

REAL ACADEMIA GALEGA

AS BARCAS E AS BARCAXES
DA PROVINCIA DE OURENSE
NO ANTIGO REXIME

DISCURSO LIDO
O DÍA 15 DE NOVEMBRO DE 1986,
NO ACTO DA SÚA RECEPCIÓN,
POLA ILUSTRÍSIMA SEÑORA DONA

OLGA GALLEGO DOMÍNGUEZ

E RESPOTA DO EXCELENTÍSIMO SEÑOR DON

ANTONIO GIL MERINO



A CORUÑA
2005

AS BARCAS E AS BARCAXES
DA PROVINCIA DE OURENSE
NO ANTIGO REXIME

REAL ACADEMIA GALEGA

AS BARCAS E AS BARCAXES
DA PROVINCIA DE OURENSE
NO ANTIGO REXIME

DISCURSO LIDO
O DÍA 15 DE NOVEMBRO DE 1986,
NO ACTO DA SÚA RECEPCIÓN,
POLA ILUSTRÍSIMA SEÑORA DONA

OLGA GALLEGO DOMÍNGUEZ

E RESPOSTA DO EXCELENTÍSIMO SEÑOR DON

ANTONIO GIL MERINO



A CORUÑA
2005

DISCURSO

DA ILUSTRÍSIMA SEÑORA DONA

OLGA GALLEGO DOMÍNGUEZ

Excmo. Sr. Presidente, Señores Académicos, Donas e Señores:

Quero, en primeiro lugar, poñer de manifesto o meu agradecemento a esta Real Academia pola honra que me dispensou ó nomearme membro numerario da mesma e polo acto público con que hoxe me recibe. Tamén quero expresa-la miña gratitude especial a D. Antonio Gil Merino e a D. Marino Dónega, que fixeron a proposta de ingreso.

Concedéronme esta honra por algo do que sei non teño merecementos. Quizáis viron nos meus desexos de aprender méritos abondosos para darme por adiantado un premio que habería de ser recompensa ó cumprimento deses desexos.

Eu só apporto aquí o traballo que profesionalmente realicéi, seguindo o pulo dunha voación, tal vez motivada polas ensinanzas recibidas daquel home extraordinario e predecesor meu no Arquivo Histórico Provincial de Ourense, D. Xesús Ferro Couselo. El contribuíu, sen dúbida, a este nomeamento, xa que o labor que eu continúei no Arquivo de Ourense foi preparado polo seu.

Chego aquí, pois, coa vontade de contribuir co meu traballo cotián e na medida das miñas forzas ó labor que leva a cabo esta Academia, fiel a unha tradición que se conserva e que nos orientará no futuro para mellor servir a Galicia e á recuperación e exposición do seu pasado.

Non tive a sorte de coñecer ó meu antecesor D. Francisco Vales Villamarín. Séi que vivíu adicado ó ensino, a súa tarefa cotiá e obxecto primordial da súa actividade profesional, á investigación e ó estudio de Galicia, que era mestre querido de seus alumnos e que deixou unha grata lembranza nos que tiveron a fortuna de tratalo.

Na ampla e variada persoalidade cultural D. Francisco é difícil referirse á súa faceta de historiador sen que teñamos en conta que os factores determinantes da súa vocación para o estudio e coñecemento do noso pasado non foron outros que o seu profundo amor a Galicia e á cidade que o viu nacer.

Contaba para levar a cabo esta vocación cunha gran intelixencia e vontade para o estudio. Cantos o coñeceron e lémo-los seus traballos admirámo-la súa amplísima formación nas ciencias históricas e nas ciencias auxiliares, que o convertiron nun especialista destas materias. Para elo unía unha gran sensibilidade, unha fina intuición da verdade histórica e unha serea valoración e crítica dos feitos do pasado, propias dun auténtico historiador.

Pese a esas calidades que o chamaban a máis amplos horizontes historiográficos, quixo circunscribi-los seus esforzos á investigación da súa terra e da súa bisbarra. Con este fin acada testemuñas nas escavacións arqueolóxicas, nos vellos mosteiros, igrexas e arquivos públicos. Os arquivos de Betanzos e o do Reino de Galicia non tiñan segredos para él.

Froito de esa actividade investigadora é a súa abondosa produción historiográfica, formada por máis de cen traballos publicados ó longo da súa dilatada vida, a maior parte adicada a exaltar a Galicia e a Betanzos.

Entre eles suliñámo-lo *Bosquejo histórico de Betanzos de los Caballeros, Las murallas de Betanzos* ou os varios traballos sobre das confrarías e gremios.

Cronolóxicamente abranguen dende os tempos prehistóricos ata os nosos días: O paleolítico, a cultura castrexa e a romanización, a arte sacra e civil, a heráldica e a biografía de personalidades sobranceiras, como *D. Pedro Agar y Bustillo, Baltasar Peón, Feliciano Vicente Faraldo* ou os devanceiros galegos do héroe da independencia da América Latina, *Simón Bolívar*.

Pero, ademáis deste labor de creatividade nos eidos historiográficos, practicou o lema virxiliano “sic vos non vobis”·ó transcribir uns douscentos documentos históricos que achegou nos diferentes arquivos ós que tivo acceso e que publicou en diversas revistas dunha maneira un tanto espallada, pero que polo seu valor de fonte primaria da historia e para gozo dos historiadores está a ser publicada pola Fundación Barrié de la Maza en forma de Corpus, seguindo a tradición doutras coleccións como a Colección Diplomática de la Galicia Histórica, a Colección de documentos da R. Academia Galega, a da Comisión de Monumentos de Ourense, as de Martínez Salazar, Ferro Couselo e tantas outras.

Mais D. Francisco non era só historiador e arqueólogo. Tamén sentiu a inqueda da poesía, tanto en galego como en castelán. Nos *Xogos Floráis* celebrados en Lugo o ano 1923 outorgóuselle a *flor natural*.

Ó xornalismo adicoulle moitas horas. Fundou en Compostela unha revista pedagóxica, dirixiu o *Anuario Brigantino*, revista de Historia, Belas Artes e Etnografía, e como Secretario da Real Academia Galega dende o ano 1949 foi o responsable da edición do seu *Boletín*.

Por outra banda, a súa profesión de mestre movéuno ós estudos de pedagogía que se reflexaron no estudio sobre *Las ideas pedagógicas de la Condesa de Pardo Bazán* e ós seus desvelos débese a fundación do *Museo Pedagógico Rexional*.

Traballaba, no momento da súa morte, na publicación dun longo artigo sobre da danza dos xastres.

AS BARCAS E AS BARCAXES DA PROVINCIA DE OURENSE
NO ANTIGO REXIME

por

OLGA GALLEGO DOMINGUEZ

Ourense, 1986

0. Fontes

1. Aspectos xeográficos da provincia de Ourense

2. Os ríos e o paso a través deles

2.1. Os ríos

2.2. As pontes

2.3. Os vaos

2.4. Barcas e barcos fluviais

2.5. Os portos fluviais

3. As barcas e barcos fluviais de pasaxe

3.1. Tipos de barcos

3.2. Construcción e mantemento

3.3. Duración das barcas

3.4. Importancia das barcas

3.4.1. Camiños, viaxeiros e mercadorías

3.4.2. O comercio e as barcas

3.4.3. Valor estratéxico

3.4.4. Policía e seguridade

3.4.5. Folklore e literatura

3.4.6. Heráldica e Sixilografía

3.4.7. As barcas e a sanidade

3.5. Propiedade e explotación das barcas

3.5.1. Tenencia ou retención das barcas

3.5.2. Sistemas de explotación das barcas

3.5.3. Pleitos

3.5.4. As tarefas de pasaxe

3.5.5. As barcaxes

Fontes

Ó pretender estudia-las barcas da provincia de Ourense o primeiro atranco co que nos atopamos é o das fontes, pois son case inexistentes para épocas máis antigas e para períodos máis modernos soen ser, a cotío, desiguais, discontinuas e dispersas.

Non é adoitado que, por medio delas, se poida refacer dunha maneira axeitada e satisfactoria a historia das barcas e, aínda menos, os cambios producidos no seu número, volumen de pasaxe, tarefas, sistemas de construción, etc.

Dous son os tipos de fontes para o seu estudio: as fontes directas e as indirectas:

A) Entre as fontes *directas* áchase os contratos de construción, arrendamento e aforamento de barcas, as tarefas de pasaxe, as ordenanzas concellís, señoriais e da Real Audiencia, os textos legais que regulamentan múltiples aspectos relacionados coas barcas e barcaxes, os privilexios de concesión de señoríos nos que van mergullados dereitos varios como os de barcaxe, os libros de contas dos barqueiros e os de administración señoriais e dos concellos.

Este tipo de fontes, documentais todas, tendo en conta o seu valor desigual e parcial, soamente son fructuosas cando se combinan con outras, como as referentes a feiras e mercados e outras indirectas, que completan ás primeiras.

B) As fontes *indirectas* abranguen elementos moi diversos, baseados en múltiples ciencias. A arqueoloxía antiga e medieval móstranos os vestixios de camiños antigos, portos e outros edificios preto deles (ermidas, hospitais, miliarios, etc.) que tiveron algunha ligazón coas barcas. As suas magníficas testemuñas clarexan adoito moitos puntos escuros.

A toponimia estános a marca-los puntos onde houbo barcas, portos e vaos.

As artes maiores, como a escultura e a pintura, e as menores, como a cerámica, eboraria, etc. permítennos coñece-la evolución das barcas e a súa presenza en determinados sitios.

Outras ciencias auxiliares da historia, como a heráldica e a sixilografía, reflexan a incidencia que as barcas tiveron na vida de certos pobos.

Os documentos iconográficos, formados por debuxos orixinais, gravados, estampas, ilustracións, fotografías, etc. pódennos mostrar aspectos paixaxísticos e monumentais hoxe perdidos. A cartografía é de moito interese para fixala ubicación das

barcas, as dificultades do releve para chegar a elas, etc. Mais a dificultade xorde de que os mapas son escasos e rudimentarios antes do ano 1750. Non se conservan mapas medievais de Galicia e a partir de comezos do século XVII os que se atopan son de escala inexacta e de toponimia deformada².

Os textos narrativos e literarios sobresaen polas mencións sobre rutas, mercadores, alusións á circulación de moeda e outros datos anedóticos que nos enchen moitas lagoas. Destas fontes destacan as crónicas, como a *Historia Compostelana*, as noticias existentes nos tumbos monacais, os relatos de peregrinos a Compostela, de viaxeiros, as descripcións do país (Molina, Ambrosio de Morales e o P. Sarmiento).

As guías destacan con datos que nos achegan máis ou menos segundo o móvil que determinou a súa confección. Representan, pois, unha aproximación de interés, inda que conteñen lagoas e erros de todo tipo. Os relatos de viaxeiros mostran miudezas dos acontecementos sucedidos e dos sufrimentos aturados ó longo dos seus desprazamentos, mais teñen o inconveniente de que son moi subxectivos e, as veces, limítanse a recolle-lo que outros dixeron ou escribiron.

De tódalas fontes expostas son as máis importantes, sen embargo, as diplomáticas, que se encontran nos arquivos públicos e privados³.

² Podemos suliñar, tomándoos da obra de Santos Madrazo. *El sistema de transporte en España. 1750-1850*. Madrid. 1984, os seguintes:

Mapa Topográfico Nacional. Escala 1:50.000. Instituto Geográfico y Catastral. 1942. Moi completo en canto a pasos de barcas e toponimia.

Fontan, Domingo. *Carta Geográfica de Galicia*. 1834. Escala 1:100.000. 15,5 x 17,4 cms. Localiza vendas, feiras, baños, etc. e reflexa os pasos fluviais diferenciando pontes de pedra, de madeira e barcas.

Velarde, José. *Mapa geográfico de la Provincia de Galicia que manifiesta su división en 47 partidos*. 1813. Escala 1:170.000. 16,7 x 15,0 cms. Trátase dun manuscrito de interés para combina-la rede viaria galega cos vaos e pontes, inda que non diferencia camiños.

Del curso del Miño. En 4 trozos desde Melgazo a desembocadura; desde Ribas de Sil hasta Mourentán... s.a. Escala 1:97.500. 2,29 x 1,40 cms. E un manuscrito coa orografía lavada. Interesa para velas pontes do Miño.

Piedra Blanca, Marqués de. *Mapa geográfico del Reyno de Galicia...* 1767. Escala 1:312.000. 8,50 x 9,00 cms. Mostra a orografía de perfil en cores e contén numerosa toponimia, mosteiros, lugares de feira, vendas, ríos, pontes... e unha rede interior moi densa, inda que sen cualificar.

³ AHN. Sección de Consejos Suprimidos e Sección de Clero. AS. Registro General del Sello. ARG. Varias Seccións. AHPOR. Seccións de Clero, Municipal, Protocolos Notariales, Delegación da Facenda. Arquivos Municipais da Provincia de Ourense. Arquivos dos Condes de Ribadavia, hoxe na Casa de Pilatos, de Sevilla, e dos Condes de Monterrei e Lemos, no Palacio de Liria, de Madrid.

1. Aspectos xeográficos da provincia de Ourense

A provincia de Ourense está situada no SE de Galicia e os seus límites son: Ó N as provincias de Pontevedra e Lugo; ó E, as de León e Zamora; ó S, Portugal; e ó O, Portugal e Pontevedra.

Os *límites* actuais alteraron lixeiramente ós que tiñan denantes da reforma provincial disposta polo Decreto de 30 de novembro de 1833, polo cal *perdeu* favor da provincia de Lugo as parroquias de Sta. María de Temes, San Román de Campos, S. Salvador de Búbal, Sta. Baia de Búbal e Sta. María de Mazas, da antiga xurisdicción de Peroxa, e as xurisdiccións de Queiroga, Montefurado e San Clodio do Sil. *Gañou*, á súa vez, polo O as parroquias de Xirazga, Beariz e Lebozán, da antiga xurisdicción de Montes e provincia de Santiago; e polo E, a costa da provincia de León, Lardeiro e Casaio, da antiga xurisdicción de Quintanilla de Cabrera, Oulego, Veiga de Cascallana, Robredo, Barrio, Castelo e S. Vicente de Leira, da Merindade de Aguiar.

Polo Tratado de límites con Portugal do 1864, confirmado no 1896, cedéronse a Portugal as aldeas promiscuas de Souteliño, Cambedo e Lamadarcos, mentras que España na provincia de Ourense incorporou o chamado Coto Mixto, formado por Rubiás, Santiago e Meaus.

A súa posición xeográfica está delimitada polas coordenadas 41° 48' para o límite meridional e 42° 35' para o extremo setentrional, e entre as lonxitudes O de 3° 04' para o extremo oriental e 4° 40' para o occidental, referidos ambos ó meridiano de Madrid.

Ocupa unha extensión de 7.278 km² e ten unha poboación de 411.339 habitantes, segundo o censo do 1981, distribuída entre a capital, vilas e pequenas aldeas.

Chaos. A provincia pertence na súa maioría ó macizo arcaico galaico-duriense, que é unha gran masa de montañas producidas por un movemento orográfico antigo, emerxidas desde tempo moi remoto e non afectadas polos pregamentos últimos.

Son montañas vellas e mortas, suxeitas desde tempos inmemoriais á erosión e á desagregación mecánica e físicoquímica dos seus compoñentes que lles dan formas arredondeadas. A erosión está a levar paseniñamente o macizo galego ó estado de penichán.

A parte oriental dunha liña que vai polas vertentes occidentais das serras da Mesa e Eixe e estribacións das de Pena Negra e Cobra pertence a terreos peleoicoicos con moitas pizarras.

Na terra chá do Miño, sobre o Barco de Valdeorras, e en Ribadavia o terreo é secundario de formación margosa.

O terreo pleistoceno ou diluvial, de acarreo, composto de cantos rodados cuarzosos (coios), area, barro, etc., soe formar capas superficiais nos grandes vales e chairas. Estes conglomerados hainos nos vales do Miño, Sil, Bibeí, Limia e Támea. En Valdeorras esta terra é de cor roxa.

Outros terreos diluviais son os que forman o chan de grandes vales, chamados gándaras, de escasa fertilidade. Son leitos desecados de lagos cuaternarios (chans da Rúa e do Barco, parte do val de Monterrei e chans da Limia).

O terreo moderno ou de aluvián encóntrase nas beiras de todos os ríos, producidos polo acarreo fluvial nos meandros.

Releve. É característico desta provincia o seu releve accidentado e a súa complicada orografía. É a provincia máis quebrada e montuosa de Galicia e a de maiores desniveis. Nela encóntranse o nó principal de montañas do territorio galaico e as maiores elevacións do macizo, que son as serras de Queixa e San Mamede, das que derivan, segundo moitos xeógrafos, as principais alineacións montañosas do macizo galaico-duriense.

As nosas montañas teñen unidade e independencia doutros conxuntos e caracterízanse pola súa inconexión, estando a formar un labirinto confuso e entrabelicado.

Aprécianse dúas orientacións principais, unha de NO a SE e outra de NE a SO, que é a predominante.

Da Cabeza de Manzaneda, que é a altura principal da serra de Queixa (1.778 m), derivan todas as liñas de montañas da provincia e do macizo galaico. Achase esta serra no centro da provincia. A vertente S prolóngase nos montes do Invernadeiro.

A serra de San Mamede únese coa de Queixa polo extremo SE e ten a súa maior altura no San Mamede (1.617 m).

Este macizo das serras de Queixa e San Mamede e as súas ramificacións divide a provincia en dúas partes, unha oriental, máis pequena, e outra occidental, máis ampla. Polo O del quedan as concas do Limia, Arnoia, Miño e Avia, e ó E, as do Támea, Bibeí e Sil.

As alineacións de montañas que arrancan da Cabeza de Manzaneda separan e determinan depresións moi variadas, vales estreitos e profundos e chans de regular extensión, que constitúen comarcas naturais. Os vales do Sil e do Miño presentan diferencias moi importantes, tanto pola clase de terreos que atravesan (o Sil terreos cámbricos e precámbricos e o Miño, graníticos), como por ir ó Sil por terreos máis accidentados, de máis importantes nós montañosos, máis esgrevios, e o Miño por un país de pequenas alturas ó de suaves ondulacións. Por eso o val do Sil é, en xeral, estreito, ás veces encañonado entre escarpes case verticais, mentres que o do Miño é un val amplo, cuberto de aluviós, no que o río forma numerosos meandros, e con extensa veiga en moitas partes. Outros vales importantes son os do Limia e o Támea.

Hidrografía. Escorrégase polos intrincados repregues do terreo unha ampla rede hidrográfica. Pola disposición das súas montañas a provincia de Ourense presenta dúas vertentes xerais: unha, a máis extensa, ó N, que verque as súas augas no río Miño e no seu afluente o Sil, e outra máis pequena ó S, que vai a desaugar no Limia e no Douro. A primeira abrangue os ríos máis importantes da provincia mentres que a última comprende as orixes dos ríos de certo caudal que se internan no territorio portugués, o Limia e mailo Támea.

Esta segunda vertente áchase dividida en dúas metades pola derrega de montañas do gran macizo central da provincia: unha metade oriental que abrangue os ríos que van ó Douro e outra occidental pola que percorren os que van ó Limia.

Son, pois, tres redes distintas: As correntes que pertencen á gran conca do Miño partindo do seu río principal; a subconca do Sil e as do Avia e Arnoia; e logo as vertentes do Limia e do Douro.

Conca do Miño. Non imos a trata-la cuestión de cal é o verdadeiro río principal se o Miño lucense ou o Sil berciano, este máis longo co primeiro e tamén máis caudaloso. O Miño percorre Galicia de NE a SO e pasa polas cidades do antigo reino: Lugo, Ourense e Tui. Ten 250 km. de curso dos que uns 60 corresponden á provincia de Ourense. Entra nesta provincia polos Peares e sae un pouco antes de Crecente. A súa dirección constante é, ata Ourense, recta, de NE a SO, e desde ésta forma un semicírculo coa convexidade cara ó NO.

Dentro desta dirección ten moitas inflexións e meandros. A súa anchura media é nesta provincia de 45 metros, a profundidade, de 25 metros e o caudal vai de 360.000 metros cúbicos no inverno a 40.000 na estiaxe, segundo datos do ano 1918.

