El cuaderno de ARCA



Barcas de paso y aceñas del río Tormes entre Cespedosa y Pelayos

FICHA DEL ARTÍCULO

Datos del artículo

Autoría	ARCA DEL TORMES
Fecha	Publicado el 2 de noviembre de 2026
Tema	Historia y territorio
Etiquetas	Barcas de paso · Río Tormes · Comunicaciones · Salvatierra de Tormes
Referencia	ARCA-CUA-0001 · Artículo de El cuaderno de ARCA

Cómo citar: ARCA DEL TORMES. «Barcas de paso y aceñas del río Tormes entre Cespedosa y Pelayos». El cuaderno de ARCA, 2026. https://www.arcadigital.es/blog/barcas-de-paso-del-tormes/.

Barcas de paso y aceñas del río Tormes entre Cespedosa y Pelayos

Barcas, aceñas y caminos del Tormes entre Pelayos y Cespedosa: las rentas y tarifas, el viaje de Zambaite, la ruta de los arrieros y el último barquero de El Vado.



Barca de Almenara de Tormes, década de 1960. José Ignacio Martín Benito (2015), figura 31, p. 147. Fotografía del mismo río utilizada para ilustrar cómo era una barca de paso; Almenara queda fuera del recorrido de este artículo. Consultar la procedencia.

Por la barca de El Vado pasaban caballerías cargadas de trigo, paja, alubias, patatas y cacharros de barro. En Pelayos, la molienda y el pasaje figuraban juntos en el censo de una aceña. Y en Salvatierra, los arrieros reclamaban un puente para no tener que escoger entre el riesgo de embarcar y una jornada de rodeo. **El Tormes era una fuerza que movía molinos, pero también una barrera en medio de los caminos.**

Antes del embalse de Santa Teresa, sus orillas estuvieron unidas por barcas, vados y puentes de muy distinta duración. Esta historia sigue los pasos de **Pelayos, Montejo, Salvatierra, Guijo y Cespedosa**: quiénes los utilizaban, cuánto costaba cruzar y cómo fueron cambiando. El recorrido parte de Pelayos

y remonta el río, con un desvío inicial hacia Las Romanas, que queda aguas abajo. Las aceñas aparecen junto a esos pasos porque el grano, las personas y los animales debían llegar hasta ellas desde ambas orillas.

El puente de Salvatierra y los pasos del Tormes

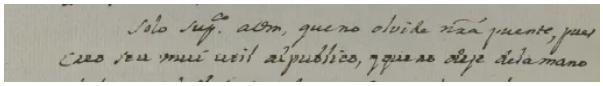
En la descripción de los caminos de **Hernando Colón, en el siglo XVI**, el trayecto de Salvatierra hacia La Tala cruzaba el Tormes por un puente al salir de la villa. El texto permite asomarse a unas comunicaciones anteriores a su ruina: La Tala estaba en la otra orilla y el puente formaba parte de la ruta que las enlazaba. Descripción y cosmografía de España, entrada 4004.

La **riada de 1626** destruyó el antiguo puente de Salvatierra. A partir de esa pérdida, quienes necesitaban atravesar el río en aquel punto dependieron del paso en barca o de los vados cuando el agua lo permitía. La diferencia importaba: un vado practicable durante el estiaje podía dejar de serlo con más caudal, y una barca podía recibir personas, animales y mercancías sin obligarlos a entrar en el agua. Historia del puente de Salvatierra.

La petición del puente de Salvatierra en 1775

El **26 de noviembre de 1775**, Andrés de Bustos y Vega escribió desde Montejo a Nicolás Rodríguez Laso. La carta acompañaba al mapa de las tres leguas de Salvatierra y contenía una petición concreta: que no olvidase el puente, cuya utilidad pública destacaba. Entre noticias del territorio y explicaciones para el mapa, reaparece así una preocupación de los vecinos: disponer de una comunicación estable entre las orillas.

La carta no anuncia una obra aprobada. Es el testimonio de una aspiración que seguía pendiente siglo y medio después de la riada. El documento se conserva, con el mapa y las demás hojas de correspondencia, en el Fondo Tomás López del Archivo de la Diputación de Salamanca. Ver la carta y su transcripción en ARCA.



Carta de Andrés de Bustos y Vega a Nicolás Rodríguez Laso, 26 de noviembre de 1775, tercera hoja. Fondo Tomás López, Archivo de la Diputación de Salamanca. Ver las hojas completas y su transcripción en ARCA. · Ver imagen original: Fragmento manuscrito de la carta de 1775 que pide no olvidar el puente y destaca su utilidad pública

Las barcas atendieron mientras tanto necesidades muy distintas. Unos viajeros iban a vender sus productos; otros llevaban grano al molino, se desplazaban entre pueblos o acudían a una fiesta. Los documentos que siguen abarcan varios siglos y no describen todos los pasos funcionando a la vez: cada uno conserva una parte de aquella red de comunicaciones.

Tipos de barcas de paso: remos, varal y maroma

Una barca capaz de transportar caballerías no era una pequeña embarcación de paseo. La fotografía de **Almenara de Tormes** que abre el artículo permite ver la superficie de una de aquellas plataformas. Es otro lugar del mismo río; ayuda a entender el tipo de transporte del que hablan los testimonios de nuestra comarca.

Los documentos distinguen varios medios para moverlas. En una **barca de remos**, el barquero impulsaba la embarcación con las palas; el nombre quedó escrito en los mapas del tramo de Guijo y Cespedosa. El **varal** era una pértiga larga que se apoyaba en el fondo. La **maroma o el cable** tendido entre ambas orillas guiaba o sujetaba el paso. No eran siempre soluciones excluyentes: en El Vado, los recuerdos recogidos por Martín Benito describen el uso de maroma y varal en la misma barca.

Un proyecto de **1936**, conservado en el Archivo de la Confederación Hidrográfica del Duero y estudiado por el autor, permite conocer su construcción. **Simona Martín Hernández** solicitó una barca para Galisancho, con proyecto del ingeniero **Alfredo Santos Martín**. La embarcación prevista, de madera de pino, medía **cinco metros de largo por tres de ancho**; sus piezas se unían con elementos de hierro. Los varaderos y los amarres de las dos orillas formaban también parte de la instalación.

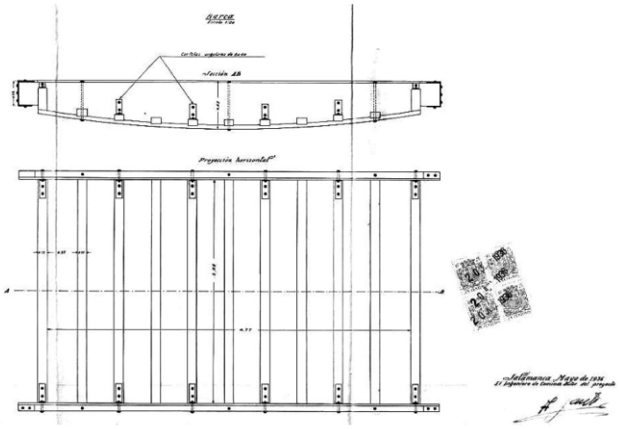


Fig. 28. Proyecto de barca para Galisancho, 1936 (Archivo de la Confederación Hidrográfica del Duero).

