

OS

REVISTA DE DIVULGACIÓN  
DA CULTURA MARÍTIMA  
E FLUVIAL



GA

LOS

BUEU 2017  
Nº 11



## A pasaxe dos ríos: A barcaxe

*Xerardo Dasairas Valsa*



Unha das principais dificultades que tiñan que afrontar as rotas terrestres era o paso dos ríos que se facía por vadeo nas épocas de estiaxe e por pontóns de madeira nos ríos menos caudalosos. Desde a chegada dos romanos, a extensión das grandes vías que comunicaban as cidades, levaba implícita a construción de pontes de pedra na que os galegos participaron como escravos.

Estas pontes adoitaban levantarse naquelas cidades que se erguían par dun río como Braga, Chaves, Ourense, Lugo... ou en lugares estratégicos (minería) como a ponte do Bibei. Na Idade Media seguiron a construírse máis pontes, alentadas polos reis ou señores laicos e relixiosos. A maioría delas foron erguidas coa contribución veciñal o que non escusou que se cobrase pontádego polo seu cruzamento.

A par disto, e nos camiños de menor importancia estratéxica, cobrarían importancia os vaos que permitían o paso da corrente de auga cando esta era de pouca profundidade e eximían do pago do imposto de paso. No caso contrario e ante a inexistencia de ponte, funcionaban os portos fluviais que na Galicia dos mil ríos eran abondosos: No Miño, no Sil, no Tambre, no Ulla, no Arnoia, no Limia, no Támega... e en case todos os ríos menores pero con caudal apreciable.

Se a documentación señorial e eclesiástica, de quen dependeron a maioría das barcaxes, suministra datos abondo sobre os portos fluviais e os seus cobros, pleitos e arrendos, a toponimia tamén é exhaustiva neste sentido, aportando nomes precedidos da palabra porto, barca ou barcaxe, que delatan o seu uso.





A barca de Barbantes

Está claro que o uso e rendemento das barcas de río dependía do tránsito comercial de cada época, dos arrieiros, dos viaxeiros, profesións ambulantes, veciños dunha beira do río que ían traballar decote as terras que tiñan da outra banda... Precisamente, a especialización das barcas de pasaxe tiña moito que ver coa súa función e así atopamos grandes barcazas de fondo plano e bordas inclinadas cara afóra, igual que a popa e a proa inclinada para facilitar o embarque. Algunhas destas “artesas” ou “maseiras” como eran coñecidas popularmente, podían embarcar ata tres carros de bois cargados e vinte e cinco pasaxeiros. O desprazamento polo río facíase mediante longos remos enganchados nun cambón, estando as grandes barcazas su-



Barca de dornas no Barco de Valdeorras

xeitas con cordas entrambas beiras para sopor-  
tar a forza da corrente. Outras barcas adicában-  
se só ao paso de pasaxeiros e vultos pequenos  
contando con asentos e remos. Nalgúns luga-  
res, as barcas tamén se usaban para os labores  
do campo e a vendima como na Ribeira Sacra,  
para transportar area como no Ulla, para a repa-  
ración de muíños, presas ou pesqueiras e como  
non para a pesca.

Neste sentido, chaman a atención as chama-  
das dornas do Miño, conformadas por dúas  
embarcacións monoxilas unidas entre si mes-  
mas con paus atados sobre os que ía unha pla-  
taforma para os vultos. Esta embarcación esti-  
vo moi estendida no Miño e das últimas recolle  
referencias o etnógrafo Xaquín Lorenzo.



Barca dos socialcos do Sil e do Cabe

Nin que dicir tén que moitas destas barcas de  
pasaxe nos ríos fronteirizos con Portugal non só  
serviron para eludiren as alfándegas senón que  
foron un elemento importante no contrabando  
que de sempre se desenvolveu entre Galicia e  
Portugal.

Quizais o dato documentado máis temperán,  
referente á existencia destas barcas de pasaxe,  
sexa o da barca de Reza (Ourense) pertencente  
ao mosteiro de Celanova segundo nos informa  
Olga Gallego nun traballo sobre este tema.

Tamén Iglesias Almeida, a través dun docu-  
mento de 1125, dá conta de que Tareixa de  
Portugal lle concede privilexio de paso de bar-  
cas no Miño que en 1344 volve aparecer nou-



Barcas de pasaxe nun mapa de 1790

tro documento: “onde anda a barca de Tui”. En 1485, noméase outra vez através dun contrato de pasaxe asinado polo bispo Diego de Muros co concello de Valença a quen lle arrenda a barca. Durante séculos, esta barca foi coñecida como a do sal por ser este o transporte máis habitual dun elemento imprescindible na economía desta época. Pola descrición, semellaba ser como unha dorna de mar polo seu casco con calime trincado, quizais vestixio da visita dos viquingos a Tui. Esta zona do Miño contou, asemade, con moitas outras barcas de pasaxe



Carocho antigo, trincado, segundo Eliseo Alonso

ubicadas en Goián, Veiga do Louro (Valença), Amorín, Segadáns... En Ourense xa se documentan barcas en 1436, existindo dous portos fluviais (Porto Vello e Porto auriense) constándose tamén documentalmente a súa presenza en Reza, Barbantes, Ribadavia, Castrelo, Astariz... e así en varios lugares, Miño abaixo.

