



O río Sil en Covas.

Foto: Xabier Roo

XABIER ROO ABRIL

O Barco de Valdeorras, Ourense (1971).

Licenciado en Filloxía Galego-Portuguesa pola Universidade de Santiago de Compostela. Técnico no Servizo de Normalización Lingüística do Concello do Barco de Valdeorras (2000-2002). Autor de

diferentes traballos de investigación sobre a nosa lingua, toponimia e etnografía. Na actualidade exerce a docencia no ensino secundario, impartindo clases de Lingua e Literatura Galega no Colexio “Paulo VI” (A Rúa de Valdeorras).

Membro da Asociación Cultural “Vía Nova” e presidente da A.C. “A Figueiriña-Lanchas do Sil”.



EMBARCACIONES TRADICIONAIS NA TERRA DE VALDEORRAS

Texto: **Xabier Roo Abril**

Debuxos: **Lolo Docampo**

Fotografías: **Xabier Roo / Lolo Docampo**

Achegarse ao estudio e coñecemento das embarcacións tradicionais na comarca de Valdeorras é descubrir ao tempo un xeito de vida fortemente marcado pola relación das poboacións da ribeira co contorno fluvial inmediato, relación só en parte adormecida nos últimos tempos ao verse alterada por uns usos pouco respectuosos co medio natural e o crecente deturpamento do contexto sociocultural. Non deberiamos esquecer que nesta parte do país dicir "río" vén sendo o equivalente a dicir Sil ou, máis ben, e para lle facermos xustiza á denominación cotiá, o Río, con maiúsculas. Esa íntima conexión entre o home valdeorrés e o seu río maniféstase en múltiples e variadas facetas, das cales expoñemos unha pequena mostra nas liñas que seguen.

As barcas do Sil: apuntamento histórico e etnográfico¹

As primeiras referencias documentais sobre a existencia de embarcacións no Sil, principal curso fluvial da comarca, sitúannos directamente na localidade barquense de Viloiira, onde hai constancia da barca xa na segunda metade do século XVI, segundo recolle un padrón local do ano 1575 no que aparece "Domingo Rodríguez, barqueiro". Este paso da barca que unía Viloiira coa marxe dereita do Sil sería o xermolo para o nacemento dun novo núcleo de poboación nas primeiras décadas do século XVI, O Barco de Viloiira, nome que manterá a locali-

dade ata ben avanzado o século XVII. Como testemuña desta etapa orixinaria, a vila do Barco aínda conserva dentro do seu pequeno e maltratado casco histórico un modesto embarcadoiro construído sobre as penas e coñecido como *O Porto da Barca*.

Os poucos investigadores que ata hoxe se teñen interesado polo tema consideran a barca de Viloiira-O Barco como unha das máis importantes na navegación transversal do río Sil e, con toda seguridade, a de maior volume de tráfico e prestixio na zona. Os diferentes contratos de arrendamento e construción que coñecemos, e nomeadamente a partir do s. XVIII, pódennos dar unha

1. Parte dos datos que recolleemos neste epígrafe é o resultado da implicación doutras persoas na tarefa de recompilar información sobre as embarcacións existentes na comarca. Por isto facemos chegar o noso recoñecemento e gratitude a Antonia González, Lolo Docampo, Eduardo Ojea, Fernando Rodríguez Díaz, Gustavo Docampo, Celestino López, así como a todos os informantes anónimos que amablemente atenderon as nosas consultas.



Barca no porto de Penouta. En primeiro termo, con chaleco e a faltriqueira para os cartos, o barqueiro Marcial Santalla. 1955 ca.

(Foto: Rufino).

idea aproximada das características desta barca. Así sabemos que era compartida polos veciños de Viloira e O Barco, aínda que na metade correspondente a Viloira tres cuartas partes pertencían á poderosa familia dos Quiroga, señores do pazo ou "Casa Grande" deste lugar. A barca faise de novo cada catro ou cinco anos, máis ou menos, e un protocolo datado no 1756 fornécenos datos relativos ás súas dimensións: pouco máis de tres metros de ancho, unha lonxitude ao redor dos seis metros e a altura sobre o metro, se ben estas medidas poderían variar en función das necesidades do momento, coa fabricación de cada nova embarcación. Esta barca prestou servizo ata

a construción da ponte de San Fernando, inaugurada no 1902 coa apertura da estrada Ponferrada-Ourense, aínda que xa era utilizada polos peóns dende había unha década. Debeu ser neste período, a finais do século XIX, cando se introducen as barcas de menor tamaño e tipoloxía constructiva sensibelmente diferente ao presentaren xa unha proa apuntada, modelo que, con lixeiras variacións, vai chegar ata os nosos días. Estoutras barcas de tres a catro metros de lonxitude, máis acaídas a novos usos como o recreo ou de elemento auxiliar na pesca², van recobrar o seu protagonismo coincidindo coa caída da emblemática ponte, acontecemento que se produciu na

noitiña dun 27 de decembro do ano 1959. Para alén do seu forte impacto emocional, entre outras cousas pola perda dunha vida humana, o suceso supuxo un auténtico contratiempo para os veciños de ambas as dúas beiras do río que de súpeto ficaron incomunicados. En canto as autoridades da época non arranxaban un amaño de urxencia –solución que había chegar primeiramente da man dos soldados "pontoneiros" e, de seguido, coa construción dunha pasarela peonil- cumpría facerlle fronte á situación. O mestre carpinteiro Eduardo Ojea lembra como se viu obrigado polas circunstancias a exercer de barqueiro nunhas condicións certamente reviradas. Escoitalo narrar como el e outros tiveron que pasar coa lancha ateigada de xente, primeiro cara a Viloira e logo de volta ao Barco, aínda hoxe arrepiá o corpo. Conta Eduardo que para isto aproveitaban "o retorno" que facía o río, remontándoo sen esforzo varios metros á altura do *Porto da Barca*, para despois encarar a corrente no medio dun Sil furioso naqueles días e deixarse arrastrar ata *O Areal* de Viloira, o que demostra unha enorme destreza no manexo destas embarcacións, habilidade que sería imposible desenvolver sen un profundo coñecemento do río.