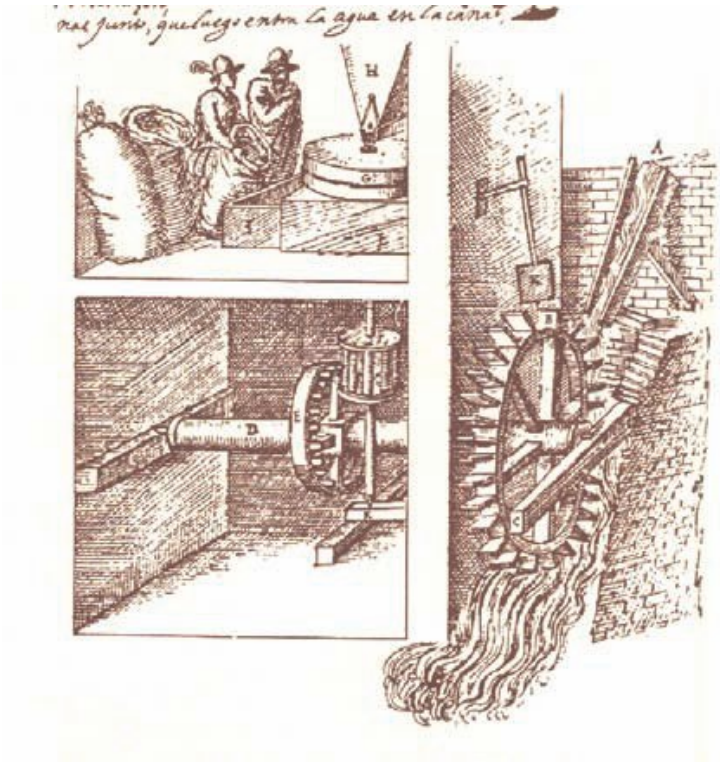
Así se dibujó una barca de varal para Galisancho en 1936: cinco metros de largo y tres de ancho. Ilustración de cómo se proyectaban estas embarcaciones en otro punto del Tormes. Martín Benito, figura 28, p. 140; Archivo de la Confederación Hidrográfica del Duero. · Ver imagen original: Planta y sección de una barca de madera proyectada para Galisancho, de cinco por tres metros

En aquel caso, cruzar el río acercaba a los vecinos de Galisancho a la estación de Siete Iglesias. El proyecto buscaba una comunicación económica para personas y mercancías. Aunque ese paso queda fuera del tramo principal de este artículo, explica por qué una población podía seguir necesitando una barca incluso en pleno siglo XX. Martín Benito, pp.27–30; proyecto de Galisancho, pp.139–140.

Qué es una aceña y cómo funciona

Una **aceña es un molino harinero que aprovecha la fuerza del agua del río**. Su trabajo consistía en transformar el cereal en harina. Por eso, cuando los documentos de Pelayos, Montejo o Salvatierra nombran una aceña, hablan de una instalación productiva a la que había que llevar el grano y de la que salía el producto de la molienda.

En la **aceña de rueda vertical**, el agua empuja las paletas de una gran rueda y hace girar su eje. Los engranajes transmiten ese movimiento hasta las piedras del molino: la inferior, llamada **solera**, permanece fija; la superior, o **volandera**, gira sobre ella. El grano cae desde una tolva —un depósito en forma de embudo— hacia el centro de las muelas y se tritura al pasar entre ambas.



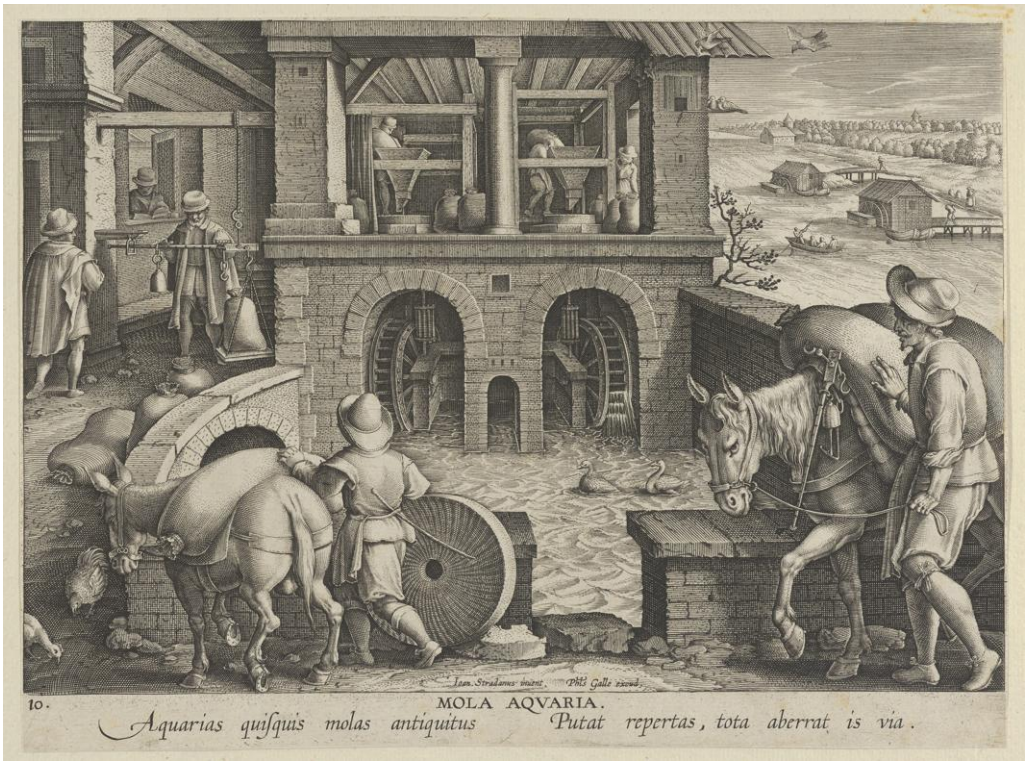
Rueda vertical, engranajes y molienda en un dibujo de Los veintiún libros de los ingenios y máquinas. Ilustra el mecanismo de este tipo de aceña; no representa una instalación concreta del Tormes. · Ver imagen original: Dibujo histórico con una rueda hidráulica vertical, los engranajes de transmisión y las piedras de moler alimentadas desde una tolva.

El edificio era solo una parte del conjunto. Una **presa o pesquera** podía retener y encauzar el agua; las tomas, los canales y las compuertas permitían conducirla hacia la maquinaria. Después de moverla, el agua regresaba al río. Esto ayuda a leer el itinerario de 1879: una presa, una toma, un molino y su desagüe pueden aparecer separados en la tabla y pertenecer a una sola explotación. Los dibujos muestran la tipología de rueda vertical; los nombres conservados en los documentos no bastan para reconstruir la maquinaria de cada aceña del tramo.

