar en apéndice algunos títulos relevantes.

⁷ Me baso en el concepto de *behavioural geography*, desarrollado por HOYLE, B. S. y PINDER, D. A. (eds.) (1992), *European Port Cities in Transition*, London.



Burdeos y su region

un sistema portuario fluvial único para dar salida a sus producciones vinícolas. En ambos casos, el diálogo con el río fue constante. La red hidrográfica constituía la arteria económica y social de la región, mientras que la ciudad portuaria constituía la «llave» o «puerta» respectiva.

Ambos territorios tributarios disfrutaban de buenas condiciones geoclimáticas para el cultivo del viñedo. En el caso bordelés las ventajas del clima templado fueron potenciadas por las mejoras de las estructuras agrarias y la experimentación vinícola con el fin de lograr un producto de gran calidad.

Burdeos poseía un hinterland de unos 200 kilómetros a la redonda, con una gran unidad geográfica, derivada de aquella extensa red fluvial constituída por el Garona, el Dordoña y sus afluentes, que brindaba una fácil salida a sus productos. Las localidades de Libourne, Blaye, Pauillac y Bourg, junto con un sinfín de embarcaderos, actuaban de antepuerto de la ciudad. Aunque muchos de ellos tenían relaciones directas con el extranjero la mayoría de las transacciones vinícolas confluían en Burdeos, al amparo de una serie de privilegios fiscales. La ciudad ofrecía además un sinfín de servicios – administrativos, mercantiles, navieros y financieros –, que eran necesarios para garantizar el buen resultado de los negocios.

Oporto, convertido en la salida natural del Alto Duero, un verdadero ecosistema mediterráneo montañoso situado a 200 kilómetros de la desembocadura, se enfrentó a mayores dificultades para enlazar aquella región rica pero de difícil acceso con el mundo exterior. Sus élites desplegaron pues, a diferencia de Burdeos, una mayor voluntad de superación de los obstáculos impuestos por la geografía.

El emplazamiento de ambas ciudades portuarias, al igual que otros enclaves fluviales del mundo atlántico como Londres o Sevilla, era deudor de la carrera de las mareas. Pero sus condiciones náutico-terrestres no eran idóneas.

Para arribar a Burdeos, situado cien kilómetros tierra adentro, había que sortear bancos de arena inestables. El puerto era de reducidas dimensiones para el tráfico internacional, con bajos fondos, sometido a la violencia de las mareas o el movimiento de la ribera, y por lo tanto constantemente amenazado de aterramiento. Todo ello conllevaba muchos riesgos en las operaciones de fondeo, carga y descarga. No existió una comunicación segura con la margen derecha hasta la construcción de un puente de piedra en 1822.

En el caso de Oporto la existencia de la barra del Douro, así como la fuerza de los vientos y corrientes en su desembocadura, representó siempre un obstáculo muy peligroso para la navegación, como sucedía con Sanlúcar de Barrameda, a la entrada del Guadalquivir. La violencia del río durante el invierno ocasionaba también inundaciones en las riberas de Oporto, circunstancia que se dió hasta tiempos recientes. El enlace de la ciudad con el complejo vinícola de Gaia, emplazado en su margen izquierda, fue siempre dificultoso, siendo insuficiente el puente de barcas construído a comienzos del siglo XIX.

2. EL COMERCIO DEL VINO EN EL ATLÁNTICO

Un conjunto de factores políticos y económicos, bien estudiados, ocasionaron a la larga una auténtica revolución en los mercados vinícolas atlánticos a lo largo del siglo XVIII.

Los intermediarios holandeses entre Burdeos y el Norte de Europa introdujeron ya desde fines del siglo XVII una serie de técnicas que a medio plazo transformaron radicalmente el panorama vitivinícola: selección de cepas, diversos prensados de la uva, desinfección de envases, trasiego y mezcla de vinos, fortificación con aguardiente, clarificación, tintado, composición del vino para su embarque, etc. Todos los indicios apuntan a la generalización de estas técnicas en España y Portugal en la segunda mitad del siglo XVIII⁸.

⁸ Algún autor ha defendido que en Oporto a fines del siglo XVIII, frente a lo que se supone, los vinos se continuaron embarcando de inmediato, a lo sumo en el año siguiente a la cosecha, con pequeñas alteraciones. Se confiaba en que el aguardiente añadido mejorase el producto antes de su consumo, así como la manipulación que efectuase el importador británico (BENNET, 1990).

A comienzos de la centuria se exportaban los vinos del año, pero con el transcurso del tiempo las técnicas de vinificación alcanzaron un notable grado de eficiencia y complejidad: sistema de adelantos a los viticultores, estacionalidad de la actividad portuaria del vino entre los meses de octubre y abril, negociaciones en las ferias de octubre y marzo, y manipulación del producto en las bodegas de Chartrons. Son bien conocidos los métodos de preparación del vino para su envío al exterior: *ouillage* o reemplazamiento de las mermas de vino en las barricas, *soutirage* o trasiegos de una barrica a otra, *élevage* o fortificación del vino con aguardiente y, finalmente, la mezcla de vinos de distintas procedencias para adaptarlos al gusto del consumidor externo. Los distintos procesos recibían el nombre genérico de «travail à l'anglaise». Los copiadores de cartas de la firma «Schröder et Schyler» en la segunda mitad del siglo XVIII son un buen ejemplo de la preparación técnica de estos comerciantes, cuyas páginas constituían un verdadero «*dictionnaire des vins ou avertissements au acheteurs*»⁹.