Tamén nas tarefas de construción da ponte nova (1962-1970) participaron as lanchas. Algunha delas chegou a acadar un tamaño considerable –húboas mesmo de seis remos– como proba a documenta-

Landras no Sil no núcleo histórico do Barco. Tarxeta postal de principios do s. XX (Bazar del Siglo).



2. As funcións da barca ou *lancha* en relación coas artes de pesca tradicional ían na liña de facilitar o acceso dos pescadores ás zonas escollidas ou, en casos moi puntuais, favorecer a entrada "en seco" aos *caneiros*, desaparecidas construcións para a captura das anguías. Nalgunhas ocasións –pocas- empregaban a barca para botar as nasas ou estender as redes (o *trasmallo*, o *berxel*...), aínda que estas operacións adoitaban facelas dende terra ou "meidos no río", dependendo da época do ano.

*Lolo Docampo
tomando anotacións
sobre as características
das barcas de Covas.*

(Foto: Xabier Roo)

ción gráfica conservada, sendo moi útiles para o transporte de materiais e ferramentas ata o lugar de traballo ou para achegar operarios e técnicos ao pé da obra.

Para o coñecemento dos demais pasos da barca existentes na comarca resulta fundamental a información que nos achega o Catastro de Ensenada (1752). A obra sinala a existencia nesa altura dun total de cinco embarcacións, atendidas por oito barqueiros, distinguindo asemade entre barcas e os chamados “barcos pequenos”. Sen embargo, por diferentes informes realizados algúns anos máis tarde semella que o número de embarcacións dispoñíbeis para cruzar o Sil aumentou na segunda metade do século XVIII e comezos do XIX. Paga a pena facermos un repaso máis polo miúdo da localización destas barcas e comprobar como moitas delas prestaron servicio –algunha aínda o fai hoxe– neses mesmos lugares non hai tantos anos.

Quereño, localidade do concello de Rubiá estremeira coas terras do Bierzo, é un deses puntos historicamente vencellados co paso da barca³. A súa presenza está documentada mesmo antes da realización do coñecido Catastro de Ensenada, segundo reza nun protocolo de arrendamento datado no ano 1627. Nela atravesa o río o Padre Sarmiento na viaxe que fai á Galiza contra a metade do século XVIII, aparecendo tamén citada nos informes para a elaboración do *Diccionario Geográfico* de Tomás



López (1797) e mais no de Madoz (1847). Con todo, o grande salto para a actividade da barca de Quereño vai coincidir coa chegada do camiño de ferro, dentro da liña Palencia-A Coruña, no ano 1883. Este feito, que supuxo un auténtico acontecemento para as localidades situadas ao longo do itinerario ferroviario, tería unha incidencia moi forte no desenvolvemento comercial e na valorización de Quereño como punto estratéxico ao se converter de feito a súa estación na “saída natural” de moitos dos produtos da parte máis oriental da comarca de Valdeorras e mais da zona leonesa da Cabreira, na marxe contraria do

Sil. A barca tornou deste xeito en paso obrigado non só para moitos viaxeiros do tren senón tamén para importantes cargas de castañas, *conchos* (noces), froitas, xamóns ou mel procedentes da beira esquerda do Sil. Especial relevancia acadou o transporte da lousa extraída nas primeiras explotacións artesanais, fundamentalmente da zona de San Pedro (A Ponte de Domingo Flórez) para a súa facturación na estación do ferrocarril. En sentido contrario, o touciño e, sobre todo, o viño valdeorrés colleitado nesta estrema do país cruzaban o río no lombo da embarcación para cubrir a escaseza que os veciños cabreireses tiñan deste produto.

3. No tocante á caracterización da barca de Quereño foi fundamental a información achegada polo historiador valdeorrés Antonio Castro Voces, a quen agradecemos a súa colaboración na elaboración deste apartado do presente traballo.

A barca de Quereño (Rubiá) nunha imaxe tomada ao redor do ano 1900.



Lancha de remos grosos en Penouta, Vilamartín de Valdeorras. 1957.

(Foto: Rufino).

Polo derradeiro tramo do século XIX debeuse facer, xa que logo, a substitución dos tradicionais remos por un sistema de cabo fixo, procedemento de impulso que mantería ata a súa desaparición, e a máis que probábel mudanza nas dimensións da embarcación para facela máis acaída ás novas esixencias. Cando menos iso é o que suxire a escasa documentación gráfica que coñecemos e que mostra o uso deste método xa nos primeiros anos do século XX. As propias fotografías e algúns apuntamentos tirados do testemuño dos barqueiros axúdannos a reconstruír as dimensións aproximadas da barca de Quereño. De planta rectangular, a lonxitude total sería duns sete metros, por catro de ancho. Os laterais viñan sendo duns oitenta centímetros de alto,

cunha pendente nos dous extremos ou *testeiros* para facilitar o abeiramento da embarcación, así como a entrada e saída dos viaxeiros, do gando ou, especialmente, dos carros que transportaba. “Entraban dous carros coas súas parellas de bois e todo”, é un dos comentarios máis empregados para nos dar unha idea do tamaño e da capacidade de carga da embarcación. Por outra banda, os laterais podían presentar cadansúa barda na parte central, unha especie de “defensas” ou prolongacións en altura, seguramente para maior seguridade dos usuarios.

