

## XIII Jornadas de cultura tradicional zamorana.

Enero 2015.

RESUMEN CONFERENCIA: Jose Ignacio Martín Benito

### **Barcas de paso en los ríos de Zamora**

Para cruzar los ríos en cualquier época del año se recurrió a soluciones técnicas, como la construcción de pasos fijos (puentes) o móviles (barcas). La escasez de puentes en la provincia de Zamora contribuyó al establecimiento de pasos móviles: las barcas. Barcas de paso las hubo en todos los ríos zamoranos: Tera, Órbigo, Esla, Aliste, Tormes y Duero. Las embarcaciones que se han deslizado por el lecho de los ríos han respondido a funciones diferentes:

- Barcas de paso o pasaje
- Barcas de acceso a molinos o cañales
- Barcas de pescadores
- Barcas de recreo

Hasta mediados del siglo XIX las barcas de paso fueron propiedad de la nobleza, del clero y de los bienes de propios de los concejos. De ahí que los barqueros fueran arrendatarios o asalariados. A partir de la Desamortización, las barcas del clero y de los bienes propios de los concejos salieron a subasta y fueron adquiridos por particulares.

- *El barcaje.* El paso de los ríos a través de barcas, tanto por viajeros como por ganado, conllevaba la satisfacción de un tributo: el barcaje. A finales del siglo XV en las embarcaciones del concejo benaventano se cobraba un maravedí por persona, fuera o no acompañado de bestia de carga.

- *El puerto.* Era el lugar de embarque, donde atracaba la barca. Contaba, además, con otros servicios auxiliares, como casas o, incluso, mesones. Sin duda, el elemento principal era el embarcadero, que servía tanto de lugar de amarre como de acceso al transporte.

. *Construcción y reparación de las barcas.* Las barcas se solían construir en el mismo puerto. Se empleaba, por lo general, madera de pino de Soria. En el siglo XVIII la construcción de una nueva barca rondaba los 4.000 reales. Tenía lugar cada cuatro o cinco años. Al coste de los materiales, madera, clavazón, pez, sebo, estopas para el calafateado, barras.., había que añadir el trabajo del maestro carpintero. Se reparaba y calafateaba todos los años.

- *Dimensión y capacidad.* Barcas las había de varios tamaños, atendiendo a su función y, por tanto, capacidad. La capacidad se medía en el número de personas, carros o caballerías que pudieran transportar. En 1826 las que navegaban el Esla en Barcial y en Misleo tenían una capacidad para 50 personas. Las de San Vicente y San Pedro de la Nave podían albergar 40

pasajeros. En el Tera, la de Villar de Farfón, a comienzos del siglo XX podía llevar 50 personas, siete caballerías o dos. Una de las barcas grandes fue la de Villafer, en el Esla, propiedad del concejo de Benavente. El anuncio de la subasta en 1860 informaba que medía “52 pies de latitud y 22 de ancho con capacidad para 16 caballerías y 3 carros sin vuelo” Otras eran más pequeñas. La que navegó en el Esla en Villanueva de Azoague entre 1939 a 1947/48, tenía capacidad para un carro de vacas o cien ovejas, similar a la que surcó el Esla en Bretocino y, después, hacia 1962, el Órbigo en La Ventosa. Otras embarcaciones eran más pequeñas y solo transportaban caballerías, cabezas de ganado o pasajeros, pero no carros, como la última barca que cruzó el Órbigo entre Fresno de la Polvorosa y Pobladura del Valle hacia 1966.

- El declive de las barcas. En los Valles de Benavente, una de las obras públicas mejor representadas entre finales del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX fue la construcción de puentes. Entre otros, destacan los de Santa Cristina, Santibáñez, Micereces y Mózar, lo que condujo inevitablemente a la desaparición de las embarcaciones. La construcción de puentes conllevó el declive y la desaparición de los pasos de barca.

- Las últimas barcas de los Valles de Benavente. En el Órbigo: En la segunda mitad del siglo XX continuaron activas algunas barcas, dada la ausencia de un paso fijo y seguro. Fue el caso de la barca de La Ventosa, entre Santa Colomba y Benavente, que estuvo activa hasta la construcción del puente, - cuyo inicio tuvo lugar en 1953-. El paso móvil fue recuperado cuando en 1962, una crecida del Órbigo se llevó parte del puente. Por su parte, la de Pobladura del Valle a Fresno de la Polvorosa navegó este tramo del río hasta la entrada en funcionamiento del puente en 1966. En el curso bajo del Tera, las últimas embarcaciones que estuvieron activas hasta finales de la década de 1960 y principios de los setenta fueron las de Pumarejo- Camarzana y la de Calzada-Calzadilla, respectivamente. El paso del Esla entre Bretó y Bretocino mantuvo una barca grande hasta los años sesenta del siglo XX, mientras que una más pequeña o “chalupa” continuó navegando hasta la construcción del puente en 2002.

### **Barcas en el Esla**

- Villafer
- Castrogonzalo
- Bretó-Bretocino
- Granja de Morerueta
- Morerueta
- Dehesa de Quintos
- Misleo
- Castrotorafe
- San Pelayo
- San Vicente
- Manzanal
- San Pedro de la Nave

### **Barcas en el Órbigo**

- Navianos de la Vega (León)
- La Nora (León)
- Puente de la Vizana
- Pobladura del Valle
- Vecilla de la Polvorosa
- Villabrázaro
- Manganeses de la Polvorosa
- Santa Cristina
- Cejinas
- La Ventosa
- Velilla

### **Barcas en el Tera**

- Sandín
- Anta de Tera para Codesal
- Valparaíso y Manzanal de Abajo
- Val de Santa María para Rionegro del Puente
- Villar de Farfón
- Calzadilla-Calzada
- Camarzana-Pumarejo
- Santa Marta de Tera
- Santibáñez-Sitrama
- Aguilar de Tera
- Villanázar
- Mózar
- Olmillos-Milles

### **Barcas Duero:**

- . Pollos.
- . Cubillas.
- . La Ribera.
- . Castronuño.
- . Fresno de la Ribera.
- . Granja Florencia.
- . Villalazán.
- . Villaralbo.
- . Zamora.
- . Carrascal.
- . Almaraz.
- . Pereruela.
- . Villalcampo.
- . Carbajosa.
- . Pino del Oro.
- . Fonfría.
- . Castro de Alcañices.
- . Miranda do Douro.

. Fermoselle.

### **Barcas del Tormes**

- . Carbellino.
- . Argusino.
- . 23. Barca de Cordero.
- . 24. Barca de Cordece.
- . Barca de la Jara.



**Villaflor. Año 1970. (Iberdrola)**



**Barca de Murcena en 1905 (Fermoselle)**



**Bretocino, el barquero Enrique Domínguez**



**Ventosa, barca y puente.**