El largo enfrentamiento entre Gran Bretaña y Francia durante aquella centuria tuvo efectos inmediatos en la comercialización del vino de Burdeos. Una serie de medidas arancelarias británicas, dictadas a fines del siglo XVII, se consolidaron durante la Guerra de Sucesión española, cambiando los hábitos de consumo en aquel país, favoreciendo los vinos portugueses y andaluces.

Así, frente a la decadencia de vinos tradicionales como el malvasía de Canarias o las dificultades del burdeos en Gran Bretaña, el madeira, oporto y jerez vieron aumentar extraordinariamente su consumo en la metrópoli británica y sus colonias. Al mismo tiempo esta política comercial obligó a los productores bordeleses a confeccionar vinos de gran calidad y alto precio para unos consumidores británicos cada vez más exigentes. A lo largo del siglo XVIII Burdeos también encontró una gran salida a sus producciones en el Norte de Europa y, sobre todo, en el Caribe francés.

Otro factor a tener en cuenta fue el control del comercio internacional del vino en manos británicas en esta centuria. Con su eficiente flota mercante los británicos se habían convertido en los principales intermediarios en las relaciones entre el sur y el norte de Europa, desbancando a los holandeses. Además, el inicio del proceso de industrialización norteamericana y la elevación de los niveles de renta trajeron consigo el aumento del consumo masivo del vino. Todo ello explica que la exportación de los caldos portugueses y andaluces a Gran Bretaña se duplicase en los años ochenta de este siglo.

Este conjunto de factores hizo que el comercio del vino de Burdeos y Oporto conociera una gran expansión durante el siglo XVIII.

⁹ CATHALOT-VALLADE (1982-1983), p. 159.

3. ORGANIZACIÓN Y MEDIOS DE TRANSPORTE

Tanto en Burdeos como en Oporto el vino viajaba por el río, donde el transporte era mucho más barato.

En el caso bordelés las grandes deficiencias del puerto afectaron tanto al transporte fluvial del vino como a su carga y descarga en Burdeos. Durante la época de embarque, entre otoño y primavera, las flotas del vino frecuentemente se estacionaban en el estuario de La Gironda, debido al aterramiento del puerto. Todos los proyectos de reforma de esta situación caótica no pasaron del papel¹⁰.

Por su parte, las localidades ribereñas alternaban las labores agrícolas con la tonelería, la construcción naval y el transporte fluvial. Libourne era el centro receptor del vino de Haut-Pays, calculándose un número de 37 embarcaderos a lo largo del río Dordoña hasta esta localidad. Hacia 1750 una flotilla libournesa de unas cincuenta embarcaciones se encargaba de este tráfico. Eran de variada tipología, propulsadas a vela o remo, con fondo plano y tonelaje máximo de unas 40-44 toneladas. Los pilotos del estuario bordelés eran muy apreciados por sus conocimientos de la carrera de las mareas y los bancos de arena.

Una vez arribado el vino a Burdeos «*une noria de gabarres et de charrettes*» lo acarrea a las bodegas de Chartrons, el barrio del vino por excelencia¹¹. También se empleaban en estas operaciones los clásicos trineos, como sucedía en Madeira y Canarias.

El transporte del vino en Oporto exigió mayores esfuerzos a sus élites. Ha sido ampliamente estudiada la repercusión de la Compañía General de Agricultura de los Viñedos del Alto Douro, creada en 1756, para responder a esta demanda exterior, delimitando las fronteras del territorio vitícola y fiscalizando el tráfico en Oporto, lugar que ya centralizaba toda la administración aduanera del Norte de Portugal. En la década de 1780 se venció el mayor obstáculo natural existente en el Duero, el *Cachão de Valeira*, que permitió la navegación fluvial hasta la frontera española.

Pero el Duero era un río difícil, incluso peligroso. A lo largo de sus 200 km se contabilizaban nada menos que 64 obstáculos naturales al tráfico, compuesto por rocas, rápidos y lugares muy angostos. Como en Burdeos, cientos de embarcaciones se encargaban de las comunicaciones en el Duero. Pero el *rabelo* fue, hasta tiempos recientes, el medio de transporte idóneo en estas circunstancias. Era muy gobernable y se estimaba su capacidad máxima en unos 330hl de vino, es decir 60 pipas de 550 litros cada una; aunque parece que en realidad transportaba la mitad de esta cifra.

¹⁰ «*La routine allait à l'encontre des projets novateurs, la même routine encourageait les plus dangereuses pratiques*» (BUTEL, 1974, p. 120).

¹¹ BUTEL (1974), p. 122.

4. LOS OFICIOS DEL VINO

Como sucedía en el Marco del Jerez, los procesos de comercialización y vinificación en Burdeos requerían una organización laboral muy compleja: los pequeños comerciantes de la región, los toneleros, el *courtier* o intermediario entre viticultores y comerciantes extranjeros, el *maître de chai*, encargado de los trabajos de vinificación y conservación de los vinos, los carreteros, barqueros y estibadores portuarios. Veamos algunos rasgos de la estructura socioprofesional relacionada con el vino.

En el caso de Burdeos la procedencia mercantil extranjera experimentó una evolución a lo largo del siglo: de un dominio holandés se pasó a una hegemonía de los comerciantes de origen alemán. Le seguían en importancia los británicos, fundamentalmente católicos irlandeses y escoceses, amén de los holandeses y hanseáticos. En ello se diferenciaba de Oporto, donde los británicos detentaron una posición hegemónica en el conjunto de la comunidad mercantil.