Preto do asentamento da barca construíuse unha pasarela peonil no ano 1932 que prestaría os seus servizos aproximadamente ata o 1970. Neste

ano entra xa en funcionamento, augas abaixo dos pasos anteriores, unha ponte apta para os vehículos que é a que chega ata a actualidade. Entrementres, pasarela e barca reparten as súas funcións durante un tempo, ata a desaparición definitiva da embarcación aló polos derradeiros anos da década de 1950. Logo da súa perda pola acción dunha enchente do Sil, hoxe a penas fican pegadas da existencia da barca: o camiño de acceso ao río, a argola de amarre e o microtopónimo *Porto da Barca* na paraxe onde navegaba. Na actualidade a asociación cultural *Aluveire* de Quereño traballa na elaboración dun proxecto que faga posíbel a construción dunha réplica desta barca e a súa colocación outra volta no río.

Outro punto da comarca no que se rexistra a presenza dunha embarcación mesmo antes da realización do célebre Catastro de Ensenada, sinaladamente no 1729, é a aldea de Penouta (Vilamartín de Valdeorras). O devandito catastro do 1752 fai referencia ao “barco” existente neste lugar, propiedade do Convento dos freires Trinitarios de Correxais que o tiñan arrendado. Fontes posteriores fálannos dun “barco pequeno” para atravesar o río no mesmo enclave; augas abaixo e a pouca distancia do anterior aparecen as barcas de Valencia do Sil, tamén no concello de Vilamartín.

Xa en tempos máis recentes, a barca de Penouta presentaba unhas características que a achegan bastante á tipoloxía sinalada para a de Quereño, segundo describen as diferentes informacións recollidas: a mesma forma rectangular, idéntico xeito de propulsión por medio dun sistema de cabo fixo, as mesmas ramplas nos *testeiros* para facilitar a entrada e a saída da embarcación e unha capacidade aproximada de carga semellante, ou sexa, “dous carros cargados coas súas parellas”. Nótase tamén neste caso a proximidade do paso da barca co camiño

de ferro e a existencia dunha estación na capitalidade do concello, Vilamartín, na outra beira do río.

Esta barca de Penouta prestou os seus servizos ata ben entrada a década de 1960, desaparecendo trala construción da pasarela para peóns que coñecemos hoxe. Tamén hai constancia da existencia de embarcacións máis pequenas de remos, iguais ás *lanchas* tradicionais do Barco, agora felizmente recuperadas na cabeceira da comarca.

Ao noso xuízo, un dos lugares de maior interese agora mesmo para o estudo das embarcacións é a pequena localidade de Covas, no concello de Rubiá. Esta fermosa aldea, emprazada xusto onde o río Sil entra en terras galegas a través da impresionante paraxe do *Estreito*, fornécenos varias mostras de barcas ben conservadas e construídas seguindo as formas tradicionais deste río. As referencias documentais, malia seren serodias en relación cos restantes pasos fluviais da comarca, fálannos dun núcleo cun vencello particular coa barca. Así, as primeiras citas textuais que coñecemos deste elemento datan da primeira década do século XIX. Mais é tamén nos primeiros anos desta centuria cando a parroquia á que nos vimos referindo aparece en documentos baixo a denominación de **Cobas de las Barcas*. Isto é indicativo, sen dúbida, da importancia que o medio de transporte tivo para esta poboación asentada ao carón das augas, hoxe encoradas, do principal afluente do Miño.

As barcas nas que aínda podemos navegar e cruzar o Sil á altura de Covas son de forma rectangular, de tres metros de longo e metro e medio de ancho, aproximadamente. A altura dos laterais vén sendo duns sesenta centímetros. Na dianteira a embarcación presenta unha inclinación, o *peito* ou *peitoril*, igual cás grandes barcas de carga, para abeirar mellor e entrar ou saír con facilidade. A traseira, pola



Grupo cruzando o Sil na barca de Quereño, 1950 ca.

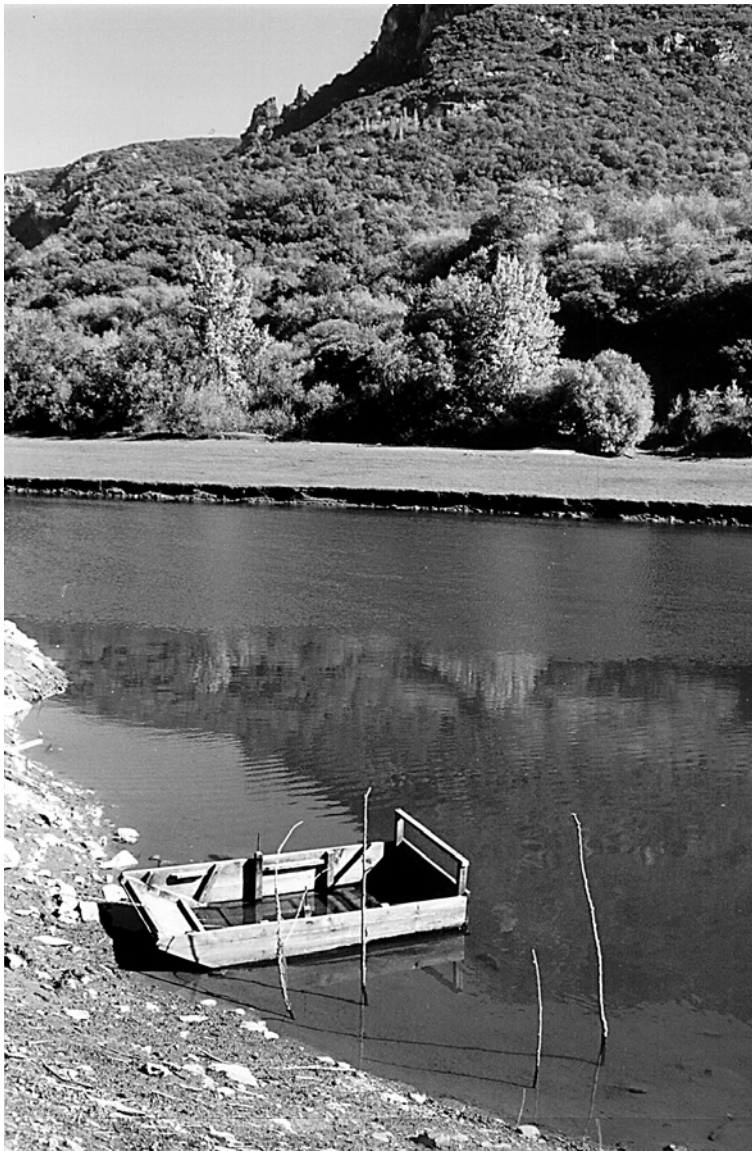
contra, é recta e leva un traveseiro ou varanda a uns corenta centímetros do borde superior. A madeira normalmente empregada na construción da barca é o castiñeiro, agás no piso, parte que adoita facerse de amieiro ou chopo “a media cura” por seren especies máis resistentes ao contacto permanente desta zona coa auga. Os remos constrúense nunha única peza e traballan inseridos en cadanseu *canamón* de ferro.

