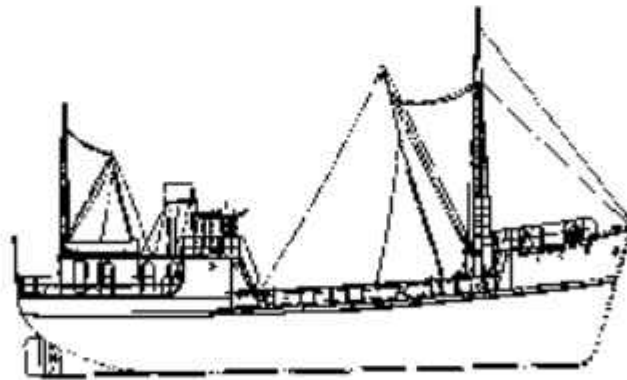


Antón Niño Fernández

Navegando a bordo do San Lorenzo de Foz



NAVEGANDO A BORDO DO SAN LORENZO DE FOZ

Primeira edición: marzo de 20 18

Fotografías

Museo de Pontevedra
José Rey (San Cibrao)
Xesús do Breogán (Foz)
L. Joaquín Salaverri (Mondoñedo)
Arquivo persoal do autor

Deseño e maquetación

Diego Núñez Álvarez

Revisión lingüística

Bernardo Penabade Rei

Impresión

XXXXXXXXXX

© Antón Niño Fernández

© desta edición: Deputación de Lugo

ISBN: XXX-XX-XXXX-XXX-XX

Depósito legal: LU XXX-20 18

Edita

Servizo de Publicacións da Deputación de Lugo
publicacions@deputacionlugo.org



DEPUTACIÓN
DE LUGO



Publicacións

A meu pai, Eugenio Niñe Carbajales,
mariñeiro e patrón do San Lorenzo de Foz,
que gardou na súa memoria e nos seus cadernos,
un longo e fermoso legado mariñeiro
que agora nos serve para coñecelo máis de preto
e achegarnos máis a súa realidade...
que tamén foi a nosa,
a de miña nai, Carmucha,
a de meu irmán, Eugenio,
e a miña propia.
Co meu fondo e garimoso agradecemento filial.

Antón Niñe

Índice

9 **Convite para o embarque**

13 **Limiar**

13 **O mar, fonte de vida**

Capítulo I

16 **Transporte marítimo no norte de España**

17 **A cabotaxe no Cantábrico**

26 **Foz: pobo vinculado ao mar**

30 **Apuntes da nosa historia e da actividade comercial marítima**

30 Ata o século XVIII

40 Século XIX

43 Século XX

59 Obras portuarias

65 Embarcacións

70 A vida nestas embarcacións

75 A vila de Foz nos anos 1940-1950

Capítulo II

88 **San Lorenzo de Foz, barco de cabotaxe**

89 **Empresa Balbino López y Cía. Marítima de Foz, S.L.**

92 **Construción do barco**

92 Astilleros Gondán

95 Factoría Vulcano

96 Montaxe do San Lorenzo

98 Estrutura

101 Planos

105 Equipo de salvamento

107 **Navegando a bordo do San Lorenzo de Foz**

119 Cambios no rol

120 Exercicios co bote salvavidas

122 Afundimento do barco Rosalina

124 Remolques e asistencia

129 Provisións, horas de mar, entradas e saídas, cargamentos, horas de mar...

137 Carga e descarga do barco

143 **Reparacións**

143 Obras no casco

144 Rotura da sobrequilla

145 Modificado o pau de popa

146 Carenado e calafateado

147 Rotura do «cinturón» do barco

149 Desguace da proa

150 Limpeza de fondos

151 Navegando e traballando con mal tempo

156 Avaría grave e barco á deriva. «Odisea en el mar»

168 Cambio de caldeira: do carbón ao fuel-oil

Capítulo III

170 Tripulantes, salarios

- 171 Dotación
- 174 Tripulantes
- 177 Morte do cocineiro

- 179 Salarios

Capítulo IV

188 Portos, consignatarios, clientes e materiais transportados

- 189 Portos onde atracou

- 195 Consignatarios

- 199 Clientes

- 201 Materiais transportados

Capítulo V

202 Anécdotas, días de festa e lecer, prensa, artigos varios, fin da actividade comercial

- 203 Anécdotas
- 203 O gaiteiro
- 204 A estos me los paro yo

- 205 Unha boa cea de cabras
- 206 A tentación do viño
- 208 Os «librillos» de papel de fumar
- 209 Cubre e as caixas de conserva
- 211 Unha «pitadía»
- 212 Encontros con Franco

216 Días de festa e lecer

219 Prensa e artigos varios

230 Fin da actividade comercial

235 Bibliografía e fontes consultadas

235 Eugenio Niño Carbajales, patrón do San Lorenzo

Convite para o embarque

Mediado o século xx, o patrón do San Lorenzo de Foz con base neste porto do Cantábrico galego comezou a plasmar no caderno de bitácora a información fundamental das sucesivas singraduras da embarcación. Eugenio Niñe (Foz; 1923) era xa naquela altura –con 27 anos cumpridos– un experimentado navegante autodidacta. Finalizada a etapa de estudante no Seminario de Mondoñedo, enrolárase como mariñeiro nun barco de pesca patroneado por seu pai e só abandonara temporalmente o oficio durante o período en que realizara o servizo militar obrigatorio. Inmediatamente despois, desde 1944 combinou con éxito a navegación en barcos de baixura coa formación para a obtención do título de patrón de pesca (1946). Alcanzada esta meta, embarcou como mariñeiro no San Lorenzo de Foz e preparou as probas para o título de patrón maior de cabotaxe (1949). No ano seguinte, xa tomou o mando daquela mesma embarcación.

Tal como fixera catro séculos antes o pai da cabotaxe –o veneciano Sebastián Caboto (1484-1557)– polo Río da Prata, o galego Eugenio Niñe dirixiu durante quince anos (1950-1965) a navegación do San Lourenzo polas augas comprendidas entre a Baiona de Iparralde e a Ría de Vigo. Grazas á súa observación, ao seu proceder metódico para a exposición escrita e á súa firmeza na custodia documental, medio século máis tarde tivemos a fortuna de que o seu fillo Antón Niñe tivese á man aquela materia prima e que a puidese converter na base deste libro que saudamos con media ducia de versos dun extraordinario poeta focego:

Eses barcos medio soterrados no fango,
borrachos de auga,
ausentes dos ventos mareiros,
esquecidos das ondas,
falan por cada un dos poucos madeiros
que lles quedan.
(Balbino Fernández)

É certo que durante dez anos (1965-1975), o San Lorenzo de Foz estivo no cemiterio mariño, mais foi precisamente o seu caderno de bitácora o que preservou fronte ao paso do tempo a memoria da navegación e facilitou que no futuro chegase a comunicar por cada un dos madeiros que lle quedaban. Afortunadamente, conserváronse as palabras do patrón e a través delas somos capaces de o evocar no seu habitáculo escribindo á man con esmerada caligrafía as impresións das viaxes e dándonos conta do volume de carga e do seu destino, das incidencias da navegación e mesmo das entradas e saídas económicas, entre as que están as nóminas de toda a tripulación. Mais para que chegásemos a comprender ben as palabras do patrón era necesaria unha voz que nos axudase a atar os cabos. Por iso agora, grazas á prosa ensaística de Antón Niño podemos coñecer a historia desde o principio coa presentación do armador Balbino López, o cidadán emprendedor que participou na fundación da confraría e que asumiu no seu momento a responsabilidade de defender os intereses de Foz desde a alcaldía, o comerciante que recibía as materias primas para enviar para outros portos e que almacenaba os produtos que chegaban por mar á nosa comarca.

Ademais de nos presentar os principais protagonistas, esa mesma voz didáctica ofrécenos información sobre a cabotaxe no Cantábrico e sobre os vínculos de Foz co mar ao longo do tempo, con especial referencia ás infraestruturas portuarias e ás embarcacións presentes nelas. En relación co barco, coñecemos a empresa armadora formada con capital focego e mindoniense para dar vida á xente da beira do mar e á de terra adentro, o proceso de construción do casco no estaleiro das Figueiras de Castropol, o seu equipamento en Vigo, as súas características morfolóxicas e as reformas interiores –como consecuencia da adecuación aos tempos, de desgaste polo uso ou de avarías provocadas por unha ou outra razón– ou as intervencións solidarias cando outras naves pasaban por apuros. Tamén coñecemos a tripulación e temos

información das condicións laborais e dos salarios, dos portos en que atracou, das empresas consignatarias, dos clientes e dos materiais transportados. Todo moi ben descrito. Todo moi ben documentado.

Quen se anime a facer esta navegación vai ser copartícipe dunha historia de emprendemento. Vai estar na compañía de persoas con moita iniciativa e determinación. Xente humilde que gañou e deu a gañar. Xente pragmática que non lle tivo medo ao traballo, que soubo tirarlle partido ao esforzo e que alcanzou mellores condicións de vida individual e colectivamente.

Quen se anime a facer esta navegación vai percibir a forza de tres xeracións de mans dadas: a do tránsito entre os séculos XIX e XX, representada por Balbino López (contemporáneo de Ramón Cabanillas); a do patrón, rapaciño da guerra, que fai de enlace como fixeron no seu campo Luz Pozo, Manuel Cuña Novás ou Antón Tovar; e a da recuperación democrática (1975-1978), representada polo profesor Antón Niño que está no uso da palabra.

Quen se anime a facer esta navegación debe saber que estas tres xeracións de mans dadas están á espera de recoller outras mans e que para esas mans hai pouco antes do final co camiño outra materia prima á espera de ser aproveitada. Refírome ás historias dun gaiteiro galego navegando pola ría de Bilbao, duns pescadores de cabras camiño de Cantabria, duns lazarillos de Foz rodeados de pipotes de viño ou dun modesto vendedor de «librillos» con papel de fumar. Todas esas historias están desexando tomar vida autónoma e nelas está o punto de encontro entre o pasado e o futuro.

Chegados aquí, o convite para o embarque está feito. Entren e busquen acomodo para a navegación, porque neste mesmo momento hai outra voz que nos di:

—Avante toda!

Bernardo Penabade

Limiar

Podería dicir que este libro comezou a «xestarse» cando meu pai comeza a escribir os seus apuntes particulares e as anotacións propias do cargo de patrón do San Lorenzo de Foz, o 6 de novembro de 1950.

Rematada a súa vida laboral, despois de traballar en varios barcos de pesca e cabotaxe, chegoulle a hora de recoller os seus enseres e gardalos na casa, onde pasaron ás miñas mans.

Desde ese momento moitas conversas mantivemos na casa relacionadas co barco, unhas veces nós sós, outras acompañados de miña nai que confirmaba e puntualizaba os detalles e outras con meu tío Emilio, cociñeiro do San Lorenzo.