En la cuenca fluvial bordelesa el trabajo cotidiano se desarrollaba en torno al agua. Las gentes de la ribera podían alternar oficios complementarios como la viticultura, la tonelería, la construcción naval y la actividad marinera, dependiendo de las circunstancias. Por ejemplo, en Blaye, durante la segunda mitad del siglo XVIII, los oficios del puerto – estibadores y barqueros – representaban el 13,4% del total, los oficios de la madera el 12,7% y los comerciantes el 4,6%. La tonelería reunía las tres cuartas partes de las actividades manufactureras. En Bourg la proporción en el conjunto de los oficios era del 13,2%; 9,3% y 3,5% respectivamente.

Con respecto a Burdeos, la ciudad fue testigo del crecimiento espectacular de los toneleros independientes en las décadas finales de la centuria, pasando de 79 efectivos en 1787 a 215 en 1791. La tonelería era vista como una gran actividad manufacturera. Agrupaba a 863 personas en 1763, entre patronos y empleados. No es de extrañar que durante la época revolucionaria el enrolamiento obligatorio de estos artesanos en los Almacenes de la Marina ocasionase una falta de mano de obra, hasta tal punto que existió el riesgo de perderse 3.600hl de la cosecha por falta de barricas. Esta compleja dependencia del comercio vinícola de la tonelería es común a todos los puertos atlánticos.

La clientela del tonelero bordelés constituía todo un mundo de relaciones. Las perspectivas de ascenso social eran evidentes. A lo largo de su vida un artesano podría convertirse en un comerciante-tonelero y luego alcanzar el estatus de negociante de vinos.

Los toneleros de Burdeos poseían una gran solidaridad de grupo, organizados en torno a una cofradía dedicada a San Juan Bautista, con sede en la iglesia de St. Michel, su barrio tradicional desde los tiempos medievales. Existía una gran endogamia profesional entre ellos y los viticultores de la región, proba-

blemente un reflejo social de lo que sucedía con aquellos oficios vinculados a la ribera aquitana.

Con la expansión comercial del vino el patrón residencial de este oficio en Burdeos experimentó cambios importantes. En el año 1763 el 51% de aquellos trabajadores ya vivían en el barrio de Chartrons, seguidos por el propio barrio de St. Michel con un 9,3% del total.

Los oficios del puerto en Burdeos – «rouleurs», «portefaix» y «arrimeurs» – eran fundamentales para la buena marcha de esta rama mercantil. En consecuencia, sus salarios eran más altos que los de los restantes jornaleros. Como en otros puertos del vino en el Atlántico, la carga y descarga de las barricas requerían una gran habilidad, circunstancia que fue alabada por los viajeros que visitaban la ciudad¹².

5. MORFOLOGÍA Y PAISAJE URBANOS

La morfología urbana es deudora de las condiciones náutico-terrestres del emplazamiento portuario, los requerimientos espaciales de la actividad marítima en general y del comercio dl vino en particular, y, por último del patrón socio-cultural de sus habitantes.

Burdeos y Oporto conocieron una edad de oro de su urbanismo a lo largo del siglo XVIII. En el caso bordelés, bien estudiado, la ciudad se volcó sobre el río. El *urbanisme conquérant* de los intendentes trajo consigo una transformación completa de su trama urbana y arquitectura, manifestada especialmente en la ribera.