Houbo tamén en Covas barcas de maior tamaño, coas mesmas formas e idénticas características ás anteriores, empregadas para o paso do gando cara á *labranza* situada na marxe esquerda do río. Nelas “entaban dúas parellas”, sendo o tamaño estimado polos informantes “o dobre” das barcas que coñecemos arestora.

Augas arriba da parroquia de San Salvador de Covas, lugares como A Barosa, A Cancela ou A Valiña, xa en terras do Bierzo -a toponimia real non pode agachar a verdadeira filiación lingüística e cultural da zona- coñeceron embarcacións que con cambios a penas salientábeis reproducen o modelo descrito para a localidade valdeorresa. Na actua-

lidade podemos atopar só unha barca na Cancela, aínda en uso e bo estado de conservación gracias ao agarimo e aos cuidados que lle presta o seu dono.

Parécenos lícito imaxinar que as demais embarcacións coñecidas dentro da comarca de Valdeorras, e das cales só temos referencias aproximadas, respondesen á mesma tipoloxía constructiva. Tal é o caso, por exemplo, da barca que comunicaba os núcleos de Coedo e As Cortes (O Barco), documentada a comezos do século XIX. Máis antigas son as alusións ao paso entre Pumares e San Xusto (Carballeda de Valdeorras), concretamente de finais do XVIII e baixo a denominación de “barco pequeno” nesta altura. A barca de Pumares desapareceu trala construción do encoro que leva o nome da mesma localidade. As noticias que recolleemos sobre o período final desta embarcación, a década de 1960, permítenos achegar unha curiosidade: a barca non a manexaba un barqueiro, coma nos outros casos coñecidos, senón unha barqueira. Efectivamente, unha moza de pouco máis de vinte anos era a encargada de poñer en comunicación os veciños das dúas beiras nesta parte do río.



A barca e o río Sil en Covas, co nivel do encoro moi baixo a finais do verán do 2002.

(Foto: Xabier Roo).

desta barca as terras de Seadur, no concello valdeorrés de Larouco. Quizais a utilidade máis valiosa da embarcación chegase co tempo da vendima en que, segundo as testemuñas, "cruzaba o río cunha carga de doce cestos de uvas".

Non nos resistimos a pechar este apartado sen facermos referencia a un suceso trágico, acontecido precisamente nesta zona estremeira das provincias de Lugo e Ourense. Referímonos ao afundimento da barca que facía o paso do río Bibei entre a aldea dos Casares, no concello de Ribas de Sil, e a de Angueiros, no de Quiroga. O accidente ocorrido pola altura do ano 1942 saldouse coa morte de trece persoas e supuxo un tremendo impacto que deixou pegada no subconsciente colectivo. Ao parecer, a causa desta auténtica desfeita debeuse ao exceso de pasaxe da embarcación que, aínda por riba, debía navegar nunha paraxe complicada de seu, entre *O Cachón* e *O Porto*. A afluencia dunha morea de xente ás festas do San Tirso nos Casares, o 28 de xaneiro, as prásas por atravesar o río nese momento sen decatarse do perigo evidente que supuña a grande sobrecarga provocaron o desastre. Este feito, aínda lembrado en todo o contorno, acabaría por se converter case que nun tema tabú para moitas familias da localidade. O saber popular, sempre atento, deu en crear unha imaxe que resume atinadamente a dimensión do que ocorreu: "aquele día baixaba negro o río..."

Aínda habería que completar a relación engadindo novas citas, informacións recollidas a caba-lo entre os séculos XVIII e XIX que inclúen os pasos situados en Arnado, San Miguel do Outeiro, Valencia... entidades de poboación pertencentes ao concello de Vilamarín.



Nos lindeiros máis occidentais da Terra de Valdeorras, dentro xa da provincia de Lugo pero con intensas relacións cos termos ourensáns da Rúa e Larouco, tiñamos a barca de San Martiño (Quiroga). As descrições da embarcación apuntan para a súa identificación cun modelo semellante ao de Covas, tanto

pola feitura como polo tamaño sinalados. Neste caso interéсанos ademais pola referencia aos servizos prestados para o laboreo da vide, concretamente nos baceiros situados a ámbalas dúas beiras do Sil, mesmo anos máis tarde da construción do encoro. Daquela, cómpre incluímos na área de influencia



Barca de Covas, Rubiá. (Foto: Xabier Roo).