No mapa de 1790 que reproducimos, aparecen reseñadas a Barca de Goián e a de Amorín en Tomiño; en Salvaterra, a Barca de Pedra Furada e a Barca de Brañeiras; en Crecente, a Barca de Sendelle e a barca de Filgueira; en Ribadavia, a Barca de Arnoia; en Punxín, a Barca de Pedro López e a Barca de Barbantes e en Ourense, a Barca da Silva.

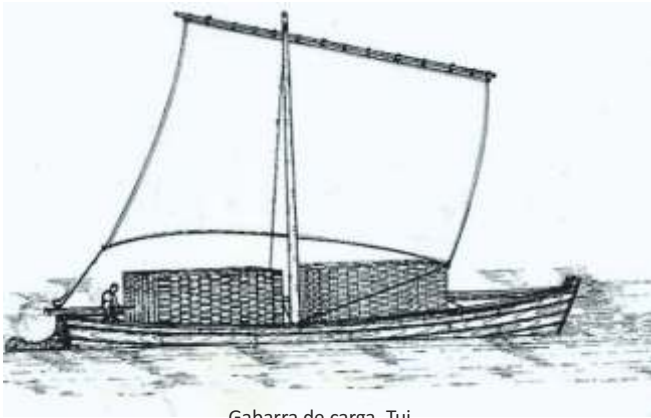
As barcas de Barbantes foron das máis grandes en uso pois unha delas chegou a medir máis de nove metros de longo por cinco de ancho e outra alcanzaba máis de seis metros por dous e medio podendo transportar carros.



Carocho ou anguleiro actual

A de Ribadavia con case oito metros ou a de Vilaira (Barco de Valdeorras) con máis de seis tamén podían facer este tipo de traslados.

Miño arriba tamén existían numerosos portos e barcas ata chegar a Lugo, área na que tamén se fixeron traballos monográficos sobre este tema. Madoz, cara 1842 recolle algúns portos de barcas (chamadas aquí batuxas, batuxos, barquetas, barquixolos), mencionando as “*barcas de Reiriz, Murrelle Pincelo y la de Sar-*



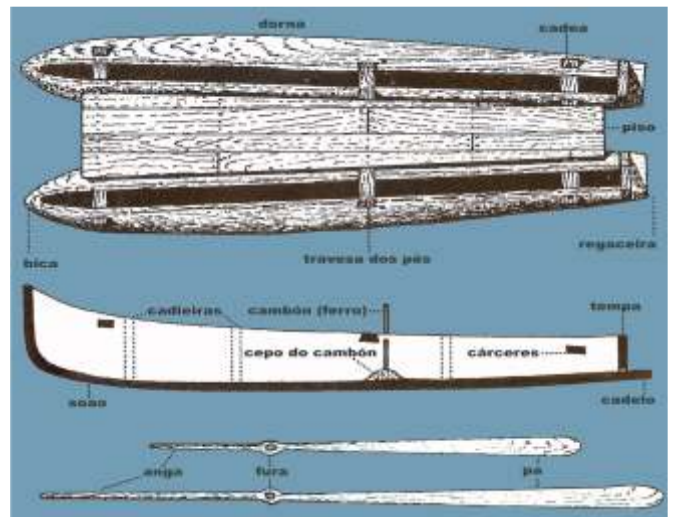
Gabarra de carga. Tui

*diñeira junto á desembocadura del rio de este nombre...; pasando el puente de Belesar hasta las barcas de San Andrés de Rivas de Miño y Chouzán, desde donde tomando la dirección al sur se llega á la barca de Los Peares en la confluencia del Sil y término divisorio de las provincia do Lugo y Orense". No Sil e os seus aflúntes tamén houbo portos e barcas de pasaxe, dependentes de mosteiros, abadías, señores, fidalgos e particulares.*



Barcas de dornas (arriba) e chalanas de fondo plano en Ourense

No topónimo do Barco de Valdeorras quedou constancia dun destes pasos fluviais, mais tamén os había en Correxás, Viloira, Torbeo, San Clodio... A chegada do ferrocarril suporía unha dura competencia no transporte de mercadorías, aínda que nalgues favoreceu o tránsito de viño cara as estacións.



Barca de dornas

Mais, había ser a mellora da rede de estradas e a chegada dos automóviles quen incentivarían a construción de pontes e rematarían con este oficio secular que a duras penas aínda subsistiría no entorno de Ourense ata perto dos anos sesenta como paso de viaxeiros e veciños pola carencia de liña de ferrocarril cara este lado do río.