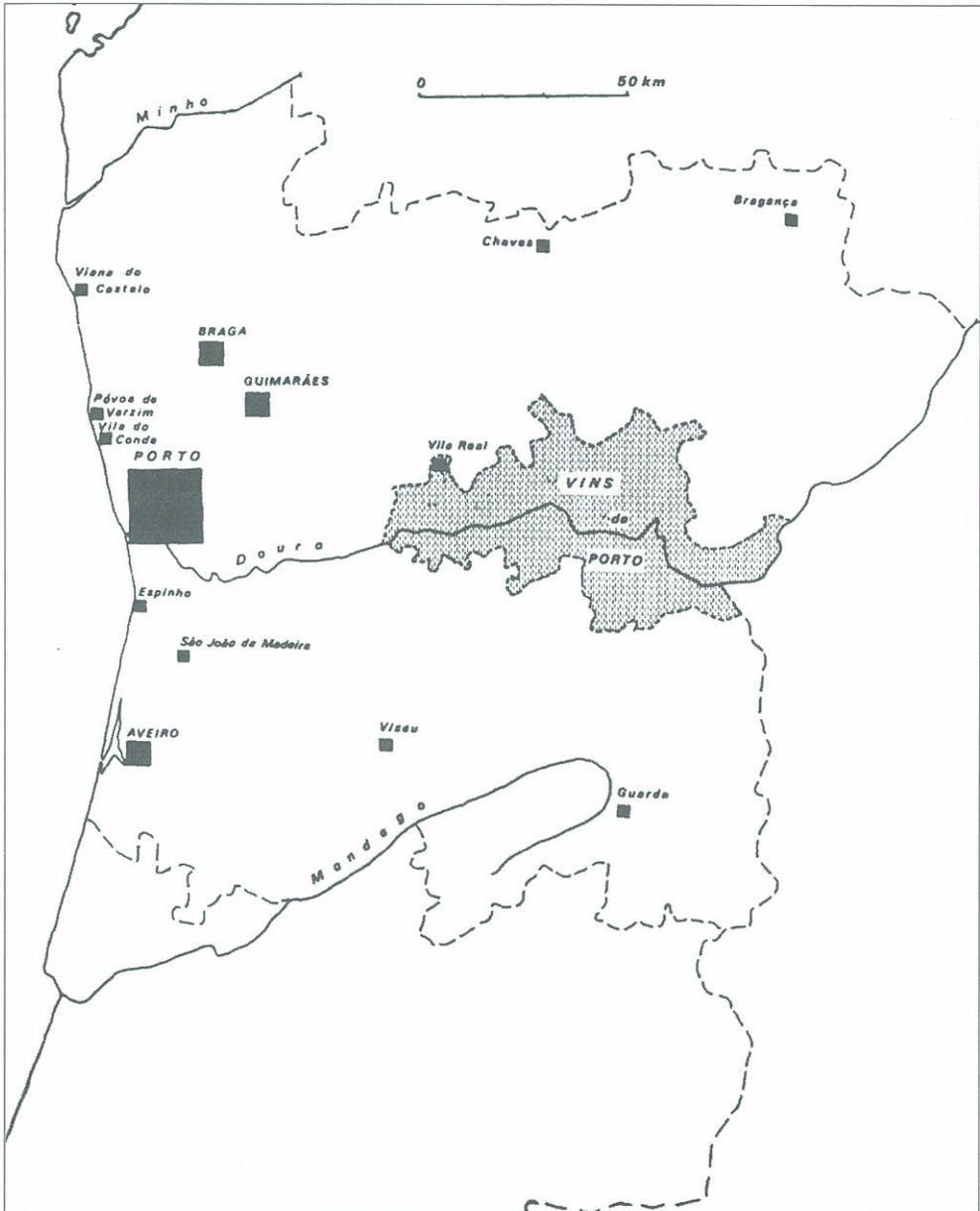
En Chartrons se habían instalado los comerciantes extranjeros ya desde la centuria anterior, siendo la actividad primordial el negocio del vino: «*un quartier, un métier*»¹³. Chartrons ofrecía amplitud de terreno disponible. Estaba separado del viejo puerto, ya saturado, por el Château-Trompette. Allí estos negociantes encontraron facilidades para edificar sus bodegas, almacenes, talleres de tonelería y destilerías de aguardiente; es decir, todo un conjunto de actividades ruidosas y olorosas, incluso peligrosas.

El crecimiento espontáneo de Chartrons dio lugar a una arquitectura peculiar, todavía existente. La casa de comercio se construía paralela al río, con una porción de ribera propia, donde se alineaban las barricas para su embarque. La altura de la edificación evolucionó de cuatro plantas a cinco y seis plantas. Este

¹² La Sra. De la Roche nos ofrece una excelente descripción de la carga de barricas de vino en Burdeos el año 1785 (DESGRAVES, 1991, p. 72.).

¹³ ROUDIÉ (1996), p. 117.

El vino y los puertos de la Europa Atlántica: Burdeos y Oporto (siglos XVIII a XIX)



Oporto y el viñedo del Alto Douro

desarrollo en altura es común a la arquitectura mercantil de los otros puertos atlánticos del vino. El almacén-bodega se situaba a su espalda, de forma alargada y perpendicular a la ribera. Su capacidad de almacenamiento era variable, entre 135hl y 1.260hl. de vino.

Este conjunto de instalaciones podría suponer la mitad del activo de un comerciante. Y es que existía la necesidad de disponer de un volumen importante de vino para prepararlo al gusto de los clientes extranjeros. La firma Schröder et Schyler, por ejemplo, tenía en 1786-1787 una capacidad de almacenaje de 4.455hl, repartidos en cinco bodegas de su propiedad y de otras personas.

Las reformas promovidas por los intendentes delimitaron la trama urbana de Chartrons y homogeneizaron su fachada ribereña. Un estudio arquitectónico reciente ha identificado nada menos que 520 inmuebles de casas de comercio, bodegas y almacenes en el Chartrons actual, ocupando una extensión de 32,5 Ha. de terreno. El proceso de demolición del Château-Trompette, iniciado en 1785, vincularía más estrechamente este barrio especializado al conjunto de la ciudad.

Oporto conoció también una expansión urbana sin precedentes, bajo el gobierno de los Almada. Metrópolis regional del Norte de Portugal, el negocio del vino confirió a su urbe un carácter único. Las reformas urbanísticas confieren dignidad y monumentalidad a la Praça da Ribeira, centro comercial de la ciudad, mejorando sus comunicaciones con la zona alta de la ciudad. En sus proximidades se encontraban las principales casas de comercio, la Alfândega y la *Feitoria Inglesa*.

Vila Nova de Gaia, en la ribera opuesta del Duero, fue el epicentro del vino. La dificultad de las comunicaciones entre ambas orillas, nunca resuelta satisfactoriamente durante el período estudiado, a pesar de la construcción del puente de barcas en 1806, convirtió a Gaia en un polo urbano diferente, enfrentado en su dinámica económica y social a Oporto. Allí los comerciantes encontraron terrenos disponibles, abrigo de los vientos de travesía y apertura a los vientos del norte, cuya humedad favorecía la conservación del vino. Al parecer existían también razones fiscales, pues Gaia se encontraba en una jurisdicción hacendística distinta a la ciudad y se pagaban menos impuestos. Las labores de envejecimiento y preparación del vino para el embarque requería disponer de un cierto volumen de almacenamiento. La firma Forrester, la de mayor prestigio en la clase mercantil portuense, inventarió 4.000 pipas de 550 litros cada una en sus bodegas en 1797. La mayoría de sus vinos tenían de tres a seis años de edad.