A experiencia do obradoiro de construción de barcas tradicionais do Concello do Barco de Valdeorras

No mes de agosto do ano 2001 botaba a andar unha interesante iniciativa promovida dende a Concellería de Formación Ocupacional e Participación Cidadá do Concello do Barco, o primeiro *Curso de Fabricación de Barcas Tradicionais do río Sil*, no que os aspectos organizativos correron por conta da Asociación "Porto da Barca" que aglutina os veciños do casco histórico da localidade. A persoa escollida para dirixir o curso e impartir as sesións prácticas foi un dos últimos artesáns fabricantes de barcas que quedaban na comarca e en condicións de afrontar unha empresa deste tipo: o mestre carpinteiro Eduardo Ojea Dacal. Este artesán, cunha traxectoria profesional na vila do Barco que abrangue practicamente a segunda metade do século XX, foi un auténtico "carpin-

teiro de ribeira" ao ter instalado o seu obradoiro a poucos metros do río Sil e en pleno centro urbano da localidade. Das súas instalacións saíron boa parte das barcas que arrequeceron a paisaxe ribeirá e animaron o tempo de lecer no Barco e noutras vilas valdeorresas, ata un número que o mestre sitúa "ao redor das cen lanchas". Da abundancia de embarcacións, así como do bo facer de Eduardo, dan fe testemuños como o seguinte, recollido dun octenario veciño do casco antigo do Barco: "nesta zona do Barco case todo o mundo tiña unha lancha; baixabamos ao río directamente dende a casa e deixabámola aí amarrada, ao fondo das escaleiras (...). Moitos faciamos nós mesmos a barca, con catro táboas e de calquera xeito. Mais as do Eduardo... estaban moi ben feitas, aquilo era outra cousa".

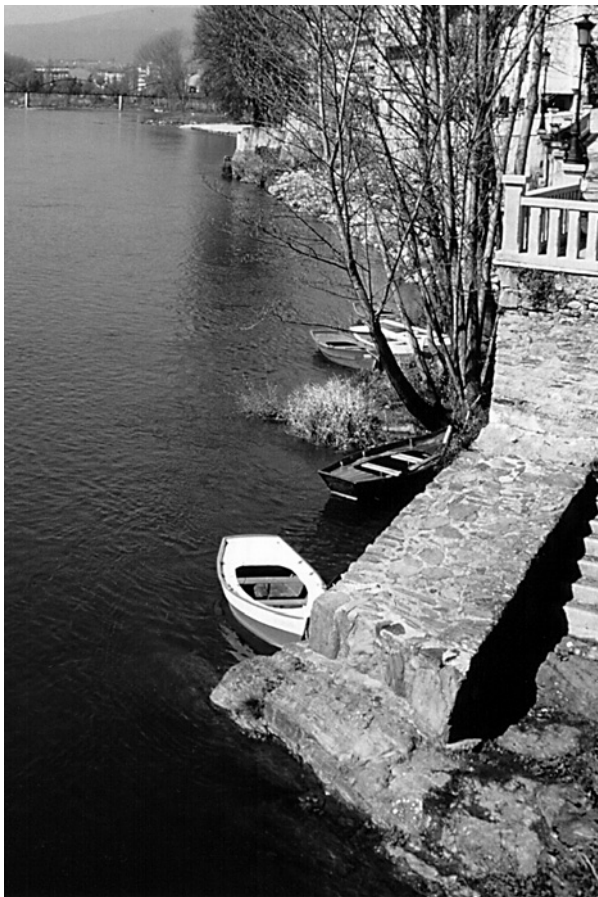
Así e todo, nos últimos tempos a continuidade dun elemento como este, fortemente caracterizador da paisaxe valdeorresa e da identidade das súas xentes, vírase seria-

mente ameazada ao non quedar a penas dúas ou tres embarcacións neste tramo do Sil, algunha en condicións de deterioro moi avanzado. Precisamente a aprendizaxe das técnicas constructivas da embarcación de río tradicional no Barco, ou a recuperación para o tempo de lecer dunha actividade como o paseo en barca eran algúns dos obxectivos enunciados polos organizadores no intre de dar a coñecer esta proposta entre a cidadanía.

A expectación coa que se viviron as xornadas previas ao comezo do curso axiña virou nunha intensa actividade no obradoiro de carpintería, instalado nos sotos do pavillón polideportivo de Calabagueiros, ata se converter nun auténtico fervedoiro de xente. Alumnos, colaboradores, ou simplemente veciños movidos pola curiosidade, seguimos atentamente as evolucións do mestre, o artesán Eduardo Ojea, sen perdermos detalle dos diferentes pasos nin das súas indicacións na elaboración da primeira barca,

Lanchas construídas no obradoiro de embarcacións tradicionais amarradas no "Porto da Barca", O Barco de Valdeorras. Marzo, 2002.

(Foto: Xabier Roo).



a que logo habería de servir como modelo para as seguintes. Pouco e pouco, guiados por unha man experimentada e paciente, novas formas irían xurdindo do piñeiro, do carballo e do eucalipto, ata rematarmos as dezoito lanchas que finalmente foron ao seu encontro coa auga.

Mais a cousa non ficou aí e, paseño, foise estendendo o campo de actuación do obradoiro: fotografías, anotacións e filmación en vídeo das distintas fases do proceso de construción, achegamento de novas persoas, contactos con colectivos afíns, reprodución á escala do modelo das barcas do Sil... Toda esta animada dinámica interna foi un estímulo de cara á constitución formal da Asociación Cultural "A Figueiriña-Lanchas do Sil", na que o eixo referencial é claro: aproveitar ao máximo a paixón que os integrantes sentimos polas barcas e, en

xeral, polo noso río. Condición que, por outra banda, expresa o nome escollido para o novo colectivo, o microtopónimo A Figueiriña, fermosa creación para nomear un espacio de ribeira intimamente ligado á memoria colectiva dos barquenses. As historias dos avós, ao reviviren as noutrora farturentas xornadas de pesca, transmiten unha especial conexión afectiva, unha sorte de agarimo singular por este recanto, quizais en agradecemento por tanta xenerosidade.

A culminación do obradoiro chegou, sen dúbida, coa celebración das *Xornadas de botadura* das novas embarcacións, dous días -9 e 10 de marzo do 2002- vividos con emoción e intensidade polos participantes no obradoiro e acompañados de actividades paralelas, como unha exposición de maquetas de barcas fluviais, o descubrimento dunha placa conmemorativa instalada na lancha ornamental de

Calabagueiros, actuacións musicais, unha cea de clausura co mestre, organizadores e colaboradores do curso, ou a entrega de diplomas.