Varía, sen embargo, o río moito ó longo do seu curso en anchura e profundidade, dependendo da natureza do seu álveo, que atravesa numerosos macizos rochosos.

A divisoria da conca do Miño nesta provincia vai á dereita polos montes do Suido e do Testeiro, e á esquerda pola serra da Cabeza de Meda, San Mamede, montes do N da Limia e outras ata Penagacha.

Entre os afluentes da marxe dereita a partir dos Peares destaca o río *Barbantiño*, que nace nos montes de Orbán e desemboca preto da barca de Barbantes, e o río *Avia*, que chega ó Miño preto de Ribadavia e é un dos seus máis importantes afluentes que rega a comarca do Ribeiro.

Dos afluentes da marxe esquerda sobrancean o Sil e o Arnoia. O *Sil* só é galego no curso baixo, correspondendo na maior parte á provincia de Ourense e parte da de Lugo. Nace na provincia de León, preto de Cueto Albo, na vertente leonesa dos montes asturiáns. O seu curso é dunhos 152 km., dos que 76 corresponden a provincia de Ourense. Entra na provincia preto de Covas e percorre o val de Valdeorras ata San Martín, onde entra na provincia de Lugo e rega o val de Queiroga, voltando a aparecer en Ourense entre as barcas de Torbeo e Paradela. Serve de divisoria entre as dúas provincias, pertencendo a Ourense a marxe esquerda ata os Peares, onde desauga no Miño.

O caudal do Sil é de 4 metros cúbicos ó saír do Bierzo, chega a 10 en Montefurado e atingue os 17 na súa confluencia.

Pola marxe dereita recibe numerosos regatos e pola esquerda o principal afluente é o *Bibei*, que cos seus tributarios rega unha conca dilatada que abrangue unha parte considerable da metade oriental da provincia. Ten un curso de 62 km. e desemboca no partido de Queiroga, na provincia de Lugo. Nace na provincia de Zamora, preto da Pena Trevinca, e serve de límite ás provincias de Zamora e Ourense, internándose logo no partido de Viana. Dos afluentes da marxe dereita destaca o *Xares*, que nace nas abas da Pena Trevinca e desauga baixo ós codos de Larouco. Pola esquerda recibe o *Camba*, río de longo curso, que nace entre as serras de Queixa e baixa polos montes do Invernadeiro, desembocando por Grixoá; o río *Navea*, que surde na serra de San Mamede e despois dunha carreira de abondo longa desauga na Barca de Balsada, entre a serra da Moá e os montes de San Bréixome.

Outro afluente do Sil pola esquerda é o *Mao*, que tamén nace na serra de San Mamede. Ademáis, outros moitos regatos baixan das estribacións da Cabeza de Meda.

O *Arnoia* é outro dos afluentes do Miño que percorre nuns 76 km. a metade da provincia. Nace na serra de San Mamede e despois de pasar polas vilas de Baños de

Molgas, Xunqueira de Ambía e Allariz desemboca no Miño máis abaixo de Ribadavia. Recibe múltiples regueiros e preto da desembocadura os ríos Deva e Barxas.

A *conca do Limia* pertence á vertente meridional da provincia, estando dividida en dúas partes separadas polas ramificacións do gran macizo central. A parte oriental tributa as súas augas ó Douro e a occidental ocupa a conca do *Limia*. Este río ten o seu nacemento na lagoa Antela que acolle as augas que baixan dos montes que ten todo arredor. Sae da lagoa polo SO e segue ata Lindose en Portugal. Recibe moitos regueiros e regatos, entre os que sobrancea o Salas, de 32 km. de curso, que nace na serra de Larouco e desemboca preto de Lobios.

A *conca do Douro* abrangue varios ríos dos que o máis importante é o Támea, que nace na serra de San Mamede e baixa cara ó S polo val de Monterrei e, despois de rega-los vales de Laza, Verín e Oimbra, entra en Portugal preto de Feces de Baixo.

Pola marxe dereita recibe, entre outros, o río Búbal, que nace na serra de Larouco pola parte portuguesa, desembocando preto de Vilaza.

Clima. O clima da provincia particularízase dentro de Galicia, pois a súa posición interior, alonxada da costa, dálle un carácter de transición e continentalidade que enlaza, en certo xeito, co da meseta castelá. E dicir, que inda que está dentro da zona de clima marítimo, aproxímase máis que o das outras provincias galegas ó clima continental. Por outra banda, o seu complicado releve dálle á provincia unha variedade moi notable. O clima varía de oeste a este, diminuíndo as precipitacións e aumentando a temperatura, especialmente nos vales do Miño, Sil e os seus afluentes.

A pluviosidade anda ó redor dos 2.000 mm anuais nas zonas montañosas, nas que se producen moitas das precipitacións en forma de neve. Nas demáis zonas o total de choivas anuais baixa considerablemente. Os máximos danse en novembro, marzo e abril. Os mínimos en xullo e agosto.

Tocante á *temperaturas* Ourense presenta a maior oscilación anual de Galicia, que é de 31°. De decembro a febreiro a temperatura media é inferior a 10° e desde fins de xuño a mediados de setembro pasa de 20°. Desde outubro ata marzo rexístranse temperaturas inferiores a 0°, en especial a partir de certas alturas.

En canto ós *ventos* de novembro a marzo sopran do N e NE, predominando no resto do ano os do O e NO. O N clarexa o ceo e o NE trae tempo seco, pero chove cos do S e O.

En resume, a pesar dos seus rasgos oceánicos básicos, o clima ourensán está marcado simultaneamente por influencias subtropicales e continentais, recrecidas as últimas no E pola elevación das altitudes.

Vexetación. A provincia encóntrase repartida entre a flora mediterránea con rasgos atlánticos e a boreal, eminentemente europea. Da primeira son os piñeiros, oliveiras, laranxos, limoneiros que se dan en vales profundos e abrigados. A última pertencen os castiñeiros e os carballos como especies máis importantes.

Os cultivos sobranceiros son a vide nos vales, o centeo nas terras altas. A patata e o millo, importados no século XVIII, tamén se dan abondo. Os bons pastos fan á provincia dunha grande riqueza gandeira.

Comunicacións. Seguen un eixe leste e surleste cara ó oeste. A capital centraliza tódalas estradas e camiños de ferro, tanto en dirección norte (Santiago, Lugo), como sur (Portugal) e leste surleste (Castela). As roitas tradicionais aproveitan as concas dos ríos Sil e Miño e a do Támega e refugan as alturas do macizo central⁴.

⁴ Para a redacción deste capítulo servímonos das obras seguintes:
Risco, Vicente. *Provincia de Ourense*. Barcelona. s.a.
Bouhier, Abel. *La Galice*. La roche-sur-Yon. 1979.

2. Os ríos e o paso a través deles

2.1. Os ríos, como afirma Santos Madrazo, son elementos fundamentais na vida dos asentamentos ribeireños máis ou menos próximos e serven de unión entre os pobos, ós que ofrecen unha vía fácil de comunicación e ó mesmo tempo un medio de sustento baseado na pesca libre e nas pesqueiras cos seus artiluxios instalados nos mesmos.

Como vía de comunicación facilitan o transporte de persoas, gandos e mercadorías tanto en sentido lonxitudinal coma transversal, pero ó mesmo tempo constitúen unha dificultade máis a remontar do sistema viario.

A importancia dos ríos na economía medieval e moderna é un estudo que está por facer e pode chegar a ser un dos capítulos máis interesantes da historia dos pobos. Unha larga xeira de pobos e cidades, entre os que sobrancea a cidade de Ourense, teñen unha forte vinculación cos ríos que os atravesan, de xeito que se prescindimos en Ourense do seu río, da súa ponte e das súas barcas a súa historia quedaría fortemente mutilada e en grande medida sin explicación.

A estrutura camiñeira da rede viaria española de hai vinte séculos era practicamente a mesma que a actual e isto débese a que a xeografía, ó actuar como factor diferenciador, non deixa de orientar en ningún momento a disposición do trazado.

O releve continúa a frear mesmo os modernos medios de transporte⁵ e o clima condiciona a utilización das vías de auga ó se-lo seu réxime, na súa maioría, torrencial.

Os romanos aproveitaron as rutas de comunicación que había na Península desde tempos prehistóricos, que unían puntos fortificados e lugares de cambio, ampliarana e a pavimentarán unha parte dela, facéndoa apta para carruaxes, ó tempo que balsas e vaos eran substituídos por pontes⁶.

Esa rede obedece a imperativos económicos e militares e por elo a súa estrutura foi organizada de xeito que servíu, salvo lixeiras modificacións, ata tempos modernos.

Dentro desta estrutura camiñeira da rede viaria de tódolos tempos encóntranse as barcas de pasaxe, que actuaban en lugares axeitados dos ríos poñendo en comunicación ambas beiras.

⁵ Madrazo. *Obr. cit.* T. I, p. 24.

⁶ Madrazo. *Obr. cit.* T. I, p. 27.

O tránsito dos ríos na provincia de Ourense desde tempos prehistóricos ata o século XX realizábase, fundamentalmente, por medio de pontes, polos vaos e polas barcas e barcos.

2.2. As *pontes* eran moi escasas e a súa procedencia era romana, medieval ou de tempos modernos. Todas elas levan a costas numerosas reparacións e reconstrucións que, nalgúns casos, formaron un conglomerado de materiais nos que cada época e cada chea do río deixaron a rúa pegada non sempre fácil de disterar.

Son moi escasas as pontes de orixe romana que chegaron intactas ata os nosos días. O mellor exemplar dentro da provincia de Ourense é a Ponte Bibeí, sobre o río do mesmo nome, no fondo dos Codos de Larouco. Outros exemplares conservan arcos ou mais ou menos pegadas e indicios, como a Ponte Vella de Ourense, a Ponte Freixo, etc.⁷.

Sobre do río *Miño* soamente houbo, na provincia de Ourense e ata comezos do século XX, a Ponte Vella de Ourense e a Ponte Castrelo. A primeira, como xa dixemos, de orixe romana, sufríu numerosísimas reconstrucións e, ó longo de moitos períodos de tempo, non foi utilizable⁸.

A segunda, inda que puidera tratarse dunha reconstrución dunha ponte romana, segundo a tradición, foi construída no século XIII por S. Pedro González Telmo, que morreu no 1246⁹.

A noticia máis antiga que dela temos data do ano 1286, cando Sancho IV dona ó mosteiro de Oseira a igrexa de “San Paio de Castrelo de Veyga, que jaze entre Ribadavia e la ponte de Castrillo”¹⁰. Moi cedo debeu quedar en desuso, xa que no 1361 se lle fai unha manda testamentaria condicionada a “se se feses”¹¹.

A reconstrución, efectivamente, tivo lugar non sabemos cándo, máis ó in a ponte desaparece definitivamente ó redor do ano 1550 ó ser esborallada por unha forte chea. Ó parecer tiña cinco arcos iguais, nun dos cales quedóu atrancado o tronco dunha

⁷ Medina Hermoso, Francisco. *Puentes orensanos*. En Revista “Ourense”. Ourense. 1980, nº 5, p. 61. Estefanía Álvarez, María Dulce. *Vías romanas de Galicia*. 1960. Estudia, entre outros, enriba do río Arnoia, as pontes de Arnoide, Baños de Molgas, Vilanova, Freixo e Ponte Fechas; no Avia, a de San Clodio; no Sil, a de Sobradelo e enriba do Navea, a Ponte Navea.

⁸ Chamoso Lamas, Manuel. *El puente romano de Ourense*. Ourense. 1969.

⁹ Legenda beati Petri Confessoris, Ordinis Praedicatorum. En Florez, Enrique. *España Sagrada*. 2ª ed. 1799, t. XXIII. Apéndice V, p. 256.

¹⁰ AHN. Tumbo de Osera, f. 18 vº, citado por Ferreira Priegue, Elisa María. *Los caminos en la Galicia medieval*. Tese de licenciatura no prelo. Santiago. 1978.

¹¹ AHPOR. Diploma nº 2 de Santo Domingo de Ribadavia. Testamento de Xoan Gómez, publicado por Enríquez Paradela, María del Carmen. *Colección diplomática del Monasterio y convento de Santo Domingo de Ribadavia*. Tese de licenciatura no prelo. Santiago. 1962.

árbore¹². Foi substituído pola barca de Corbillón e Portamiro, sitios onde porteaba, o primeiro en épocas de cheas e o segundo, no verán.

Non faltaron voces que reclamasen a súa reconstrucción, destacando entre elas as de Muñoz de la Cueva, Lucas Labrada e Miñano, asemade da máis interesada, o mesmo concello de Castrelo. Tamén tivo os seus inimigos, como foi nalgún momento o propio concello de Ourense, que sentía periga-los intereses da súa ponte e da súa barca.

Neste estado seguiron as cousas ata comezos do século XX, no que se levantou a ponte actual co gallo da apertura da estrada de Ourense a San Clodio¹³.

O río *Sil* contou coa ponte romana de Sobradelo e a de madeira de Paradela, de datación insegura, quizais entre fins do século XV e comezos do XVI.

O Licenciado Molina dinos dela: “...Puente Paradela, la qual por sí sola pudiera poner por cosa notable y, para ser de madera, no puede auer en España igual edificio. Está allí el río hundido entre dos sierras muy altas y pasa por medio de dos peñas y encima de cada una está hecha una torre y de vna a otra va en el ayre un edificio de madera, que tiene ciento y veinte pies de largo y para pasar a cada vna torre de estas va otra puente de madera con su chapitel en cada una”¹⁴.

O mosteiro de San Estevo de Ribas de Sil tentou a fabricación doutra ponte na súa xurisdicción, mais o intento non pasou de tal.

Sobre o *Avia*, na xurisdicción de San Clodio, o abade D. Rodrigo de Sanxés fabricou unha ponte que lle custou ó mosteiro 12.000 ducados “y el dicho monesterio dió más de mill ducados de renta a ydalgos pertiquares que ayudaron ha haçer la dicha puente y aforaron sus vienes por uaxo preçio de donde perdió el monesterio mas de mill ducados de rentas”¹⁵.

Foi tasada esta ponte no ano 1580 polos mestres de cantería Luis de Corella e Juan Ramos en 4.430 ducados, segundo a exposición feita por Fr. Antonio de Herrera, procurador do mosteiro, a Melchor de Huerta Agüero, comisionado real para a esculca dos bens eclesiásticos dos bispados de Ourense e Tui¹⁶.

¹² Risco, Vicente. *Obr. cit.* e Madoz, Pascual. *Descripción geográfico-estadística-histórica de España*. Madrid. 1849, T. VI.

¹³ Muñoz de la Cueva, Juan. *Noticias históricas de la Santa Iglesia Cathedral de Orense*. Madrid. s.a. e Labrada, José Lucas. *Descripción económica del reino de Galicia*. Vigo. 1971, p. 176.

¹⁴ Molina, Bartolomé SAGRARIO de. *Descripción del Reyno de Galizia*. Mondoñedo. 1550.

¹⁵ AHPOR. Clero. Foral 15 de San Clodio. Libro 1.089, f. 403.

¹⁶ AHPOR. Clero. Foral 15 de San Clodio. Libro 1.089, f. 415.

Sufríu varias reedificacións ó longo do tempo. No 1726 custou o seu arranxo 36.000 mrs. e no 1733 rematouse outro, segundo consta na inscrición conservada na mesma ponte¹⁷.

O río *Arnoia* conta con varias pontes, sobranceando a de Baños de Molgas, de orixe romana, a de Vilanova, en Allariz, que no 1581 “la dicha puente está acabada de hazer”¹⁸, a Ponte Freixo, tamén romana, e outras mais modernas.

Por riba destes e doutros ríos de máis pequeno caudal érguense aínda hoxe numerosas pontes de fábrica romana, medieval e moderna. Son, en xeral, construcións moi rústicas, con arcos de medio punto ou con falsos arcos, sen un estilo definido e sen marcas de forxex romanas nin de canteiros medievais, polo que a súa datación é moi difícil e insegura.

Ó ser de mala construción e cubrir ríos de réxime torrencial que os esborrallan múltiples veces, levan a costas numerosas reconstrucións que os enmascaran.

Outras pontes, como a do río Barbantiño, deixaron, nembargante, moitas testemuñas documentais pola incidencia que tiveron nas barcas próximas.

Tamén hai pasos elevados máis primitivos, como son os chamados *pontillóns* e as *poldras*, todos eles moi vulnerables as riadas.

Os primeiros son unhas pasarelas tendidas sobre de cepas de pedra ou postes de madeira, con pavimentación totalmente de madeira ou con grandes lousas de granito, suxeitas ou non con grapas de ferro. As segundas son pedras máis ou menos regulares e traballadas, que permiten o paso sin ter que atugarse na auga.

A *construcción das pontes* estivo sempre moi protexida pola lexislación contra os que tentaban estorbalas por mor de que danaban os seus intreses. Xa Enrique IV, ó repostar a petición 26 das Cortes de Córdoba do ano 1455¹⁹, dí:

“Tenemos por bien que las ciudades y villas y lugares de nuestros reynos y otras qualesquier personas puedan hacer y edificar puentes en los ríos a su costa, tanto que ellas no pueden imponer, ni pongan imposiciones ni tributos algunos. Y mandamos que ningún perlado, ni caballero ni otra persona alguna no sean osados de impedir ni estorbar que se

¹⁷ Medina. *Obr. cit.*

¹⁸ AHPOR. Municipal. Allariz. Testamento de Alonso Cuquejo en Autos a instancia de Alonso de Saa sobre o pago polo concello de Allariz da viña que fora afectada polas obras da ponte. 1583.

En realidade foi unha de tantas reconstrucións que padeceu, pois esta ponte ten marcas de canteiros medievais.

¹⁹ *Novísima recopilacion de las Leyes de España*. Libro 6. Ley 9, tít. 11.

no hagan las dichas puentes, porque digan que tienen barcos o otros derechos en los ríos; y si atentaren de impedir y estorbar que las dichas puentes no se hagan si fueren legos, que peierdan todos sus bienes y sean aplicados a la nuestra Cámara, y si perlado a otra persona eclesiástica, que por ese mismo hecho pierda la naturaleza y temporalidad que tuviere en los dichos nuestros reynos”.

Pese a elo contamos con algúns exemplos de rexeitamento a este servizo público. Unha Condessa de Ribadavia no derradeiro cuarto do século XVI opúxose á construción da ponte de Barbantiño, porque danaba os intereses da súa barca de Barbantes, e moitos anos despois, é o concello de Ourense o que se opón á construción da ponte de Castrelo.

2.3. Vaos

A palabra vao ten a súa orixe na latina *vadum*, que significa unha paraxe dun río co fondo firme, chan e pouco profundo, por onde se pode pasar a pe, en cabalgadura ou en carruaxe.

Hai vaos abondo en tódolos ríos de non moito caudal, máis soamente son utilizables para o paso en épocas de estiaxe, polo que non sempre servían para o tránsito das persoas, gandos e mercadorías.

En xeral, o vao toma a corrente do río, o mesmo que as barcas, un pouco diagonalmente co fin de amortiguar o embate da auga en canto sexa posible.

Encóntranse moitas veces nos arredores das pontes e foron, a reo, unha alternativa gratuita a aqueles, que percibían portazgos ou non permitían o paso de carruaxes e cárregas.

O uso dos vaos para excusa-lo pago dos portazgos e barcaxes non era cousa extraña e nesa liña móvese a disposición dictada por D. Carlos e D^a Xoana en Valladolid, no 1537, sobre o arancel das barcaxes e a prohibición de esixilos ás persoas e gandos que pasasen polos vaos²⁰, disposición que volve sobre a de Enrique IV do ano 1455.