La molienda, la maquila y la economía de los pueblos

La molienda enlazaba el cultivo del cereal con su consumo. Para obtener harina no bastaba con recoger la cosecha: había que **transportar el grano hasta un molino que pudiera trabajar**. La distancia, los caminos de acceso y el paso del río formaban parte de ese trabajo. En un territorio repartido entre las dos orillas, disponer de una barca o de un puente facilitaba el traslado de las cargas y la relación entre los pueblos y sus lugares de molienda.

Una forma tradicional de pagar al molinero era la **maquila**: una porción del grano o de la harina que recibía por la molienda. Así, una parte de lo cosechado remuneraba la transformación del cereal. La propiedad y el trabajo no siempre coincidían: una aceña podía explotarse en arriendo y proporcionar una renta a su dueño, mientras otra persona se ocupaba de hacerla funcionar. Las condiciones y los pagos variaban; las fuentes reunidas aquí no permiten fijar una tarifa común para todas las aceñas de estos pueblos.



El trabajo de un molino hidráulico hacia 1600: sacos, pesaje, tolvas y ruedas movidas por el agua. Grabado de Jan Collaert I, según Stradanus, conservado en el Met. Es una escena europea, no una vista del Tormes. · Ver imagen original: Grabado de un molino con dos ruedas verticales: trabajadores vierten grano en las tolvas, se pesa una carga y llegan caballerías con sacos.

El trabajo se extendía más allá de las piedras de moler. Las aceñas necesitaban **muelas y piezas en buen estado, reparaciones y obras de ribera**. La documentación histórica del Tormes estudiada por Pascual Riesco Chueca recoge a renteros de aceña, maestros de ribera y moleros que extraían y labraban las piedras. Alrededor de la molienda había, por tanto, oficios especializados y gastos de mantenimiento, además de los desplazamientos de quienes llevaban el grano.

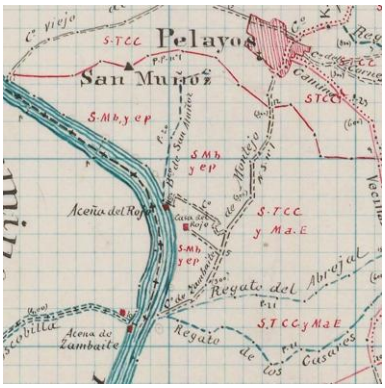
El caudal, las presas y las reparaciones

Esa actividad dependía del río. La escasez de agua podía limitar el trabajo, mientras que las crecidas dañaban presas y edificios y obligaban a reconstruirlos. Además, modificar una pesquera podía afectar a otra explotación: el aprovechamiento compartido del Tormes dio lugar a acuerdos y pleitos. La importancia económica de las aceñas se entiende también por esa necesidad de conservar el agua, los accesos y la maquinaria en condiciones de uso.

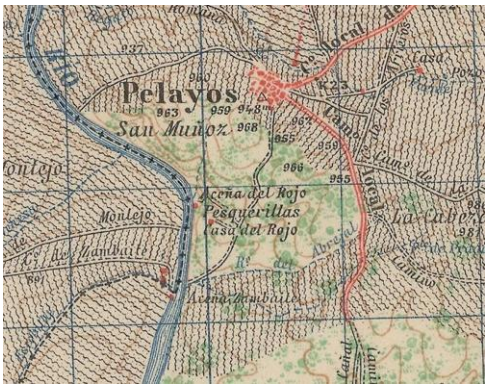
La aceña y la barca de pasaje de Pelayos en 1914

En **1914**, los **herederos de Tomás García** explotaban en Pelayos una **aceña de dos piedras** y disponían también de una **barca de pasaje**, según recoge Martín Benito. Aquí el transporte y la molienda aparecen ligados a una misma explotación: la barca se menciona entre sus actividades, junto al molino y al salto de agua.

El original del censo de la Cámara de Comercio conserva esa inscripción y otras dos que repiten la actividad mediante «Ídem». Son tres asientos, pero no permiten deducir tres embarcaciones independientes ni asignar cada uno a una aceña de los mapas. Tampoco identifican a la persona que manejaba la barca. Censo de junio de 1914, filas 62–64; Martín Benito, p.138.



Las aceñas vistas desde Pelayos. Pelayos, plano de término de 1936. Se distinguen la aceña del Rojo y la de Zambaite, con sus caminos. Son los rótulos del plano. Biblioteca del Instituto Geográfico Nacional · colección cartográfica de ARCA. Recorte del original. · Ver imagen original: Pelayos y las aceñas del Rojo y de Zambaite, situadas en la ribera del Tormes.



MTN 50, hoja 528, Guijuelo, edición de 1947. Recorte del original aportado por ARCA. · Ver imagen original: Pelayos y las aceñas del Rojo y Zambaite en el MTN50.



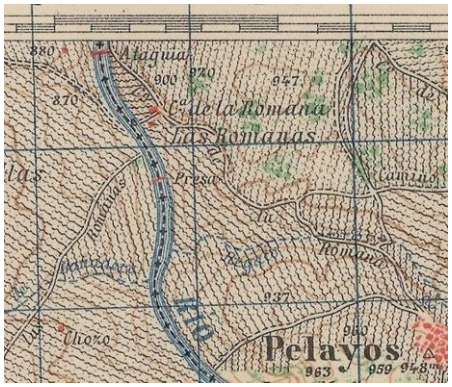
Captura aportada e identificada por ARCA. Fototeca CNIG, H 0528_285_032.ecw. Fecha del vuelo: 16-07-1946. · Ver imagen original: Aceña del Rojo, Pelayos: vuelo del 16 de julio de 1946.

Las barcas de Las Romanas y Velayos

Aguas abajo de Pelayos, **Las Romanas** tenía su propia barca. Miñano la describe en **1827** como un despoblado de señorío, situado en la orilla derecha del Tormes, con **un vecino y cuatro habitantes**. Entre los recursos del lugar cita los pastos y la bellota; entre sus comunicaciones, la embarcación que permitía pasar al otro lado. Miñano, tomoVII, voz «Romanas (Las)», p.356.

El nombre de la aceña aparece también en el recorrido que César Morán publicó en 1950. Al seguir un antiguo camino desde Salvatierra, lo hace pasar por Anguas y Las Romanas antes de continuar hacia Revilla de Códe y

Valverde. Su descripción reúne el molino y los caminos de este entorno, aunque no sitúa por ello el embarcadero de la barca que Miñano había mencionado más de un siglo antes. Morán, p.607.



MTN 50, hoja 528, Guijuelo, 1947. El rótulo identifica la aceña junto al Tormes. · Ver imagen original: La aceña de Las Romanas en el MTN50 de 1947.



Captura aportada e identificada por ARCA. Fototeca CNIG, H 0528_195_151.ecw. Fecha del vuelo: 11-10-1945. · Ver imagen original: Entorno de la aceña de Las Romanas en el vuelo de 1945.

Velayos, otra alquería del término de Pelayos, disponía igualmente de barca para cruzar el río. Martín Benito recoge la noticia al citar El Adelanto del 8 de octubre de 1909. La referencia añade otro paso al entorno de Pelayos, aunque no proporciona aquí un nombre de barquero ni una tarifa. Martín Benito, p. 138, nota 204.