Como sucedía en otras ciudades portuarias del Atlántico, Gaia constituía pues «la otra orilla», con sus bodegas, almacenes, varaderos y oficios peculiares. Constituía un mundo percibido como algo diferente por las gentes de Oporto¹⁴.

¹⁴ De la misma manera era percibido el barrio mariner de Triana en la Sevilla del siglo XVI, al otro lado del Guadalquivir. Véase MARTÍNEZ SHAW, C. (dir.) (1992), *Sevilla, siglo XVI. El corazón de las riquezas del mundo*, Madrid. Lo mismo sucedía con las poblaciones emplazadas en la margen opuesta de la bahía en La Habana colonial, con sus actividades marítimas especializadas. Véase GUIMERÁ, A, y MONGE, F. (coord.) (2000), *La Habana, puerto colonial (siglos XVIII-XIX)*, Santander.

La época dorada del urbanismo portuense trajo consigo una típica «arquitectura del vino de Oporto», con sus mansiones comerciantes en la ciudad o sus quintas del Duero, que imitaban a la arquitectura de Gran Bretaña y el Norte de Europa, como fue el caso del gran palacio de *La Feitoria Inglesa* o *Factory House*.

Pasando del territorio al paisaje, de lo objetivo a lo subjetivo, Burdeos y Oporto se nos presentan con una imagen cultural propia a sus contemporáneos, compartiendo un carácter simbólico con muchas ciudades portuarias del Atlántico. Viajeros, escritores y artistas nos han legado un sinfín de impresiones sobre estos puertos del vino.

Por ejemplo, el prestigio de localización de Chartrons en la ribera bordelesa convertía al barrio no sólo en el taller del vino y el negocio mercantil sino en un escaparate social de aquella burguesía pujante del Siglo de las Luces, en un espacio de sociabilidad. *Le Port de la Lune*, como se denomina a la ribera portuaria de Burdeos, era comparado en su belleza a Constantinopla y Goa, en su laboriosidad e industria a Liverpool¹⁵.

6. CULTURA Y ESTILO DE VIDA

El río y el océano constituían el horizonte vital de las gentes de Burdeos y Oporto. La actividad portuaria y el comercio del vino generaban todo un imaginario cultural. El cosmopolitismo hacía acto de presencia en estas sociedades abiertas al exterior y en este ambiente el vino constituía un punto de referencia obligado.

En Burdeos los negociantes compraban sus *bourdieux* en la periferia de la ciudad, donde plantaban sus viñedos y edificaban suntuosas mansiones, o adquirían grandes propiedades vitícolas de la región. La riqueza y el prestigio social que habían adquirido mediante el comercio, el armamento y la construcción navales, las finanzas, el corso o la trata negrera se manifestaba de múltiples maneras. Y la imagen del vino presidía muchas de sus estancias, decorando con sus pámpanos y racimos fuentes, vajillas, esculturas, estufas y óleos. Lo religioso y lo profano, incluso la magia de lo cotidiano, se mezclaban en estas representaciones de bodegones, dioses clásicos y oficios, como el *maître de chai*, el

Incluso en Burdeos, la ribera derecha del Garona, perteneciente a la comarca de Entre-Deux-Mers, donde existían en el siglo XVIII marismas y plantíos de viñedos, permanecía sin edificar, incomunicada por un río de fuertes mareas y corrientes, sin utilidad portuaria.

¹⁵ La descripción de Chartrons y la actividad comercial por la Sra. De la Roche en 1785 es bien ilustrativa al respecto. La fiesta de la noche de San Juan en Chartrons ese mismo año, narrada con maestría por otra viajera, la Sra. Cradock, es otro magnífico ejemplo del impacto que producía en el visitante el bullicioso barrio del vino bordelés (DESGRAVES, 1991, pp. 71-74.).

tonnelier, el otoño o las divinidades Baco y Hebe. Incluso se intentó plasmar este mensaje en el exterior de las mansiones bordelesas, como fue el proyecto del grupo escultórico *El triunfo de Baco*, destinado a decorar el frontón de la fachada de Château Margaux en 1810.

Por último, la mezcolanza de nacionalidades y oficios del vino como los comerciantes, toneleros, empleados de bodega, carreteros, estibadores y barqueros dio sin duda un sello distintivo a la sociedad de Chartrons, donde se daban la mano el cosmopolitismo, la superstición, la violencia o la solidaridad de grupo. El puerto y Chartrons simbolizaban «l'endroit magique», «le lieu de passage et un point symbolique pour la ville»¹⁶.

En el caso de Oporto, los negociantes del vino contribuyeron a brindar a la ciudad «une image de marque bourgeoise, libérale et contestatrice toujours vivace»¹⁷. En especial los británicos generaron, a lo largo de varias generaciones, un modo de vida particular, acudiendo a diversas manifestaciones de su prestigio y cohesión social: estudios de sus vástagos en Gran Bretaña, idioma, capilla y cementerio propio, ritos de sociabilidad de la propia *Feitoria*, etc.