Un dos pasatempos preferidos de meu pai na súa xubilación é a construción de puzzles e de maquetas de barcos. Cando me encargaba materiais eu tamén disfrutaba véndoo entretido, pasando as horas «enfaenado» no seu estaleiro particular.

Feitos os primeiros navíos, decidiu construír a maqueta do San Lorenzo de Foz, sen máis planos que os recordos persoais. Na medida en que ía avanzando na feitura do casco, preguntábame se me gustaba e a miña resposta sempre era afirmativa.

Algunhas veces, cando non estaba convencido totalmente do seu traballo, preguntaba por algún detalle concreto ou por algún posible defecto. Eu observaba o detalle desde distintos ángulos e, aparentemente, non apreciaba nada que houbera que corrixir. Non satisfeito coa miña resposta, desfacía... e volvía a facer.

Así fun lembrando momentos vividos na miña infancia ligados ao San Lorenzo.

Curiosidades, anécdotas, interrogantes, visión de fotos, lectura e relectura dos apuntes e dos distintos rexistros que foi escribindo meu pai cando estaba en activo foron engrosando as miñas notas e avivando os meus recordos.

Logo viñeron as visitas a outros membros da tripulación e a persoas cercanas aos donos e preguntas feitas a pé de rúa a xente do mar e a maiores que gardan boa memoria dos tempos vividos a mediados do século pasado.

Entre estas persoas debo citar a miñas tías Asunción, Angelita e Sofía, traballadoras en fábricas de salazón e conserva naqueles tempos difíciles, que me facilitaron datos relacionados coa vila na década dos anos 1940-1950.

Cando tiña oportunidade de encontrarme con estudosos da nosa historia, aproveitaba para facerlles algunha pregunta ou consulta sobre o barco ou o comercio marítimo de Foz.

Todo iso ía aumentando a información e o interese pola historia do barco.

Metido de cheo na investigación, chegaba o momento de consultar nos organismos oficiais: Concello, Capitanía Marítima, Xunta de Galicia, bibliotecas..., lugares en que recabei información grazas á atención do persoal que me atendía.

Despois de varios anos de investigación e recopilación de datos, un bo día decidín escribir este libro para preservar a memoria de meu pai e a do San Lorenzo de Foz.

Escribir a historia desta embarcación, lembrada e querida, foi gratificante porque é o barco da miña infancia, o primeiro que lembro de todos aqueles en que navegou meu pai e do que gardo vivencias ben fermosas.

O relato que agora comeza é a historia dun navío, duns tripulantes, dun porto... dunha vila que ten fondas raíces mariñeiras, que foi *Navegando a bordo do San Lorenzo de Foz*.

**Que é o mar?
O mar atrae os homes á terra,
e os mariñeiros non se cansan do mar.
O mar sobe e baixa, oscila sempre,
o seu movemento é perpetuo,
os seus camiños levan a todas as partes,
baila, cala, canta e ruxe,
é espello e cristal, é espeso e poderoso,
cóbrese de espuma, de ardor, de salseiro,
é verde, é azul, é plumizo,
está cheo de vida.**

Vicente Risco



Falta pé de foto

O mar, fonte de vida

Desde os tempos máis antigos da humanidade, o mar sempre xogou un papel determinante na evolución dos diversos pobos e culturas. O ser humano, desde as súas orixes, sentiu a necesidade de coñecer o seu entorno e de rachar o illamento que as barreiras naturais impoñían aos pobos, mais este desexo encontrábase limitado por un obstáculo aparentemente infranqueable: a auga.

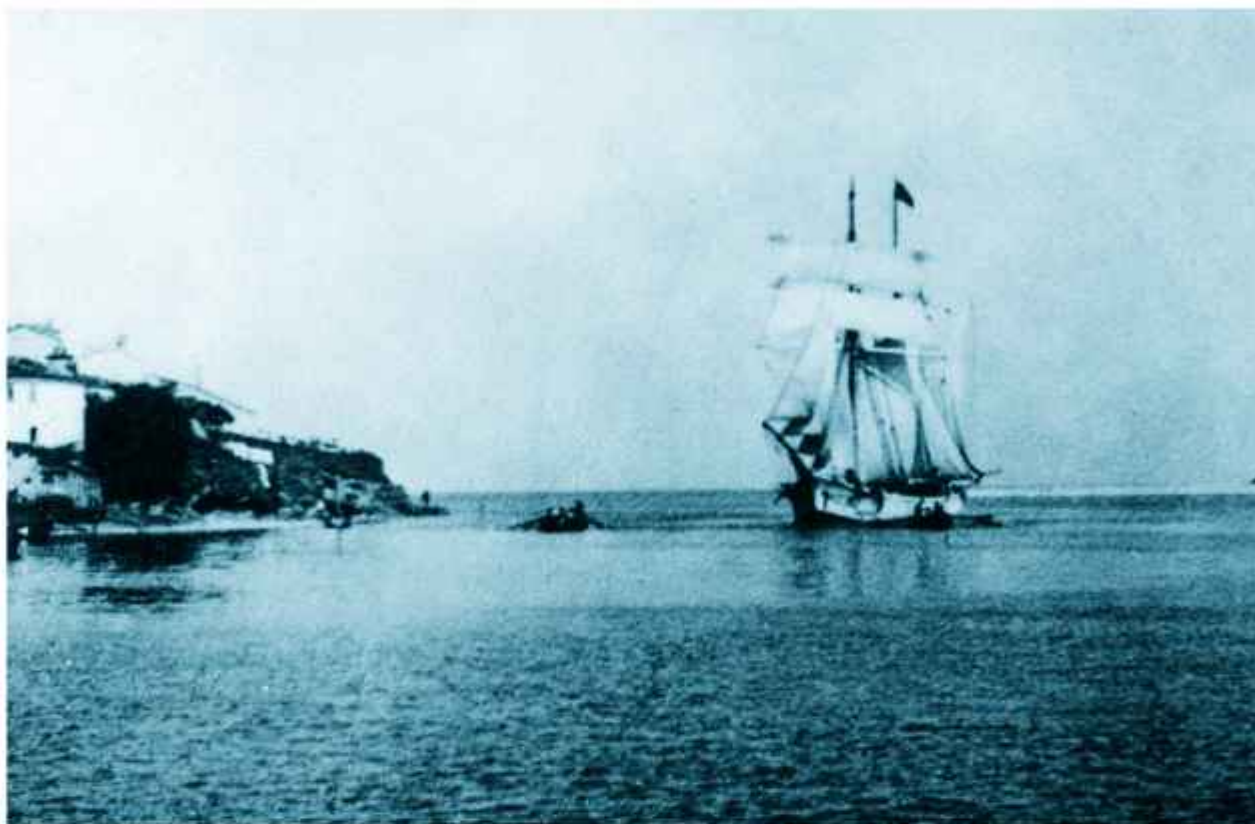
Nas diferentes manifestacións culturais (restos arqueolóxicos, gravados, pinturas, esculturas, pergamiños, mapas, enciclopedias, libros, etc.) a referencia ao mundo do mar foi sempre unha constante, porque a súa importancia é vital para a vida da xente, ben sexa polo froito que del se extrae ou polas posibilidades que ofrece.

Os pobos primitivos necesitaron embarcacións para se trasladaren na auga e viaxar, comerciar, cazar e pescar. Movían as embarcacións coas mans, pértigas, remos, zinglando ou con velas elementais.

Tanto o comercio marítimo como a pesca e a construción naval son actividades moi antigas, documentadas desde hai millares de anos. Isto demostra a importancia que o mar e os seus recursos teñen para calquera pobo.

A navegación marítima aparece para aproveitar os recursos alimenticios que ofrece a pesca e tamén co fin de realizar intercambios.

Os primeiros intercambios comerciais facíanse por rutas terrestres. Restos localizados nos ríos de Mesopotamia, Tigris e Éufrates e tamén no Nilo, en Exipto, indican a existencia desta actividade. Pero chegou un momento en que este procedemento se facía lento e custoso, ata que o transporte fluvial foi gañando terreo.



Barco entrando en Foz. Anos 30

Estas antigas civilizacións, Mesopotamia ou Exipto, e outros pobos e culturas como os fenicios, gregos ou romanos, viron no mar a súa fonte de riqueza e por iso o seu dominio, a nivel comercial ou a nivel político, foi sempre un apartado especial no seu desenvolvemento.

Os pobos escandinavos levaron guerreiros e comerciantes viquingos por todos os países de Europa occidental ata o Mediterráneo nos seus famosos barcos –os *drakkars*, que podían navegar en augas pouco fondas grazas ao seu reducido calado–. A historia dinos que os normandos –ou viquingos– chegaron ás nosas costas e as súas incursións polo litoral e polas rías foron habituais e moi temidas pola nosa xente daquel tempo. En Foz podemos falar deste tema grazas á lenda do milagre do Bispo Santo, Gonzalo, afundindo naves normandas a base de oracións. A romaría que anualmente se celebra en Pentecoste no alto da Grela, arredor da capela alí construída, recórdanos este feito que forma parte da nosa historia.

O século XII é prolífico en inventos e, sobre todo, nas súas aplicacións prácticas. No que se refire á navegación, a brúxula comeza a usarse como instrumento para a orientación en Europa e, por outra parte, as novas embarcacións (carabelas, pinazas, galeóns...) fan posible que, en séculos posteriores, comecen o que se deu en chamar como a era dos Descubrimentos.

Nos séculos XV e XVI a humanidade abre unha importante fonte de comunicación grazas ao descubrimento de América e ás distintas viaxes e expedicións de España e Portugal. O comercio marítimo entra nunha fase moi importante xa que esta nova ruta comercial fai posible un intercambio de persoas, produtos, costumes e tradicións que marcarán o rumbo da historia da humanidade.

No s. XVIII aparece o motor de vapor. Este avance non afecta só á propulsión das embarcacións, senón que o deseño tamén ten que adaptarse ao novo barco. A madeira deixa de utilizarse e, pouco a pouco, substitúese polo ferro. Tamén aparecen os barcos de pasaxeiros.

A finais do s. XIX a incorporación á navegación dos novos descubrimentos, como a turbina composta de vapor ou o emprego masivo do metal na construción das embarcacións, favorece unha nova forma de concebir a navegación por mar a gran escala.

O inicio do s. XX é a época dourada dos transatlánticos, marcada pola construción de grandes barcos. Outros tipos de embarcacións son: cargueiros, portacontedores, grúas, dragaminas, mercantes, submarinos...

As últimas tecnoloxías, aliñándose coa protección do medio ambiente e o aforro de enerxía, sitúannos actualmente nas embarcacións propulsadas por enerxías non contaminantes, como a solar.

No século XXI os mares e océanos vense surcados diariamente por diferentes tipos de embarcacións, portadoras todas elas de persoas, materias comerciais ou aparatos e medios para estudar e profundar no coñecemento do mundo marítimo.