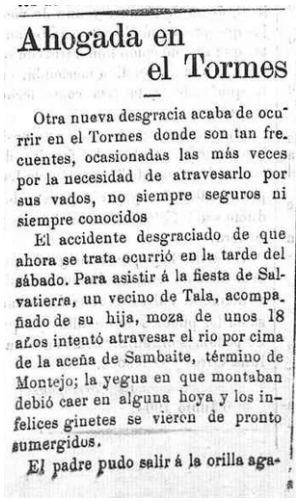
El accidente del vado de Zambaite en 1904

Los vados ofrecían una alternativa a las barcas, pero el fondo del río podía esconder un peligro. En **1904**, un vecino de **La Tala** y su hija, de unos dieciocho años, iban a la fiesta de Salvatierra. La noticia de El Castellano los sitúa cruzando el Tormes sobre una yegua, por encima de la aceña que llama **Sambaite**, en término de Montejo.

La caballería cayó en una hoya y los dos quedaron sumergidos. El padre consiguió alcanzar la orilla agarrándose a la cola de la yegua. Su hija murió ahogada. El cuerpo apareció algo más abajo y fue trasladado a Salvatierra.

El relato conserva el destino de aquel viaje y el modo en que intentaron atravesar el río. No fue un naufragio: cruzaban montados en la caballería. La aceña sirve a la noticia para localizar el lugar del accidente. Consultar «Ahogada en el Tormes», en ARCA.

La noticia continúa de una columna a otra. Los dos fragmentos siguientes reproducen el texto completo, en su orden de lectura.



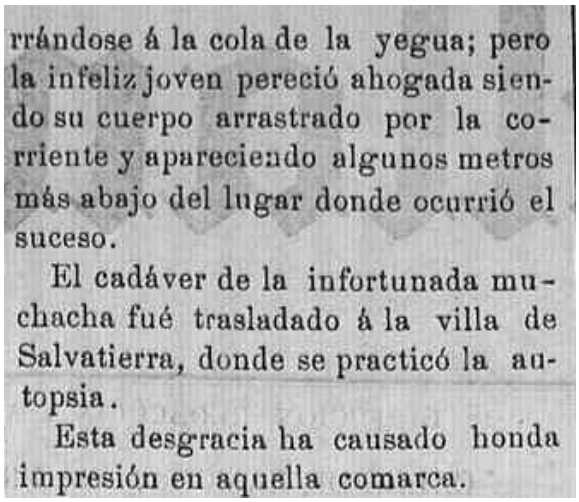
Ahogada en el Tormes

Otra nueva desgracia acaba de ocurrir en el Tormes donde son tan frecuentes, ocasionadas las más veces por la necesidad de atravesarlo por sus vados, no siempre seguros ni siempre conocidos

El accidente desgraciado de que ahora se trata ocurrió en la tarde del sábado. Para asistir á la fiesta de Salvatierra, un vecino de Tala, acompañado de su hija, moza de unos 18 años intentó atravesar el rio por cima de la aceña de Sambaite, término de Montejo; la yegua en que montaban debió caer en alguna hoya y los infelices ginetes se vieron de pronto sumergidos.

El padre pudo salir á la orilla aga-

1. Comienzo de la noticia. El Castellano, 1904. Original conservado en ARCA. · Ver imagen original: Primer fragmento de Ahogada en el Tormes: padre e hija de La Tala intentan cruzar junto a Sambaite

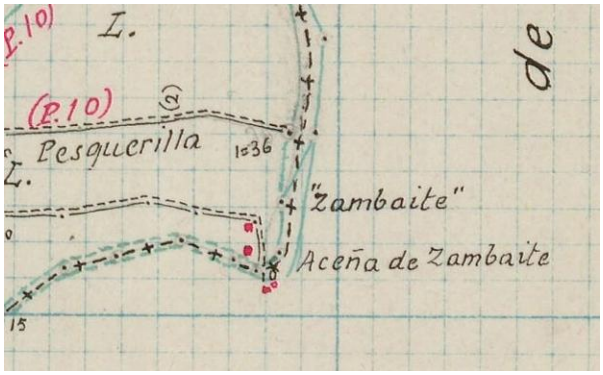


rrándose á la cola de la yegua; pero la infeliz joven pereció ahogada siendo su cuerpo arrastrado por la corriente y apareciendo algunos metros más abajo del lugar donde ocurrió el suceso.

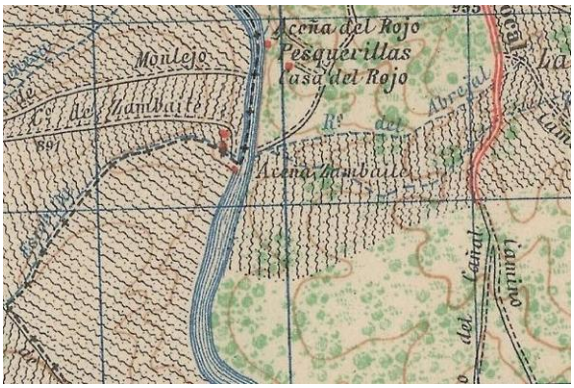
El cadáver de la infortunada muchacha fué trasladado á la villa de Salvatierra, donde se practicó la autopsia.

Esta desgracia ha causado honda impresión en aquella comarca.

2. Continuación. El Castellano, 1904. Consultar la ficha y el original. · Ver imagen original: Continuación: el padre logra salir y la joven muere ahogada; su cuerpo se traslada a Salvatierra



La aceña de Zambaite. Montejo, plano de término de 1936. El camino desemboca junto a la aceña de Zambaite, el nombre que también aparece en la noticia de 1904 como Sambaite. Biblioteca del Instituto Geográfico Nacional · colección cartográfica de ARCA. Recorte del original. · Ver imagen original: Aceña de Zambaite en la ribera del Tormes y camino que llega desde Montejo.



MTN 50, hoja 528, Guijuelo, 1947. Recorte del original aportado por ARCA. · Ver imagen original: Aceña Zambaite y sus accesos en el MTN50.



Captura aportada e identificada por ARCA. Fototeca CNIG, H 0528_285_033.ecw. Fecha del vuelo: 16-07-1946. · Ver imagen original: Cauce y aceña de Zambaite en el vuelo de 1946.

La barca entre La Tala y Salvatierra de Tormes

En Salvatierra, la barca enlazaba las dos orillas de un camino que iba mucho más allá de los pueblos ribereños. Los diccionarios del siglo XIX describen La Tala como la población de la jurisdicción de la villa situada al otro lado del Tormes, al que se atravesaba en barca. El itinerario militar de 1866 recogía también ese cruce en el camino de herradura de Salamanca a Barco de Ávila, por Fresno Alhándiga y Puente del Congosto. Fuentes de los caminos de La Tala y Salvatierra.

Propiedad y arrendamiento de la barca de Salvatierra en 1752

Las Respuestas Generales de **1752** identifican a la **duquesa de Alba** como propietaria de la barca. El servicio estaba arrendado: quien lo explotaba entregaba a la titular **300 reales de vellón al año**, y se le calculaban otros **200 reales de utilidad anual**. Son las cuentas de la explotación, no el precio de un viaje. Catastro de 1752, citado por Martín Benito, pp.136–137.