EPÍLOGO

Entre 1789 y 1830 tuvo lugar una serie de transformaciones económicas que influyeron en la vida portuaria de Burdeos y Oporto, en su comercialización del vino.

Durante las guerras napoleónicas el comercio antillano de Burdeos decayó, ante la competencia de otros puertos franceses en la redistribución de los productos coloniales. Burdeos estaba mal adaptado a los nuevos tiempos. Pese esta crisis del comercio colonial, el vino siguió siendo un renglón muy importante de la vida portuaria bordelesa después de 1814. Se encontraron nuevos mercados como Rusia, Iberoamérica, Asia, y Norteamérica. Finalmente, las medidas arancelarias británicas favorecieron a partir de 1861 a los vinos franceses, de menor graduación alcohólica que los de Oporto y Madeira.

Oporto padeció más los cambios acaecidos en el comercio internacional del vino. A partir de 1820 los clientes británicos optaron por unos vinos más ligeros y pálidos, favoreciendo al fino de Jerez y el clarete francés, frente a los vinos generosos de Portugal. Pocos años antes, concretamente en 1816, el gobierno británico había puesto fin a las ventajas arancelarias que habían disfrutado los vinos portugueses en sus mercados.

¹⁶ DUCHEZ (1991).

¹⁷ GUICHARD (1992), p. 333.

En la segunda mitad del siglo XIX ambas ciudades siguieron vinculadas al comercio de vino, pero los nuevos canales comerciales, el proceso industrializador y las modernas infraestructuras de transporte y comunicación cambiaron sustancialmente sus funciones portuarias. Burdeos y Oporto, aquellos viejos puertos del vino, ya eran una cosa bien distinta a lo que habían sido un siglo antes.

BIBLIOGRAFÍA SELECCIONADA

1. GEOGRAFÍA Y COMERCIO DEL VINO

1.1. Burdeos

- BUTEL, P. (1974), *Les négociants bordelais, L'Europe et les Iles au XVIIIe siècle*, Paris.
- BUTEL, P. (1998), «La Maison Cruse et Hirschfeld au milieu du XXIe siècle», en «*Vins, fleuves, océans*»; *Cronique d'histoire maritime*, núm. 38, pp. 42-46.
- BUTEL, P. (dir.) (1988), *Histoire de la Chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux*, Bordeaux.
- BUTEL, P.; POUSSOU, J. P. (1980), *La Vie quotidienne à Bordeaux au XVIIIe siècle*, Paris.
- CAVIGNAC, J. (1996), *Le Grand commerce maritime et colonial à Bordeaux au XVIIIe siècle*, Bordeaux.
- CAVIGNAC, J. (1985), *Leds vingt-cinq familles. Les négociants bordelais sous Louis-Philippe*, Bordeaux.
- CATHALOT-VALLADE, M. (1982-1983), *Recherches sur le marché des vins a Bordeaux dans la seconde moitié du XVIIIe siècle. La Maison Schroder et Schyler*, Université de Bordeaux III, Bordeaux.
- BINAUD, D. (1999), «Les courtiers maritimes dans la vie portuaire de Bordeaux», en *Bordeaux, Porte Océane. Carrefour Européen. II*, Bordeaux, pp. 131-141.
- CULLEN, L. (1999), «Bordeaux dans le cadre du commerce international des eaux-de-vie au XVIIIe siècle», en *Bordeaux, Porte Océane. Carrefour Européen. II*, Bordeaux, pp. 35-42.
- ENJALBERT, H. (1953), «Comment naissent les grands crus: Bordeaux, Porto, Cognac?», *Annales*, pp. 1-32.
- ENJALBERT, H. (1978), «La naissance des grands vins et la formation du vignoble moderne de Bordeaux (1747-1767)», en *Géographie historique des vignobles*, t.I, Paris.
- HUETZ DE LEMPS, A. (1986), «Les vins genereux des pays ibériques et le marché européen», en *Actas de las I Jornadas de Estudio Norte de Portugal-Aquitania*, Porto, pp. 119-146.
- HUETZ DE LEMPS, CH. (1975), *Géographie du commerce de Bordeaux sous le règne de Louis XIV*, Paris.
- LEGRAS, S. (1994-1995), *Le commerce maritime et les négociants libournais dans la seconde moitié du XVIIIe siècle*, Université de Bordeaux III, Bordeaux.
- PAPY, L. (1959), *Note sur le vignoble de Bordeaux au XVIIIe siècle, d'après les cartes de l'époque*, Paris.