A Península Ibérica, pola súa situación xeográfica e pola súa actividade marítima, é un referente moi importante a nivel internacional. As súas costas están bañadas polo Mar Mediterráneo, berce de culturas e medio de unión con pobos de Europa, África e Oriente Medio; polo Océano Atlántico, con importantes caladoiros e ponte entre Europa, África e América; e polo Mar Cantábrico, tamén con importantes caladoiros, ponte entre España e os países do norte de Europa, con portos que teñen un destacado tráfico comercial.



Falta pé de foto

A actividade económica española sempre estivo ligada ao comercio marítimo, primeiro cos pobos da cunca mediterránea, da fachada atlántica e do norte de Europa, e logo co comercio con América e o resto dos continentes.

O mar de Galicia, coa súa costa atlántica e cantábrica, xogou un importante papel no comercio marítimo español, tanto na actividade pesqueira como de cabotaxe.

Capítulo I

Transporte marítimo no norte de España





Falta pé de foto

A cabotaxe no Cantábrico

En máis dunha ocasión escoitei dicir a meu pai que o declive do transporte de cabotaxe no Cantábrico foi debido ao aumento do transporte terrestre, en camións principalmente, xa que a mellora das estradas fixo posible que a carga aumentase considerablemente o que supuxo trocar o transporte marítimo polo terrestre.

O comercio marítimo tivo os seus mellores momentos coincidindo coa deficiente rede de estradas no Norte de España e polas dificultades da orografía cantábrica.

Estas reflexións víronse respaldadas anos máis tarde coa lectura de libros e informes de diferentes persoas e organismos, públicos e privados, que analizaron o tema.

No primeiro volume das *Estadísticas Históricas de España: Siglos XIX-XX*, vol. I, dentro do apartado do «Transporte marítimo», podemos ler:

Entre 1860 e 1980, a tonelaxe de rexistro bruto (TRB) da flota mercante española multiplicouse por 27 veces. (...) Ao tempo que aumentou a tonelaxe desprazada, substituíuse o uso da vela, primeiro pola máquina de vapor e, máis adiante, polo motor diésel.

Desde 1860 os vapores foron gañando terreo fronte aos veleiros nos percorridos curtos ao longo do litoral cantábrico e mediterráneo.

Pódense distinguir catro etapas na evolución do comercio de cabotaxe: de 1857 a 1890; de 1891 a 1913; de 1913 a 1935; e de 1941 aos nosos días.

A fonte informativa citada anteriormente dinos que:

A Primeira Guerra Mundial supuxo unha caída acentuada do volume e valor da cabotaxe, reflexo das dificultades que experimentou a economía española perante a nova situación internacional. A recuperación foi, sen embargo, rápida.

Fronte ao crecemento relativamente modesto do cabotaxe entre 1857 e 1935, destaca a rapidísima expansión a partir de 1941 que se prolongou ata 1980. Nestes anos, o índice de volume medrou a unha taxa dun 4,2% anual.

(...) O cabotaxe permaneceu sempre como un sector moi minoritario dentro do comercio interior. Entre 1950 e 1970 –anos de maior crecemento– o cabotaxe multiplicouse por 2,9 (5,4% anual), mentres que o transporte por estrada facíao case dez veces (12,2% anual). Detrás destes datos escóndese unha crecente especialización do cabotaxe no movemento de minerais e petróleo e, en cambio, unha perda gradual da carga xeral ante a competencia do ferrocarril primeiro e, desde finais da década de 1950, da estrada.

Se nos centramos no transporte en Galicia, nalgúns estudos encontramos datos referidos á nosa vila.

Elvira Lindoso Tato e Margarita Vilar Rodríguez, da Universidade da Coruña, participaron no V Congreso de Historia Ferroviaria celebrado en Palma de Mallorca no mes de outubro do ano 2009. No referente a «Infraestructuras e transportes en Galicia antes do ferrocarril» indican que:

As características do marco natural de Galicia, a súa ubicación e o seu relevo físico non puxeron as cousas fáciles á man do home para abrir camiños que levaran ao desenvolvemento económico. Separada doutras comunidades por importantes obstáculos físicos erguidos a modo de muralla natural, as súas vías naturais de comunicación reducíronse durante longos séculos a pequenos pasos entre montañas que sorteaban o tortuoso relevo a costa do esforzo físico e longas xornadas de viaxe.

As alternativas ao transporte terrestre que ofrecía a tecnoloxía do século XVIII reducíanse á navegación costeira e en barcos de vela para as grandes distancias. Baixo estas circunstancias, a dispoñibilidade dun amplo litoral ás beiras do océano Atlántico fixo que o transporte marítimo desprazase o terrestre en Galicia cando as mercadorías, os mercados

e as condicións do mar o permitían. Durante algúns períodos históricos, o cabotaxe e as rutas atlánticas salvaron este territorio dun maior illamento, capaz de hipotecar o seu futuro benestar. Algúns destes obstáculos superáronse de maneira progresiva coa chegada dos camiños de ferro e a mellora da rede de estradas a mediados do século XIX.

A Galicia litoral de finais do Antigo Réxime estaba constituída por pequenas vilas mariñeiras con limitadas infraestruturas portuarias e escasas posibilidades de comercio. As excepcións estaban constituídas polos portos da Coruña, Carril e Vigo.

Cando as mercadorías debían introducirse aos mercados do interior, entraban en xogo os arrieiros, traxinantes ou outros individuos que actuaban como axentes comerciais, capaces de superar coas súas recuas de mulas os deficientes camiños que conducían á costa. Desde este punto de vista, as feiras e os portos constituíron dous focos claves nos intercambios rexionais e actuaron como elementos complementarios no transporte de mercadorías.

Os arrieiros resultaron imprescindibles. A arrieiría de Madrid cara a Coruña realizábase a través do «Camino Gallego» ou «Camino de los Maragatos». Estes ao principio transportaban a mercadoría utilizando gando mular. Máis tarde, xa no século XIX, comezaron a utilizar o carromato, o que posibilitou o aumento da capacidade de carga.

Os primeiros en chegar á nosa terra procedían da zona de Astorga e partían cos seus mulos cara Galicia para mercar sardiña, bacallau e outros peixes en salazón ou escabeche nos portos e transportalos ata Madrid e outros puntos de Castela.

Por outra parte, introducían como produtos de retorno en Galicia, garbanzos, aceite, xabón, sal, xéneros industriais, louza...

No citado V Congreso de Historia Ferroviaria, as relatoras facilitaron uns datos referidos ao comercio a finais do século XIX:

En xeral, a maior parte dos produtos intercambiados nas feiras galegas producíanse dentro do territorio nun radio próximo ao lugar de celebración do mercado. Estaban presentes en case todos os mercados da época, os grans (millo, centeo e trigo) que constituían a base da alimentación; a manteiga, produto prezado polos seus múltiples usos, desde culinarios ata o alumeado; e outros froitos do país. Circulaban nun

ámbito xeográfico máis amplo o gando e o peixe, fontes de proteínas abundantes en Galicia, e os lenzos e panos producidos na manufactura rural doméstica que proporcionaban aos labregos importantes ingresos complementarios. Pero, a finais do século XVIII, tamén chegaban ás feiras importantes produtos importados doutros lugares como os grans de garabanzos de Castela; aceite de Castela, Andalucía e Portugal; viño e augardente de Cataluña; lá de Castela; panos de Castela e A Rioxa; panos comúns de Segovia e de Toledo; apeiros de ferro e metalurxia de Asturias; clavazón de Biskaia e xarcía e lonas de Guipúscoa. Tampouco podemos esquecernos do sal procedente do sur e do mediterráneo, produto estancado e básico para a conservación do peixe e a carne. Aínda que, cando resultaba posible, estes produtos chegaban por vía marítima».

As autoras do estudo dannos uns datos referidos á nosa vila:

A principios do século XIX as capturas de sardiña conformaban a saída principal da gran maioría dos portos galegos. Así, o comercio de Foz na Galicia norte consistía na venda de peixe fresco nos mercados de Mondoñedo e o peixe salgado que se conducía a Castela nos meses de inverno.

Acompañando este dato apórtase un cadro de Lucas Labrada do ano 1804, sobre a pesca de sardiña nos portos galegos a principios do s. XIX. Nel indícase o seguinte:

<i>Porto</i>	<i>Sardiña</i> <i>(millares anuais, máxímo)</i>	<i>Porto</i>	<i>Sardiña</i> <i>(millares anuais, máxímo)</i>
Ares	80 000	Foz	1400
A Coruña	80 000	Ribadeo	1200
Viveiro	24 000	San Cibrao	1000
Celeiro	15 000	Burela	900
Vigo	10 500		

Estes datos do comercio de sardiña con Castela, a través dos arrieiros e dos comerciantes maragatos, podemos contrastalos en Foz a principios do século XX. Xesús do Breogán, no seu libro *Hidronimia e Historia da Costa de Foz*, fálanos da *Casa Morán*, de Vilaxoane (páx. 23):

A Casa Morán foi fundada por Juan Francisco Morán Fuentes e a súa dona Josefa Morán Otero, ambos naturais de Villalibre de Somoza, en León. Eran maragatos.

O día 30 de marzo de 1914, mercan a casa e todo o lugar da zona chamada «A Pena» de Vilaxoane.

Juan Francisco Morán Fuentes nun principio dedicábase ao transporte de viño que traía en carros e mulas desde o Bierzo, en León, e de retorno ía cargado de peixe, dito peixe ía salgado para a súa conservación.

Ata mediados do século XVIII, Galicia tiña case a metade da actividade comercial despregada na costa cantábrica. Segundo a descrición económica do Reino de Galicia de Lucas Labrada, 42 eran os portos galegos impulsores do tráfico de cabotaxe a principios do século XIX. Máis tarde, Mellado (en 1850) contabilizaba máis de cincuenta cómodos portos para abrigo dos buques en Galicia.

O estudo de Elvira Lindoso Tato e Margarita Vilar Rodríguez remata dicindo que:

Galicia non experimentou cambios revolucionarios no transporte antes da construción do ferrocarril (...). As comunicacións marítimas representaron un importante papel complementario, cando as necesidades mercantís e políticas se vían insatisfeitas polas deficientes vías terrestres (...). O tráfico marítimo logrou suavizar o illamento galego.

Outros datos que corroboran o apuntado nas citas anteriores encontrámo-lo no libro *El Cantábrico, entre la Vela y el Vapor. Una cultura común*, de Rafael Aguirre (Ed. Txertoa). Nesta obra o autor combina o texto cunhas fermosas imaxes de diferentes portos do Cantábrico. O texto fai alusión a Foz e entre as imaxes tamén poden verse fotos do noso porto e da nosa ría.

Referente ao tema que nos ocupa, o do comercio marítimo, Rafael Aguirre comeza a súa exposición desta maneira:

Hasta bien entrado el siglo XX las comunicaciones internas en la Cornisa Cantábrica eran prácticamente inexistentes por la complicadísima orografía de la zona. La cordillera se extiende paralela al mar y a muy poca distancia del litoral. La costa es a lo largo de 500 km escabrosa y vertical. Los caminos y carreteras eran, por ello, de muy difícil y costosa realización.