La distinción entre propietaria y arrendatario ayuda a entender el oficio. La barca era un bien del que se obtenía una renta; el servicio cotidiano quedaba en manos de quien lo llevaba en arriendo. El documento da las cantidades y la titularidad, pero no el nombre de ese arrendatario.

Peticiones del puente de Salvatierra en 1864 y 1868

En **diciembre de 1864**, el Ayuntamiento de Salvatierra solicitó al gobernador civil que se construyera un puente con fondos del Estado. Su argumento era el comercio que llegaba por el **puerto de Baños**. Los arrieros abandonaban la carretera de Béjar a Salamanca por el entorno de Guijo y Guijuelo y seguían el camino de **Aldeavieja, Salvatierra, Valverde, Gallegos y Macotera**, desde donde se distribuían hacia Peñaranda, Arévalo y otros mercados de Castilla.

La solicitud fue desestimada. En **1868**, tras la revolución de septiembre, el Ayuntamiento decidió retomarla y buscar el apoyo de **otros diecinueve pueblos**. El cruce del Tormes era un problema local con consecuencias para una ruta comercial mucho más extensa.

Una queja publicada en La Alianza del pueblo el **10 de diciembre de 1869**, y transcrita por Martín Benito, explica lo que costaba prescindir de la barca. Algunos arrieros preferían buscar los puentes del **Congosto** o de **Alba**, a los que el artículo aludía con la expresión «cinco leguas de distancias». El rodeo les hacía perder **«un dia de jornada»**. La reclamación del puente reunía así dos razones: un cruce más seguro y un camino más corto para personas y mercancías. Martín Benito, pp.137–138, nota 200.

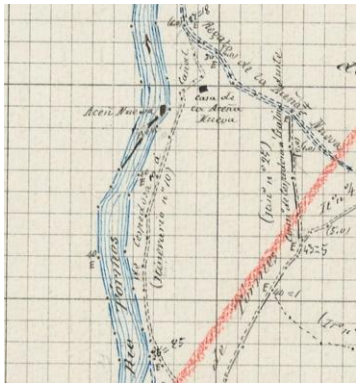
El itinerario fluvial de 1879 todavía registra la **Barca de Salvatierra**. La sitúa 400 metros aguas abajo de las ruinas del puente, según el kilometraje del cauce que usa el propio documento. Décadas después, César Morán resumió en 1950 aquella sucesión de pasos: primero el puente antiguo, luego la barca y, finalmente, el puente metálico. Itinerario, pp.11–12; Morán, p.607.

Martín Benito sitúa la construcción del puente metálico en **1907**, apoyándose en noticias de prensa, y plantea que la barca pudo dejar de usarse hacia entonces. La nueva obra ofrecía el paso fijo reclamado durante tanto tiempo; la fecha exacta de clausura del servicio de barca no está documentada en las fuentes aquí reunidas. Libro, p.138, nota 201.

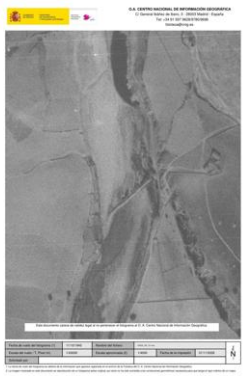


MTN 50, hoja 528, Guijuelo, 1947. El mapa muestra el cauce anterior al embalse y el puente de la carretera. · Ver imagen original: Salvatierra, La Tala y el puente representado en el MTN50.

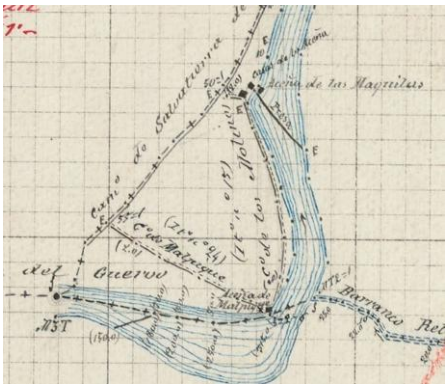
Aceña Nueva y aceña de las Maquilas en Salvatierra



La aceña Nueva. Salvatierra, plano de término de 1903 con anotaciones posteriores. Se conservan los nombres del molino, la casa y el camino. Biblioteca del Instituto Geográfico Nacional · colección cartográfica de ARCA. Recorte del original. · Ver imagen original: Aceña Nueva y Casa de la Aceña Nueva junto al Tormes, con su camino de acceso.



Captura aportada e identificada por ARCA. Fototeca CNIG, H 0528_195_151.ecw. Fecha del vuelo: 11-10-1945. · Ver imagen original: Aceña Nueva y cauce del Tormes en el vuelo de 1945.



La aceña de las Maquilas. Salvatierra, plano de término de 1903 con anotaciones posteriores. La aceña de las Maquilas aparece junto al río; el Retuerto ayuda a reconocer el entorno. Biblioteca del Instituto Geográfico Nacional · colección cartográfica de ARCA. Recorte del original. · Ver imagen original: Rótulo Aceña de las Maquilas junto al meandro del Tormes y la desembocadura del Retuerto.

El vado y la barca de remos entre Guijo y Cespedosa

Estas dos fotografías de la **barca del Guijo**, aportadas por **Javier Bautista Rodriguez**, muestran el paso con sus ocupantes a bordo. Se distinguen las tablas y las bordas de madera de la embarcación; en la vista de costado se ven también las largas pértigas. Las imágenes permiten acercarse a las personas y a la barca que utilizaban para cruzar el río.



La barca del Guijo, vista de costado. Se aprecian la embarcación de madera, sus ocupantes y las largas pértigas. Fotografía aportada por Javier Bautista Rodriguez. · Ver imagen original: La barca del Guijo vista de costado, con un grupo de personas a bordo y largas pértigas.

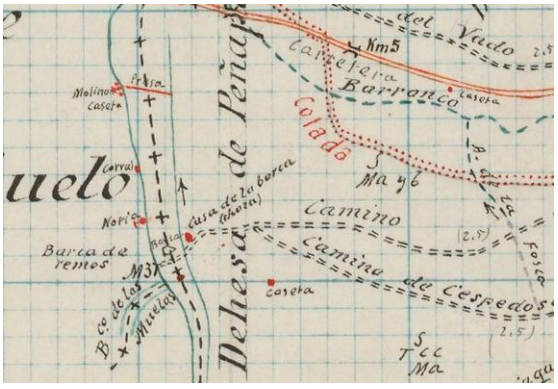


Otra vista de la barca del Guijo, con los pasajeros a bordo. La perspectiva permite ver la anchura de la embarcación y sus bordas de madera. Fotografía aportada por Javier Bautista Rodriguez. · Ver imagen original: La barca del Guijo vista de frente, con un grupo de personas a bordo y la orilla al fondo.

Mucho antes de que los mapas nombraran la barca, la descripción de Hernando Colón recogía un **vado de verano** en el camino de El Guijo a Cespedosa. El recorrido pasaba entre cerros, valles y montes, con fuertes subidas y bajadas de peñas. Al poco de salir de El Guijo se atravesaba el Tormes por el vado. Es una noticia del siglo XVI, conservada en la edición de 1909, y muestra la dependencia de aquel cruce respecto a la estación del año. Entrada 4008, p.114.