Mais a normativa xa sabemos que se incumpre con moita frecuencia. No ano 1540, o concello de Ourense dispón que non se utilice o vao do Miño e que o que o faga pague igualmente a barcaxe correspondente, e a propósito da compra dunha barca para evitar que se dane a ponte principal co tránsito de mercadorías, viños, etc., estipulan os municipais entre as condicións e gardar que os carros que pasen pola barca, tanto baleiros como cargados, paguen cada ve zun cornado de prata e no caso de que nun día

²⁰ *Novísima recopilación*. Libro 6. Ley XI.

pasasen duas veces pola barca, que non sexan obrigados a pagar máis dunha vez, que cada carro que veña a mercar viño á cidade e o mercase dentro dela ou de seus veciños que non pague da vinda máis de 4 maravedís de cada carro e outros tantos da volta que fíxese, e se no día que entrase volvese a saír, que non sexa obrigado a pagar máis dunha barcaxe, ou sexa, 4 maravedís; que calquera persoa que trouxese palla, leña, nabos, estrume e outros mantementos a cidade, que non pague de cada carro vendido máis de 4 maravedís e outros tantos de volta, non volvendo no mesmo día; que os veciños da cidade, se algunha persoa de fóra parte ou eles por sí trouxese cos seus carros e bois algúns carros de palla, pan, nabos, estrume ou leña ou outras cousas, que non paguen máis de 4 mrs. por cada carro e se voltasen no mesmo día que non paguen máis de unha vez. E por quitar e evitar o dano que a ponte principal podería recibir dos carros, tanto baleiros como carregados, que a ordeanza que estaba feita para que non pasen por ela carros baleiros nin carregados se cumpra, que a persoa que teña arrendada a barca non consinta que pasen carros por ela e leve para sí a quinta parte da pena en que fosen condenados os que pasasen contra a ordenanza; que nos dous anos de arrendamento ningunha persoa poida pasar ningún carro nin bois xunguidos nin carro “por el bado questá acá cima de la dicha *ponte so color de se escusar de pagar la dicha barcaje así basío como carregado*”, senon que todos sexan obrigados a pasar na barca e se pasan polo vao sexan obrigados a pagar de cada carro baleiro ou carregado, segundo denantes vai ordenado, como se pasase pola barca, e que ningún barqueiro sexa ousado de pedir máis de barcaxe, baixo diversas penas²¹.

A toponimia amosa abondosas testemuñas dos vaos que houbo na provincia. A súa localización actual non sempre é fácil, debido as transformacións sufridas polo cauce dos ríos por mor da construción de presas, saca de coios e area, e pola propia dinámica do río. Indicios apreciábeis son os camiños que a eles ían e é de gran valor a tradición oral. Os topónimos *vao*, *vado*, *bau* e *bao*, atopámoslos moitas veces preto dos ríos. Un dos máis importantes da provincia é o vao da cidade, que foi estudiado por Rivas Fernández²².

2.4. As *barcas e barcos fluviais* de pasaxe son a terceira forma de atravesar os ríos. A eles adicáremoslles outro apartado.

²¹ AHPOR. Municipal. Orense. Acordo de 1-IV-1540.

²² Rivas Fernández, Juan Carlos. *Los dos antiguos “Portos” fluviales de Orense: El “Porto Auriense” y el “Porto Vello”*. *Sus barcas, ermitas y caminos*. En BA, T. VIII. 1978, p. 215.

Complemento casi obrigado das pontes, vaos e barcas acostuman se-las *ermidas*, que se erguen perto de ditos pasos. Algunhas atraían de xeito especial a devoción dos camiñantes e fieis en xeral. Podemos lembra-las de San Miguel, preto da barca de San Estevo, as de Pombeiro, Costria, Portovello, e os Remedios, adicadas a Virxe, a de San Nicolás, e outras moitas.

Tamén os *hospitais*, como o de Portomarín, *lazaretos*, como o que houbo en Francelos, no camiño da barca de Ribadavia, para atención dos doentes e peregrinos.

2.5. *Portos fluviaís*

As barcas e barcos de pasaxe tiñan unha grande dependencia tocante ós portos a que aportaban, pois estes non sempre eran fixos, xa que ó sufrir algunha alteración ou transformación o cauce do río (cheas, estiaxes, obras diversas, etc.) obrigaban a axeitar outro porto nun lugar máis idóneo. Por elo non é estrano que haxa barcas que no verán teñen un porto e no inverno, outro.

Os portos tiñan que estar dotados dunhas condicións de seguridade para as maniobras de atraque e desatraque das barcas e dunhas instalación mínimamente válidas para o séu amarre e para a entrada e saída das mesmas de toda clase de carruaxes, mercadorías, persoas e animais.

Estas instalacións eran moi rudimentarias e perdéronse practicamente todas. Somentes temos refeencias do amarre de ferro para a barca de Penalba, no Miño, dalgunha rampa escavada nalgún rochedal, de penas que formaban malecón e pouco mais.

A barca de Prado en tempos utilizaba no areal da beira dereita do río estacas cravadas na area para amarra-la barca, e na marxe esquerda unha roca esburacada.

Moi preto dos portos existían unhas casoupas ou *cabanas de barqueiros*, onde gardaban os útiles necesarios ó seu mester, mantementos, etc.

A maioría delas desapareceron, mais inda vimos unha na beira dereita do Miño, pertencente a barca da Silva, moi pequena e de pouca altura, feita de laxes de granito postas en seco.

Os portos esixían a realización de *camiños* coas conseguíntes cortas e talas de árbores e acondicionamento do terreo apra acceder a eles, servidumes non sempre ben vistas e que orixinaban numerosos litixios cando os portos eran fraudulentos.

Neste sentido a localización dos antigos portos é de grande interés para o estudo da rede viaria e situar vías secundarias romanas e camiños medievais ó que axuda a

presencia nas súas cercanías de aras romanas e outros monumentos no primeiro caso, e de ermidas, no segundo.

A rentabilidade das barcas demandaba unha *distancia* mínima entre os portos de dúas barcas consecutivas, que no reino de Galicia era de unha legua, segundo o costume practicado no ano 1734²³. Noutras ocasións a distancia era maior²⁴.

Un feito moi importante no que se refire ós portos é o que dimana da *propiedade dos terreos* nos que estaban asentados e a xurisdicción dos mesmos.

Cando estos terreos non eran do dominio do dono dos barcos tiñan que tomalos en foro, en arrendo ou mercalos, do contrario podían verse metidos nunha serie de atrancos e en problemas de toda índole.

Os mosteiros de Celanova e Oseira preocupáronse nalgúns momentos de adquerer terreos para os portos da barca de Filgueira, o primeiro, e da de Prado, o derradeiro.

A toponimia tamén nos lembra moitos portos hoxe esmorecidos, algúns dos cales aluden ás condicións dos mesmos: En Cerreda, o *Porto Blanco* e o *Porto dos Carros*; *Portancho*, na parroquia de Berán, sobre do Avia, *Porto Caldelas* e *Porto Lodeiro*; na parroquia de S. Miguel de Carballeda, *Porto da Barouta*; na de S. Cristóbal de Regodeigón, *Portomao*, indicando a súa grande extensión²⁵; en Beade, *Porto das Nogueiras*; na parroquia de Corneda, *Porto da Lavandeira*²⁶, etc.

²³ AHPOR. Clero. Libro 866. f. 561.

²⁴ AHPOR. Clero. Libro 866. f. 561.

²⁵ AHPOR. Clero. Encomenda de Beade. Caixa 26, nº 15.

²⁶ AHPOR. Clero. Encomenda de Beade. Poder do Comendador ó procurador para o pleito do porto das Nogueiras. 1613.

3. *Barcas e barcos fluviaais*

Empregábanse as barcas e os barcos para atravesar en sentido transversal os ríos máis caudalosos, Miño e Sil, e en menor medida os ríos Avia, Arnoia, Bibei e Limia.

Hoxe en día interesa especialmente o seu estudio porque a penetración do vapor, da electricidade e doutras enerxías como sistemas de impulsión arrinconaron e practicamente destruíron este ricaz acervo tradicional, feito que xa foi denunciado polos etnógrafos do grupo Nós nos anos trinta deste século²⁷. Por outra banda a construción de numerosos embalses e presas na segunda metade do século actual fixo esmorecer en moitos tramos destes ríos abondosas pegadas de portos, vaos, pasos de barcas.

Estes barcos xa se coñecían na época prehistórica na zona noroeste da Península. Estrabón transmítenos algunhas fracas noticias:

“Antes de la expedición de Broutos, no tenían más que barcas de cuero para navegar portos, estuarios y lagunas del país; pero hoy usan ya bajeles hechos de un tronco de árbol aunque su uso aún es raro”²⁸.

Na Idade Media Galicia sufría pasivamente os efectos, adoito desgraciados, da súa posición bisagra sobre as rutas marítimas. Só os estranxeiros, piratas, mercaderes e peregrinos semellan ter deixado lembranza do seu paso. Un documento do ano 1112²⁹ fala do “fluvium quod Mineum vocatur per quod Sarraceni et Normanni frequentius soleban intrare”. Isto estanos a amosa-las dúas tradicións, mediterránea e norte de Europa, que neste campo se van manifestar.

A Historia Compostelá, para o primeiro tercio do século XII³⁰, fálanos da incapacidade dos “Galiciens” para construíren outra cousa que embarcacións de pouca capacidade, adoita soamente para pequenos transportes en curta distancia e en augas mainas:

“Verum enim vero Galliciani nec naves construere exceptis sarcinariis, nec veliferis biremibus pelagi alta secare in consuetudina habebant”.

A etimoloxía da palabra sarcina implica aquí o senso de pequeno buque de carga.

²⁷ *Notas para un cuestionario de Etnografía*. En Nos, T. XV. 1933, p. 238.

²⁸ García y Bellido, Antonio. *España y los Españoles hace dos mil años, según la Geografía de Strabón*. Buenos Aires. 1945, p. 136. Citado por Lixa Filgueiras, Octavio. *Barcos da costa norte, sua contribución no estudo de áreas culturais*. Porto. 1965, p. 11.

²⁹ Cit. por Lixa Filgueiras.

³⁰ En Flórez, Enrique. *España Sagrada*. Madrid. 1765. T. XX, p. 103.

3.1. Tipos de barcos

No curso baixo do Miño había un barco característico utilizado para a pesca³¹. No curso medio o barco de dornas, que tamén é coñecido noutros ríos e inclusive na lagoa da Antela, xa na antiguidade, e as barcas de pasaxe. No curso alto hai un barco semellante ás barcas de pasaxe, pero de dimensións máis reducidas.

As *barcas de pasaxe* eran de gran tamaño e porte, pois podían levar ata tres carros coa súa carga e 25 persoas. As barcas do porto de Ourense, no 1436³² podían transportar 20 rocíns carregados e os seus mozos.

Son estas barcas á maneira de grandes artesas (en Portugal chámanlle maseiras galegas) con fondo plano e a súa proa e popa, chatas e moi inclinadas cara afora co fin de que ó tocaren terra a borda quede rente da terra para que poidan entra-los carros e as xugadas que os levan.

A súa forma era rectangular e o xeito de propulsión eran dous remos, longos e pesados, movidos por dous homes³³.

Os *barcos de dornas* son barcos dunha peza, escavados nos troncos de árbores, de onde lles vén o seu nome, e de menor tamaño cás barcas. Neles vai un home que rema cruzado e cos pes metidos nunha das dornas.

Podían transportar ata catro persoas con bultos de pouco volume e peso³⁴, e, fundamentalmente, eran barcos de pesca ós que a propia dorna servía de viveiro para o peixe. As dornas de pescadores eran de menor tamaño e porte.

A súa orixe levouse a época castrexa e protohistórica por Conde Balvís e Cuevillas. Foron, tamén, estudiaados por Xaquín Lourenzo e Juan Carlos Rivas³⁵.

Grupo aparte constituínos as *balsas*, empregadas na idade media e moderna para o transporte de madeiras, leñas e outras mercadorías río abaixo.

³¹ Lixa. *Obr. cit.*, Nota 21.

³² Ferro Couselo, Jesús. *A vida e a fala dos devanceiros*. Vigo. 1967, T. I, p. 348, nº 404.

³³ Lorenzo Fernández, Joaquín. *Etnografía, cultura material*. En *Historia de Galicia*, dirixida por Ramón Otero Pedrayo. Buenos Aires. 1962, T. II, p. 735.

³⁴ Rivas. *Obr. cit.*

Eladio Rodríguez González, no seu *Diccionario enciclopédico gallego-castellano*. Vigo. 1960, define a dorna como “especie de barca, formada por troncos huecos, separados paralelamente y unidos por medio de tablas, y que se emplean en el Miño, Avia, Sil y otros ríos de Galicia para transporte de personas y cosas, de orilla a orilla”.

³⁵ Lorenzo. *Obr. cit.* Rivas. *Obr. cit.*

3.2. Construcción e mantemento

A construción dunha barca era unha empresa bastante custosa e entraña unha serie de esixencias e dificultades, sendo a primeira delas a súa ubicación. Como calquera outra construción necesitaba, ante todo, un terreo “ad hoc” onde poidan embarcar e desembarcar e, en consecuencia, a autorización do propietario dese lugar.

Cando o terreo dos portos non era do dominio do titular da barca, o usual era tomar en foro ou mercar ditos terreos a fin de evitar os múltiples problemas que xurdían a cotío.

Interesaban, tamén, as saídas dos portos as vías de comunicación, pois do contrario habería que abrir camiños co custe que isto supuña.

En segundo lugar, encarecían moito a obra os *materiais* necesarios, que tiñan que ser bos e resistentes e madeiras sas, ferraxes, cravazón, planchas de ferro, etc. e os *obreiros* especializados que esixía, mestres carpinteiros, xeneralmente máis de un, que se asociaban para elo.

Servían de asteleiros as marxes dos mesmos ríos, preto dos portos onde ían a navegar ou lugares próximos, e as barcas eran levadas pola auga ata o porto onde ían barquear.

Os materiais empregados eran, fundamentalmente, a madeira de castiñeiro combinada coa de carballo, segundo as partes que ían a cubrir.

As madeiras debían de ser sas e ben secas. Nisto insisten reiteradamente tódolos contratos de fabricación de barcas. As madeiras con nós eran rexeitadas, do mesmo xeito que as que non tiñan o groso requerido.

Para cada unha das diversas partes da estrutura da barca era preferido un ou outro tipo de madeira.

Ambalas dúas clases de madeiras eran e son moi abondosas no país, sendo clásica a súa dureza e resistencia, calidades fundamentais para unha construción que sufría moitos embates e maltratos da auga.

Ademais da madeira, utilizábanse planchas e cravazón de ferro con determinadas condicións que soían precisarse nos diferentes contratos de construción de barcas.

De seguido imos a dar noticia dalgúns contratos de construción de barcas que nos permiten analiza-las súas características e, incluso, unha hipotética e posible reconstrución. Deles infírese que non hai variación a través dos séculos e parece ser que o sistema constructivo é o mesmo.

O máis antigo contrato atopado é o dunha barca nova, grande, para o *porto de Ourense*, do ano 1436³⁶, que debía levar 20 rocíns carregados cos seus mozos e cunha duración previsible de dez anos. O seu custo era de 2.400 maravedís. Neste caso non se nos dan características da barca, senón é a da capacidade.

No ano 1575, o Correxedor de Ourense, Lcdo. Vargas de Santo Isidro, encargou a Bartolomé de Rañestres, veciño de S. Mamede de Bañestres, unha barca para o “río Miño, junto a la puente principal”, que tería 14 pes de ancho por 31 de longo de madeira boa, seca, ben curada e sazónada, de carballo e castiñeiro, cos seus correspondentes remos, en 66 ducados.

E fiador do carpinteiro o mestre da obra da Ponte, Hernando de la Calleja³⁷.

Algúns datos máis facilítanos unha curiosa e interesante

“Memoria dello que jo, Afondo Rodríguez, carpintero, di della madeira para lla barca desta ciudad:

Que a de aver diez y nove cobedos de longura, mas a de aver quatorze pez dancho, que son oito cobedos y medio.

Mas an de ter veynte e quatro corbatos y an de aver quatro pez adentro por lla varca y si no los alaren enteiros sean enadidos, que sean tan altos como las vancas de arredor y llas vancas an de tener quatro palmos alto dentro de lla varca en el medio.

Mas an dencher vien lla pontonada que non an de caber sino un palmo entre pontón y pontón las peças dianteiras an de aver un palmo y quatro dedos dalto y un palmo de gordo y enriba no alto quatro dedos de gordo.

Mas a de tener sus forcas de fiero da parte de fora a terçios an de tener seys palmos de llongo, tres por baxo do fondo y tres por riba o alto y son llos seys palmos las quatro do medio nos tercios y llas otras en llos lados de arredor.

Mas an de llevar veynte e ocho pontós de carballo todas y an de ser serrados todos. Las vancas todas de carballo y an de ser enteiras porque van crabadas toda lla madeira en ellas de dos pezas muy buenas en buen vallor.

Mas todo el fondo de castiñeiros y an de ser enteiras todas y mas muy bien sanas sin podrez ningún”.

Foi presentada esta memoria no concello de Ourense o 8 de abril do 1578 e rematouse a obra o día 24 do mesmo mes.

O día 28 fíxose a escritura entre o carpinteiro e o Procurador Xeral dos veciños da cidade, Dr. Figueroa, para facer unha boa barca, pois a que existía fundírase e asulagárase, para a Nosa Señora de Agosto, de madeira seca e sen nós nin “sintidura alguna”,

“de tabla y madera entera, de roble y castaño, como se le pidiere, con seis cintas de hierro de ancho de quatro dedos y gruesas y de largo de seis palmos para que se pongan y claven en la barca en los lados de ella y esté más segura y recia, la cual ha de ser de largor de

³⁶ Ferro. *Obr. cit.*, T. I, p. 404, n° 398.

³⁷ AHPOR. Protocolo de Juan Soto. 1575, f. 362.

veinte cobdos de hueco del largor, después de hecha la dicha barca, y de anchor ha de tener nueve cobdos, y este anchor y largor se entiende sin los bordes sino el hueco de dentro de la dicha barca, la qual ha de llebar por lo menos treynta e quatro pontones e an de ser de roble y si mas fuere menester los pondrá de tal manera que de pontón a pontón no a de aver mas de un palmo de mano y no de carca ni de midida de madera para que la dicha barca esté mas reçia y los lados della y los corbatones de los lados de la barca an de ser enteros e an de tener de alto quatro palmos y la banza de la barca a de ser del mesmo altor y los dichos corbatones an de tener y entrar por el suelo de la dicha barca quatro pies por lo menos y otros quatro piez de altor como ba dicho y los lados de la dicha barca an de ser de tabla de carballo de macho y henbra con sus tirantes de caruallo por de dentro y por de fuera para que le tenga reçia y los bordes de la dicha barca por donde entran los carros a de ser de madera de carballo gruesa, de altor de un palmo poco menos, muy reçio y furnido y el sollado de la dicha barca a de ser de tabla ancha y entera y de macho y enbra y sana, de manera que no coja agua e an de ser de castaño algunas dellas y otras de caruallo y en effeto a de hazer clabada la dicha barca con muy buena clabazón e muy bien hecha e acabada, sin que falte cosa alguna, y puesta en el puerto devajo de la puente principal con sus dos remos, cada remo de diez e ocho cobdos, de manera que buena e seguramente pueda remar y a de ser la dicha barca de la hechura, madera y clauazón que lo es y está al presente la barca de Pedro López, questá auajo de la de Barbantes, en este mesmo río, toda ella de madera y hechura e clauazón a vista de oficiales que lo sepan y entiendan a contento delos dichos señores Justicia e Regimiento”.

A obra axustouse en 70 ducados³⁸.

O mesmo mestre Alonso Rodríguez do Monte, no 1584, obrigouse a facer outra barca de 35 pes de longo e de ancho la de Barbantes, por 90 ducados³⁹.

Unha *nova barca* foi encargada no 1629 polo Correxedor de Ourense, Dr. Pedro de Angulo, e demais rexidores, ó mestre carpinteiro Pedro Fernández, veciño da parroquia de Sta. María da Aveleda, para o porto do Miño pola que puidesen pasar carros de 16 pes de ancho e 32 de longo, coa condición de que os pontóns irían moi xuntos, de 8 dedos de ancho entre eles, e as táboas terían 3,5 dedos. Levaría 4 barras de ferro grandes, de 4 dedos, duas da parte de baixo das “biqueras” por onde se embarca e duas na mesma parte da desembarcación, e 24 gatos de ferro para facelas xuntas das banceiras, por 2.600 reáis⁴⁰.

No ano 1640, a vila de Castro Caldelas toma o acordo de facer unha barca nova para o *porto de Paradela*, no río Sil, xa que a barca vella estaba rota, non servía e remábase nela con moito perigo. Outorgan a escritura os capinteiros Francisco Alvarez da Vila, veciño da parroquia da Aveleda, co xuíz ordinario, Lcdo. Antonio de León, o rexedor Gregorio Enríquez e Nóvoa e o Procurador Xeral, Tomás Vázquez.