La comunicación, todo el transporte, se hacía por mar. Una flota de pataches y goletas circulaba continuamente entre todos los pueblos del litoral cantábrico. El carbón de Asturias salía de Gijón y Avilés, la madera desde Galicia, los productos siderúrgicos de Bilbao. Cientos de personas se interrelacionaban con este intensísimo tráfico de cabotaje.

Lo mismo sucedía con la pesca. La vinculación entre los pescadores del Cantábrico era muy estrecha (...).

Esta interrelación, larga de lustros, supuso al final la creación de una «cultura cantábrica», con una similitud grande de tipos de embarcaciones, usos de pesca, costumbres y tradiciones.

El momento álgido de esta cultura común lo constituyen los últimos años del siglo XIX y principios del XX, es decir, la época de transición de la vela al vapor.

O autor di que tanto no trazado vial como no ferroviario seguiuse en España o modelo radial, a partir dun eixe en Madrid. Faltaban case que por completo as comunicacións terrestres en paralelo ao litoral Cantábrico.

Os grandes portos do Cantábrico recibían os produtos agrícolas e gandeiros da meseta e do Mediterráneo, ou os procedentes do estranxeiro, que logo centenas de pequenos veleiros se ocupaban de distribuír por todo o litoral. Pataches e goletas funcionaban como unha especie de servizo de «porta a porta».

A finais do século XIX a variedade de embarcacións era moi grande e aquelas adaptábanse ás particularidades dos portos e das mercadorías que transportaban.

Aguirre, referíndose á nosa costa, di:

En el Cantábrico del Oeste –la costa de Lugo–, el barco más común era el «trincado». Medía de 15 a 18 metros de eslora y 5 de manga. La proa era perpendicular terminando el casco en un codaste rectilíneo, portador de un timón que se prolongaba un metro por debajo de la quilla. El puntal tenía, aproximadamente, dos metros. El trincado llevaba un solo palo, colocado muy a proa y fuertemente inclinado hacia popa. Aparejaba una sola vela de relinga que se extendía a todo lo largo de la embarcación. Era un barco con cubierta. Al compartimento de acomodo de los tripulantes se accedía por una escotilla a proa. Otra escotilla muy amplia permitía el paso y estibajes de las mercancías de la bodega. La tripulación la

componían entre 5 y 8 hombres. Estos barcos se dedicaban al pequeño tráfico de mercancías entre puertos cercanos, actividad que frecuentemente alternaban con la pesca.

No resto do Cantábrico a parte máis importante da flota de cabotaxe estaba composta por «quechamaríns», «lugres» e «pataches».

Mais o tráfico marítimo do século XIX servíase doutros barcos, de máis capacidade e máis velozes: bergantíns, goletas e bergantíns-goletas que non só cubrían liñas de cabotaxe senón que aseguraban o transporte con portos estranxeiros lonxanos. Eran buques de alto custe de fabricación. O seu tamaño e arboradura variaban segundo as necesidades do armador.

A mediados do século XIX na industria naval comeza a utilizarse o barco de vapor. Igual que no resto do mundo foise introducindo primeiro nas rutas regulares máis curtas e especialmente no tráfico de cabotaxe.

Os armadores do Cantábrico, a pesar das dificultades en adaptar as novas tecnoloxías aos estaleiros, conseguiron reconverter a flota de vela ao vapor con maior rapidez que os doutras zonas.

O mesmo autor di que case durante un século conviviron no mar a vela e o vapor, complementando as súas funcións no tráfico marítimo. Tamén especifica que era indispensable a axuda de remolcadores para axudar os veleiros a saír do porto.

Con respecto a este dato, podemos poñer un exemplo relacionado co San Lorenzo de Foz: nunha ocasión, cando saía do porto de Santoña cargado de eucalipto con destino a Xixón, foi requerido por un «patache» para que o remolcase ata as aforas do porto. O patache era galego e ía cargado de pedra para as Rías Baixas, concretamente para Baiona. O tempo estaba bo, só había un pouco de brisa. O patrón do San Lorenzo atende a petición e remolca aquela embarcación ata fóra de Punta Pescador, detalle que a tripulación do patache agradeceu.

Rafael Aguirre fai unha descrición dos portos cantábricos, citando na Costa de Lugo os de Viveiro, Foz, San Cibrao e Ribadeo. Neles encontramos a mesma problemática que continúa na actualidade: a falta de calado para a entrada dos barcos.

Prácticamente todos los puertos del Cantábrico carecían de fondo en bajamar. (...) A finales del siglo XIX no se habían producido inversiones públicas de importancia. Los dragados en los canales de acceso

suponían las mayores partidas en los presupuestos. Las lanchas de pesca eran izadas en la playa e incluso sobre tierra firme y los buques de carga reposaban inclinados sobre la arena de la marea llana, sufriendo las cargas graves perjuicios.

En Lugo, Viveiro, el primer puerto de la Galicia Cantábrica, estaba situado al abrigo de los vientos del NO. Un extenso bancal de arena dificultaba el acceso y, ya dentro, las pleamares secaban el cauce salvo en la zona del Puente donde sólo cabían 4 ó 5 barcos. El hierro de las minas de Salvarrosa y Champín encontraba, por esta circunstancia, grandes dificultades de embarque desviándose hacia la ensenada llamada Concha de San Juan. La importante industria pesquera de tierra se surtía con capturas de lanchas foráneas.

En Foz el abra tenía 19 millas de largo y cinco de saco y se le conocía con el nombre de «Golfo de Masma». Su dificultad estaba en la entrada, permanentemente obstruída por las arenas, y en el nulo calado de la orilla circunstancia que impedía el cabotaje salvo el de los pataches que entraban cereales y sacaban madera.

La situación en San Ciprián era aún más peligrosa porque aquí el fondo era de roca puntiaguda, que originaba violentas rompientes. El puerto más seguro era dentro del río aunque el fondo, cubierto de arenas, era muy escaso.

La isla de Pancha y la Punta de la Cruz forman la boca de la ría de Ribadeo. En el siglo xvii y xviii era puerto bueno pero hacia 1900 se encontraba obstruída por la arena. El banco arenoso de la Carabela, avanzando constantemente hacia las Carrayas, permitía sólo un estrechísimo canal. Los buques de pequeño tonelaje fondeaban en los sitios llamados Escabana, Porcillán y Figueirúa, y los grandes siempre en este último.

Foz: pobo vinculado ao mar

Moitas son as vilas e cidades cuxo crecemento se debeu á actividade portuaria. A chegada de xente e mercadorías de procedencia diversa orixinou un intercambio económico e cultural que foi configurando a identidade dos pobos.

Foz, situado na beira do Mar Cantábrico, non foi alleo a esta actividade, e por iso a súa identidade ten fondas raíces marítimas, incluída a súa fisonomía.

No no 8 dos *Cadernos do Museo do Pobo Galego*, dedicado á «casa popular», escrito por Manuel Caamaño Suárez, faise unha descrición dos pobos costeiros que moi ben pode aplicarse á nosa vila:

Xunto ás rías, auténticas protagonistas da costa, alternan grandes cantís, esteiros, enseadas, areas grandes e pequenos, amplos vales, mar aberto, zonas aplanadas, etc. presentes con maior ou menor intensidade naquelas zonas costeiras (...)

A actividade económica é de carácter mariñeiro complementada nos dous litorais (cantábrico e atlántico) cunha actividade agrícola e tamén forestal, nunha perfecta simbiose, como revela a presenza frecuente do hórreo dentro da propiedade familiar. (...) Tamén os aspectos socioculturais se manifestan diversos no folclore, costumes, tipos de embarcacións e sistemas de pesca, festas, relixiosidade...

A meirande parte da poboación aséntase en espazos protexidos por algún dos numerosos accidentes xeográficos que permiten bos fondeadoiros, protección para as embarcacións e a vivenda, e desenvolvemento das actividades mariñeiras. Dese xeito naceron asentamentos agrupados a pé de costa, que co tempo conformaron compactos núcleos que seguen o trazado das curvas de nivel dun relevo abrupto e con pendentes pronunciadas. Por iso a comunicación exterior faise con estreitas e sinuosas «rúas» paralelas ó mar, cruzadas por outras normais a elas que, moitas veces, no remate próximo ó mar convértense en ramplas polas que poder subilas embarcacións e varalas para protexelas en casos de temporal.

Estas poboacións concentradas adoitan, en función do accidente xeográfico protector, configuracións variadas: (...) pobos ou aldeas

fluviais, que se sitúan nunha beira da desembocadura dun río; e pobos ou núcleos de ría, que son os máis numerosos, situados en torno a unha praia, onde a partir dunha primeira liña de edificacións se van creando outras que gabea polos considerables desniveis. Neste caso créase un conxunto que se preserva dos efectos dos ventos evitando a continuidade das rúas normais á praia enliña recta.

O mar foi sempre unha constante da historia do noso pobo. Pesca, cabotaxe, estaleiros, conserveiras, lecer ou turismo son diversas alternativas que a nosa vila foi desenvolvendo. Á chamada do mar sempre respondeu a poboación con presteza, sabedora esta de que o mar sempre dá o seu froito.

O tráfico de cabotaxe, desaparecido hoxe do noso porto, é un dos aspectos marítimos en que a nosa vila destacou a mediados do século pasado.

Nomes de barcos como Avelino, Espiñeira-Mondoñedo, Electra del Masma, Adela López, Sofía López, San Lorenzo de Foz, Rosalina, Justina, Recalde ou Marita, forman parte da historia e do desenvolvemento do pobo de Foz.

O Cronista Oficial da nosa vila, Suso Fernández, dános uns datos sobre a Cabotaxe no noso porto a través do seu libro *Foz: o mar e as xentes*:

Durante os primeiros sesenta anos do século xx,(...) o noso porto era receptor de toda clase de mercadorías procedentes de Asturias, Cantabria e Biscaia que desde aquí se distribuían por estrada aos pobos do noso contorno. Recibíase carga xeral e exportábase fundamentalmente apeas para minas, madeira elaborada nos aserradeiros da bisbarra, escorias de ferro, puntal de eucaliptos e pinos, etc.

A chegada e saída de costeiros no noso porto era escea cotiá, chegando nalgunhas ocasións a haber seis ou sete barcos amarrados ao peirao. As tripulacións de moitos deles resultaban familiares aos focenses e eran recibidos co agarimo de quen xa forma parte da xeografía humana do pobo. Moitos dos nomes daqueles barcos resoan hoxendía na memoria das xentes.