El Itinerario del río Tormes de **1879** anota después la **Barca de Guijo**. Entre ese registro y el de la Barca de Cespedosa hay **2.925 metros de cauce** en las distancias del documento. Son dos pasos diferenciados; ese dato no demuestra que ocuparan los mismos puntos que los vados descritos siglos antes. Itinerario, p.11.

En **1945**, el plano de Cespedosa dejó escrito **«Barca de remos»** y señaló la **casa de la barca en ruinas**. El nombre vuelve a figurar en el MTN 50 de 1947. La ruina del edificio es un dato preciso sobre la instalación, aunque no basta para fechar el final del paso. Esta barca debe distinguirse de la de El Vado, situada en otro punto del entorno de Cespedosa. Plano de término; MTN 50, hoja 528.



Barca de remos, escrita en el plano. Cespedosa, plano de término de 1945. Aparecen Barca de remos y Casa de la barca (en ruinas). No se debe identificar este punto con El Vado solo por compartir término. Biblioteca del Instituto Geográfico Nacional · colección cartográfica de ARCA. Recorte del original. · Ver imagen original: Rótulo Barca de remos junto al río y Casa de la barca señalada en ruinas.



MTN 50, hoja 528, Guijuelo, 1947. El nombre escrito en el mapa es «Barca de remos». · Ver imagen original: Rótulo Barca de remos en el tramo entre Guijo y Cespedosa.



Captura barcaremos_cespedosa.pdf, aportada e identificada por ARCA. Fototeca CNIG, H 0528_017_034.ecw. Fecha del vuelo: 06-11-1945. · Ver imagen original: Zona de la barca de remos de Cespedosa en el vuelo de 1945.

La barca de El Vado en Cespedosa: tarifas y barqueros

La barca conocida como **El Vado** estaba en el sitio de **Las Huertas** y comunicaba Cespedosa con el término de **Santibáñez de Béjar**. Los testimonios recogidos por Martín Benito permiten conocer sus últimos años, pero la documentación de la barca de Cespedosa se remonta al menos al siglo XVIII.

Tarifas de la barca de Cespedosa en 1751 y 1848

En **1751**, las Respuestas Generales la identificaban como propiedad del **marqués de Fuente el Sol**. El pasaje costaba **dos cuartos por caballería**, mayor o menor, y **uno y medio por persona a pie**. Se calculaba un rendimiento de **1.500 reales de vellón al año**. El mismo testimonio explicaba que durante el verano el río podía pasarse por diferentes vados, de modo que la embarcación no era la única opción durante todo el año. Catastro de 1751, citado por Martín Benito, p.136.

El estudio recoge para **1848** la misma tarifa y un rendimiento anual semejante. Ya hacia **1912**, una noticia de El Salmantino describía la barca como destartalada y de grandes dimensiones. Son testimonios de épocas distintas: permiten seguir el servicio, sin suponer que la misma embarcación de madera durara desde el Catastro hasta el siglo XX. Martín Benito, p.136, y nota 191.

Arturo Gonzalo Medina, último barquero de El Vado

En los recuerdos de los últimos años aparecen dos nombres: **Arturo Gonzalo Medina**, nacido en 1936, como último barquero, y **Joaquín Marcos**, como propietario. La barca se manejaba con **maroma y varal** y tenía capacidad para **cuatro caballerías cargadas**. Sus usuarios habituales eran los arrieros del pueblo.

Las mercancías que transportaban dan una medida del trabajo de aquel paso: **paja, alubias, patatas, trigo y cacharros de barro**. Cada caballería con su carga pagaba **una peseta** en los últimos años del servicio.



La aceña del Vado. Cespedosa, plano de término de 1945. El recorte reúne la aceña del Vado y la de los Castellanos, marcada en ruinas, con sus caminos de acceso. Biblioteca del Instituto Geográfico Nacional · colección cartográfica de ARCA. Recorte del original. · Ver imagen original: Aceña del Vado y aceña de los Castellanos, esta última en ruinas, en el Tormes.



MTN 50, hoja 528, Guijuelo, 1947. Rótulos conservados en el mapa del cauce antiguo. · Ver imagen original: Aceñas del Vado y de los Castellanos y Camino de la Barca.



Captura elvado_cespedosa.pdf, aportada e identificada por ARCA. Fototeca CNIG, H 0528_206_111.ecw. Fecha del vuelo: 12-02-1946. · Ver imagen original: El Vado de Cespedosa en el vuelo de 1946.

Según la información que Martín Benito obtuvo mediante una encuesta al Ayuntamiento, la barca siguió activa hasta **1960**, cuando el llenado del **embalse de Santa Teresa** anegó el antiguo puerto. El Vado quedó así unido al recuerdo de las personas que lo utilizaron y de quienes atendieron el paso. Información oral recogida por Martín Benito, p.136, nota 192.

Itinerario del río Tormes de 1879

Qué es el Itinerario del río Tormes

El Itinerario del río Tormes es un registro del recorrido del río publicado por la **Comisión Central Hidrológica, División Hidrológica de Valladolid**. El ejemplar consultado se imprimió en **Madrid, en la Imprenta de Fortanet, en 1879**. Sus tablas anotan puentes, barcas, molinos, presas, arroyos y otros elementos a lo largo del cauce. Consultar la referencia y el documento original.

Cómo leer las distancias y las márgenes del itinerario

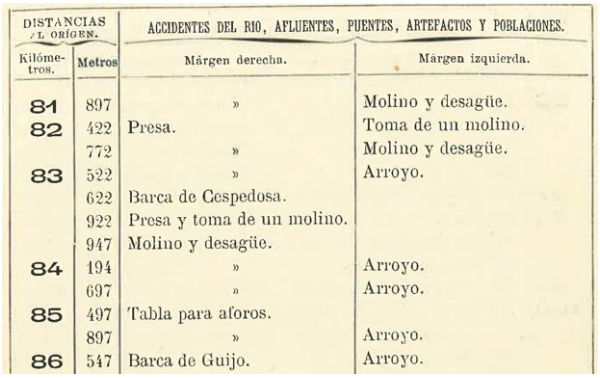
Las columnas de **kilómetros y metros** expresan la distancia acumulada desde el nacimiento del Tormes, siguiendo su cauce. Una anotación de **97 kilómetros y 222 metros** señala ese punto del recorrido fluvial. No es la distancia de un camino ni una medición sobre el embalse actual.

Las columnas de **margen derecha** y **margen izquierda** se entienden mirando río abajo, hacia donde corre el agua. Cada fila sitúa una observación en ese recorrido. La presa, la toma, el molino y el desagüe de una misma instalación pueden figurar en filas distintas; contarlas como edificios separados duplicaría el recuento.