Logo a asociación enfrontaría novos retos, como a elaboración dunha unidade didáctica sobre o obradoiro de fabricación das barcas, a visita aos centros de ensino público da vila para lles ensinar aos máis novos os pormenores da iniciativa, a organización das festas locais no mes de maio ou a participación, cunha presenza moi notábel, no *II Encontro de Embarcacións Tradicionais de Río* celebrado a finais de xuño na cidade de Lugo. Xa no mes de setembro, coincidindo coas Festas do Cristo, "A Figueiriña-Lanchas do Sil" organizou a *I Xuntanza de Embarcacións Tradicionais*, enchendo o tramo urbano do río co colorido e a vistosidade que achegaron unha dorna das Rías Baixas, os batuxos do Concello de Lugo feitos por iniciativa da Asociación *Barcas do Minho* (Chantada), ou a gamela coa que adoitan desprazarse os amigos de *Barcas do Norte*-Associação para a Preservação, Defensa e Estudo do Património Marítimo de Portugal (Viana do Castelo). Sen esquecermonos, claro está, da práctica totalidade das embarcacións locais ou da estrea na casa da réplica dun modelo de Meixide-Sacardebois (Parada de Sil), feita no mesmo obradoiro da asociación valdeorresa.

No momento de lle dar remate a estas liñas estase a desenvolver o *II Curso de Fabricación de Barcas Tradicionais* (febreiro-abril, 2003), organizado xa desta volta pola A.C. "A Figueiriña-Lanchas do Sil" e contando, do mesmo xeito que na edición anterior, co respaldo do Concello do Barco. Na actividade participaron de maneira estábel ao redor dunhas vinte persoas, dirixidas de novo polo mestre Eduardo Ojea e co apoio de membros da asociación. Nesta altura podemos confirmar con agrado que outras

Batuxo do concello de Lugo e gamela da Asociación "Barcos do Norte" -Viana do Castelo, Portugal- na "I Xuntanza de embarcacións tradicionais". O Barco de Valdeorras, Setembro do 2002.

(Foto: Lolo Docampo)



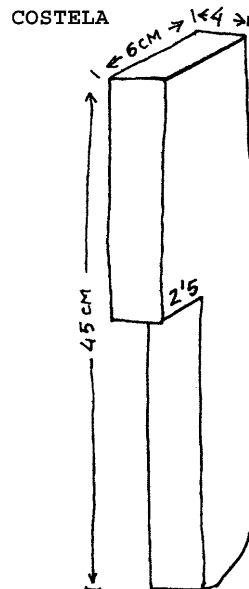
trece embarcacións de madeira están practicamente a punto para colleren o camiño do río.

Tipoloxía da lancha do Sil

A barca que coñecemos no Barco e na Terra de Valdeorras nas últimas décadas, a *lancha*, responde a un modelo de embarcación de tipo mariñeiro, concretamente á *chalana* da ría de Vigo. As características da chalana ou lancha (fondo plano, sen quilla –como todas as embarcacións fluviais-; bancos; amplos corredores, etc.) fan ideal para manobrar con facilidade nos ríos, así como para os usos que os habitantes das beiras do Sil precisaban: transporte de persoas e, en menor medida, mercadorías; elemento auxiliar na pesca; recreativo... Non sabemos con seguridade en que tempo foi introducido este modelo de embarcación na comarca, aínda que, á vista da documentación gráfica, podemos deducir que debeu ser cara ao primeiro cuarto do século XX. Ata a segunda década do s. XX as barcas de paseo eran de dimensións máis reducidas cás actuais, cun aspecto xeral máis basto e moi semellantes ás existentes en vilas galegas próximas, como Monforte de Lemos, coas que compartían a presenza dunha curiosa *varanda* na metade posterior.

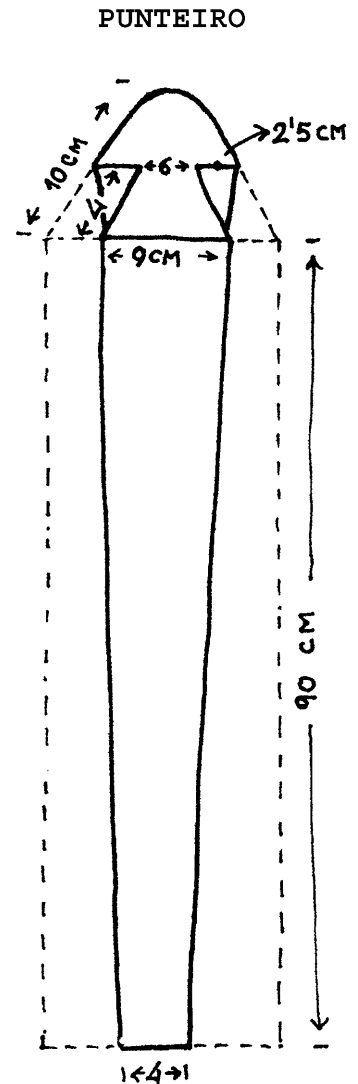
As dimensións da nosa lancha son variábeis; o máis habitual é que estean comprendidas entre os 3,90 e 4,10 metros de eslora (da proa á

popa) e 1,50 metros de manga aproximadamente. Con todo, no Barco houbo lanchas de maior tamaño e moitas delas contaban con catro remos, chegando algunhas a contar con seis. Unha gran barca, moi lembrada na vila, mesmo tiña unha curiosa talla na parte dianteira, sendo coñecida como "O Dragón" por lucir esta figura no *mascarón* de proa.



Peza dunha "Costela" da barca.