Para coñecer a evolución do tráfico de mercadorías no noso porto ao longo do século xx consultamos o libro coeditado polas institucións Xunta de Galicia e Portos de Galicia *Evolución dos portos nas poboacións costeiras da Mariña lucense*. Nesta obra podemos ler o seguinte:

O porto de Foz naceu cunha finalidade claramente comercial e a súa localización estivo relacionada coa presenza de gran cantidade de madeira nas zonas próximas. Hai numerosos documentos que avalan este feito e que afirman que, ante a súa abundancia, existían tamén afamados estaleiros. A orixe poderíase datar no século xv.

Nestes séculos, xv e xvi, exportábase principalmente a Portugal e Andalucía. En cambio, durante a Idade Moderna, o seu destino eran as minas de carbón asturianas e os arsenais de Ferrol.

No século xix, Foz seguía sendo un porto exportador de produtos forestais cara a Asturias. Os buques, de entre 60 e 90 toneladas, que poderían roldar os cen ao ano, chegaban ao porto con mercadorías de todo tipo para posteriormente cargar a madeira. Este importante movemento colocou o porto como o segundo exportador da provincia.

Na primeira metade do século xx mantén a súa importancia como porto mercantil. O aumento progresivo do tráfico mantense ata a década dos 30, cando se produce un estancamento. De 1920 a 1930 móvense 15 000 toneladas anuais. A década dos 30 é unha época de recesión debido á crise económica mundial e á guerra civil, que provocaron que o tráfico diminuíse para recuperarse unha década despois, con valores por enriba das 20 000 toneladas. A ampla maioría deste tráfico era de saída, con porcentaxes que roldaban o 80-90%.

As mercadorías de entrada eran fertilizantes químicos, fariñas, cementos e outros materiais de construción. As saídas eran exclusivamente madeira en rolos para as minas asturianas e táboa pequena. Outros tráfico menos importantes eran a exportación de patacas e a importación de artigos de primeira necesidade.

Na segunda metade do século xx, o movemento decaeu ano tras ano ata desaparecer definitivamente en 1977. Do tope de 36 000 toneladas movidas en 1957, pasouse, vinte anos despois, a 95, o que presaxiaba a desaparición do tráfico madeireiro no porto. Efectivamente, nestes anos da década dos 60, o 90% do movemento comercial era de madeira. Así, en 1963, das 28 382 toneladas movidas, 27 000 correspondían a esta mercadoría e o resto a caolín e pequenas cantidades de cemento. En 1965, do total de 17 014 toneladas, 15 000 eran de madeira, 570 de caolín, 330 de patacas, 305 de cuarzos, 210 de sal e 180 de minerais de ferro.



Porto de Foz. Anos 30-40

Non obstante, cada vez foron entrando menos buques. Dos 374 rexistrados en 1961, cunha tonelaxe de rexistro bruto de máis de 44 000 toneladas, pasouse á media de 20 nos anos 70. Os mercantes que operaban neste porto eran todos de nacionalidade española e o maior foi de 399 T.R.B.

A importancia que tivo Foz como porto comercial a mediados do século pasado percíbese mellor se comparamos o seu tráfico co resto dos da provincia. Así, obsérvase que estaba á altura doutros actualmente significativos como o de Ribadeo ou Burela, moi por encima dos do Vicedo ou San Cibrao, e só por debaixo de Celeiro.

En conclusión, despois de máis de 500 anos de actividade, esencialmente madeireira, esta perdeuse polos problema de acceso que producía a extensa barra areosa que cinxe o porto.

Apuntes da nosa historia e da actividade comercial marítima

Ata o século XVIII

Sería difícil precisar a localización dos primeiros asentamentos na nosa vila, pero sen dúbida que a vinculación co mundo do mar está na súa raíz. Hai que ter en conta que no noso entorno contamos con restos da cultura castrexa (castros, torques...) que nos levan a uns 2000 anos de antigüidade. O torques do Cú do Castro de Marzán está datado cronoloxicamente entre os séculos III e I a. C. A ubicación deste castro, como sabemos, está na beira do mar.

Os estudos sobre a explotación das minas no noroeste galego indícanos que na época prerromana a Ría de Foz era un lugar relevante. No libro *El Oro y la Orfebrería Prehistórica de Galicia*, editado pola Deputación Provincial de Lugo, dentro do apartado titulado «La minería aurífera en *Gallaecia*», dinos que a distribución das minas de ouro no noroeste galego presenta dúas áreas fundamentais: Asturias e *Gallaecia*. E indícanos o seguinte:

(...) teniendo en cuenta que ambas regiones tuvieron un control administrativo prácticamente único en lo que se refiere a la minería, hemos considerado más relevante una clasificación por cuencas fluviales, que a su vez se adecuía más rigurosamente a las técnicas de prospección que se practicaron en época romana».

En referencia a unha desas cuncas fluviaís, a do río Masma, especifica:

Cuenca del Masma (Ría de Foz, Lugo):
—M-1 As Covas (Vilar, Barreiros, Lugo)
—M-2 Monte dos Castros (Fontmaior, Vilaronte, Foz). En ambos se explotaron aluviones cuaternarios del río Masma muy próximos a su desembocadura, es decir, en la ría de Foz.

Ata o século X poucos son os datos que podemos atopar relativos á nosa vila. A Freguesía de Foz pertencía ao Couto de San Martiño de Mondoñedo, debido

á ubicación no século IX da Sé Episcopal neste lugar. Moitos dos documentos da Idade Media refírense ao couto sen especificar parroquias ou freguesías.

Xoán Ramón Fernández Pacios («O Hospital de peregrinos de San Sebastián», no Primeiro Número de *Bolanda. Cadernos de Historia Fozega*, publicado por A Pomba do Arco en 2003) dinos:

Debemos borrar tamén as situacións xeográficas, Foz non existe como entidade de poboación, probablemente sexa un pequeno grupo de casas entorno a unha igrexa, case con seguridade a actual, coñecida na documentación co nome de San Iacobus de Marona, que tamén aparece como Santo Iacobus da Foce da Masunne, nome co que se coñecía o río Masma. E que irá derivando ata converterse en Foz de Masonna, Foz de Masma e Santiago de Foz.

No século XII, todo está cambiado. Hai tres entes de poboación, que son, o coto de San Martiño, sé episcopal; unha aldea importante como é Vilaronte, unha zona de paso e de comercio como é a Espiñeira e outras dúas entidades de poboación chamadas Vilaxoane e Marzán, que xa existían no século X.

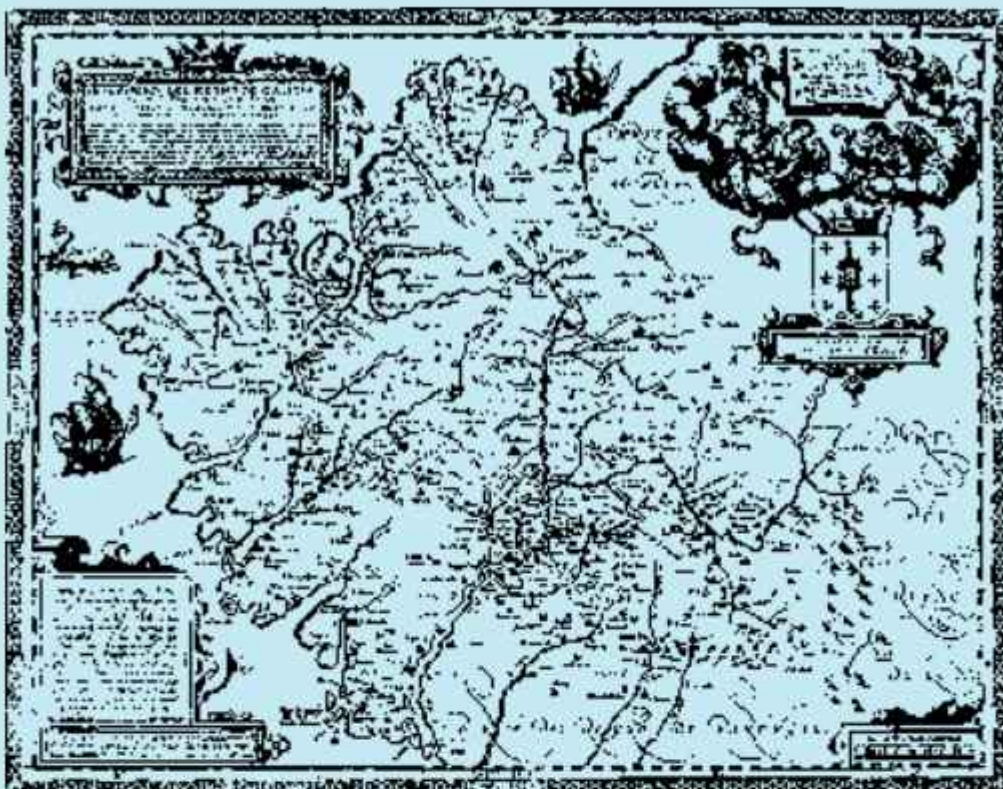
Como podemos observar, a actividade comercial no entorno da nosa vila xa existía naquela época.

Na documentación medieval existente na Catedral de Mondoñedo encontramos referencia á parroquia Santiago de Foz. Trátase dun documento de 11 de xuño de 1281 polo que o Bispo de Mondoñedo Don Nuño II «... concede la renta que él debía percibir en la feligresía de Santiago de Foz» (Cal Pardo, Enrique: *Catálogo de los documentos medievales, escritos en pergamino, del Archivo de la Catedral de Mondoñedo (871-1492)*, Deputación de Lugo, 1990).

A primeira alusión ao «Porto de Foz» debemos situala a partir do século XV.

Ramón Eiras Fernández ten documentado e estudado os distintos nomes da nosa vila. No libro *Un povo con memoria própia. I Xornadas de História de Foz*, podemos ler:

Algúns sosteñen que a nosa vila tivo varios nomes, sendo Masma e Moreda os máis citados. Estes, xunto con outros lugares: Santiago de Foz, Mañente, Marzán, Vilaxoane, Espiñeira, Folgueiras, Llas..., aparecen en textos dos séculos XV e XVI. Unha análise etimolóxica e toponímica,



Mapa de Galicia (1598). O noso porto aparece como Santiago Dafoz

baseada fundamentalmente nos documentos da época, lévanos á conclusión de que Foz non tivo varios, senón que o porto estivo en varios lugares distintos: Rego de Foz, A Fonte, Espiñeira, Malates...

Nos mapas e portulanos máis antigos que podemos consultar, dos séculos xv, xvi e xvii –españóis, italianos, franceses, holandeses e alemáns– aparece sempre o nome de Santiago de Foz, en ocasións con diferente grafía –*S. Iago d'afos*, *Santiago Dafoz*– en clara referencia ao apóstolo mariñeiro.