Entre as condicións figuras as seguintes:

³⁸ AHPOR. Municipal. Orense. Mazo de escrituras. 1578. Libro 182, f. 80.

³⁹ AHPOR. Municipal. Orense. Acuerdo de 23-XII-1584.

“...que a de tener de largo tres pies más de la que syrbe en el dicho puerto y del mesmo anchor y las tablas del suelo y banzeras an de ser sanas y buenas y sin añadidura ninguna y madera seca y limpia y buena de dar y tomar y de grosor de tres dedos y las banzeras de dos tablas no mas, que hagan bara y sesma de alto, castellana, y veinte corbatones de castaño, los mas fuertes y mexores que se allaren y que traban unos en los otros en el suelo de la dicha barca y los portales para las biqueras que sean muy fuertes de parte de fuera de dos palmos de ancho y dos sobrebiqueras que se an de fixar despues de acabada la dicha barca, muy bien herradas y seguras y todo el mas maderamiento necesario para la fortaleza y seguridad de dicha barca y quatro remos fuertes y buenos.

Luego de diez dias de dar cortada toda la madera y dentro del mes de febrero e año que viene la an de dar serrada y ponerla a secar para que despues la obra no encoxa ni abra y tenerla ansi hasta principio del mes de octubre deste año y entonçes llebarla y ponerla en el astillero y parte cómoda donde se a de fabricar dicha barca y teniéndola allí junto dar auiso al dicho procurador jeneral para que la baya a ber y siendo tal como ba declarado y a propósito para la dicha obra la admita... y dentro del mes de octubre que viene deste año an de dar obrada y fenesçida y acabada la dicha barca... y puesta en el dicho río y puerto Paradela dando auiso antes de hecharla al agua para que se bea si hestá del modo que ba referido... y todo a de ser a la dicha satisfacción y la dicha clabaçon y herraje an de ser veinte y quatro clabixas de a palmo y medio que se an de fixar en dos barandas de madera y trezientos clabos de a tercia de largo, de cabeça redonda, gorda y de redondez de un real de a ocho y otros trezientos clabos de anillas de la mesma cabeça y de largor de una sesma quatro planchas de hierro de a ocho palmos de largo y uno de ancho, de hierro nuebo, mas gruesas quel paño de un caldero y duzientos clabos para ella de cargar de cabeça redonda, las quales se an de poner en las quatro hesquinas doze fuziles para asegurar y juntar las quatro hesquinas otras quatro planchas que tengan tres dedos de ancho y tres palmos de largo para abraçar las quatro hesquinas, dos camueiros buenos y fuertes con quatro aspas con... e se claben por abaxo y an de ser de grosor de un buen palo de fierro con veinte y quatro clabos buenos para ellas y con cada camoeiro un plancha de hierro que ande en medio del remo y banzera”.

Os carpinteiros porían todo o material, exceptuada a clavaxe e o ferraxe, que había de se lles dar.

O precio acordado era de 100 ducados, pagadeiros en tres tercios. Como fiador dos carpinteiros sae Pedro Fernández do Vale, veciño de Paradela⁴¹.

O 12 de abril do 1657, o rexedor de Ourense, Pedro Sotelo de Nóvoa, concerta con Benito da Fonte, veciño do couto de Pombeiro, e con Juan de Rivas, veciño de San Estevo de Ribas de Sil, a feitura dunha *barca no río Miño*, xa que a que había leváraa a crecente do río. Entre as condicións figura a de que entrarían na barca dous carros a parcos seus bois e tería 9 varas de longo e 4 de ancho, unha vara de alto no medio da “bansera y levantada de las biqueras proporcionalmente”. O precio era de 160 ducados, posta no porto, perto da Ponte Maior⁴².

No ano 1711, Domingo Alvarez e Felipe Ferro, veciños da parroquia de San Pedro de Filgueira, xurisdicción de Crecente, Damián Fernández e Pedro Alvarez,

⁴⁰ AHPOR. Protocolo de Diego Sánchez. 1629, f. 27.

⁴¹ AHPOR. Protocolo de Antonio Fernández. 1640, f. 32.

veciños do couto de Meréns, mestres carpinteiros, obríganse a facer unha barca nova para o mosteiro de Melón e para o dono e señor do couto de Meréns, por metade, con tódolos aparellos e materiais necesarios para navegar no *porto de Meréns*, término do lugar de Miranzo, e un barco.

Haberían de ser da mesma fábrica, longo, ancho e alto cá outra barca e barco que había no dito porto, pero unha cuarta máis alta, ancha e longa, por 2.400 reas. As madeiras tiñan que ser boas e sas co grosco necesario e non de pau morto, “cuyo estrado a de ser sin mella de podre, caruncho ni otra falta”, e “los pontones y corbachones an de ser enteros y de buena calidad de manera que entre uno y otro no ha de quedar en gueco mas de tres dedos, sino fuere en tal qual parte para poderse agotar el agua de dicha barca y asimismo los testers, barandas y vanzas todo ello ha de ser de buena calidad”. Cando estivese a madeira xunta e labrada avisarían ó mosteiro para recoñecela “antes de entrarla en los caceres”⁴³.

Semellantes son as condicións estipuladas noutros contratos de fábrica de barcas ata o século XIX, tanto das barcas de Barbantes como das de Prado e Ribadavia.

As *dimensións das barcas* soen ser bastante considerables, variando de acordo coa importancia da barca, cós puntos de atraque e cá demanda de tránsito.

Oscían entre as catro e as seis varas de manga por nove e trece de eslora nos contratos que temos estudado, se ben as do século XIX son lixeiramente maiores.

Rivas Fernández⁴⁴ afirma, recolléndoo da tradición oral, que a última barca de Barbantes, nos anos setenta deste século XX, tiña seis metros de eslora por catro de manga. Posiblemente se trataría da barca pequena, pois este porto pusuía dúas barcas, unha grande e outra pequena, á parte dos barcos.

De seguido dámo-las medidas de varias barcas en diferentes anos:

<i>Ano</i>	<i>Barca</i>		
1575	Ourense	Ancho: 14 pes	4,6 varas
		Longo: 31 pes	11 varas
1578	Ourense	Ancho do oco: 9 codos	6 varas
		Longo do oco: 20 codos	13,3 varas
		Bandas e corbatóns de 4 palmos de alto	1 vara
		Remos de 18 codos de longo	12 varas
1584	Ourense	Ancho igoal ó da barca de Barbantes	--
		Longo: 35 pes	11,6 varas
1629	Ourense	Ancho: 16 pes	5,3 varas
		Longo: 32 pes	10,6 varas

⁴² AHPOR. Protocolo de Juan Pacheco. 1657, s.f.

⁴³ AHPOR. Clero. Libro 555, f. 55.

⁴⁴ Rivas. *Obr. cit.* p. 233.

1657	Ourense	Ancho: 4 varas Longo: 9 varas	4 varas 9 varas
1832	Barbantes	Ancho: 25 cuartas (barca grande) Longo: 44 cuartas	4,99 metros 9,15 metros
1842	Barbantes	Ancho: 16 cuartas (barca pequena) Longo: 33 cuartas	3,32 metros 6,86 metros
1879	Ribadavia	Ancho: 3,50 metros Longo: 7,70 metros	3,50 metros 7,70 metros

O *custo das barcas* é tamén moi variable, segundo as dimensións e materiais de maior ou menor calidades esixidos e as pretensións e maestría dos carpinteiros que se encargaban de facelas. Damos a continuación os dalgunhas barcas:

<i>Ano</i>	<i>Barca</i>		<i>Reais</i>
1436	Ourense	2.400 mrs	7,5
1575	Ourense	66 ducados	726
1578	Ourense	70 ducados	770
1584	Ourense	90 ducados	990
1606	Prado	200 ducados	2.200
1610	Ribadavia	140 ducados, 2 fanegas de pan e un moio de viño tinto	1.540
1614	Prado	90 ducados	990
1621	Prado	40 ducados, 2 fanegas de centeo e un moio de viño tinto	440
1629	Ourense	2.600 reais	2.600
1640	Paradela	100 reais	1.100
1657	Ourense	160 ducados	1.760
1711	Meréns	2.400 reais	2.400
1713	Ribadavia	2.700 reais	2.700
1731	Prado	1.090 reais	1.090
1780	S. Estevo	165 reais	165
1824	Prado	3.500 reais	3.500
1832	Barbantes (grande)	4.500 reais	4.500
1838	Barbantes (grande)	5.000 reais	5.000
1842	Barbantes (pequena)	3.500 reais	3.500

Os *gastos de conservación* e mantemento, ás veces ían incluídos no precio da feitura por un período determinado de poucos anos. De non ser así, nos contratos de arrendamento precísanse os gastos que corrían a conta do propietario, xeralmente, os arranxos de maior contía, e os que corrían a custa do arrendatario, como maromas, remos e outros desperfectos menores.

3.3. Duración das barcas

A vida media dunha barca soía estar entre tres e catro anos, se ben, ás veces, contrátase algunha barca para resistir ata dez anos⁴⁵.

O uso cotián das barcas e o mal trato que sufrían dos propios barqueiros, novatos e inexpertos, da xente cas utilizaba e do medio en que se movían provocaban a súa vellez prematura. En ocasións as cheas debidas ós temporais destruíanas ou levabanas polo río abaixo. No mellor dos casos podían ser recollidas a maior ou menor distancia dos portos, mais outras veces fundíanse con homes e mercadorías.

Da *inseguridade* das barcas hai numerosísimas referencias literarias e documentais. Xa Aimerico Picaud⁴⁶ nos narra na súa peregrinación a Compostela no século XII abondosas e sustanciosas anécdotas. Ó falar do seu paso por Gascaña dinos:

“A la salida de este país, en el camino de Santiago, se encuentran dos ríos que corren por cerca de la villa de San Juan de Sorde, uno a su derecha y otro a su izquierda, que uno de ellos se llama gave y el otro río y que no pueden cruzarse en modo alguno sin embarcación. Y los barqueros de éstas se condenarán indudablemente; pues aunque aquellos ríos son muy estrechos, sin embargo, por cada hombre, tanto pobre como rico, que transportan hasta la orilla, suelen cobrar un dinero, y por las caballerías cuatro, que exigen incluso por la fuerza, abusivamente. Y su nave es pequeña, hecha de un solo árbol, y en ella no caben los caballos; cuando hayas embarcado en ella guárdate prudentemente de caer, por casualidad, al agua. Te convendrá arrastrar por las riendas a tu caballo detrás de tí, fuera de la nave, por el agua. Por eso entra en ella con pocos, pues si va muy cargada peligrará. También muchas veces los barqueros meten tanta cantidad de peregrinos, tras cobrarles el precio, que vuelca la nave, y se ahogan los peregrinos en el río. Por lo que malignamente se alegran los barqueros, apoderándose de los despojos de los muertos”.

Esta podería ser unha das razóns da súa perigosidade, o exceso da carga pola voracidade dos barqueiros. Mais outras veces era a propia dinámica do río, os remuíños, a fervente auga provocada polos temporais e os desxelos, etc.

Sobre isto deixou consignado o cura da parroquia de Santa Eufemia de Ourense o seguinte⁴⁷, refiríndose ó día 8 de decembro do ano 1696:

“...sucedió el benir una chrecida de Miño que nunca tal se acordó confesado por boca de los mas biejos que se allaban en la çiudad, llegó a pasar más cantidad de agua por detrás de Nuestra Señora de los Remedios de que lleba el Miño en algunos tienpos de hibierno;

⁴⁵ Ferro. *Obr. cit.*, T. I, p. 404, nº 398.

⁴⁶ *Codice Calixtino*. Madrid. Josyas Bibliográficas. 1971, p. 120.

⁴⁷ APSEO.

no le faltó dos pies para entrar dentro de la ermita de Nuestra Señora de los Remedios por la puerta trabiesa; todos los ojos de la puente llebaban agua con abundancia de tal forma que no le faltó bara castellana para cubrir el cortamar del arco mayor, inudó quasi todo el soto que llaman del rei, *llebó todas quantas barcas y barcos abía en el río* por no aber donde recojerlas y prinçipalmente la lástima a que tubimos es de *aber llebado la barcha que llaman da Sardineira*, junto a S. Juan de la Rosa, *cargada de jente* y mucha de importancia, debió de llebar entre leña y madera *mas de çien mil caros fuera de muchas cubas, lechones y caballerías* y muchas casas enteras; en el lugar de *Barbantes despues de llebar la barca* llebó más de la mitad del lugar y faltó mucha gente en todas las riberas del Miño, en la beiga del Louro, que así se llama ques a donde rebalsa el Miño con el entropiezo de la mar; entre otras muchas cosas se allaron dos padres de San Benito que fueron para allí y una señora de buen porte y un sazerdote y otras muchas personas que llebó el río con muchas más que no parecerían; llobió pocos menos días que quando fué el dylubio, todo esto pongo aquí por curiosidad... concurrió más gente a ber el Miño que si fuera un día de romería de Nuestra Señora de los Remedios...”.

O P. Sarmiento, no ano 1757⁴⁸, fálanos de “montes, cuestas, precipicios, barrancos, torrentes falsos, vados falaces, puentes peligrosos, *barcas rotas o mal seguras...* Todo esto es un complexo de incomodidades que ha de padecer el caminante, aun quando viene a la Corte...”.

Na outra obra súa “Caminos de Galicia”⁴⁹ sinala que para ir de Madrid ata Santiago era preciso deixa-lo vehículo en Astorga e continua-la viaxe en cabalería.

Este trasbordo imposto por uns camiños “impenetrables”, cheos de pantanos e atolladeiros e con “barcas tan peligrosas como precisas”, contribuía a duplica-lo custo do transporte e a case triplicalo se se efectuaba no inverno.

En semellantes términos exprésase Cornide e abondosos informes das autoridades locais mandados ó Consello de Castilla e a Audiencia de Galicia.

O mesmo Lucas Labrada⁵⁰, a propósito da conveniencia de ergue-la ponte de Castrelo, dí que “suceden a cada paso muchas desgracias en ellas”, referíndose ás barcas de preto.

3.4. *Importancia das barcas*

É moi grande a incidencia das barcas na vida económica e social non só da provincia, senón tamén, do propio Estado.

3.4.1. *Camiños, viaxeiros e mercadorías.* É de extraordinario interés o estudio das barcas por moitos motivos. En primeiro lugar, porque constitúen parte da infraestrutura

⁴⁸ *Apuntamientos*, p. 25 y sig., citado por Madrazo. *Obr. cit.*

⁴⁹ AHPTO. Mss. 73, citado por Madrazo. *Obr. cit.*, T. I, p. 238.

⁵⁰ Labrada. *Obr. cit.*, p. 176.

do comercio (camiños, medios de transporte, mercados, feiras, etc.). Son, polo tanto, de gran incidencia na *rede viaria* de todo-los tempos ata ben entrado o século XIX, no que a construción de novas pontes determinou o abandono dos vellos camiños medievais.

A vella rede viaria achábase condicionada na súa case totalidade polos pasos de barcas e polas condicións topográficas dos terreos que a eles ían, xa que as pontes nos grandes e caudalosos ríos eran moi escasas. Non esquezamos que, practicamente, desde Ourense ata a desembocadura do Miño non existía ponte algunha.

As condicións dos *camiños* que ían ás barcas non sempre eran os idóneos, como pon de manifesto a comunicación de D. Pedro Martín Cermeño, Gobernador e Capitán Xeral de Galicia, ás xusticias do Reino nun memorial de D. Xurxo Cisneros, coengo de Santiago, no que se alude a que con motivo de pasa-los Baños de Cortegada, transitara polos dous camiños que había da cidade ó Ribeiro, os cales se encontraban tan deteriorados que se coñecía que en moitos anos non foran reparados e, incluso, había algúns pasos intransitables; dispuña, por elo, que as xusticias ordinarias dos respectivos lugares onde se achaban os camiños resolvesen poñelos correntes e transitables, de xeito que non se perxudicase ás persoas, carros e cabalerías e máis gandos, co ancho correspondente, de sorte que, alo menos, caiban dous carros á par, facendo concorrer tódalas persoas de calquera estado, sen excepción, para o seu arranxo. Isto ocorría en data tan recente como é o ano 1783.

Recibida esta orden polo concello de Ribadavia, no acordo de sete de febreiro do ano seguinte, comisiona a D. Rosendo Amoedo, alcalde dos veciños, e a D. Blas Cadórniga, Procurador Xeral, para que pasen a recoñece-las vereas reais de Ribadavia, tanto a que vai á barca como a que vai a Santiago pola de Sarandón, e nas partes que non teñan ancho suficiente fagan que se franqueen e reparen polos veciños⁵¹.

As mencións documentais de todolos tempos sobre a composición de camiños son abondosas. En todos eles tiñan que acudi-los veciños de cada xurisdicción ca sua prestación persoal.

Estes camiños rurais eran camiños de carro polos que transitaban os pesados carros do país, que se empregaban para o transporte de cargas voluminosas (pedras, cal, madeira e toda clase de colleitas) en curtas distancias.

Os medios de transporte, polo que filtran as fontes, eran, pois, sumamente elementais. Practicamente, foi moi pequena a circulación rodada nas viaxes e transporte de mercancías a longa distancia.

⁵¹ AHPOR. Municipal. Ribadavia. Acordos de 1784, f. 39-40. Impresos. Caixa 314.

Os viaxeiros facían os seus desprazamentos a pe ou a cabalo e os arrieiros trasladaban as mercadorías en recuas de mulas. Na Idade Media os “asinarii” e “alugadores” facían o transporte de persoas e equipaxes dos peregrinos ou o aluguer das bestas, segundo nos lembran as propias Partidas.

Desde o século XVIII destacaron os maragatos, que eran xentes moi expertas nestes mesteres, debido ó privilexio de Enrique II polo que os eximía do pago de portazgos. Os libros de administración dalgúns mosteiros, como o de Oseira, amosan que se servían dises arrieiros para o traslado do viño desde os seus prioratos de ambas beiras do Miño á casa matriz por un precio máis alto que os que abonaban a outros arrieiros, o que quer dicir que gozaban de prestixio na dita tarefa.

No século XVIII había na provincia de Ourense arrieiros cunha ou varias bestas de carga, que en determinadas épocas do ano se adicaban a estas ocupacións (a mediados do XVIII había en St. María de Conso, 16, en Sta. María de Ansemil, 2)⁵². Tamén había postas en certos lugares de frecuente paso, como era a Gudiña⁵³.

Servíanse das barcas non só os viaxeiros de todas crases, tais como mercaderes e comerciantes, peregrinos e doentes, tropas en tránsito, correos, oficiais reais, senon tamén, facían uso cotián delas os habitantes de ambas beiras do río que pusuían terras na beira oposta. Nas barcas acodían o laboreo e a recollida de colleitas.

3.4.2. O comercio e as barcas

Con todo iste movemento púñase en circulación unha comunicación en dobre sentido de toda clase de ideas, uso e costumbres.

As barcas de pasaxe o mesmo daban entrada ou saída ós viños, grans, sal, sardiñas, gandos, lenzos e outros produtos que ían ás feiras e mercados, que transportaban romeiros e peregrinos a Compostela ou ós outros santuarios de gran devoción popular, ou levaban doentes en procura da terapéutica axeitada nos baños termais e augas medicinais tan abondosas en ambas marxes do río Miño e no interior da provincia. Tamén nelas ían a comprir cas obrigas sacramentais nas parroquias.

As barcas dos ríos da provincia, en especial as do río Miño, recollían unha parte moi importante do tráfico que desde o interior de Galicia ou desde Castela e Portugal ía ós habituais centros de consumo. Nese tráfico vense reflexados os centros de

⁵² AHPOR. Catastro de Ensenada. RL de Sta. María de Conso, Libro 36, e Sta. María de Ansemil, Libro 250.

⁵³ AHPOR. Catastro de Ensenada. RL da Gudiña.

producción e consumo, permitindo a situación estratéxica das barcas sacar conclusións de validez rexional⁵⁴.

A incidencia das barcas e barcaxes na comercialización de *mantementos e abastecementos* de todas clases é moi grande, pois as tarefas das barcaxes repercutían no coste dos produtos e o seu carácter abusivo, no retraemento da súa utilización e, polo tanto, na escasez de abastecementos e desviación das mercadorías cara a outras zonas, como ocorreu en certos momentos co cultivo da vide no século XVIII, que se estende desde os vales do río Miño ata a montaña en procura doutros camiños de comercialización, pese a se-lo viño de inferior calidade, e co fin de evitar o uso das barcas.