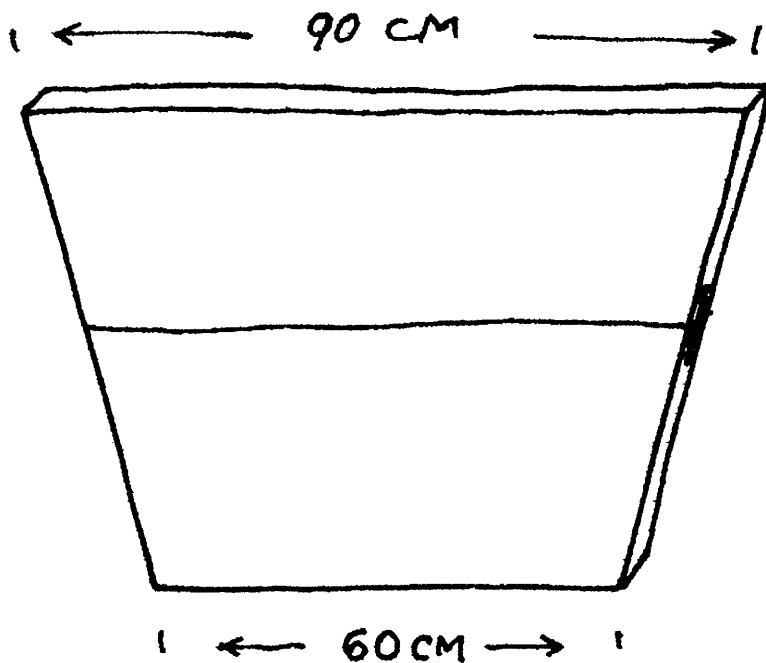
(Debuxo de Lolo Docampo)



Peza do "Punteiro" da barca.

(Debuxo de Lolo Docampo)

TRASEIRA



Peza da "Traseira" da barca.
(Debuxo de Lolo Docampo)

O proceso de construción da lancha

Antes de comezar a construción da lancha propiamente dita cómpre facer ben a escolla da madeira que se vai empregar. Para isto, o mestre carpinteiro ten en conta a forma natural dos troncos e, nomeadamente, a dirección da veta procurando así aproveitar mellor a resistencia das fibras. Agás naquelas pezas que precisaren unha especial resistencia –caso, por exemplo, do *punteiro* da embarcación– as madeiras comunmente empregadas son as de eucalipto ou piñeiro en verde, por mor da súa maleabilidade. O primeiro ten a vantaxe de combinar dureza e unha alta flexibilidade, aínda que resulta bastante pesado e custoso no traballo; o piñeiro, pola contra, é moito máis lixeiro e doado de traballar, aínda que adoita presentar problemas á hora de "obrigar" a madeira para darlle a cur-

vatura propia da barca. Isto esixe ter moito tino coa disposición dos nós ao longo dos taboleiros para evitar que estes acaben rachando.

Logo da marcaxe e do recorte das dúas pezas que van formar cada un dos costados ou *laterais* da lancha (en madeira de piñeiro ou eucalipto), e da colocación das primeiras *costelas*, estes crávanse ao *punteiro* ou *cabeza* (de carballo), que é a peza que forma a proa da lancha e da que vai depender que o resto da embarcación colla o xeito correcto. A seguir dóbranse as pezas dos laterais para lles dar a forma curva característica das embarcacións. Este é o momento máis crítico e delicado da construción da barca; a operación faise con cordas e coa axuda dun sistema de nós corrediños que apertan os laterais cara ao interior da barca na zona que vai formar a popa. Normalmente este paso realízase en dúas ou máis xor-

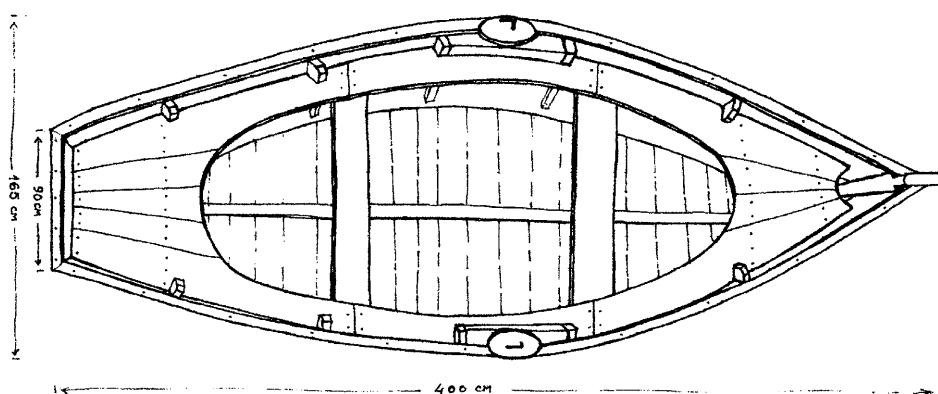
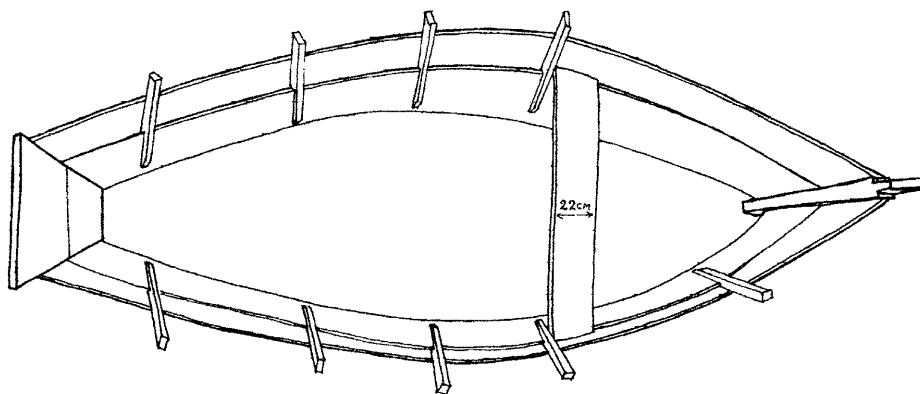
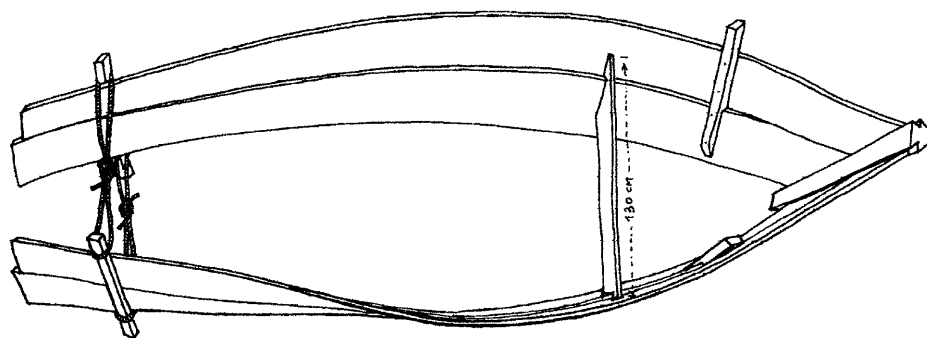
nadas para que as táboas vaian collendo a forma e non rachen.