Pilar López Pérez e Xoán Ramón Fernández Pacios dannos datos do noso porto no seu valioso e interesante libro *Recuperación da Memoria Histórica. Foz*. Na páxina 14, citando a obra *Galicia en el Comercio Marítimo Medieval* de Elisa Priegue, dinnos:

(...) en el sector de costa cercano a estas villas (refírese a Ribadeo e a Viveiro) iban apareciendo puertos de señorío en excelentes emplazamientos, muy protegidos dentro de sus respectivas rías: Bares, El Barquero, Masma –la actual Foz.

A mesma fonte dinos que o xurdimento destes novos portos é consecuencia dun privilexio real que permite tanto a Galicia como a Asturias sacar a madeira por mar, e polo porto que crean máis favorable sen necesidade de ter en conta os «específicos de carga y descarga».

Estes novos portos localízanse en zonas ricas en madeira, xa que a súa primordial finalidade era a carga deste produto. Baseándose nun documento de 1480, que se atopa no Archivo General de Simancas, polo cal Pardo de Cela «percibe indebidamente los derechos de quiebra de una pinaza bilbaína siniestrada en El Barquero», Elisa Priegue afirma que é frecuente a entrada de barcos foráneos dentro dos 3 portos antes xa nomeados (Bares, O Barqueiro e Foz) e que esta presenza ten como orixe a pesca da balea e a carga de madeira.

Nos anos 70 do s. xv vemos a Pardo de Cela, como señor do porto de Masma, tentando abrillo xunto cos do Barqueiro (do cal era señor) e Bares (que tiña ocupado o bispo de Mondoñedo) ao tráfico mercantil a cambio de cobrar os correspondentes dereitos. Isto perxudica seriamente os portos de maior tráfico da zona (Viveiro e Ribadeo) portos de realengo que vivían sobre todo das súas exportacións, ben de viño cara ao Norte ou ben de madeira para Portugal e Andalucía. Precisamente, a súa morte trae consigo a indefensión do porto de Masma, sendo entón un froito codiciado tanto por Ribadeo como por Viveiro.

No apartado dos «Portos de Mar» da *Descripción do Reino de Galicia*, obra do Licenciado Molina (1550) faise referencia a Foz co nome «Santiago» deste xeito:

Logo veremos alá no mar bravo
a San Cibrao, tamén a Burela,
a Nois, Santiago, onde carabelas
lábranse e aínda navíos, que disto loo
e así con dous portos, fenezo e remato
toda esta costa, e un é o río
tras do Ribadeo que acaba o pabío
de toda Galicia, pois este é o cabo.

El otro río se llama Masma:
que es que entra en la ría del puerto de Santiago de Foz;
do se hazen gentiles navíos y de mucho porte;
porque es tierra de mucha madera y fuste para ellos.

Como podemos comprobar, no século XVI os estaleiros de Foz xa eran coñecidos polo seu bo facer.

A pesca da sardiña para o noso porto sempre xogou un papel destacado. Como en calquera grupo humano, a vila non foi allea a conflitos entre veciños. A convivencia e os intereses chocan moitas veces. Nos documentos históricos encontrámonos con datos significativos. Así temos comprobado no «Catálogo de preitos e expedientes de Veciños» existente no *Arquivo do Reino de Galicia* o seguinte:

Los vecinos de Santiago de Foz con García de Moreda y más vecinos de San Cosme de Barreiros. Auto ordinario sobre pesca de sardina. (Año 1588. Sig. 750/27).

A pesca da balea en Foz

Un factor destacado no desenvolvemento do noso porto foi todo o relacionado coa balea, non só no aspecto da pesca senón tamén no referente á comercialización da carne e á fundación do porto de Foz. Por iso é necesario facer mención a esta actividade pola repercusión comercial, marítima e terrestre que tivo na nosa vila.

No libro *A pesca da balea en Galicia nos séculos XVI e XVII*, de Andrés Casanova Quintana, encontramos importantes datos históricos. Dísenos que a tradición marítima de Foz, agás certo movemento portuario vivido no século XV como consecuencia da exportación de madeira a Andalucía, limítase no século XVI ao desenvolvemento dunha actividade pesqueira practicada polos naturais ou forasteiros que fan recalada no porto («en el dicho puerto entran y salen de hordinario barcos así del puerto de Foz como de otros forasteros a pescar y de tránsito a comer, tomar agua y otras cosas»).

Os datos aportados por Casanova Quintana proceden, entre outros, do Arquivo da Catedral de Mondoñedo, do Arquivo Histórico Provincial de Lugo e do Tomo IV do *Boletín de la Comisión provincial de Monumentos Históricos y Artísticos de Lugo*, editado pola Deputación Provincial, concretamente no



Balea que apareceu na boca da ría de Foz. 1908

apartado titulado «La pesca de ballenas en la costa de la antigua provincia de Mondoñedo», de Eduardo Lence-Santar y Guitián.

Estas fontes informativas dinnos que a creación do porto de Foz prodúcese a raíz da concesión do foro do porto polo bispo de Mondoñedo ao rexidor mindoniense Álvaro Pérez Osorio o 24 de novembro de 1607, é dicir, a cesión por parte do señor xurisdiccional dun dereito para que:

En dicho puerto pueda armar a ballenas tan solamente y no para otra cosa y hacer acerca de la dicha caza de ballenas lo que le conviniese por sus armadores y balleneros como suelen hacer y haber en otros puertos de este nuestro obispado.

A concesión do foro levaba incluído un dereito a construír «cabañas y casas para dicha armación». En razón do arrendamento e señorío que o bispo de Mondoñedo tiña por «los derechos sobre las lanchas que ansi vinieren a la dicha caza de ballenas», o rexedor e os seus herdeiros pagarían de canon e pensión anual «cuatrocientos maravedís puestos y pagos en la ciudad de

Mondoñedo». O foro outorgáballe un dereito ao rexidor para o uso privativo do porto (dominio útil), condicionado á pesca da balea, coa facultade de vender, subarrendar ou arrendar partes do dominio. Esta característica xogará un papel fundamental na actividade baleeira de Foz, servindo aos compradores ou arrendadores do dereito como punto de partida para participar no negocio, liberando a rada do carácter puramente familiar de Nois e proporcionándolle ao ramo inxeccións de capital procedentes de comerciantes ou membros do estamento eclesiástico.

A actividade baleeira en Foz e Nois desenvólvese entre 1605 (fundación do porto de Nois) e 1607 (concesión do foro do porto de Foz) e chega á segunda década do século XVIII, data que coincide coa decadencia baleeira vivida nos portos galegos e asturianos.

Nas nosas costas tiveron un protagonismo especial na pesca de baleas, e doutras especies, as compañías baleeiras vascas. A navegación pesqueira entre os portos do Cantábrico foi unha constante ao longo da historia, e chegou a dicirse que:

(...) el conjunto de la cornisa cantábrica desde Estaca de Bares hasta Francia, forma, quiérase o no, una unidad socioeconómica, geográfica y hasta cierto punto humana. Esta igualdad se extenderá a lo largo de los siglos siguientes llegando hasta finales del XIX. Algunos autores, incluso hablan de una «cultura común» propiciada por esta relación estrecha debida sobre todo a la navegación pesquera y de cabotaje en general» [Longarela Herrero, A. e Blanco Campos, E.: *La Navegación a Vela en Cantabria antes y después del siglo XX*].

A relación comercial existente no Cantábrico vivímola moi de preto en Foz, na pesca e na mercante. Moitos foron os barcos que se achegaron aos distintos portos para descargaren o peixe ou as mercadorías. Aínda é hoxe o día en que os nosos pesqueiros van á costeira do bocarte ao Golfo de Biscaia, e algunhas familias procedentes do Leste se asentan entre nós.

Esta relación xa se iniciou moito tempo atrás. O citado libro de Andrés Casanova indica que no porto de Foz, en 1630, non só é constatable a presenza de tripulacións vascas que limitan a súa estadía no porto ao tempo de duración das campañas, senón que se pode probar a presenza de especialistas vascos con residencia fixa na freguesía. Así, nun documento datado en 1634, Domingo

Alonso de Mandiá, natural da vila de Orio, na provincia de Guipúscoa, declara ser veciño da parroquia de Santiago de Foz e dedicarse a «la asistencia de matanza de vallas en dicha feligresía y Rego de Foz». No documento son nomeados ademais Antonio de Andaya, Martín de Orquita, Esteban de Arriaga e Lazaro Deva «byzcaínos y más sus compañeros como más ay».

A actividade desenvolvida por San Cibrao, Burela e Foz no período comprendido entre 1610 e 1640 permitiu o comercio da graxa con mercadores franceses, vascos, cántabros e asturianos.

O comercio co País Vasco desenvólviase a través dos axentes comerciais das vilas, mercaderes que acudían aos portos galegos para comprar excedentes de graxa aos armadores propietarios. A presenza destes axentes hase de poñer en clara relación cunha carestía de graxas procedentes de Terranova nos mercados vascos. No codicilo de María Marquesa de Miranda, datado o 4 de agosto de 1639, a viúva do rexedor Pérez Osorio declara:

Entregué a Esteban de Arriaga Vizcayno catorce barricas de grasa de ballena que llevó a bizcaya que debe el dinero de ellas y quando se cobre y declaro que tengo otras diez barricas de grasa en Santiago de Foz.

No século XVIII, os datos aportados polo *Catastro del Marqués de la Ensenada*, con data do 24 de xaneiro de 1753, dinnos que a nosa Poboación e Freguesía noméase Santiago de Foz, sendo «Señorío del Ilmo. Obispo de Mondoñedo, con su tierra, justicia y jurisdicción civil y criminal, alta y baja, mero mixto imperio y vasallaje».

Os veciños que compoñían a poboación sumaban cento corenta e tres (143) e as casas habitables eran cento cincuenta e tres (153).

Neste tempo había sesenta e un (61) mariñeiros, «quienes aunque usan otro oficio, también ejercen el de labradores por lo que consideran se ejercitan la mitad del año en la navegación y pesca y por legítima industria, este trabajo».

En canto ás embarcacións, había «una pinaza de navegar nombrada Nuestra Señora del Carmen y Ánimas, porte de cinco toneladas», que pertencía a Francisco Rodríguez Doze e outros interesados. A flota completábase con seis lanchas de pescar: San Antonio e Ánimas pertencente a D. Tomás Blanco e Marcos Fernández; outra tamén nomeada S. Antonio e Ánimas de D. Diego Pillado; Nuestra Señora de la Esclavitud de Eugenio Fernández do Eijo e Consortes; San Antonio e Ánimas de Francisco Doze e consortes; San Pedro

de Phelipe Doze e consortes; e outra máis, tamén nomeada San Antonio e Ánimas, de Joseph Fernández e Simón Solveira.

Máis datos referentes ao noso porto e á actividade marítima atopámoslos na obra de D. José Cornide, *Descripción circunstanciada de la Costa de Galicia, y raya por donde confina con el inmediato Reino de Portugal*, feita no ano 1764:

(...) sigue la costa hasta la Barra de Fox por donde desemboca también el río Masma. (...) Entra el agua de la mar en él más de legua y media corriendo desde la Barra del puerto, y es navegable en lanchas hasta más arriba de la puente de Cillero de Mariñaos donde cargan hasta seis u ocho carros de leña; y poco más arriba de este puente llegan pinazas de a ocho y diez toneladas con carga.