Barcas de Cespedosa, Guijo y Salvatierra identificadas por su nombre

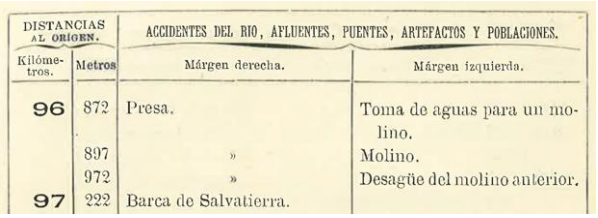
- **Barca de Cespedosa:** figura en el km 83,622, en la página impresa 11.
- **Barca de Guijo:** figura en el km 86,547 de la misma página. Entre ambas anotaciones hay 2.925 metros de recorrido por el cauce.
- **Barca de Salvatierra:** figura en el km 97,222, en la página impresa 12. Queda 400 metros aguas abajo del registro de las ruinas del puente, según las distancias del documento.

Los recortes siguientes muestran los nombres escritos en el original. El primero reúne **Cespedosa y Guijo**; el segundo recoge la **barca de Salvatierra**. Se pueden ampliar para leer las filas y sus columnas.



DISTANCIAS AL ORIGEN.		ACCIDENTES DEL RIO, AFLUENTES, PUENTES, ARTEFACTOS Y POBLACIONES.	
Kilómetros.	Metros	Márgen derecha.	Márgen izquierda.
81	897	»	Molino y desagüe.
82	422	Presa.	Toma de un molino.
	772	»	Molino y desagüe.
83	522	»	Arroyo.
	622	Barca de Cespedosa.	
	922	Presa y toma de un molino.	
	947	Molino y desagüe.	
84	194	»	Arroyo.
	697	»	Arroyo.
85	497	Tabla para aforos.	
	897	»	Arroyo.
86	547	Barca de Guijo.	Arroyo.

Cespedosa y Guijo. Itinerario de 1879, p. impresa 11 / PDF 13. Página original del IGME. · Ver imagen original: Barca de Cespedosa, 83 km y 622 m; Barca de Guijo, 86 km y 547 m



DISTANCIAS AL ORIGEN.		ACCIDENTES DEL RIO, AFLUENTES, PUENTES, ARTEFACTOS Y POBLACIONES.	
Kilómetros.	Metros	Márgen derecha.	Márgen izquierda.
96	872	Presa.	Toma de aguas para un molino.
	897	»	Molino.
	972	»	Desagüe del molino anterior.
97	222	Barca de Salvatierra.	

Salvatierra. Itinerario de 1879, p. impresa 12 / PDF 14. Página original del IGME. · Ver imagen original: 97 kilómetros y 222 metros: Barca de Salvatierra

Inventario de molinos, presas, barcas y puentes del tramo estudiado

El recuento de las **páginas impresas 10–12** abarca del **km 66,807 al 111,922**, desde aguas arriba del Congosto hasta los aprovechamientos aguas abajo de Salvatierra.

Inventario del tramo: páginas 10–12 del itinerario de 1879

Elemento	Recuento
Molinos y aceñas	**24**: uno arruinado, uno en construcción y 22 sin estado indicado.
Presas	**23**.
Barcas	**4**: Cespedosa, Guijo, Salvatierra y una sin nombre.
Puentes	**3**: nuevo y viejo del Congosto; ruinas en Salvatierra.
Batán	**1**.
Fábrica de hilados	**1**.
Casas	**6**: cuatro de molinos y dos de campo.

Elemento	Recuento
Tablas para aforos	**2**, para medir el caudal.

Las aceñas están incluidas entre los molinos; presas y casas pueden formar parte del mismo conjunto. El documento anota además arroyos e islas. El detalle por lugar y kilómetro queda en el inventario descargable. Fuente: itinerario de 1879, impresas 10–12 (PDF 12–14).

Descargar el inventario completo (CSV)

La desaparición de El Vado no fue el final de una única barca: el embalse transformó el paisaje en el que se entendían aquellos caminos, casas y aceñas. Los planos y los vuelos de 1945 y 1946 conservan la disposición de la ribera antes de esa transformación; las noticias y los testimonios permiten devolverle sus viajes, sus oficios y sus nombres.

Si conservas una fotografía de estos pasos o recuerdos de quienes trabajaron en ellos, puedes compartirlos con ARCA.

Fuentes y referencias

1. José Ignacio Martín Benito (2015). Una flota tierra adentro: Barcas de paso en el Reino de León (De la Edad Media al siglo XX). Centro de Estudios Benaventanos «Ledo del Pozo». ISBN 978-84-942037-5-6.
   Base histórica: pp. 136–141; tipos de embarcación, pp. 27–30. Fotografía de Almenara, fig. 31, p. 147; plano constructivo de Galisancho, fig. 28, p. 140. Los testimonios orales se atribuyen al investigador. Las fuentes consultadas directamente se distinguen en sus notas.
2. Archivo General de Simancas (AGS). Catastro de Ensenada, Respuestas Generales de Cespedosa de Tormes, 11 de noviembre de 1751, leg. 009.
   Cespedosa: libro, p. 136, nota 189.
3. Comisión Central Hidrológica. División Hidrológica de Valladolid. Itinerario del río Tormes. Madrid, Imprenta de Fortanet, 1879.
   Ejemplar del IGME: portada de 1879; inventario cotejado en impresas10–12 / PDF 12–14, entre km 66,807 y 111,922. El libro cita un itinerario de 1878. Una instalación puede ocupar varias filas; no se duplican tomas, presas, edificios ni desagües.
4. Información oral sobre la barca de Cespedosa, recogida mediante encuesta al Ayuntamiento por José Ignacio Martín Benito.
   Barca de El Vado, último barquero, propietario, capacidad, cargas y tarifa final: libro, p. 136 y nota 192.

5. Instituto Geográfico y Catastral (IGC). Mapa Topográfico Nacional, hoja 528, edición de 1947. MTN50, hoja 528, Guijuelo, 1947: original aportado por ARCA y cotejado. Recortes de los rótulos y del cauce antiguo integrados en cada bloque.

6. Archivo General de Simancas (AGS). Catastro de Ensenada, Respuestas Generales de Salvatierra de Tormes, 24 de octubre de 1752, leg. 531.
Casa de Alba, renta de 300 reales y utilidad de 200: libro, pp. 136–137, nota 197.

7. La Alianza del pueblo, periódico republicano de Salamanca, año I, n.º 56, 10 de diciembre de 1869, pp. 1–2.
Noticia citada y transcrita por Martín Benito, pp. 137–138, nota 200. Describe la alternativa por Congosto y Alba con «cinco leguas de distancias» y la pérdida de «un dia de jornada». Se conserva la unidad histórica y no se convierte en una distancia kilométrica exacta ni en un rodeo universal. El original de prensa no se ha cotejado directamente en esta revisión.

8. Sebastián Miñano. Diccionario geográfico-estadístico de España y Portugal, tomo VII. Madrid, 1827, voz «Romanas (Las)», p. 356.
Original cotejado: impresa 356 / PDF 366, voz «Romanas (Las)». La orilla derecha y la barca aparecen expresamente.

9. Boletín de la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Salamanca, época II, junio de 1914, n.º 1.
Original cotejado: impresa 7 / PDF 8, Pelayos, electores 62–64. Se conserva «Ídem» en las dos últimas inscripciones.