Despois vén a preparación e cravado da peza que forma a *traseira* ou *cu* da lancha (popa) e a continuación o *cosido* das dúas táboas de cada lateral. Agora remátase de colocar a totalidade das *costelas* da embarcación e, de seguido, faise o *calafateado* botando un cordón por todo o perímetro interno do fondo da barca; coa mesma, crávanse as táboas que van formar o piso, colocándoas en sentido transversal. Logo o fondo refórzase por ambas as dúas caras cun listón ou *nervio* central que percorre a lancha da proa á popa.

A colocación dos *bancos*, a *coverta* e mailos *corredores* é unha fase que leva o seu tempo porque hai que facer bastantes medicións e axustes. Remátase a lancha poñendo os *listóns* que recobren os cantos dos laterais do *punteiro* á *traseira* e, finalmente, prepáranse os *toletes* ou bases para os remos. Despois líxase, co que a lancha queda lista para lle dar un tratamento, xeralmente de minio, e a continuación píntase de cores. Antes de botala ao río aínda haberá que facer os remos e escoller un nome para lle pór á barca. Nas denominacións adóitase empregar formas femininas, quer nomes propios de persoa na honra dun familiar ou achegado, quer formas relacionadas coa fauna do medio ou mesmo coa toponimia fluvial, como *Andoriña*, *A Capitana* ou *Saldoira*.

O proceso finaliza co mergullado das embarcacións para provocar o inchado da madeira e selar así as fendas existentes entre as táboas, garantindo deste xeito a estanquidade e maila flotabilidade das lanchas. Se o estado da madeira é normal, xeralmente abonda cun tempo de afundimento que pode ir das corenta e oito ás setenta e dúas horas para que a nova barca estea en perfectas condicións para navegar.

Os debuxos representan,
de xeito esquemático
e moi resumido,
as principais fases
no proceso
de fabricación
dunha lancha do Sil.
(Debuxos de Lolo Docampo)



BIBLIOGRAFÍA:

CASTRO VOCES, A.: *Valdeorras a mediados del siglo XVIII según el Catastro del Marqués de la Ensenada*, I.E.V., Caderno monográfico 15, O Barco de Valdeorras, 1993.
CASTRO VOCES, A.: "O Barco, a barca e O Porto da Barca", no *Programa das Festas do Cristo*, Concellería de Cultura / Peymar Artes Gráficas, S.L., O Barco, 2002.
DOCAMPO PARADELO, G. (recompilación e notas): *Cen anos de O Barco nas fotos*, Concello de O Barco, Departamento de Cultura, O Barco, 1990.
FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, A.: "La barca y O Barco", en *O Sil*, especial maio-Santa Rita, O Barco, 2002.
FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, A.: "La carretera y el puente (un centenario olvidado) y Manuel Quiroga", no *Programa das Festas do Cristo*, Concellería de Cultura /

Peymar Artes Gráficas, S.L., O Barco, 2002.
FIDALGO SANTAMARIÑA, X. A.: *Os saberes tradicionais dos galegos*, Galaxia, Vigo, 2001.
GALLEGO DOMÍNGUEZ, O.: *As barcas e os barcos de pasaxe da provincia de Ourense no Antigo Réxime*, Boletín Auriense, anexo 24, Deputación Provincial, Ourense, 1999.
GÓMEZ VIDAL, M. F. / GÓMEZ VIDAL, J. M.: *O río Sil e as barcas tradicionais*, Unidade Didáctica, Concellería de Educación / A. C. "A Figueiriña-Lanchas do Sil" / AA. VV. "Porto da Barca", O Barco, 2002.
LÓPEZ CANEDA, R.: *Imagen de Valdeorras a través de los inventarios post mortem (1800-1826)*, I.E.V., Caderno monográfico 23, O Barco de

Valdeorras, 1997.
LORENZO FERNÁNDEZ, X.: *A Terra*, Galaxia, Vigo, 1982.
LORENZO FERNÁNDEZ, X.: *Os Oficios*, Galaxia, Vigo, 1983.
PÉREZ LÓPEZ-BOTO, A. / GONZÁLEZ CARRERA, V.: *Álbum del Bierzo*, Junta de Castilla y León, Salamanca, 1996².
ROO ABRIL, X.: "Esquecidos caneiros do río Sil", no *Programa das Festas do Cristo*, Concellería de Cultura / Peymar Artes Gráficas, S.L., O Barco, 2000.
VÁZQUEZ RODRÍGUEZ, X. M.: "Embarcacións fluviais no país dos encoros", en *Lucensia*, Biblioteca Seminario Diocesano, nº 22, vol. XI, Lugo, 2001.
VV.AA.: *A ponte de San Fernando, 30 anos despois*, (coord. Gustavo Docampo), Concello de O Barco, Departamento de Cultura, O Barco, 1989.