Nesta obra de D. José Cornide xa aparece información sobre a problemática do noso porto: a dependencia das mareas para a entrada de barcos de certa envergadura. O autor exprésao así:

Algo más arriba y como una legua distante de la entrada del puerto llegan embarcaciones de sesenta a setenta toneladas; y ha habido ejemplar de llegar un navío de más de setenta toneladas cargado de madera hasta la barca da Espiñeira con mareas medianas.

El puerto de Fox dista de la Barra medio cuarto de legua, y con mareas grandes pueden llegar hasta el mismo lugar embarcaciones de cien toneladas.

(...) En la punta de tierra que hay sobre la barra hay una garita o choza que sirve de atalaya donde se hace guardia para la defensa del puerto y de la tierra.

Outro dato interesante sobre o transporte de materiais por mar encontrámolo nos libros parroquiais do ano 1786.

Parroquia Santiago de Foz

Libro de fábrica n.º 2

Ano 1786

Gabarrón Puerto de Vega-Burela

Transporte de materiais por mar e gastos varios:

Cien rv y medio qe dieron de gasto cinco hombres con el fabricario qe fueron al Puerto de Veiga(Vega) a ajustar un Gabarron p^a conducir la canteria p^a dbra cap p^a desde Burela; en qe ocuparon quatro días, y p atendidos los escritos gastos, qe se asignan a la Ygl^a con otro Gabarron no se quiso usar dees; (...)qe todo compone la Partida 100,17

Noventa y ocho re y Vte quatro mrv qe se les dio p^a aguarde y vino a la gente de mar desta fra, qe han conducido desde Burela, en diez Barcadas toda la Cant^a ¿meseis^a? P^a la Cap p^a en qe emplearon algos días y tubieron mucho trabajo 098,24

Otros diez y nueve rs qe se dio p^a beber a la gente de mar, qe ha conducido desde Cillero las madas precisas p^a Zumbrar y postear la Ygl^a y qe por mar trajeron la losa p^a otra Capp^a 019

Dos remos qe parton inuslpe mte, en la conduon desta cant^a qe pago a sus dueños, Blas del Puerto y Stig Varrera, la Ygl^a; y prcada uno diez y seis res qe vienen ser Tr^a y dos 032

Século XIX

No *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, de Pascual Madoz (Madrid, 1845) —libro utilizado por moitos escolares do século xx— encontramos datos sobre a nosa vila:

Santiago de Foz, feligresía en la provincia de Lugo, diócesis y partido judicial de Mondoñedo, distrito marítimo de Rivadeo, y ayuntamiento del que es capital. Situada sobre la costa del océano atlántico con buena ventilación y clima templado y bastante sano; comprende los lugares de Cainzal, Campo da Cabana, Casas-novas, Castro, Fondós, Mansín, Marzán, Peñas de Foz, Porto, Prado Vello, Sieiro y Villajuane que reúnen 200 casas diseminadas y de pocas comodidades; tiene una escuela pública de instrucción primaria elemental incompleta a la cual asisten de 50 a 60 niños de ambos sexos.

Nesta época, Foz tiña 1066 habitantes (208 casas). Nos campos cultivábase trigo, centeo, millo, patacas, cebada e uns «100 cántaros de vino flojo». Tamén se criaba gando vacún, lanar, cabrío, cabalar e porcino.



Río Masma en Celeiro de Mariñaos

En canto á pesca, o *Diccionario* antes mencionado, dinos que no porto de Foz pescábase moita sardiña, chicharro, pescada, congro negro e branco, raias, polbo e outras variedades de peixes. Para esta industria había uns 300 matriculados que se dedicaban exclusivamente á pesca e navegación en «6 quechamarines de 10 a 40 toneladas, 12 lanchas de 2 a 8 toneladas y 6 botes de 1 tonelada», tamén había 8 chalupas, destinadas «no solo a la conducción de arena, ova y otros estiércoles marinos para la labranza, sino también a la pesca de salmones en la parte navegable del río Masma, el cual se extiende una legua desde este puerto hasta la parroquia de Cillero».

O comercio consistía na venda do peixe fresco, nos mercados de Mondoñedo, así como o salgado, que levaban para Castela nos meses de inverno. Tamén se facía exportación de trigo polo mar «habiéndolo verificado alguna vez en cantidad de 24 000 fanegas».

No porto de Foz había unha destacada navegación de cabotaxe. Segundo D. José Villa-amil y Castro, na obra *Crónica General de España* (1866), no apartado adicado á Provincia de Lugo, sabemos do movemento do noso porto no 1860:

— <i>Entrada de buques cargados e en lastre</i>	
Núm. de buques	82
Núm. de toneladas	1364
Núm. de tripulantes	390
— <i>Saída de buques cargados e en lastre</i>	
Núm. de buques	84
Núm. de toneladas	1325
Núm. de tripulantes	398

O comercio estaba limitado polas difíciles comunicacións co exterior polo mal estado dos camiños (o correo recibíase dúas veces á semana).

Ata o ano 1864, ano da súa desaparición forzosa, funcionou no noso porto un Gremio do Mar. Ramón Ermida Meilán, estudoso da nosa historia, nun artigo referente á Sociedade de Socorros Mútuos, titulado «Catro notas sobre a orixe da Sociedade», dinos:

Funcionou no Porto de Foz un Grémio do Mar baixo a advocación de San Pedro, que contaba con alfonil e almacén en propiedade e 73 ferrados alugados en 1818 por 500 anos no Campo da Cabana para uso dos seus asociados por medio dun acordo coa Fábrica parroquial a razón de 220 réas anuais a pagar o día de San Xoán. Este Grémio do Mar, ao igual que outros que funcionaban no litoral, preocupábase da ordenación dos recursos, establecía axudas para os asociados enfermos ou en situación delicada, provocando a súa ilegalización –en palabras de Dionísio Pereira– un agravamento nas condicións de vida e traballo dos mariñeiros xa lamentábeis de por si. Non é logo casual que a Sociedade de Socorros Mútuos tivese como Patrón a San Pedro ou instalase o local social nas instalacións do fenecido gremio.

A nosa ría viu alterada a súa fisonomía en moitas ocasións debido, fundamentalmente, ás obras realizadas na súa costa. Ao longo do século xx a beiramar transformouse debido aos espigóns, recheos... que tiñan o obxectivo de canalizar a ría e dotala de maior calado.

Moitas son as medicións feitas ao longo do século xx. Pero, polos datos de que dispoñemos, sabemos que no século XIX xa se realizaron uns estudos sobre a altura da marea.

O día 25 de abril do ano 1869 fanse medicións cada 5 minutos. Entre outros datos podemos destacar os seguintes:

Costa esquerda da Ría de Foz

<i>Hora</i>	<i>Minuto</i>	<i>Metros</i>	<i>Marea</i>	<i>Hora</i>	<i>Minuto</i>	<i>Metros</i>	<i>Marea</i>
9	40	0,00	Baixamar	11	55	1,96	
9	45	0,04		12	00	2,03	
9	50	0,08		12	05	2,06	
9	55	0,14		12	30	2,25	
10	00	0,21		13	00	2,58	
10	30	0,66		14	00	3,19	
11	00	1,15		14	25	3,30	Pleamar

Cos datos obtidos levántase unha Acta de estudo da Ría de Foz e faise chegar a Madrid para informar as autoridades competentes na materia.

Século XX

No mes de maio de 1906 nace o xornal *¡Guau... Guau!*, do que só se publicarán 6 números, os correspondentes aos meses de maio, xuño, xullo, agosto, outubro e novembro (2 números). No seu primeiro «ladrido» pode lerse:

¡GUAU... GUAU! –Periódico de Foz–. Su precio un perro gordo. Aparecerá en la primera decena de cada mes –Se considerarán suscriptores todos los que recibiendo este primer número no lo devuelvan a esta Redacción. Calle de la Rambla, 4. Foz.

Segundo nos explica Ricardo Carballo Calero na *Historia da Literatura Galega Contemporánea* son considerados os seus responsables de redacción Noriega Varela, Vilar Ponte e Camilo Cela.

Aínda que o tratamento dos temas sexa moi humorístico, a lectura deste xornal dáunos uns datos da actividade portuaria de Foz de moito interese para estudar a vida social e económica do pobo.

No primeiro número, *Ladrado de Mayo de 1906*, informa do labor que fai o barqueiro entre as dúas beiras da ría: «Entre la playa de San Cosme y este puerto hace frecuentes viajes una lancha. Precio 10 céntimos».

Nos números seguintes xa informa do tráfico portuario e podemos comprobar como as embarcacións, de diferentes tipos e tonelaxes, proceden de moitos e variados lugares, tanto do Cantábrico como do Mediterráneo, facendo de Foz un lugar de encontro, de entrada e saída de mercadorías, así como un lugar de referencia para o comercio, non só local, senón comarcal e provincial. Hai que ter en conta que Foz é o porto máis cercano á capital provincial, o que supón un percorrido máis curto para a saída de produtos cara o mercado interior.

Para dárnos unha idea da actividade portuaria, podemos ler os datos do verán de 1906. Baixo o titular «Movimiento del puerto», o xornal exprésao así:

Ladrado de Junio de 1906. *Movimiento del Puerto*

—Entraron

Vapores: Villarramiel procedente de Gijón; María Pilar, de Avilés; María Clotilde, de Santander; Carbones Asturianos, de Santa Pola; Vivero, de Gijón; Luarca, de Ferrol.

Goleta: Juan María, de San Fernando.

Pailebot: Juan Manuela, de San Fernando; Esperanza, de Sta. Pola.

—Salieron

Quechemarín: Basilia, para Gijón.

Pailebot: Ramona, para Gijón.

Vapores: Villarramiel, para Gijón; María Pilar, para Avilés; Luarca, para Gijón; María Clotilde, para Ribadeo; María Cruz, para Vivero; Carbones Asturianos, para Gijón.

Ladrado de Julio de 1906. *Movimiento del Puerto*

—Entraron con carga

Pailebot: Alfredo, de Muros;

Vapores: Vivero, de Gijón; M.^a Pilar, de Ribadeo; María Cruz, María Clotilde, de Avilés; Villarramiel, de Gijón; M.^a Pilar, de Gijón.

Goletas: Javier de Santa Pola; R. Remedios, de Cádiz.

—Entraron en lastre

Vapores: Aller, de San Sebastián; Villarramiel, de Gijón.

—Salieron con carga

Vapores: Vivero, para Coruña; Aller, para Gijón.

Goleta: Juana María, para Gijón.

Pailebot: Esperanza, para Gijón.

Vapores: Aller, para Gijón; María Clotilde, para Santander; Villarramiel, para Gijón; M.^a Pilar, para Avilés y Gijón.