10. El Adelanto, diario de Salamanca, 8 de octubre de 1909, p. 1.
Barca de Velayos: libro, p. 138, nota 204.

11. ACHD, expediente SA-71, caja 11.241. Proyecto de barca de paso sobre el Tormes en Galisancho, 1936. Ingeniero Alfredo Santos Martín; solicitud de Simona Martín Hernández.
Emplazamiento, construcción, presupuesto, tarifas y tramitación: libro, pp. 139–140, notas 209–210 y figuras 27–28.

12. Instituto Geográfico Nacional. Planos de términos de Salvatierra (1903), Montejo (1903 y 1936), Pelayos (1936) y Cespedosa (1945).
Recortes de los originales de la colección cartográfica aportada a ARCA. Las hojas de 1903 contienen anotaciones posteriores; no se fecha cada añadido por el año base de la hoja.

13. ARCA del Tormes. Salvatierra de Tormes: historia y patrimonio.
La pagina recoge la riada del 26 de enero de 1626 y conserva la discrepancia con la noticia de 1869 que dio 1726.

14. Andrés de Bustos y Vega a Nicolás Rodríguez Laso. Montejo, 26 de noviembre de 1775. Correspondencia del mapa de las tres leguas de Salvatierra.
Fondo Tomás López, Archivo de la Diputación de Salamanca, ES.CYL.37274.ADPS 6.1.16. Tercera hoja manuscrita cotejada visualmente: pide no olvidar el puente y destaca su utilidad pública. El pasaje no permite precisar un proyecto, presupuesto o calendario de construcción.

15. El Castellano, 1904. «Ahogada en el Tormes». Original conservado en ARCA.
Noticia cotejada con los dos fragmentos del original. Padre e hija de La Tala, de camino a Salvatierra; accidente al cruzar en una yegua por encima de la aceña de Sambaite, término de Montejo. El registro conserva el año 1904; no se añade día ni mes.

16. César Morán. «Antiguas vías de comunicación en Salamanca». Revista de Obras Públicas, diciembre de 1950, pp. 602–615.
    Original cotejado: impresa 607 / PDF 6. Recuerda el paso en barca de Salvatierra.

17. Fototeca del CNIG. Capturas del Vuelo Americano A aportadas e identificadas por ARCA.
    Aceña Nueva y Romanas: 11-10-1945, H0528_195_151.ecw. Barca de remos: 06-11-1945, H0528_017_034.ecw. El Vado: 12-02-1946, H0528_206_111.ecw. Rojo y Zambaite: 16-07-1946, H0528_285_032 y H0528_285_033.ecw. Copias originales y procedencia conservadas en el expediente local de investigación.

18. Hernando Colón. Descripción y cosmografía de España, texto del siglo XVI. Edición en el Boletín de la Real Sociedad Geográfica, tomo LI, 1909.
    Originales ya cotejados en el expediente: Salvatierra–La Tala, entrada 4004, impresa 113 / PDF 129; Guijo–Cespedosa, entrada 4008, impresa 114 / PDF 130. 1909 es la edición, no la fecha del recorrido. No se asigna 1517 a estas entradas ni se identifica el vado con una barca posterior.

19. Caminos de La Tala y Salvatierra: diccionarios e itinerario militar citados por José Ignacio Martín Benito.
    Una flota tierra adentro, p. 137, notas 198–199: Diccionario Geográfico Universal, tomo IX, voz de La Tala, p. 425; Itinerario descriptivo militar de España, tomo VI, Madrid 1866, p. 210. Información utilizada a través del estudio; no se declaran originales cotejados en esta edición.

20. Noticias de la construcción del puente metálico de Salvatierra, citadas por José Ignacio Martín Benito.
    Libro, p. 138, nota 201: El Adelanto, 31 de julio de 1907, p. 1; El Lábaro, 14 de marzo de 1906, p. 1. El estudio plantea el cese de la barca hacia 1907 como posibilidad; no hay aquí acta de clausura ni cotejo nuevo de esos periódicos.

21. La barca de Cespedosa en 1848 y hacia 1912, según José Ignacio Martín Benito.
    Libro, p. 136: tarifa y rendimiento recogidos para 1848. Nota 191: El Salmantino, año II, n.ºVI, 19 de junio de 1912, p. 3. Noticia usada por referencia indirecta al estudio, sin presentar como leído su original de prensa.

22. Los veintiún libros de los ingenios y máquinas. Dibujo de una aceña de rueda vertical.
    Reproducción en OEPM, Marchamos,n.º 25,primer cuatrimestre de 2006,p.13. La revista remite a Pseudo-Turriano, edición de 1983,p.364. Se utiliza para explicar el mecanismo, no como imagen de una aceña del Tormes. Autoría histórica discutida; no se atribuye de forma categórica a Juanelo Turriano.

23. Jan Collaert I, según Stradanus. Mola aquaria, Nova reperta,lámina 10,ca. 1600.
    Editor Philips Galle. The Metropolitan Museum of Art,49.95.870(1),objeto659729. Dominio público y descarga Open Access declarados por el museo. Ilustra rueda vertical, tolvas, pesaje y transporte de sacos; no representa el Tormes.

24. Carlos Macarro, arqueólogo del Ayuntamiento de Salamanca. Entrevista sobre los ingenios hidráulicos del Tormes,3 de noviembre de 2018.
    EDUSI Tormes+,pp.1–2 impresas (PDF2–3): relación con la comarca cerealista, importancia económica de aceñas y pesqueras, diversidad de usos de ribera y daños por avenidas. Se usa como contexto del río, sin trasladar al tramo rural cifras de instalaciones de la ciudad.

25. Pascual Riesco Chueca (2021). Una institución autorreguladora de los ingenios de ribera: el cabildo de los molares. Revista de Folklore,n.º 473.
Estudio histórico consultado en la publicación de la Fundación Joaquín Díaz: renteros de aceña, maestros de ribera, moleros, reparación tras avenidas, arrendamientos y resolución de conflictos entre aprovechamientos del Tormes. No se atribuyen estos oficios a personas concretas de Pelayos o Montejo sin documento.

26. Real Academia Española y ASALE. Diccionario de la lengua española, voz «maquila».
Definición del pago en una porción de grano o harina por la molienda. No acredita un porcentaje concreto ni una tarifa local.

27. Real Academia Española y ASALE. Diccionario de la lengua española, voz «aceña».
Acepción de molino harinero de agua situado en el cauce de un río. La explicación de la rueda vertical se apoya en la ilustración técnica, sin atribuir un mecanismo idéntico a todos los molinos del tramo.

Continúa en ARCA

- Salvatierra de Tormes en el archivo. Contexto territorial del paso entre La Tala y Salvatierra.
- El territorio de Pelayos. Para situar Pelayos y los pasos de su entorno.
- Salvatierra de Tormes en tres leguas. Cartografía y correspondencia del territorio en el siglo XVIII.

Edición de lectura de El cuaderno de ARCA. Las reproducciones conservan sus procedencias y condiciones originales. La ilustración editorial de portada se ha creado con inteligencia artificial a partir de la identidad del cuaderno; no reproduce un lugar histórico documentado.

Versión web y actualizaciones: https://www.arcadigital.es/blog/barcas-de-paso-del-tormes/.