- MARZAGALLI, S. (1999), «Les relations commerciales entre Bordeaux et les États-Unis à l'époque napoléonienne», *Bordeaux, Porte Océane. Carrefour Européen.II*, Bordeaux, pp. 261-274.
- MARZAGALLI, S. (1999), *Les boulevards de la fraude. Le négoce maritime et le Blocus continental, 1806-1813*. Bordeaux, Hambourg, Livourne, Paris.
- PAPY, L. (1966), «Le vignoble de Bordeaux et son climat», *Annales du Midi*, Toulouse, T. 78, núm. 77-78, pp. 191-199.
- PIJASSOU, R. (1968), «Le vignoble bordelais. La naissance des grand crus», en PARISET, F.G. (directeur)(1968), *Bordeaux au XVIIIe siècle. Histoire de Bordeaux*, Bordeaux, pp. 154-190.
- PIJASSOU, R. (1970), «La Viticulture bordelaise dans la deuxième moitié du XVIIIe siècle», en *Vignobles et vins d'Aquitaine*, Bordeaux, pp.
- PIJASSOU, R. (1977), *Le Vin de Bordeaux à Londres, le vin de Bordeaux et du Haut-Pays*, Paris.
- PIJASSOU, R. (1978), «Les grans régisseurs et la naissance des vins fins de Bordeaux», en *Études Géographiques offertes à Louis Papy*, Bordeaux, pp. 393-401.
- PIJASSOU, R. (1980), *Un grand vignoble de qualité. Le Médoc*, Paris, These pour le Doctorat d'Etat.
- POUSSOU, J. P. (1983), *Bordeaux et le Sud-Ouest au XVIIe. Siècle: croissance économique et attraction urbaine*, Paris.
- ROUDIÉ, Ph. (1980), *Campagnes girondines et vins de Bordeaux à l'époque contemporaine (1850-1978)*, Université de Bordeaux III, These pour le Doctorat d'Etat.
- ROUDIÉ, Ph. (1984), «Le vignoble bordelais: un monde en mouvement», *Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, T.II, fasc. 3, pp. 337-353;.
- ROUDIÉ, Ph. (1988), *Vignobles et vigneronns du Bordelais (1850-1980)*, Paris .
- ROUDIÉ, Ph. (1996), «Châteaux et Chartrons», en *Hommage à Alain Huetz de Lempis. Des vignobles et des vins à travers le monde*, Bordeaux, pp. 115-125.
- ROUDIÉ, Ph. (1997), «Os vinhos licorosos de Bordéus», *Douro. Estudos y Documentos*, vol. I (3), pp. 223-229.
- ROUDIÉ, Ph. (1998), «Les mystères du Sauternes ou regards croisés sur les vins liquoreux européens», en *Os vinhos licorosos e a História. Seminário internacional, 19 a 24 de Abril 1998*, Funchal, pp. 49-69.
- ROUDIÉ, Ph. (1978), «les origines de la maison de commerce de vin Louis Eschenauer à Bordeaux», en *Études Géographiques offertes à Louis Papy*, Bordeaux, pp. 403-406.
- SLEESWIJK, A. Wegener (1998), «Les vins de Guyenne sur le marché hollandais à la fin du XVIIe et au XVIIIe siècle», en «*Vins, fleuves, océans*»; *Cronique d'histoire maritime*, Núm. 38, pp. 31-41.
- VINHOS (1998), *Os vinhos licorosos e a História. Seminário internacional, 19 a 24 de Abril 1998*, Funchal.

1.2. Oporto

ANDRADE, Martins C. (1990), *Memória do Vinho do Porto*, Lisboa.

- BENNET, N. (1990), «The Golden Age of the Port Wine System», *The International History Review*, vol. XII, núm. 2, pp. 221-440.
- BENNET, N. (1992), «The vigneron of the Douro and the Peninsular War», *The Journal of European Economic History*, vol. 21, núm. 1, pp. 7-29.
- CARDOSO, A. M. de Barros (1996), «O Alvará de Instituição da Companhia e os motins do Porto de 1757», *Douro. Estudos y Documentos*, vol. I (1), pp. 55-76.
- CARDOSO, A. M. de Barros (1997), «Vinho e fiscalidade na Época Moderna», *Douro. Estudos y Documentos*, vol. I (3), pp. 71-83.
- GUICHARD, F. (1996), «Les vins généreux portugais hier et aujourd'hui: images et réalités», en *Hommage à Alain Huetz de Lemp. Des vignobles et des vins à travers le monde*, Bordeaux, pp. 401-407.
- GUICHARD, F. (1997), «O vinho do Porto e mais alguns: gestão da imagem», *Douro. Estudos y Documentos*, vil. I (3), pp. 145-157.
- GUICHARD, F. (1998), «A linguagem do rótulo o vinho entre o dito e o não dito», en (1998), *Os vinhos licorosos e a História. Seminário internacional, 19 a 24 de Abril 1998*, Funchal, pp. 71-80.
- MOREIRA, V. (1998), *O Governo de Baco. A organização institucional do Vinho do Porto*, Porto.
- PEREIRA, G. Martins (1986), «Aspectos sociais da viticultura duriense nos fin do século XVIII», en *Actas de las I Jornadas de Estudo Norte de Portugal-Aquitania*, Porto, pp. 93-118.
- PEREIRA, G. Martins (1991), *O Douro e o vinho do Porto de Pombal a João Franco*, Porto.
- PEREIRA, G. Martins (1996), «A viticultura duriense e o vinho do Porto na época contemporânea (Notas para um programa de pesquisa)», *Douro. Estudos y Documentos*, vol. I (2), pp. 155-165.
- PEREIRA, G. Martins (1996), «A região do vinho do Porto. Origem e evolução de uma demarcação pioneira», *Douro. Estudos y Documentos*, vol. I (1), pp. 177-194.
- PEREIRA, G. Martins; FERREIRA, N. Fauvrelle (1998), «Instruções para a cultura das vinhas e para o fabrico do vinho nas quintas de João Pacheco Pereira, antes da instituição da Companhia», *Douro. Estudos y Documentos*, vol. III (5), pp. 161-175.
- PEREIRA, G. Martins; FERREIRA, N. Fauvrelle (1998), «Instruções para a cultura das vinhas e para o fabrico do vinho nas quintas de João Pacheco Pereira, antes da instituição da Companhia», *Douro. Estudos y Documentos*, vol. III (5), pp. 161-175.
- PEREIRA, G. Martins (1999), «A Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro em 1784, segundo um relatório de Luís Pinto de Sousa Coutinho», *Douro. Estudos y Documentos*, vol. IV (8), 153-195.
- PEREIRA, G. Martins; FERREIRA, N. Fauvrelle (1999), «A Companhia contra os Lavradores do Douro. I: denuncia de António de Mesquita e Moura, Juiz da Devassa de 1771-1775», *Douro. Estudos y Documentos*, vol. IV (7), pp. 137-152.
- SILVA, F. Ribeiro; CARDOSO, A. M. de Barros (1996), «O comércio de vinhos do Douro com o Brasil ao longo do século XVIII», *Douro. Estudos y Documentos*, vol. I (1), pp. 27-54.