## OS NOMES

As barcas monóxilas de orixe prehistórica, excavadas dun tronco, recibiron o nome de dornas en alusión á súa forma naviforme semellante ao envase que se utilizaba para recoller o viño. Procede da cultura agraria predominante en Galicia, ao igual que o nome de maseiras ou artesas que se deu ás barcazas de pasaxe pola súa forma. O nome de batuxos que reciben as barquetas do Alto Miño semella máis ben unha onomatopea da acción de mollarse con pingas

de auga produto da navegación con pértiga. No referente aos carochos do Baixo Miño cremos que se lles chama así pola cor preta do seu casco produto do embreamento do casco. Estes barcos de esteiro, ao igual que as dornas monóxilas derivarían o seu casco ao trinque por influencia dos barcos normandos ou viquingos que asolaron as nosas rías e o esteiro do Miño na Idade Media.

### O OFICIO DE BARQUEIRO

Habitualmente, os barqueiros eran campesiños galegos da zona en que se atopaban as barcas de paso, tanto dunha ou doutra banda do río e alternaban esta ocupación coa do campo. En moitas partes, o barqueiro era o único medio dispoñible para cruzar o río. Basta dicir que só existían dúas pontes sobre o Miño, ata que comezaron construírse as primeiras estradas para as dilixencias e automóviles e oscamiños de ferro, que esixiron tender pontes sobre os diferentes ríos facendo máis doado o transporte. Estas barcas de pasaxe podían estar en réxime de aforada, arrendada ou ser propietario dela. Segundo fose a barca e os remos cos que contase, podían ser manexadas por un ou dous homes.

Houbo épocas de moito tráfego de viaxeiros e mercadorías nas que o barqueiro tiña que aten-



Batuxo en Portomarín



Batuxos perto de Lugo 1907

der a barca todo o día e, en casos especiais tamén debía “estar disposto incluso de noite”.

O mercado da cidade ou da vila, as feiras e as festas tamén lle daban traballo abondo ao barqueiro tradicional quen asemade pasaba a xente cando ía cara o muíño ou a traballar os eidos que tiña na outra beira do río. O barqueiro debía, ademáis, preocuparse polo coidado das barcas, dándolles de cando en vez unha



Barca de Ribadavia

man de pintura ou de chapapote para que se conservasen ben; poñéndolles estopa onde lles fixese falla para que non lles entrase a auga e sacándolas do río cando non as usaba e gardalas nun pendello ao amparo do tempo. Tamén era moi habitual bautizalas e poñerlles un nome mediante un ritual festivo, cura incluído, como se fose un bautizo dun neno. Un dos puntos máis importantes de barcaxe durante séculos foi o entorno da cidade de Ourense que contaba con barqueiros experimentados que se

encargaban de cruzar a xente dunha beira á outra do Miño. Uns eran os que manexaban a barca máis grande, que era a que atracaba no “Porto auriense” ao lado da ponte romana. Nela podían transportarse “*vinde rocíns cargados e os seus mozos*”.



Outros barqueiros manexaban a barca que atracaba no “Porto vello”, situado á altura da actual capela de Portovello. Inda que máis pequena que a outra, tamén podían pasar nela dun lado para o outro do río, varios animais, persoas e mercadorías. Na posguerra franquista, aínda tiñan moito uso os pasos de barca tal como conta un arrieiro galego desta época: “*Ao ir pola comarca de Xinzo tiñamos que atravesar o río Limia, que coa invernia viña moi medrado. Algunha vez tiven que pasar de pé no lombo da besta, pois a auga chegáballe ao medio da barriga, e ademais coa corrente do río podía levala e non sabía nadar. Ao vir de volta da comarca do Carballiño, había que pasar o río Miño en barca, que case sempre nos*



Transbordador Caminha - Camposancos



Barca antiga atopada na Lagoa de Antela

*facía o servizo o barqueiro de Astariz: Pero as bestas viñan cargadas, entón o problema non era só que subisen, senón que tiña que estar unha a beira da outra, co peso compensado para que esta non virase e nos botase a todos á auga. Certa vez unha das bestas moveuse, virou a barca e caeu a auga, conseguimos cortarlle as cinchas para que soltase a carga, ela foi nadando ata chegar bastante máis abaixo, onde conseguimos recuperala”.*



Barca do Tamega

Como vimos, moitas barcaxes seguirían funcionando ata moi entrada a segunda metade do século XX e irían desaparecendo ao melloraren as estradas e as pontes, a impulso da chegada da nova locomoción en dilixencia, ferrocarril ou automóbil.

#### Para saber máis

Gallego Domínguez, Olga: *As barcas e os barcos de pasaxe na provincia de Ourense no Antigo Réxime*. Ourense 1999.

Iglesias Almeida, Ernesto: *Notas históricas del Bajo Miño. Puentes, barcas, pesqueras*. Tui 1988.

Lorenzo Fernández, Joaquín: *Etnografía, Cultura material. Hª de Galicia*. Buenos Aires 1962.

[www. Barcas.org](http://www.Barcas.org) (Barcas do Minho).