Sobre o movemento comercial e a súa incidencia nos barcaxes é significativa a protesta da cidade de Ourense, feita o 21 de maio de 1567 respecto ó pregón dado sobre a saca das cousas vedadas neste reino e acerca de rexistra-las bestas que tiñan os veciños dentro das 12 legoas da raia de Portugal de orde do Dr. Gilberto de Bedoya, xuíz de Aduanas e cousas vedadas do reino de Galicia.

Alegan os representantes da cidade que un capítulo manda que tódolos que vivan fora das 12 legoas da raia, totalas veces que houbesen de entrar dentro das ditas legoas rexistrarían as súas bestas a entrada e se volvesen a saír e de novo a entrar tódalas veces estarían obrigadas as bestas, do que se seguiría gran dano a cidade e provincia, xa que cada semana entraban nela a buscar viño e a traer outras mercadorías máis de 500 rocíns e machos e saían fóra das 12 legoas da raia de onde veñen e logo desde alí a cinco ou seis días volven entrar a buscar mais viño e a traer outros bastimentos e se cada vez que han de voltar e entrar dentro das 12 legoas hubesen de rexistrar todo o seu caudal, se gastarían en rexistros e se alzarían da contrata de sacar viño e traer outras mercadorías, pois a cidade estaba a seis legoas da raia e dentro das doce⁵⁵.

Este intenso comercio, consecuencia da abondosa produción de viños do Ribeiro, utilizaba, sobre todo, vías fluviais, posto que as terrestres, como dí Fernández Villaamil⁵⁶, “eran sumamente dificultosas por falta de desenvolvemento, aun elemental, y en una tradicional economía interna, para las necesidades propias”.

⁵⁴ Mejjide Pardo, Antonio. *Aspectos del comercio gallego de exportación a Portugal en el siglo XVIII*. En *Actas de las I Jornadas de Metodología Aplicada de las Ciencias Históricas*. Santiago. 1975. T. III, p. 803.

Eran especialmente importantes as barcas de Ribadavia e Meréns no tráfico de gando que pasaba clandestinamente a Portugal por Ponte Barxas.

⁵⁵ AHPOR. Municipal. Orense. Mazo de escrituras. Libro 175, f. 106.

⁵⁶ Fernández Villaamil, Enrique. *Juntas del Reino de Galicia*. Madrid. 1962, T. III, p. 334.

Por elo a comunicación cara a dentro e fóra de Galicia necesariamente tiña que atravesalo río Miño por medio das súas barcas. Portos de entrada e saída eran os de Pontevedra, Noia, etc., de onde partía o comercio cara a Asturias, Cantabria e ó noroeste de Europa vía marítima. Do mesmo xeito en sentido inverso, unha gran parte de Galicia dependía do paso do Miño para súa comunicación con Castela e Portugal.

O *aprovisionamento da cidade de Ourense* e o seu movemento comercial dependía en gran medida das súas vías fluviais, tanto en sentido transversal como río abaixo. As leñas, madeiras e cortizas utilizaban balsas que chegaban á cidade en troncos guiados pola auga, río abaixo.

En 1528⁵⁷, Francisco e Juan Franco, veciños do couto de Moreiras, obríganse a dar a Jorge, flamenco, veciño de Ourense, 400 ducias de “cortizas”, a real e cuartillo a ducia, posta e embalsada “bera del río Miño” e a levala ata a ponte de Ourense desde San Estevo de Ribas de Sil.

Eran moi ricaces as fragas das beiras deste río en madeiras e leñas, por elo o mosteiro de Ribas de Sil víase obrigado a defendelas dos desaprensivos que llas esquilmban.

No ano 1597⁵⁸ temos noticia dunha querela contra Jerónimo Sotelo, veciño da Alberguería do mosteiro de Ribas de Sil, promovida por Pedro Rodríguez de Viñoás, veciño da Ribeira de Ramuín. O motivo era que estando prohibido polo abade o sacar balsas de leña e madeira da xurisdicción sen a súa licencia, so pena de 3.000 mrs., o cal era uso e costume antigo, o primeiro había oito ou dez días levara e sacara dúas balsas de leña da xurisdicción, unha embalsada no porto da Costrea e a outra entre os Cachóns, e levaraas a vender a Ourense sen ter licencia. Para elo cortara e decepara moitos carballos “por el pie y al coajo”, pasando contra a Real Pragmática e destruíndo os montes e devesas da xurisdicción.

O acusado recoñece que sacara catro balsas de leña, dúas delas con licencia do Prior e Presidente, Fr. Benito de Grado, e as outras dúas sen licencia, e que para cada balsa eran mester 300 ou 400 cortas e que as levara de “castaneyro”.

O meiriño e xusticia maior da xurisdicción condeouno, pese ó seu descargo, en 600 mrs.

Da mesma zona procedían moitas madeiras precisas para a construción na cidade. No 1593⁵⁹, Bartolomé Gómez, escribán aveciñado na xurisdicción de San

⁵⁷ AHPOR. Protocolo de Pedro Fernández. 1528, f. 208 v.

⁵⁸ AHPOR. Clero. Ribas de Sil. Papeis. 1597.

⁵⁹ AHPOR. Protocolo de Pedro Feijóo. 1593, f. 126.

Estevo de Ribas de Sil, obrígase a traerlle a Alonso Méndez, veciño de Ourense, 200 palmos de taboa de sollado de boa taboa, 200 pontóns e 200 cangos ó precio de 22 mrs. o palmo de taboa e pontón, e os cangos a 12 mrs.

Tamén a pedra empregaba as barcas do Miño para chegar a cidade. No 1506, Juan Gómez e Macía da Riba, veciños do couto de Cudeiro, obríganse a pasarlle a Rodrigo do Casar e a Gonzalo de Pombas, veciños de Santiago das Caldas, para o Mestre Rodrigo de Badajoz “mil cantos de piedra” dunha beira á outra do río Miño, da parte do Cudeiro á outra beira dunha barca, por 2.625 mrs.⁶⁰.

Esta circulación ás veces obrigaba á intervención e vixilancia dos concellos e da Real Audiencia.

O 26 de agosto do ano 1569, a Audiencia de Galicia expide unha provisión contra o mosteiro de Ribas de Sil e contra os oficiais de cantería e carpintería que estaban a facer unhas canles de pedra e madeira no río Sil, xa que tapaban o río e ocupábanno de xeito que non se podía navegar nin pasar barcos, nin leña, nin madeira, necesarios para o aprovisionamento da cidade e doutras partes que non tiñan onde proverse de leña e madeira, senon era da que viña polo río abaixo, e “haciéndose dicha obra y canales, eran en gran daño y perjuicio de la ciudad y de los pueblos de la ribera del Miño”.

A orde é tallante, pois deberían deixar libre o río, xa que “hera caudal y común”, e cesar na dita obra no prazo de 90 días.

A provisión é notificada ó abade de S. Estevo Fr. Benito de Arteaga, o 28 de agosto, na canle de Pombeiro, onde estaban 30 ou 40 persoas a sacar pedras no río e a romper penas⁶¹.

Vemos, pois, que as obras fraudulentas e o deterioro dos nosos ríos non só son de hoxe, senon que veñen de moi atrás, se ben eran simples riscadelas que a autoridade podía compoñer con prontitude.

A celebración das feiras e mercados podía ser condicionada, sen dúbida, polo funcionamento dunha barca de pasaxe preto, sexa que non barquease por algunha razón, sexa polo seu exceso de tarefas ou pola súa inseguridade manifesta, etc.

Por outra banda, as barcaxes, ó igual cós demais impostos de circulación de mercadorías, poden dar unha pauta para “detectar as oscilacións da coyuntura económica” desde unha perspectiva distinta, como sulíña Gelabert⁶².

⁶⁰ AHPOR. Protocolo de Juan González Cervela. 1506, f. 156.

⁶¹ AHPOR. Municipal. Orense. Mazo de escrituras de 1569. Libro 175, f. 117.

⁶² Gelabert González, Juan F. *Dos indicadores de la coyuntura económica en la Galicia del siglo XVIII. Los barcages de Ulla y Sarandón. 1740-1787*. En C. XVII. 1972, p. 289.

Mercadorías. Pouca información existe sobre o tráfico medieval e pouca máis sobre o moderno. As ordeanzas municipais e señoriais, nembargantes, insisten na presenza de certos artigos, particularmente de mantementos, que se movían en sentido norte-sur e ó revés. Son o viño e o peixe.

O viño partía de toda a comarca do Ribeiro cara Santiago, que era o centro distribuidor, ou cara ós portos galegos.

O peixe era moi variado, tanto o de río coma o do mar. Destacou sempre a sardiña e outros peixes de mar frescos, salgados, secos e afumados. Moita da sardiña pasaba a Castela.

Outros mantementos de intenso tráfico eran o trigo, xeralmente metido pola costa en épocas de pouquidade, e o centeo. En máis pequena medida o millo miudo e máis tarde o millo.

Era de certo volume o tráfico do sal, produto obrigado para a conservación dos alimentos. Nalgúns momentos obxecto de intenso contrabando.

O gando vacuno o mesmo entraba de Portugal que saía cara Castela e Portugal. Tamén o aceite, o queixo castelán, as aceitunas, as especias, as froitas confitadas, o azucre e o arroz eran importados doutros reinos da Península.

Os produtos de importación eran moi varios, sendo xeralmente de carácter suntuaro e de pequeno volume. Nas tendas dos mercaderes ourensáns do século XVI abundan toda clase de produtos de drogaría, cosméticos e o xabón, que inda no ano 1706⁶³ non se fabricaba en Galicia.

Vidros de Cadalso, louzas de Talavera, pezas de ferro e cobre (lanzas, cerrallería, dagas vizcaínas, coitelos de Vergara, etc.). Obxectos de estano de Flandes, espellos de Venecia. Cordobáns e guadamecís, papel da Rochela, barallas de naipes, cordas de viola, tesouras, agullas, etc. Pólvora de Flandes, xoiería e pratería. Toda clase de tecidos casteláns, flamencos, ingleses, de Bretaña; holandas, fíos, lenzos e estopas do país; sedas de Monforte, Jaén, Valencia, Toledo e Braganza.

Prendas diversas de indumentaria, especialmente mangas de Burgos e Cogolludo, medias calzas, toucas, cofias, gorxeiras, guantes, bonetes, casulas, etc., de teas ricas (veludo, damasco, etc.).

As madeiras, leñas e cortizas abastecían a cidade, moi necesitada delas, e eran exportadas a Coruña, en especial as últimas.

As feiras e mercados da provincia e as tendas fixas da cidade de Ourense centralizaban unha boa parte deste comercio e tráfico.

3.4.3. O *valor estratéxico* das barcas de pasaxe púxose de manifesto en numerosas ocasións con motivo de guerras, invasións e loitas internas sufridas ó longo da historia de Galicia, permitindo ou atrancando o paso ó seren fundidas ou retiradas.

As barcas permitiron o paso das tropas inglesas do Duque de Lancáster á cidade de Ourense no seu intento de recupera-lo trono de Castela para as súas fillas⁶⁴.

As guerras con Portugal, en especial a de separación na segunda metade do século XVII, a de Sucesión ó trono de España, que afectaría a Galicia desde 1704, xa que Portugal uníuse a causa do Arquiduque de Austria, e a guerra con Inglaterra e a súa eterna aliada portuguesa⁶⁵, rematada no 1763⁶⁶, a guerra de Independencia coas correrías de tropas francesas pola provincia de Ourense⁶⁷, os movementos realistas no trienio liberal⁶⁸ e as partidas carlistas do século XIX⁶⁹, encheron numerosos capítulos da súa historia ó pe das barcas dos nosos ríos.

⁶³ AHPOR. Municipal. Orense. Acordo do 13-II.

⁶⁴ Risco, Vicente. *Manual de historia de Galicia*. 2ª ed. Vigo. 1971 e Picaud, Aimerico.

⁶⁵ Fernández Alonso, Benito. *La guerra hispano-lusitana*. Orense. 1894, p. 41.

A secuela desta guerra foi catastrófica para a economía das zonas directamente afectadas polo conflito, por mor dos “pueblos y haciendas quemadas y arrasadas”, sendo necesario suministrar “víveres y municiones”, conducilas en “treinta y nueve barcas para el paso del Miño”.

O Marqués de Viana, que gañara Monzón, tiña por Mestre de Campo a D. Baltasar Pantoja e a D. Francisco de Castro, de Verín, que puxeron 36 barcas para atravesalo miño, facendo así ponte para trasladar víveres e municións para as tropas (p. 138).

Fernández Villaamil (Obr. cit. T. III, p. 57) fálanos das rapiñas dos portugueses no ano 1706, que pasaban en barcos desde Lapela e Elvas; e de que o Comendante das armas de Vigo, no dous de xaneiro do 1762, pon un sarxento e cabo e seis soldados en cada unha das barcas de pasaxe entre España e Portugal para vixiar e conte-las desercións na Guarda, Goián, Salvaterra e Tui. Os demais pasos eran suprimidos e os barcos depositados en poder do Gobernador militar de Tui (T. I, p. 130).

Rematan polo momento esta serie de enfrontamentos entre as dúas nacións no ano 1763.

⁶⁶ Fernández Villaamil. *Obr. cit.* T. III, p. 98.

⁶⁷ Eiján, Manuel. *Historia de Ribadavia y sus alrededores*. Madrid. 1920.

As postas do rei foron creadas no ano 1644, con motivo da guerra con Portugal. Duas corrían a costa dos veciños de Ribadavia e unha ía a barca de Barbantes e outra a Cañiza (p. 440).

No ano 1706, o Procurador de Ribadavia, D. Manuel de Guntín, comunica ó Xeneral que as tropas que ían de guarnición a Milmanda evitasen ir por Ribadavia, xa que lles quedaba mais preto a barca de Filgueira (p. 436).

Avila y Lacueva (citado por Eiján, p. 495) expón que “el 20 de enero... una parte del ejército de Ney ocupó la ciudad de Orense, y el 30 se presentó en esta villa (Ribadavia) el Batallón de Volteadores, número 39, después de haber sufrido una descarga de los paisanos *al paso de las barcas del Miño...*”.

O xeneral Loison pasa co seu exército pola barca da Arnoia (p. 519).

⁶⁸ Ignacio Manuel Pereira, na súa *Exposición que hace al Rey... dirigida a informarle a los esfuerzos de la fiel Galicia...* Madrid. 1824 (citado por José R. Barreiro Fernández. *La Reacción absolutista en Galicia en el trienio de 1820-23*. En CEG. T. XXXI, 1978-80, p. 167) dice: “franqueaba las barcas no solo para el transporte de dichos enseres sino también para la tropa realista y a veces a la misma corporación de la Junta Apostólica”, referíndose ó administrador da plaza de Salvaterra, D. Manuel Laredo (p. 188).

⁶⁹ No 1874, os carlistas ameazaban Ribadavia desde a outra marxe do Miño e por elo “se quitan las barcas y se guarecen de la parte de Ribadavia” (Eiján. *Obr. cit.*, p. 591).

3.4.4. O labor de *policía e de persecución de ladróns e malfeitores* tamén tiñan a súa incidencia nas barcas, en especial nas da zona de Ribadavia, tan preto da fronteira de Portugal, nación que soía servir de refuxio de toda clase de delincentes na súa persecución e captura.

Algo disto sucede no ano 1733, cando o Conde de Itre, Capitán Xeneral de Galicia, envía orden sobre a batida de ladróns que infestaban as provincias galegas, en especial a comarca de Deza e Trasdeza. De Vigo chegan a Ribadavia 18 soldados e 2 sarxentos para dar unha batida. Mándase que se ocupan as pontes e que se atranquen con carros de pedra, que se retiren os barcos e que se rexistren as pasaxes de barcos que ían o reino de Portugal e ás personas sospeitosas.

A batida debía darse o 15 de marzo, debendo de retirar os barcos do río Miño cos seus remos en todo o tramo que abrangue a xurisdicción de Ribadavia, asemade das xurisdiccións de Melón, Meréns, Castrelo e Prado.

Perseguíase especialmente ós facinerosos D. Pedro de Nóboa, “el Fino”, e a Miguel Gómez de Castro e por eles se ofrecían ós que axudasen a prendelos 300 ducados.

O 17 do mes de maio xa quedaran disoltas as gavillas de ladróns, presos case todos eles, pero a Real Audiencia insistía en que se seguise mantendo a vixilancia nas barcas do río Miño e a recoñecer ós suxeitos que pasaban a Portugal e a manter nas barcas de pasaxe unha garda de paisano⁷⁰.

3.4.5. *Folklore e literatura*

Pero, ademáis da importancia económica que as barcas tiñan para todo o país, interesa particularmente o seu estudo pola súa incidencia na cultura. Todo un folklore existe e se desenvolveu arredor das barcas e barqueiros. Un acervo moi ricaz, soamente nunha pequena parte recollido e estudiado en cantos, poesías, lendas, contos, ditos e refráns, pon de manifesto o influxo na vida social e cultural dos pobos⁷¹.

A barca de Prado é fundida no ano 1843 por orde do Xefe militar, xa que merodeaban por alí os facciosos (AHPOR. Delegación de Hacienda. Caja 2277. Expediente de subasta de la cadena de la barca de Prado).

⁷⁰ AHPOR. Municipal. Ribadavia. Actas do 1733, f. 35, 62 e 53. Orde do Conde de Itre do 10-III sobre a batida de ladróns (f. 35); Orde do 6-IV ofrecendo 300 ducados pola detención de dous facinerosos (f. 62); Orde do Conde de Itre comunicando que quedaran disoltas as gavillas de ladróns e que suspenden certas providencias e manteñan outras (f. 79); Comunicacións dos alcaldes ordinarios de Ribadavia ás xusticias de Melón e Mérense das ditas ordes (f. 53).

⁷¹ Lorenzo Fernández, Joaquín. *Cantigueiro da Limia Baixa*. Vigo. 1973. Recolle un cantar de barqueiros somentes.

Xa Aimerico Picaud nos refire no relato da súa peregrinaxe a Compostela no século XII abondosas anécdotas que teñen as barcas, barqueiros e ó seu entorno como protagonistas⁷². Os relatos de viaxeiros de tódolos tempos e os cancioneros irannos completando.

Entre as cántigas populares espigámo-las seguintes:

“Barqueiros de Ribadavia
Víndeme pasar a mín
Veño de Santa Lilaina
e vou pra San Agustín!”

“Pedín licencia a un barqueiro
Y no me lo quiso dar;
Con ella o sin ella
Botárame a navegar”

“Do outro lado do río
O meu pai ten un palleiro;
Cada vez que vai alí
Ten que paga-lo Barqueiro”⁷³.

“A la barca, barca
Me dijo el barquero
Las niñas bonitas
No pagan dinero”.

Entre os refráns:

“Quen ha pasala barca, escusa contar xornada”

“Se a barca está rota sálvese quen poida”⁷⁴.

Entre os ditos:

“Dar coa barca en terra”, que equivale a bater nalgún atranco, experimentar un fracaso⁷⁵.

⁷² *Codice Calixtino*. Madrid. 1971.

⁷³ Lorenzo. *Cantigueiro*, p. 72, nº 799.

⁷⁴ Rodríguez González. *Diccionario*. Voz: Barca.

⁷⁵ Rodríguez González. *Obr. cit.*

3.4.6. *Heráldica e Sixilografía*

Ambas ciencias auxiliares da historia botan man usualmente de naves e barcos como tipos navais nos escudos e nos selos dos concellos dalgúns portos de Galicia (Noia, Muros) e do Cantábrico⁷⁶.

A Heráldica emprégaos como figuras artificiais para enfeita-lo campo dos escudos inda que non son moi abondosos. Ligados á provincia de Ourense áchanse os escudos da liñaxe dos Cadórniga, nos que figuran xa unha barca ou unha nave, como se poden ver no monumento funerario dun personaxe desta familia na igrexa de San Francisco e en varias casas de Ourense. Outras liñaxes como os Nodal e os Barceló (de orixe catalana) tamén presentan pequenas naos nos seus escudos.