2. OFICIOS DEL VINO

2.1. Burdeos

- BARBAUD, S. (1998-1999), *Les tonneliers bordelais sous la Revolution, 1789-1799*, Université de Bordeaux III, Bordeaux.
- BERNARD, J. (1968), *Navires et gens de mer à Bordeaux*, Paris.
- BOUCHET, S. (1971), *Les métiers du port, du bois et du négoce à Blaye et à Bourg dans le seconde moitié du XVIIIe siècle (1750-1789)*, Université de Bordeaux III, Bordeaux.
- COCULA, A. M. (1970), «Quelques aspects du trafic des vins sur La Dordogne au XVIIIe siècle», en *Vignobles et vins d'Aquitaine*, Bordeaux, pp. 175-178.
- COCULA, A. M. (1981), *Un fleuve et des hommes. Les gens de la Dordogne au XVIIIe siècle*, Paris.
- DUCHEZ (1991), *Criminalité dans les paroisses portuaires bordelais dans le second moitié du XVIIIe siècle (1770-1772) et 1787-1789*, Université de Bordeaux III, Bordeaux.
- HIÉRET, J. P. (1992), *Outils des vigneron et tonneliers du bordelais*, Bordeaux, segunda edición.
- NÈGRE, P. (?), «Le vin su l'eau: tonneaux et gabares en Aquitaine», en «*Vins, fleuves, océans*»; *Cronique d'histoire maritime*, núm. 38, pp. 55-60.

2.2. Oporto

- CARDOSO, A. M. de Barros (1998), «O Douro: estrada fluvial nos alvares do século XVIII», *Douro. Estudos y Documentos*, vol. III (5), pp. 117-132.
- FILGUEIRAS, O. L. (1986), «Embarcações bordalesas e os barcos do Douro», en *Actas de las I Jornadas de Estudo Norte de Portugal-Aquitania*, Porto, pp. 147-168.
- PEREIRA, G. M.; BARROS, A. M. (2001), *Memória do Rio. Para uma história da navegação no Douro*, Porto.
- PINTO DA COSTA, A. L. (1997), *Alto Douro, terra de vinho e da gente*, Lisboa.

3. LA CIUDAD PORTUARIA. CULTURA Y ESTILO DE VIDA

3.1. Burdeos

- CUSTET, R. (1995), *Bordeaux, l'Art et le Vin*, Bordeaux.
- DESGRAVES, L. (1993), *Bordeaux au XVIIIe siècle (1915-1789)*, Luçon.
- DESGRAVES, L. (1991), *Voyageurs à Bordeaux du dix-septième siècle à 1914, suivi d'extraits du «Voyage dans le Midi» de Stendhal*, Périgueux.
- FIGEAC, M. (1999), «Bordeaux, porte océane dans les récits de voyages d' A. Young à Stendhal», en *Bordeaux, Porte Océane. Carrefour Européen.II*, Bordeaux, pp. 441-456.

- PARISET, F. G. (directeur) (1968), *Bordeaux au XVIIIe siècle. Histoire de Bordeaux*, Bordeaux.
- RAISINS (1999), *Les raisins du silence. Chefs-d'oeuvre de la nature morte européenne du XVIIe et du XVIIIe siècles*, Catálogo de Exposición, Musée des Beaux-Arts de Bordeaux.
- ROUDIÉ, Ph. (1996), «Châteaux et Chartrons», en *Hommage à Alain Huetz de Lemps. Des vignobles et des vins à travers le monde*, Bordeaux, pp. 115-125.
- RUIZ, A. (1999), «Voyageurs allemands a Bordeaux sous le Directoire», en *Actes du Le Congrès d'Études Régionales de la Fédération Historique du Sud-Ouest tenu à Bordeaux, les 25-26 et 27 avril 1997. II. Bordeaux, Porte Océane. Carrefour Européen*, Bordeaux, pp. 428-440.
- SALIGNE, J. (1979), *Les Chartrons: aménagement du secteur des Chais*, travail personnel de troisième cycle, Unité Pédagogique d'Architecture de Bordeaux, Bordeaux.

3.2. Oporto

- GUICHARD, F. (1992), *Porto, la ville dans sa région. Contribution à l'étude de l'organisation de l'espace dans le Portugal du Nord*, Paris, 2 vols.
- GUICHARD, F. (1990), «Les rapports entre la ville de Porto, l'entrepôt de Gaia et le vignoble du Douro», *Observatório*, núm. 1, Vila Nova de Gaia, pp. 131-139.
- OLIVEIRA RAMOS, L. A. (Direcção) (1995), *História do Porto*, Porto, segunda edición.