A Pintura, Escultura e outras artes menores, como a Tapicería, Cerámica, etc. se sirven das barcas como motivo. Todo elo axuda a coñece-la evolución das mesmas.

3.4.7. *As barcas e a sanidade*

Desempeñaban un papel decisivo as barcas nos momentos de peste, tan frecuente na Idade Media e Moderna, de aí que tanto as autoridades locais como logo a Real Audiencia, que canalizaba as ordes do Consello Real, prohibisen toda clase de tráfico e tránsito nas zonas apestadas coas non afectadas a fin de previ-lo contaxio. Pese a elo a transgresión polos barqueiros era cousa adoitada.

A normativa neste sentido é moi abondosa e moi ricaz a documentación dos concellos, en especial na época do verán e cando arreciaron as grandes pestes do 1572 e 1598, que atacaron de xeito especial á provincia de Ourense.

Gardaba a barca e pasaxe de Marnel, preto de Ourense, o 26 de xullo de 1570, Gregorio Sánchez, garda da dita barca por orde da Real Audiencia, a causa da peste para que os que viñan de lugares contaminados non pasasen dunha a outra parte, enviando para maior seguridade a dito porto ó alguacil Juan Guerra. Ambolos dous piden testemuña perante notario de que mentres foran a almorzar saltaran certas persoas no porto e quebrantaran a cadea e prisión da barca e barco e pasaran a outra beira do río⁷⁷.

⁷⁶ González, Julio. *Los sellos concejiles de España en la Edad Media*. En *Hispania*. T. V, nº XX, 1945, p. 341 y sig.

⁷⁷ AHPOR. Protocolo de Juan Beya. 1570, f. 14.

O 24 de maio de 1576, o correxedor de Ourense, Lcdo. Vargas de Santo Isidro, debido a que en Lugo, Coruña e Ferrol había enfermidade de pestilencia e conviña garda-la cidade, acorda poñer gardas na ponte principal e que ningunha persoa acolla nin dé pousada a ninguén que veña de aqueles lugares, nin reciban recados baixo a pena de 100 azoutes e o mesmo os mesoneiros. Manda, asimesmo, que as *barcas de Barbantes, Pero López e Marnel* e as demais que están a beira do río non pasen a ningunha persoa que veña das mesmas partes⁷⁸.

Co motivo doutra grande peste que asolou a provincia no 1598⁷⁹, o concello ordenou secuestra-las barcas do Miño tres légoas arriba e abaixo da cidade.

Estas ordes repetíanse en diante tódalas ameazas de peste sufridas ó longo dos séculos XVI ata o XVIII, inda que foran lonxanas.

Mais o feito de que unha barca non barquease orixinaba graves trastornos e catástrofes a nivel individual e local.

En moitas ocasións os barqueiros eran levados a ruina ó teren que pagar relixiosamente os arrendos das barcas, que en virtude dos contratos tiñan que facer efectivos nos prazos estipulados. Por iso é moi frecuente a petición de rebaixas no pago das cantidades concertadas.

No ano 1574⁸⁰, Gonzalo Gómez e Simón Rodríguez, barqueiros aveciñados na cidade de Ourense, que tiñan en arrendo por tres anos as barcas do Miño, piden rebaixa ó concello da cidade porque o segundo ano do arrendo fóra o de 1573, ano no que houbera peste na cidade en catro ou seis meses e “por haber la dicha peste no se pasó la barca ni se la quisieron dejar pasar Luis de Ribera, Alguacil Mayor de la Real Audiencia, porque no pasase por ella gente para inficionarse”.

Este foi o motivo polo que en sete meses de tal ano non tiveran gañancia algunha. Asemade, para colmo de desditas, foron executados e tiveran que acudir á Xusticia e Rexemento, porque “no le saliera cierta y de paz la barca”. A rebaixa conseguida, á fin, alcanzou a cifra de 12 ducados.

Na orde local e comarcal o trastorno refléxase nos abastecementos de alimentos a toda clase de mercadorías, na escaseza e na suba dos mesmos, na supresión de feiras e mercados, etc.

⁷⁸ AHPOR. Municipal. Orense. Acordos.

⁷⁹ Gallego Domínguez, Olga. *La peste en Orense desde el siglo XIV al XIX*. En BA. T. III. 1973.

⁸⁰ AHPOR. Protocolo de Juan Soto. 1574, f. 224.

3.5. *Propiedade e explotación das barcas*

3.5.1. *Tenencia ou retención das barcas*

As barcas e barcos de pasaxe, como monopolios señoriais que eran, achábanse na súa maioría detentados polos señores xurisdiccionais, foran leigos ou eclesiásticos. Só as de máis baixos rendementos ou as conflictivas pasaron en lonxanos momentos a particulares ou a concellos.

A obtención do dereito a poñer barcas e a percibir barcaxes acostuma a ir implícito nos privilexios de concesión de señoríos desde a baixa Idade Media, se ben nalgúns casos conseguíronse por simple apropiación, en especial na Baixa Idade Media. Outras, como as de Meréns e Filgueira teñen a súa orixe nun foro feito polos mosteiros de Celanova e Melón. O escurecemento do foro e os foros subseguintes permitiron a súa transferencia a outros señores xurisdiccionais. De todos xeitos, sempre foi considerado un dereito xurisdiccional.

A mediados do século XVIII pertencían ó *clero* (mosteiros, abadías e ordes militares) as barcas de Castelo (Encomenda de Queiroga), San Román (Abadía de San Clodio), Torbeo (Abadía dese nome), Gudín (Mosteiro de Montederramo), San Estevo (Mosteiro de Ribas de Sil), Pombeiro (Mosteiro de Ribas de Sil), Prado (Mosteiro de Oseira), Ribadavia (Mosteiro de Melón), Meréns (Mosteiro de Melón e señor de Merénse), Mirós (Mosteiro de Celanova), Beade (Encomenda de Beade), San Clodio (Mosteiro de San Clodio do Avia) e Bieite (Colexio da Compañía de Santiago).

A *señores laicos* as de Figueiredo (D. Juan Alonso de Ron), Silva (Conde de Ribadavia e Marqués de Malpica), Barbantes (Conde de Ribadavia e Colexio de Viveiro) Ponte Castrelo (Conde de Monterrei) e Filgueira (Conde de Amarante).

De *concellos* eran as de Castro Caldelas (do concello do Castro), Sendelle (Concello de Santa Cruz de Sendelle), Mirós (Concello de Entrimo) e, por último, a de Ourense na Idade Moderna.

As de máis prestixio e sona eran as de Ribadavia, Barbantes, Prado e Filgueira, todas no río Miño. Máis lonxe encóntrase as de Ribas de Sil, Ponte Castrelo, San Román e Vilaira.

O clero detentaba case o triple do produto das barcas que os señores laicos.

A abundancia de barcas de pasaxe en mans de señores fronte as escasísimas pontes significan uns fortes intereses dos señoríos locais non sempre ben coñecidos, mais sí evidentes, que fixeron practicamente imposible a pervivencia dalgunhas pontes.

Os mosteiros e nobres, ás veces opoñíanse a que os concellos construíran pontes ás súas expensas e sen esixir dereitos de tránsito, porque esta medida os privaría de percibir impostos nos vaos e nas barcas.

Este é o caso da ponte sobre o río Barbantiño, á construción da cal se opuxo a Condessa de Ribadavia no século XVI para que non perxudicase a súa barca de Barbantes.

Sen embargo, os intereses eran contrapostos, pois o mosteiro de Oseira contribuíu tempo atrás á súa reconstrución, xa que afectaba profundamente ós intereses do seu couto de Santa Cruz de Arrabaldo. Co tempo foron os veciños do couto os que se ocuparon deste mester, desentendéndose, ó parecer, o mosteiro.

A mesma ponte de San Clodio foi consecuencia dunha decisión do propio mosteiro.

É dicir, que non é exacta a afirmación de Santos Madrazo de que os membros deses estamentos privilexiados a penas colaboraron na construción e reparación das roitas, pese a gozaren de privilexios para percibir dereitos de tránsito nos seus centos de portazgos, pontazgos e barcaxes, e que tampouco invertían o produto destas execucións no mantemento de camiños e pontes. En realidade, todo dependía das circunstancias e dos intereses do momento.

Os mesmos concellos teñen moito que dicir ó respecto. O concello de Ourense opúxose nalgún momento á reconstrución da ponte de Castrelo, porque podería perxudicar ó portazgo de Ourense.

3.5.2. Sistemas de explotación das barcas

Os señores non explotaban directamente as barcas de pasaxe, máis ben as arrendaban ou as aforaban a un ou a varios barqueiros, segundo a súa importancia. O habitual era arrendala a dous ou máis barqueiros, co fin de que puidesen turnarse no servizo. Ás veces, inda que raras, eran dadas a medias (Transportela) e non eran poucos os subforos.

O *arrendo* era, dada a súa maior facilidade de actualización, de maior produtividade para os señores; non así o foro, ó facerse a moito máis longo prazo, como podemos ver, en especial, nas barcas dos mosteiros.

Nos arrendos a barca rematábase ó maior postor por períodos que ían de un a tres anos, e o pago podía fraccionarse en dous ou tres prazos anuais, de acordo ca súa contía.

O *foro* soía facerse por varias vidas ou voces ou por vida de tres reis de España. Tampouco é raro o caso de que o aforamento dunha barca ou barco vaia englobado nun foral que abrangue fincas urbanas e rústicas preto do porto.

Se a barca era compartida, é dicir, se pertencía a dous ou máis señores, xa por barquear en augas xurisdiccionais de distintos señores ou por outras razóns de herdanzas, compraventas, etc., cada señor explotaba a súa parte proporcional de barca e a escritura de foro ou arrendamento se facía independentemente ou conxuntamente por ditos señores.

Nos contratos de arrendamento ou de foro figuran cláusulas relativas ó sostemento, reparación e fabricación de barca nova, que recaen, segundo a súa contía, sobre o señor ou sobre os barqueiros, asemade outra serie de cláusulas penais que se aplican sobre estes se polo seu descoído se averiase ou perdese a barca.

Estipúlase, asimesmo, a contía a abonar ó señor e a forma de pago. A primeira depende da importancia da barca, xa en función da súa situación estratéxica con respecto as redes de comunicación, en función da seguridade dos seus portos e do tramo do río que percorrían as barcas, do bo estado destas, do bo nome e pericia dos seus barqueiros e da riqueza das comarcas que comunicaba e do número dos seus usuarios.

A forma de pago tanto podía ser en metálico como en especie, segundo se estipulase no contrato. En ocasións estipulábase a prestación dun servizo.

As barcas principais da provincia (Ribadavia, Prado e Barbantes) son as de máis alto arrendamento de toda Galicia⁸¹, xa que o río Miño, o máis longo da rexión, adquire o seu maior caudal na provincia de Ourense coa aportación do seu afluente o Sil “que leva a auga, inda que o Miño leva a fama”, segundo reza o dito popular.

Unha terceira forma era a *autorización* para botar barca ou barco a cambeo de algunha contrapartida, pois ó teren os señores xurisdicción sobre os ríos, asemade das terras, era preciso o seu permiso non só para establecer muiños, batáns, pesqueiras, redes, nasas e outros artiluxios nos ríos da súa xurisdicción, mais tamén para o uso de barcos particulares. Un convenio có señor regulaba a facultade de botar barcas.

Ese é o caso da licenza concedida polo Abade de Celanova, Fr. Pablo de Monroy, o 30 de agosto de 1733, a D. Silvestre Manuel de Nóvoa, veciño da parroquia de San Martín de Alongos, no couto de Mugares, para que puidese botar e manter un barco no río Miño, que “pase, corra y transite” desde o término de Freixendo, na parroquia de

⁸¹ García-Lombardero, Jaime. *La agricultura y el estancamiento económico de Galicia en la España del Antiguo Régimen*. Madrid. 1973, p. 196 y sig.

Mugares, ata a parroquia de Untes, que era do mosteiro, como pertencente á súa xurisdicción de Santa Comba de Naves e onde xa había outras barcas.

Entre as condicións fixadas figura a de que debía ser un barco seguro, hábil e capaz para que nel puidesen pasar con seguridade unha cabalería e dúas ou tres persoas, servindo só para o tránsito de D. Silvestre, a súa familia, criados e dependentes e para os monxes do mosteiro e de seu priorato de Naves, os seus criados, serventes e cabalerías, mais non para outra persoa algunha. Sería obrigación de cada parte levar quen remase e pasase o barco. Asemesmo, se D. Silvestre ou os seus sucesores quixeran quitar o barco poderían facelo, mais se quixeran melloralo ou convertilo en barca non poderían sen expresa licencia do mosteiro.

D. Silvestre pedira este barco porque tiña moitos bens en San Esteban de Untes e éralle moi difícil a cobranza das súas rendas e a procura de súa facenda ó ser preciso dar moitas voltas e rodeo indo pola cidade de Ourense a Alongos, na outra beira do río⁸².

Os *barqueiros* eran xeneralmente, campesiños da comarca en que se atopan as barcas, tanto dunha ou outra beira do río, e alternaban ambas ocupacións. As veces achamos varias xeracións de barqueiros, como ocorre cos Godoi na barca de Prado.

Debían de asistir á barca normalmente de día, desde o amañecer ata o anoitecer, e en casos excepcionais, estar a disposición incluso de noite, portarse correctamente cos pasaxeiros, cousa que non sempre ocorría, non esixir tarefas abusivas, pasar gratis ós señores e seus familiares, e criados e ós habitantes dos concellos a que pertencían os portos.

3.5.3. Pleitos

A importancia económica e social das barcas era motivo de numerosísimos pleitos, as veces moi duros e longos. Aquí soamente imos a deternos nalgúns deles.

A causa dalgún podía se-la *apropiación da pasaxe nun punto determinado* do río. Así, no 1576, o cura de San Martín de Nogueira, Bartolomé de Mira, e os veciños da Ribeira de Ramuín e parroquia de San Martín de Nogueira quereláronse contra Juan Piliteiro o Mozo e outras persoas sobre a pasaxe do río Miño, que por forza lles quitaran, sendo así que estaban en posesión de tal pasaxe desde tempo inmemorial⁸³.

De moita xenreira e longo foi o pleito sostido a fins do século XV entre o Mosteiro de Celanova e D. Alvaro de Soutomaior, Conde de Camiña, pola barcaxe,

⁸² AHPOR. Protocolo de Bernardo Fariñas. 1733, f. 14; y Clero. Celanova. Papeis. 1733.

⁸³ AHPOR. Protocolo de Alonso de Rianxo. 1576, f. 35.

pasaxe, carga e descarga do porto de Filgueira, perante o abade de San Clodio, primeiro, que actuaba como xuíz apostólico, e logo perante Sancho García del Espinar, Xusticia Maior no Reino de Galicia.

D. Alvaro dí que a barca era enteiraamente sua, mentres que o mosteiro sostiña que só era a metade, pois a outra metade pertencía ó mosteiro como dono do couto da Vestiaría, na beira esquerda do Miño.

O litixio plantexábase ó considerar que o límite das xurisdiccións de ambos señores, Fornelos, do Conde de Camiña, na beira dereita do Miño, e a de Refoxos, na esquerda, do mosteiro de Celanova, era o medio do cauce do río.

O 16 de xulio do 1489 sinan ambas partes un axuste en Ourense, polo que o Conde recibiría do mosteiro durante a súa vida 3.000 pares de brancas anuais “por lo que aporta en miña terra e señorío”, levando o mosteiro todo o demáis ata a morte de D. Alvaro, en que ós seus herdeiros pasaría a propiedade da barca para sempre⁸⁴.

Seguíu esta barca a dar crebadeiros de cabeza ó mosteiro, o cal no 1492 pleitea de novo con Durán Rodríguez, veciño de Ribadavia, por levar barca naquel porto. No 1498 consta que os fillos de D. Alvaro de Soutomaior se xuntaran ó pleito contra o Durán, quen, despois de perder na Audiencia de Galicia, apelou a Valladolid⁸⁵.

Celanova adquire desde 1493 ata 1497 unha serie de herdades lindantes co porto de Filgueira, dunha e doutra beira do río, probablemente coa mira de ter desembarazadas as entradas e saídas correspondentes. Ata sete escrituras de compraventa e unha doación ó seu favor achamos⁸⁶.

Poucos anos despois de ter lugar outro enfrentamento do mosteiro de Celanova co de Melón. Descoñecémolo proceso, mais a sentenza pronunciada en Celanova o 29 de abril do 1511 por Fr. Benito de Fuensalida, abade de Meira, e Pero Cacho, pertigueiro e xusticia maior do mosteiro de Celanova, como xuíces árbitros e compoñedores sobre certas diferencias que tiveran o abade de Celanova, Fr. Martín de Orozco, e D. Fr. Francisco de Henares, abade de Melón, sobre unha barca que novamente se puxera no porto de Filgueira, estipula que o abade de Melón, por razón das dúas barcas que se crebaran no dito porto e que puxera o abade de Celanova, pague a este 8.000 maravedís, facendo no prazo de 100 días ámbolos dous abades, por metade, unha barca grande e boa que ante en adiante no porto de Filgueira e custa dos dous mosteiros, e levando cada un a metade da renda. A súa vez o mosteiro de Melón quedaba coa obriga de face-lo

⁸⁴ AHPOR. Clero. Celanova. Papeis.

⁸⁵ AHPOR. Clero. Celanova. Papeis.

⁸⁶ AHPOR. Clero. Celanova. Papeis.

camiño, paso e porto da outra beira do río con seguridade. A preparación da barca e a feitura dunha nova, a carrego de ambos mosteiros por metade tamén; e o mosteiro de Celanova non se querelaría dos criados e vasallos de Melón, contra os que tiña certos pedementos.

Achábase presente no dictado da sentenza, asemade dos abades contendentes, Fr. Lorenzo de Peñafiel, Reformador da Orde de San Bernardo⁸⁷.

Coñecemos outro litixio sostido por Celanova, no ano 1545, contra *D^a Urraca de Moscoso* pola barca de Filgueira, que está, como dona da xurisdicción de Fornelos, sostía que era súa.

Descoñecemos-lo remate deste pleito, inda que supoñemos que D^a Urraca, ó momento, non conseguiu o seu propósito⁸⁸, pois o pleito de Celanova con Durán Rodríguez e Alvaro Sotelo pola metade desta barca aínda traía cola no ano 1624, xa que o 23 de outubro a Audiencia de Galicia expide unha R. Carta a tódolos posuidores en pouca ou en moita parte da tal barca, veciños de Filgueira, terra de Ribadavia e Arnoia, para que se lles notifique e vaian a declarar en seguimento do preito⁸⁹.

O paso dos anos debeu ser favorable ós herdeiros da Casa de Fornelos, pois no século XVIII a barca era enteira do Conde de Amarante, herdeiro desa estirpe⁹⁰.

O valor desta barca ó remate do século XV, segundo o interrogatorio do preito con Durán Rodríguez, soía oscilar entre 4.000 e 4.500 maravedís, que era no que se acostumaba arrendar⁹¹. A mediados do século XVIII producíalle ó Conde de Amarante 6.000 reais, cantidade moi estimable⁹².

De moita sona, tamén, foi o pleito sostido no 1602 por Pedro de Loureiro, Juan Gregorio e a súa muller e Margarida Pérez, viuda de Gonzalo de Lueda, todos veciños de Prexigueiro, como foreiros do mosteiro de Melón, contra *D. Alonso de Puga Ozores*, señor do couto de Meréns, porque este se entrometeu poñendo barcas, de xeito que os primeiros facía 17 anos que non podían usar do porto.

Saíu o mosteiro en terceira ó pleito. A sentenza do ano 1608 establece a devolución ós primeiros do porto de Miranzo no río Miño para que puidesen poñer

⁸⁷ AHPOR. Clero. Celanova. Papeis.

⁸⁸ Vázquez Martínez, Alfonso. *La barca de Filgueira, Fornelos y Celanova*. En RMAO. 1947. T. III, p. 53.

⁸⁹ AHPOR. Clero. Celanova. Papeis.

⁹⁰ AHPPO. Catastro de Ensenada. I. de Crecente.

⁹¹ AHPOR. Clero. Celanova. Papeis.

⁹² AHPPO. Catastro de Ensenada. I. de Crecente.

barcas para pasaren dunha a outra parte e as gozasen mentres que durasen as voces do foro que tiñan do mosteiro. Asimesmo, D. Alonso había de restituirlles do tempo que levara as barcas (trece anos e medio, pois os outros non andara por causa da peste ou por telas levado o río), 1.350 ducados, a razón de 100 ducados de froitos e intereses por ano, descontados 160 que valían as barcas, a razón de 80 ducados cada unha, 40 ducados que gastara en facer camiños para o porto e outras cantidades por cortes para a pasaxe e camiño do porto, que subirían en total a uns 244,5 ducados a descontar, quedando líquidos 1.105,5 ducados.

Esta sentenza provocou a ira de D. Alonso, quen “comenzó a descomponerse con Vmd. diciéndole algunas palabras desconpuestas y que se lo auían de pagar y que anquel diablo le llebasse en cuerpo y en alma no auía de quitar la dicha barca ni auía de andar en el puerto y que abia de echar la barca a fondo y matar al que en ella fuesse y que si le quitauan la suya al otro día abían de remanescer ochenta barcas y que ya tenía apelado para chancillería y que aunque se fuesse a tierra de moros no se auía de remar la barca por parte del monesterio ni aportar en su tierra y otras cosas de gran demasía...”.

O rexeitar o pago D. Alonso, foi necesario executa-los seus bens. Deste xeito foron rematadas as rendas do seu couto de Meréns en 152 ducados ata facer efectivo o importe da sentenza.

O 4 de xullo de 1608 personouse no porto de Castelo de Miño o Receptor co fin de dar posesión ós foreiros e ó mosteiro e chamou a Domingo Raboa, que traía no porto un barco, mais ó non presentarse manda a Bartolomé González, fillo de Margarita Pérez, que pase o río a nado e traia o barco. Una vez embarcado o Receptor vai río abaixo ata o porto de Miranzo, onde lles deu posesión ós devanditos dos portos de Miranzo e Meréns, entregándolles area, auga e facéndolles pasa-la barca dunha beira a outra do río.

Baixóu logo o Receptor co frade do mosteiro e os foreiros “al otro puerto questá un poco más abajo del de arriba en parte y jurisdicción del dicho Don Alonso de Puga en donde allí el dicho barco pequeño con dos remos y una cadena de catorze mallas delgadas y gastadas”. Este barco, ó parecer, era o que traía D. Alonso e foi valorado en 6 ducados, xa que era pequeno.

De seguiri fóronse polo río abaixo ó lugar onde se achaba a barca “atuada y metida debajo el agua con alguna piedra dentro de sí que por estar muy honda y con la piedra no se pudo sacar”.

Algúns testigos facilítannos nas súas declaracións dados sobre a importancia do porto de Miranzo. Expón un “que la dicha barca del puerto de Miranzo está en buen puerto y sitio, que por ella se pasan muchas cabalgaduras de recoas que trayen vinos del coto de Merés y otras partes para los puertos de la mar e otras partes y ansimismo jentes que ban a las ferias de boys, lienzos e otras más cosas para la Cañiza y Ribadavia, San Clodio y más ferias y mercados, vaños de Cerves como para las romerías de San Benito y Santo Amaro y Nuestra Señora de la Franqueira y otras más partes de que se saca mucho provecho para la dicha barca...”.

Otro testigo manifesta que a barca valía 30 ducados, que era o que pagaba o barqueiro por ela.

Un terceiro dí que, segundo algúns barqueiros que remaran a barca, valía de renta cada ano 100 ducados, que era o que D. Alonso lle sacaba de proveito por pasar nela toda a sua facenda que outiña en Meréns, Louredo e Trasariz, cabalerías, criados, meiriños, escribáns e vasalos, sen que éstos pagasen cousa algunha, mais se o fixesen valería uns 200 ducados⁹³.

D. Alonso, segundo el mesmo manifestara, recorre a Valladolid polo agravio na valoración dos seus bens. A sentencia do 30 de juño do 1610, confirmada o 28 do mesmo mes, dispón a devolución a D. Alonso de todo o que se lle tomara na execución dos seus bens ordenada pola Audiencia de Galicia⁹⁴.

Otro preito moi sonado foi o que mantivo o mosteiro de Oseira contra os *Mosquera de Prado de Miño*, que levaban en foro o couto e a barca de Prado. Ó comezo do século XVII faise definitivamente coa barca o mosteiro.

3.5.4. Tarefas de pasaxe

Ó se-las barcaxes servicios públicos de primeirísima necesidade e os dereitos por elas percibidos moi cobizados a súa percepción estivo sempre moi regulamentada por disposicións reais e dos concellos, inda que a súa transgresión achábase á orde do día.

⁹³ AHPOR. Clero. Libro 558. Executoria da R. Audiencia de Galicia librada a instancia do mosteiro de Melón contra D. Alonso de Puga. 1602.

Este D. Alonso, home moi roxo e temperamental, foi un célebre falsificador de documentos e sostivo pleitos co mosteiro de Melón moi sonados (Fernández Alonso, Benito. *Falsificadores célebres: Don Alonso de Puga*. En BCMO, T. III, p. 177).

⁹⁴ AUS. Carta executoria da R. Audiencia de Valladolid a instancia de D. Alonso de Puga. 1610. 25 f. Cperg.

Cando Aimerico Picaud⁹⁵ nos fala do país vasco na segunda metade do século XII (o códice Calixtino da Catedral de Santiago foi escrito dende 1139 ata 1165 e atribúese a súa compilación a Picaud), quéixase dos portazgueiros e dos que reciben deles os tributos e que o consinten, nomeando a “los demás señores de los citados ríos, que injustamente reciben de aquellos mismos barqueros los dineros de la navegación...” e alude logo ó exceso das tarefas: “y los repetidos barqueros solo deben cobrar un óbolo por la travesía de los hombres, si son ricos, y por su caballo un solo dinero, pero de los pobres nada. Y deben tener también barcas grandes en que holgadamente puedan entrar las caballerías y los hombres”.

Carlos I e D^a Xoana dispoñen nas Cortes de Valladolid de 1537⁹⁶ “que los barqueros sean obligados a tener en lugares públicos los arancelos por do llevan los dichos derechos”, o cual é unha mostra patente dos abusos e excesos que se cometían.

Unha proba delo é o que sucedía na barca de Ourense e que obrigou ó concello no ano 1457⁹⁷ a conminar ó arrendatario daquela para que non levase máis do acostumado e ordenado polo concello, so pena de 600 maravedís. Notarialmente se lle notifica que levase de cada “vesta de pasage hua branca e dous diñeiros de aluarda”.

De novo volta a protesta-la cidade o 12 de maio de 1568 polas irregularidades cometidas nas barcas do Miño e á súa queixa resposta a R. Audiencia cunha provisión para os barqueiros da barca de Barbantes, que era do Conde de Ribadavia e de Gómez Pérez das Mariñas, conminándoos a que non cobrasen máis do fixado no arancel, pois non ían “bastimentos” a cidade por esa razón⁹⁸.

Os Reis Católicos na Instrucción de Correxedores de 1500, Fernando VI na Ordenanza de Interdentes de 1749 e Carlos III na Instrucción de Correxedores de 1788⁹⁹ preocúpanse e porfían unha e outra vez de que non se poñan novas imposicións sobre pontes e pasos de ríos e mandan que se observen e garden os aranceis aprobados polo Consello, encargando a súa vixilancia ós Intendentes e Correxedores.

O caso que se facía a toda esta normativa parece que era practicamente nulo. García-Lombardero¹⁰⁰ publica unha carta de D. Jacinto Manuel Mosquera y Sotomayor dirixida a Campomanes, datada en Ribadavia o 27 de xuño de 1767, na que expón: “En el río Miño y en otros de este reino hay diferentes barcas que no tienen más arancel que

⁹⁵ *Codice Calixtino*. Foi escrito este Códice da Catedral de Santiago entre 1139 e 1165, atribuíndose a súa compilación por algúns autores a Aimerico Picaud. O libro V é unha guía de peregrinación a Santiago e fala dos abusos dos barqueiros e portazgueiros.

⁹⁶ *Novísima recopilacion*. Libro VI, Tít. XX. Ley XI.

⁹⁷ Ferro. *Obr. cit.* T. I, p. 429, nº 417.

⁹⁸ AHPOR. Municipal. Orense. Mazo de escrituras. 1568. Libro 175, f. 110.

⁹⁹ *Novísima recopilacion*. Libro VI, Tít. XX. Ley XIII.

el capricho de sus dueños por lo que los arriendan como quieren, aumentando este arriendo siempre que quieren, de que se sigue por precisión que los arrendatarios o barqueros aumentan el derecho de barcaje a los pasajeros, y que el común padezca un notable perjuicio”.

As barcas de Pero López (Prado) e de Ribadavia, as dúas máis transitadas da provincia, no ano 1800 non tiñan fixado arancel e por elo o concello de Ourense acorda solicitar do Real Consello que o fixe¹⁰¹.

Destes aranceis, fixados polos concellos, os señores xurisdiccionais, a Real Audiencia e o Consello Real e, porque non, a libre vontade dos barqueiros, non temos máis que noticias circunstanciais, xeralmente con motivo de queixas e protestas por excesos na súa percepción, ou dando a razón de contas ou outros feitos dispersos. Isto non nos permite a comparanza entre barcas máis ou menos importantes e a súa evolución no tempo.

Así, no ano 1704, Francisco Castro Canseco, mestre de obras e escultor aveciñado en Ourense, fixo un retábulo para a igrexa de Santa Uxía de Eiras. Costou o “portearlo desde Orense en diez carros prestados con porte y barcaje ochenta y ocho reales”¹⁰².

No 1747, foron levados dous soldados presos desde Ourense á Coruña. Sairon o 19 de maio e chegaron o 24 do mesmo mes. Ian acompañados dun comisario e dous gardas e pagaron de barcaxe 16 maravedís¹⁰³.

Era norma xeral cos veciños da xurisdicción, concello ou parroquia onde había barca estiveran exentos do pago de barcaxe.

De seguido dámo-las tarefas que atopamos dalgunhas barcas da provincia de Ourense en distintos anos:

Ano

- | | |
|------|---|
| 1450 | 1 carro carregado de viño de Ourense ou con mantementos para a cidade, 4 mrs. (Ourense)
Rivas Fernández ¹⁰⁴ danos a tábula para o século XV nas barcas de Ourense:
1 persoa, 2 diñeiros
1 besta de carga, 1 diñeiro |
| 1457 | 1 besta de pasaxe, 1 branca (Ourense)
1 besta de albarda, 2 diñeiros (Ourense) |
| 1486 | 1 home ou 1 besta, 4 ou 5 mrs. (Lagar Queimado. Ourense) |

¹⁰⁰ *Obr. cit.*, p. 117.

¹⁰¹ AHPOR. Municipal. Orense. Contas da condución dos presos. Caixa 199.

¹⁰² APAEE.

¹⁰³ AHPOR. Municipal. Orense. Contas da condución dos presos. Caixa 199.

¹⁰⁴ *Obr. cit.*, p. 244.

- 1 home ou 1 besta, 0,5 reais (Ourense)
- 1572 1 carro con pan, leña, nabos, estrume, cal e outras miudezas da terra, 8 mrs. por ida e volta, se eran do bispado de Ourense
1 carro con viño, peixe, sal, froita, peras e mazás, arcos e madeira de peneiras, fatos de casa mudada, que sexan de fora do bispado, ida e volta, 34 mrs.
- 1750 1 persoa, 2 mrs. (barca do Colexio da Compañía de Santiago na xurisdicción de Roucos)
1 persoa, 8 mrs.; 1 cabalería, 6 mrs.; 1 carro, 1 real (barca de Sendelle, Sobor do Miño, no Hospital do Condado)
1 persoa, 1 cuarto no inverno e 1 ochavo no verán; 1 cabalería, 2 cuartos (barca de Silva)
1 persoa, 2 mrs. (barca de Bieite)
- 1780 1 persoa, 3 cuartos; 1 cabalería, 4 cuartos no inverno. No verán, 1 persoa, 1 cuarto, 1 cabalería, 2 cuartos (Barcas de Gudín e Porto Brosmo, sobre o Sil)
- 1807 1 persoa, 2 cuartos; 1 cabalería, 6 cuartos; 1 boi ou vaca, 3 cuartos; 1 xuvenca, 2 cuartos; 1 becerro de leite, 1 cuarto (Barca de San Estevo de Ribas de Sil)
- Gelabert¹⁰⁵ para as barcas do Ulla e Sarandón, a mediados do século XVIII, da os seguintes valores:
1 persoa, 2 mrs. 1 cabalería baleira, 4 mrs.; 1 cabalería carregada, 6 mrs.; 1 carro baleiro, 16 mrs.;
1 carro carregado, 32 mrs.

3.5.5. *Barcaxes*

Tradicionalmente considéranse como barcaxes os impostos de tránsito que gravaban por igual ás persoas, animais e mercadorías¹⁰⁶, cando se facía uso das barcas de pasaxe para atravesalos ríos dunha a outra beira.

Pensamos, nembargantes, que non existe tal imposto, senon un auténtico monopolio que leva unido o dereito señorial a poñer barcas en exclusiva en determinados portos ó servizo posto ou prestado polo señor de ditas barcas a favores duns usuarios, foran ou non seus vasalos, a cambio do pago pola utilización de tal servizo.

Achégase esta interpretación Canga Argüelles¹⁰⁷ ó manter que “Se cobra en España a los pasajeros por el tránsito de los ríos, en remuneración de la comodidad que las barcas establecidas para el tránsito proporcionan al viajero. El capital que el dueño emplea en la construcción y mantenimiento de los barcos, es acreedor a un rédito; y éste

¹⁰⁵ *Obr. cit.*

¹⁰⁶ García de Valdeavellano, Luis. *Curso de historia de las instituciones españolas*. 2ª ed. Madrid. 1970.

¹⁰⁷ Canga Argüelles, José. *Diccionario de Hacienda*. Madrid. 1834, T. I. Voz barcaje.

es el fundamento con que se cobran los derechos de barcaje. Pertenecen en España a la renta de Correos, a los pueblos o a particulares”.

O feito de que certas portaxes fosen percibidas nos portos das barcas como lugar de intenso tráfico deu lugar a que a denominación de barcaxe adquirese a significación de imposto por extensión ó lugar de percepción.

Os *detentadores* destes monopolios, no Antigo Réxime, como xa vimos, eran señores xurisdiccionais leigos e eclesiásticos e, en menor medida, algúns concellos e particulares.

O produto das barcaxes, fosen de señores ou de concellos, servía para financiar diversas empresas, moitas veces lonxe das súas necesidades e intereses. Normalmente no caso de concellos podían destinarse ó arreglo de pontes, como ocorría en Ourense, ou ía en axuda da súa obra nalgúns momentos das múltiples ruínas que padeceu¹⁰⁸. En ocasións, destinábase a mesteres moi alleos, como o de pagar soldadas ós procuradores que se desprazaban con encargos do concello¹⁰⁹ ou ben ían a paliar pequenos gastos non moi claros dos rexedores¹¹⁰ ou a outros gastos imprevistos¹¹¹. E dicir, eran considerados bens de propios e como tales eran tratados.

Mais con frecuencia os propietarios destinaban as ganancias ó arranxo das averías que a cotía sufrían as barcas, e á construción doutras novas no caso de que os arregros non foran viables polo seu excesivo custo ou no caso de que as levase o río. Xa vimos cos gastos de inversión, mantemento e servicios soían ser moi onerosos.

Pese a todo elo o interés dos señoríos en manter estes dereitos, non radica tanto no aspecto lucrativo, cuanto no que sopuñan de dominio dos vasalos.

Ainda que a provincia de Ourense é a que tiña maior número de puntos de barcaxe de toda Galicia, pois, segundo Lombardero¹¹², na segunda metade do século XVIII subían a 48, o produto bruto dos mesmos, 108.283 reais anuais, é inferior ó da provincia de Santiago, que con 22 puntos de barcaxe, acadaba os 113.532 reais.

As barcas estaban suxeitas tamén a certos gravames, tales como *sisas e estancos*, máis ou menos abusivos¹¹³, en especial as máis productivas, como era a barca de Ourense, xa barquease polo concello ou polo bispo.

¹⁰⁸ Ferro. *Obr. cit.* T. I, p. 388, nº 376. O bispo D. Diego, no 1433, dá a renda das súas barcas do Miño para facela ponte.

¹⁰⁹ Ferro. *Obr. cit.* T. I, p. 433, nº 420. Para os veciños que ían a Ponferrada.

¹¹⁰ Ferro. *Obr. cit.* T. I.

¹¹¹ Ferro. *Obr. cit.* T. I, p. 433, nº 421. Para o pago da escritura da xurisdicción do pleito de Allariz.

¹¹² *Obr. cit.*, p. 72.

¹¹³ Ferro. *Obr. cit.* T. I, p. 419, nº 408 e p. 425, nº 411.

Os puntos de barcaxe da provincia de Ourense e o seu valor a mediados do século XVIII (1751, única data que nos permite comparación entre elas, son os seguintes¹¹⁴:

BARCAXES (1751)

Lugar	Propietario	Arrendamiento anual	Utilidade barqueiro	Total reais
Río Sil				
Quereño	Concello	64	198	264
Viloiira	Concellos do Barco e Viloiira e D. Xosé Nicolás Quiroga	640	200	840
Correxáns	Convento de Correxáns	48	150	198
Correxáns	D. Andrés Arias	80	150	230
Correxáns	Varios particulares	20	150	170
Figueiredo	D. Juan Alonso de Ron	10	--	10
Sequeiros	Particular	100	--	100
Penadola	Particular	10	--	10
Penadola	Particular	10	--	10
Penadola	Particular	10	--	10
Castelo	Encomenda de Queiroga	12	150	162
San Román	Abadía de San Clodio	600	300	900
Torbeo	Abadía de Torbeo	250	200	470
Diligunte	Particular	50	--	50
Paradela	Concello de Castro Caldelas	--	--	--
Gudín	Mosteiro de Montederramo	99	366	465
San Estevo	Mosteiro de Ribas de Sil	--	2.200	2.200
Pombeiro	Mosteiro de Ribas de Sil	--	1.000	1.000
Río Miño				
Silva	Conde de Ribadavia e Marqués de Malpica	176	700	876
Silva	Benito de Moure	--	30	30
Barbantes	Conde de Ribadavia e Colexio de Viveiro	8.387,5	1.000	9.387,5
Prado	Mosteiro de Oseira	6.600	2.400	9.000
Ponte	Conde de Monterrey	546	312	858
Castrelo	Conde de Monterrey	546	312	858
Ribadavia	Mosteiro de Melón	11.050	750	11.800
Meréns	Mosteiro de Melón e Conde de Fefiñáns	482	192	674
Filgueira	Conde de Amarante	6.000	--	6.000
Sendelle	Concello de Santa Cruz de Sendelle e Pedro Alvarez e consortes	--	2.000	2.000
Frieira	Francisco Domínguez, vº de Desteriz, e Xosé Gómez, vº de Portugal	--	200	200
Río Arnoya				
Miróns	Mosteiro de Celanova	8	100	108
Río Avia				
Beade	Encomenda de Beade	140	22	162
San Clodio	Mosteiro de San Clodio	--	--	--
Bieite	Colexio da Compañía de Santiago	100	--	100
Río Bibeí				
Bolado	Particular	--	120	120
Peites	Particular	--	30	30
Río Limia				
Pozo da Roleira	Particular	--	--	140
Mirós	Concello de Entrimo	--	50	50

¹¹⁴ AHPOR. Catastro de Ensenada. Elaboración da autora sobre os Interrogatorios e outros libros

RESUME DE BARCAXES (1751)

	<i>Arrendamento</i>	<i>Utilidade barqueiro</i>	<i>Total</i>
Barcaxes señoriais	34.350,5	9.712	48.062
Barcaxes concellís	2.754	400	3.154
Barcaxes particulares	--	1.458	1.458
		TOTAL	52.674

Destas cifras, fornecidas polo Catastro de Ensenada, inférese ou ben unha sospeitosa ocultación de barcaxes e de utilidades dos barqueiros, ou ben un exceso na valoración dada por Lombardero¹¹⁵, que calcula a recadación bruta por barcaxes nun 3,25 máis có valor do arrendamento, conforme un mostreo feito en 17 casos sobre documentación do século XVIII. Establece, segundo dito baremo, un producto anual bruto de 108.283 reais para a provincia de Ourense, mentras que a nós nos dá 52.674 reais anuais, calculando a base dós arrendamentos ou foros maila utilidade dos barqueiros.

De todos xeitos, a incidencia dunha ou outra cifra sobre da poboación é moi baixa e “despreciable en comparación con la renta per capita en la región”, segundo sinala Lombardero¹¹⁶.

Case medio século despois de ser feito o Catastro, no ano 1788, as barcaxes parece que diminuíran dentro da provincia ou, ó menos, o libro de Acordos do Concello da cidade non lembra máis cás do Pereiro de Aguiar (*Silva*), do Duque de Rioseco, as de *Sande, Montes e Macendo*, do mosteiro de Celanova (non nos foi posible identificar a de Macendo, xa que por este lugar non pasa máis que un cativo regato que non admite o máis pequeno barquiño), as de *Merens e Melón*, da Condesa de Fefiñáns, e do mosteiro de Melón, a de *San Estevo*, que pertencía ó mosteiro de Ribas de Sil, a de *San Clodio do Sil*, de D. Felipe Arias, a de *Torbeo*, de D. Bernardo Casanova, e a de *Gudín*, do mosteiro de Montederramo¹¹⁷.

Todas estas barcaxes seguiron nas mans dos seus antigos donos ata o ano 1835, no que, por mor das leis desamortizadoras, as do clero foron incorporadas ó Estado. Os foron estinguíronse, mais continuaron prestando o servicio conseguinte mediante arrendos pola Facenda Pública ou polos concellos. A súa administración, sen embargo,

das parroquias, coutos e lugares onde había barcas.

¹¹⁵ García-Lombardero. *Obr. cit.* p. 72.

¹¹⁶ García-Lombardero. *Obr. cit.*, p. 73.

¹¹⁷ AHPOR. Municipal. Orense. Acordo de 2-VI-1788. Libro 119, f. 2.

non foi en maneira algunha eficaz polo que se trasloce das barcas de Ribadavia e de Prado.

As barcaxes dos señores xurisdicionais leigos, no momento da supresión definitiva dos señoríos, no ano 1835, non foron, ó parecer, considerados dereitos exclusivos, senon bens solarengos, polo que seguiron a ser explotados polos seus donos, como lle sucedeu á barca de Barbantes, no 1847. Daquela afectáronlles as leis desvinculadoras.

As barcas dos concellos seguiron a traxectoria de explotación secular.

Na segunda metade do século XIX dous acontecementos van a afectarlle de xeito especial ás barcas de pasaxe. Por unha banda a promulgación da *Lei de Augas* do 3 de agosto do 1866 (Gaceta do 7), que declara públicas as augas dos ríos¹¹⁸, e pola outra, a política de *construcción de estradas*; máis tarde a de *construcción de camiños de ferro*, que esixirán tender unha serie de pontes sobre toda clase de ríos, facendo desta forma máis fáciles e seguras as comunicacións, asemade de máis rápidas.

¹¹⁸ Damos algúns dos artigos que afectan ás barcas e barcos de pasaxe:

Tít. 2º, cap. IV, art. 33: “Son públicas o del dominio público las aguas de los ríos”.

Art. 160: “Los predios ribereños están sujetos a la servidumbre de que en ellos se amarren o afiancen las maromas o cables necesarios para el establecimiento de barcas de paso, previa indemnización de daños y perjuicios”.

Tít. 5º. De los aprovechamientos comunes de las aguas públicas, cap. XII. Apartado “Del aprovechamiento de las aguas públicas para la navegación y flotación”.

Art. 180: “El mando y tripulación de los barcos destinados exclusivamente a la navegación fluvial, son profesión u ocupación completamente libres”.

Art. 181: “Los barcos propios de los ribereños o de algún establecimiento industrial con destino exclusivo al servicio o recreo de sus dueños no satisfarán derechos de navegación, ni estarán sujetos a más disposiciones reglamentarias que las que sean exigidas por la policía del río y la seguridad de los demás barcos que por él naveguen”.

Art. 182: “En los ríos no declarados navegables y flotables, todo el que sea dueño de ambas riberas u obtenga permiso de quienes lo fueren, podrá establecer barcas de paso para el servicio de sus predios o de la industria a que estuviere dedicado”.

Tít. 6º. De las concesiones y aprovechamientos especiales de las aguas públicas. Cap. XIII. Apartado “Del aprovechamiento de las aguas públicas para las barcas de paso, puentes y establecimientos industriales”, art. 259: “En los ríos no navegables ni flotables, los dueños de ambas riberas podrán establecer barcas de paso o puentes de madera destinados al servicio público previa la autorización del Alcalde, quien fijará las tarifas y las condiciones necesarias para que su construcción, colocación y servicio ofrezcan a los transeuntes la debida seguridad”.

Art. 160: “El que quiera establecer en los ríos meramente flotables barcas de paso o puentes para poner en comunicación pública caminos rurales o vecinales, solicitará la autorización del Gobernador de la provincia, expresando el punto en que intente colocarlos, sus dimensiones, sistema y servicio, acompañando la tarifa de pasaje. El Gobernador concederá la autorización en los términos prescritos en el artículo anterior respecto a los Alcaldes, cuidando además de que no se embarque el servicio de la flotación”.

Art. 162: “Las concesiones de que hablan los artículos anteriores no obstarán para que el Gobierno establezca barcas de paso y puentes flotantes o fijos, siempre que lo considere conveniente para el servicio público. Cuando este nuevo medio de tránsito imposibilitase o dificultase materialmente el uso de una barca o puente de propiedad particular, se indemnizará al dueño con arreglo a la ley de expropiación forzosa”.

Estos feitos de tanta transcendencia fixeron esmorecer primeiro, e logo morrer, este vello sistema de transporte sobre os ríos, ó que arredor dos anos corenta do século actual acabou de rematar a construción e proliferación de embalses eléctricos. O cauce dos ríos e o seu acceso queda así totalmente transformado.

A tenor coa nova lexislación hai un movemento de liberalización e multiplicación das barcas de pasaxe, axiña cortado pola falla de rentabilidade das mesmas.

Así, no 1896¹¹⁹, Antonio Estévez Pérez, veciño de Quintela, no concello de Crecente, provincia de Pontevedra, solicitou autorización para establecer dúas barcas de transporte de viaxeiros, gando e mercadorías sobre do Miño, entre Frieira e Pozo Negro, na marxe dereita do río e dentro da provincia de Pontevedra, e outros dous puntos na marxe esquerda, pertencentes á parroquia de Frieira, no concello de Padrenda e provincia de Ourense.

As barcas de Barbantes e San Estevo seguiron funcionando ata moi entrada a segunda metade do século actual.

Como un dos últimos servizos públicos de barca intentados na provincia de Ourense podemos lembra-la solicitude de barca de paso feita ós Servizos Hidráulicos do Norte de España por D. Antonio Santana Ebia e D. Manuel Alvarez Pena no embalse do Salto das Conchas, sobre o río Limia, en términos de Bande e Muiños, co fin de enlazar os dous anacos da estrada de Porto Quintela e Mugueimes, no ano 1949¹²⁰.

O proxecto era de establecer unha barca para viaxeiros e outra para mercadorías e gandos. O Alvarez, asimesmo, solicita unha barca para carros, de 10 metros de eslora por 4 de manga.

As tarifas que propoñen son as seguintes: 3 ptas e 1,50 por peatón transportado; 4 e 3 ptas por cabeza de gando maior; 3,50 e 1,50 por cabeza de gando menor; 1,10 e 1,05 ptas. por kilo de mercadorías e 9 e 8 ptas. por carro.

Hoxe en día pouco mais queda que a lembranza das barcas e son xa obxecto de museo etnográfico. Unha nova etapa comenza para elas.

¹¹⁹ BOPOR do 28-II, nº 207.

¹²⁰ BOPOR do 4-III-1949, nº 50. Información pública.

SIGLAS

AHN	Arquivo Histórico Nacional. Madrid.
AHPOR	Arquivo Histórico Provincial de Ourense.
AHPPO	Arquivo Histórico Provincial de Pontevedra.
AHPTO	Arquivo Histórico Provincial de Toledo.
APAEE	Arquivo parroquial de Sta. Euxea de Eiras.
APSEO	Arquivo parroquial de Sta. Eufemia de Ourense.
AS	Arquivo de Simancas.
AUS	Arquivo da Universidade de Santiago.
BOPOR	Boletín Oficial da Provincia de Ourense.

RESPOSTA
DO EXCELENTÍSIMO SEÑOR DON
ANTONIO GIL MERINO

A nosa Corporación celebra hoxe esta pública xuntanza para recibir, como Membro numerario dela, a Dona Olga Gallego Domínguez que vai ocupar a cadeira que polo seu pasamento deixou valeira a esgrevia persoalidade de Don Francisco Vales Villamarín e correspóndeme a min a honra de responder o seu discurso no nome da Real Academia.

Gostoso e ledó, aceptei a encomenda, inda que me levaran a certo amedoñamento tanto as súas sobresaíntes condicións persoales como a miña vinculación os mesmos eidos e tarefas profesionais e a pensar que istas miñas verbas non foran a carón cos seus merecimentos.

Tres circunstancias dinas de ter en conta atopamos nela: por unha banda a súa condición feminina en relación con unha institución desta natureza, no segundo termo a súa adicación vocacional a pescuda dos testemuños históricos como membro distinto do Corpo Facultativo de Arqueiros-Bibliotecarios e Arqueólogos e, en derradeiro lugar, o ter nado na cidade de Ourense, cidade na que a tradición cultural dende o século XVIII ata a pléyade de intelectuais da primeira metade do noso, como López Cuevillas, Don Marcelo Macías, os Martínez-Risco, Ferro Couselo o Don Ramón Otero Pedrayo, entre os máis sinalados fixeron valedeiro o apelido de “Atenas Galega” con que foi coñecida.

Por primeira vez una dona ten lido o seu discurso para ocupar unha cadeira no seo da nosa Corporación. Ben é certo que a Real Academia Galega, dende a súa creación e adiantándose os tempos, tivo o bon xuício de recoñecer e galardoar debidamente o talento e méritos das escritoras e das mulleres intelectuais de Galicia. Así a Condessa de Pardo Bazán, Dona Emilia, achegada a Academia dende a súa fundación, foi nomeada Presidente de Honra, cárego que ostentou ata o seu pasamento, no 1920. A notable escritora Francisca Herrera Garrido, foi elexida pola Academia membro de número inda que non poidera, pola súa desdita, ingresar na mesma.

Foron moitas as veces que a Academia adicou estudos e disertacións para louvar figuras femininas da nosa literatura, e que o Día das Letras Galegas foi creado pola Academia no ano 1963, en recordo e honra da máis escrarecida trovadora das terras galegas, Rosalía.

Olga Gallego pertence a fruxe das nosas mulleres de letras. Ten moita obra feita e azos para o porvir.

No segundo termo, dáse a circunstancia da súa adicación os arquivos, ocupación tan achegada a historia e a vida da nosa Real Academia. Non esquecemos que dous dos seus fundadores, escrarecidos Presidentes dela e temoneiros da cultura galega, Murguía e Martínez Salazar, foron arquivistas de profesión e que outros figuraron entre os seus membros de número.

Foi o meu querido e chorado compañeiro Xeus Ferro Couselo quen me presentou, fai moitos anos, a Olga Gallego, ca que traballaba nas tarefas arquivísticas e pescudas documentais.

Daquela poiden dar-me conta da súa preparación, dos seus coñecimentos nos campos dos estudos humanísticos as súas arelas de traballo en col dos Arquivos e do pasado de Galicia, o seu espírito de colaboración e sobre todo as súas dotes humanos. Lembro con agarimo a nosa colaboración, feita nos derradeiros anos, enriba dos problemas dos nosos arquivos e o estudo das bases para a organización autónoma dos Arquivos de Galicia.

En Ourense, a súa cidade, encetou a súa formación cultural. Xa nos estudos de bacharelato mostrou a meiguice que nela exercían as letras e as ciencias históricas polo que cursou a carreira de Filosofía e Letras (Sección de Historia) na Universidade de Santiago.

No ano 1958 gañou as oposicións o Corpo Facultativo de Arqueólogos, Bibliotecarios e Arqueólogos, sendo destinada a Vigo como Directora dos Servizos de Arquivos e Bibliotecas. Dez anos máis tarde, no ano 1969, por concurso de traslado pasou a desempeñar o cargo de Directora do Arquivo Histórico Provincial e da Delegación da Facenda de Ourense.

No seu vieiro intelectual amosanos dúas facianas. Por unha banda a súa actividade profesional como arquivista e pola outra os seus traballos de pescuda da nosa historia.

Denantes do seu ingreso no Corpo Facultativo, nos anos 1950 a 1955, adicou a súa actividade a clasificar e ordear os documentos do Arquivo Diocesano de Ourense intervindo, máis adiante, na formación dos inventarios do Arquivo do Mosteiro de Guadalupe na provincia de Cáceres.

No intre da súa estancia en Vigo, fixo a catalogación das bibliotecas de centros de ensino entre outras e do Instituto Nacional de Bachelato de “Santa Irene” e da Escola Profesional del Comercio.

Nestas actividades, a súa laboura, quizais a máis importante, foi a catalogación do conxunto bibliográfico e documental que atesoura a Fundación Penzol, feita ca colaboración do noso compañeiro de profesión Don Pedro López Gómez, director no presente do Arquivo Histórico do Reino de Galicia. Pola publicación da súa “Guía de los fondos documentales de la “Fundación Penzol” chegamos a coñecer un dos conxuntos culturais senlleiros de Galicia.

Acolledora dos coñecimentos e do ensino de Ferro Couselo, a quen socedeu na dirección do Arquivo de Ourense, ten formado pola súa perfecta organización un dos mellores arquivos provinciais.

A súa labor orgaizativa e de incremento documental do Arquivo é axeitado engadir os traballos publicados encol do coñecemento do seu contido polos estudosos. Inda que cronolóxicamente no sexa a primeira das súas publicacións, pola súa importancia temos de citar o “Archivo Histórico Provincial de Orense. Guía del Investigador”, editada no ano 1977, o limiar da cal tiven o gusto de redactar.

Outros traballos seus foron: “El Catastro del Marqués de la Ensenada en Orense y Pontevedra: su mecanización”, “La documentación de las Delegaciones provinciales de la Vivienda: instrumentos de investigación y trabajo”, “El Archivo Histórico Provincial de Orense”, “Catálogo de textos y disposiciones legales impresas, existentes en el Archivo Histórico de Orense”, “Guía de fuentes documentales sobre montes de la provincia de Orense”, “Clasificación de los fondos documentales en los Archivos Históricos Provinciales” e en colaboración “Bases para una organización autonómica de los Archivos de Galicia”.

No derradeiro ano 1985, saíu do prelo a súa obra didáctica, feita en colaboración, “Introducción na Arquivística”, e editada pola A.N.A.B.A.D.

A segunda faciana que temos sinalado e a súa adicación a pescuda histórica. Moitísimos e de gran interese son os traballos e artigos saídos da súa pruma. Contina colaboradora do “Boletín Auriense” nas súas páxinas publicou moitos dos seus estudos: “La obra do entallador Aymon Pourchelet en Orense, 1580-1603”, “Torres, puertas y cerca de la ciudad de Orense”, “Demografía orensana desde el siglo XIV al XIX”, “Algunas ermitas orensanas”, “El Monasterio de Celanova a mediados del siglo XVIII”, “Evolución de la propiedad de los montes en la provincia de Orense”, “Los baños termales de Cerves, en Prexigueiro”, etc.

Froito da súa actividade e valimento son as distincións e honras que ten recibidas. No ano 1974 foi condecorada co Lazo de 1ª Orden de Alfonso X el Sabio, é membro do Grupo Marcelo Macías de Colaboradores do Museo Arqueolóxico de Ourense, Correspondente da Real Academia de la Historia, Vocal do Patronato da Fundación Penzol e hastra agora membro correspondente da nosa Academia.

No discurso de ingreso que temos escoitado, a nova académica déunos un teima histórico de grande interés para os estudosos do pasado de Galicia, cal é o coñecimento do desenvolvemento das comunicacións e a vida económica entre as comarcas e bisbarrias situadas nas beiras opostas dos ríos galegos, mormente do Miño, do Sil, dos seus concorrentes e outras concas fluviaes de mas pequena importancia, e as vicisitudes e problemas do noso pasado etnográfico non estudados ate agora, non pola sua importancia sinon pola falla de datos documentaes, como ten dito, case inexistentes nas épocas mais antigas e descontinuos e escamallados nos tempos mais recentes.

Inda tendo en conta istas fallas materiaes, a disertante soubo empregar una ampla bibliografía axeitada o teima e levar a cabo unha rigorosa pescuda dos documentos do Arquivo do seu cargo, do Arquivo Histórico Nacional, do General de Simancas, dos Arquivos provinciales e ainda parroquiaes.

Con clarezza espositiva e de distribución de materias, amosounos os aspectos xeográficos da provincia de Ourense, das suas correntes fluviaes, dos seus rios como sentadoiros de poboacións dende a prehistoria e camiños de penetración no interior das terras.

Alude a construción de calzadas e pontes feitas polos romanos, entre elas a Ponte Vella de Ourense pola necesidade de comunicación das rexions situadas nas beiras opostas dos ríos mais estables e de mais seguridade que o uso das barcas no tránsito de persoas e mercadorías.

Mais as pontes construídas polos romanos, o chegar a Edade Media, topábanse desfeitas sen que nin o Rei nin os señores as reconstruiren. A construción das pontes sempre estivo protexida pola lexislación polas dificultades e careza da mesma. Conta a tradición en louvanza de Fernán Pérez de Andrade “O Boo” que “mandou facer sete igrejas e sete pontes”.

As ditas dificultades e la falla de vaos nos ríos mais importantes determinaron a multiplicación do servico de barcas xa que, por outra banda, os produtos do imposto dos “barcaxes” para os señores xurisdicionaes leigos ou da igrexa que detentaban os dereitos dos barcaxes eran ben mais importantes cos das pontes.

Cóntanos con moitos dados, atopados nos documentos, o asentamento e situación dos portos fluviaes, lembrados moitas veces na toponimia dos lugares, os camiños de chegada a eles e las condicións da sua usaxe. A natureza e crases das barcas empregadas nos diferentes xeitos de navegación, xa na navegación lonxitudinal do río xa na transversal. A sobresainte importancia dos servicos dos portos e barcas na vida social e do tráfico do comercio das cidades vilas e comarcas e ben manifesta. Sinala que o aprovisionamento de Ourense e o seu movemento comercial era feito polo río Miño en barcos e as leñas, madeiras e cortizas dos sobreiros eran levadas en troncos guiados polo río abaixo.

Acadaron tamén xeitos de comunicación e transporte na concurrencia as feiras, mercados e romarías. Fai algúns anos puiden eu ollar como, nos días primeiros de setembro, xentes do Ribeiro pasaban a Portugal pola barca de Frieira, en pelengración o Santuario da Virxe da Peneda, seguindo unha tradición secular.

En relación ca propiedade, cesión e aproveitamento económico dos dereitos dos barcaxes polos señores xurisdicionaes, ten feito a disertante cumprido análise dos instrumentos xurídicos xa da propiedade ou cesión os barqueiros ben en arrendamento o foro, sinalando as tarefas de pasaxe e a participación dos donos do dominio dereito e do dominio util.

Esta ordeación do aproveitamento e a importancia económica dos dereitos de barcaxe deron motivo a longos e rixosos pleitos apelados en moitos casos ante la Real Audiencia de Galicia, gardándose algúns deles no Arquivo Histórico del Reino de Galicia.

Compráceme felicitar agarimosamente a nova académica e compañeira, Dona Olga Gallego Domínguez polo sobresainte e brillante discurso de recepción, erudito traballo, co que nos ten ousequiado e no nome da Real Academia doulle a mais ledizosa acollida, xa que sen dubida o seu valimento intelectual e o seu amor a Galicia arrquecerán o prestixio da nosa Real Corporación.

ÍNDICE

DISCURSO DA ILUSTRÍSIMA SEÑORA DONA OLGA GALLEGO DOMÍNGUEZ.....	9
RESPOSTA DO EXCELENTÍSIMO SEÑOR DON ANTONIO GIL MERINO.....	69