—Salieron sin carga

Pailebot: Alfredo, para Avilés; Joven Manuela, para San Ciprián.

Vapores: María Cruz, para Ribadeo; María Pilar, para Vivero.

Ladrado de Agosto de 1906. Movimiento del Puerto

—Entraron

Vapores: Gaitero, de Gijón; Villarramiel, de Gijón; María Mercedes, de Vivero; Aller, de San Sebastián; Vivero, de Gijón; María Mercedes, de Ribadeo; María Pilar, de Ribadeo; María Cruz, de Ribadeo.

Goletas: Javier, de Santa Pola; Remedios, de Cádiz.

—Salieron

Goletas: Javier, para Avilés; Remedios, para Campomanes.

Vapores: María Cruz y María Pilar, para Ribadeo; Gaitero, para Villaviciosa; Vivero, para Gijón; María Mercedes, para Santander; Aller, para Gijón.

En varios números do xornal aparecen diferentes anuncios e publicidade de diversa actividade comercial. Entre a publicidade encontramos a seguinte referencia ao mundo marítimo:

<p style="text-align: center;">VAPORES MARÍAS Todas las semanas tocan en este puerto. Admiten carga y pasajeros. Consignatario en Ribadeo, D. Francisco García. En Foz, D. Balbino López.</p>
--

Como se pode apreciar, no século xx entraba no noso porto un considerable número de buques (pailebots, quechamaríns, goletas, vapores...) con mercadorías de todo tipo e saían de novo con madeira. Esta actividade colocaba Foz como importante porto exportador da provincia.

No ano 1918 nace a Sociedade de Socorros Mutuos. É un colectivo que vai ter moita importancia na vida social da nosa vila, principalmente no relativo ao mundo do mar.

Suso Fernández, Cronista Oficial, recordábanolo no xornal *El Progreso*, na súa «Miscelánea Focense» do martes 6 de xullo de 2004:

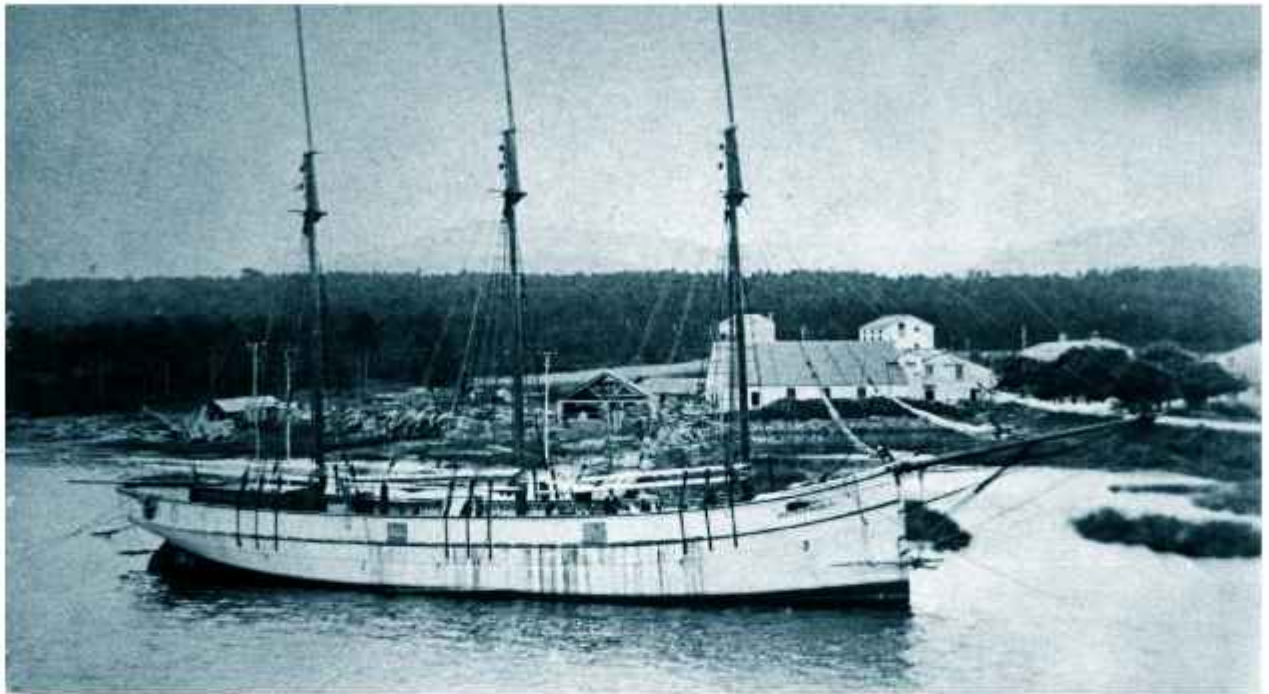
O 23 de abril de 1918 presentábanse ante o gobernador civil os estatutos polo que se rexiría a chamada «Sociedad de Socorros Mutuos de todos los Oficios y Artes de Foz», que tería por fins principais socorrer a todos os seus asociados que por enfermidade temporal ou inutilidade permanente se atopasen imposibilitados para exercer os seus traballos habituais, auxiliar en caso de morte do socio á familia do mesmo e crear un centro docente onde puideran darse as ensinanzas primaria e superior, cando o estado da Sociedade o permitise.

Este era o primeiro intento e, polo tanto, o precedente do que máis tarde sería o Pósito Marítimo e Terrestre, que en 1929 converteríase na actual Cofradía de Pescadores.

A actividade económica local seguía dependendo do mundo do mar. A pesca era unha fonte de ingresos moi importante para as familias da vila, mais os estaleiros focegos tamén xogaban un papel moi relevante dentro da economía do lugar. Un destes estaleiros estaba ubicado na Espiñeira, barrio que ten unha parte no Concello de Barreiros e outra no Concello de Foz. Por iso, unha das novas máis salientables do ano 1918 foi a botadura nos estaleiros da Espiñeira do barco *Electra del Masma*, construído pola compañía *Reimunde y López*, destinado ao tráfico de cabotaxe, acontecemento que tivo lugar o 12 de maio e que foi recollido pola prensa da época.



Placa de recoñecemento á Sociedade de Socorros Mutuos (1998)



Electra del Masma

O xoves 16 de maio de 1918 o xornal *El Progreso* informa desta botadura cun artigo titulado: «EN LA ESPÍNEIRA. La botadura de un barco»:

Como anunciaron nuestros corresponsales de Mondoñedo y Ribadeo, el 12 se botó al agua en la Espiñeira un barco construido por la compañía Reimunde y López, de Foz, y cuyo barco lleva por nombre Electra del Masma.

El acto fue de un interés enorme. De toda la comarca, como de varios Ayuntamientos de los distritos de Ribadeo y Mondoñedo, acudió una infinidad de gente a presenciarlo (...).

O escrito continúa dicindo que os festexos que se organizaron con motivo da botadura foron amenizados por unha afinada charanga do Valadouro, e que no momento de lanzarse o barco á auga rodeaban os improvisados esteleiros «bastante más de cinco mil personas». A charanga executou a Marcha Real e, no medio dunha sacudida de emoción e de entusiasmo, o Electra del Masma entrou no mar. Eran as tres da tarde, hora de preamar.

A crónica remata dicindo:

El barco quedó amarrado hasta que se le coloquen los palos. Se dice que después de este barco construirá otros de iguales proporciones la misma compañía, a la que deseamos mucha suerte en sus negocios.

Dous anos despois, en 1920, a flota de cabotaxe do noso porto vese incrementada cun novo buque denominado Avelino. Trátase dun *pailebot de tres palos* tamén construído nos estaleiros da Espiñeira.

Segundo os datos consultados en Capitanía Marítima de Ribadeo, o propietario deste barco é o veciño de Foz Antonio Alonso Rodríguez e o construtor, o carpinteiro de ribeira Manuel Moledo Martínez.

Trátase dunha embarcación para dedicar ao tráfico de cabotaxe, construída con madeira de piñeiro e carballo do país con «clavazón» de ferro, coas seguintes características:

<i>Dimensións</i>	<i>Tonelaxes</i>
Eslora entre roda e codaste: 32,00 m	Total (R. B.): 181,82 tns
Manga entre extremos: 7,37 m	Descontos: 3,32 tns
Puntal no centro baixo cuberta: 3,37 m	Carga máxima: 200,00 tns

O custe ascende á cantidade de vinte e cinco mil pesetas (25 000 ptas.). Os materiais teñen un valor de quince mil e as dez mil restantes son as destinadas aos xornais.

Segundo o Decreto do Excmo Sr. Director Xeral de Navegación e Pesca Marítima, con data de 27 de marzo de abril de 1920 a este barco foille sinalada a distintiva HDJR.

No ano 1922 quen patroneaba o pailebot era Marcelino Mosquera Vidal. Pasados dez anos, o Avelino foi vendido para o armador de Benaguacil (Valencia) D. Ramón Segarra Farga.

O barco acabou os seus días naufragando o 10 de xaneiro de 1935.

Entre os anos 1925 e 1927 comezou a funcionar o Grupo de Portos de Lugo, denominación que tivo ata 1995 cando foi substituída por Portos de Galicia. Este organismo depende do Ministerio de Obras Públicas e ten a súa oficina central en Lugo. O seu primeiro Enxeñeiro Director foi D. César Conti.



Avelino

As primeiras oficinas na costa de Lugo funcionaron oficialmente en Viveiro e Foz, con edificio propio nos dous portos.

Os primeiros Delegados nas oficinas antes citadas foron Esteban García Almoina en Viveiro, e Eduardo Rodríguez en Foz.

Entre os anos 1945-1948, falecido Eduardo Rodríguez, mediante exame de oposición foi nomeado para o Porto de Foz Emilio Méndez López, coñecido popularmente como *Don Emilio*, xa coa denominación profesional de Celador de Portos.

A finalidade dun Celador de Portos é xestionar todo o relacionado coa xente do mar: industriais, particulares con terreos colindantes con Portos, clubs náuticos, obras portuarias e outros servizos derivados do sistema e das competencias.

O Celador está pendente dos movementos dos barcos de cabotaxe e pesqueiros. Serve e despacha o cabotaxe, previo recoñecemento e control do peso do mesmo, e controla tamén as embarcacións pesqueiras.

Son os encargados de facer xestións para adecuar as instalacións portuarias para un mellor e máis cómodo desenvolvemento das embarcacións: construción de galpóns, locais para artes de pesca, alumeado portuario, xestión de permisos, cobranza de recibos...



Porto de Foz. 1929

A existencia dunha oficina destas características dános unha idea da importancia que tiña o noso porto, tanto no relativo á actividade pesqueira como á de cabotaxe.

Nunha poboación mariñeira, como é o caso de Foz, o mundo do mar é o eixe da súa riqueza. Moitos nenos aprenden o oficio da man de vellos mariñeiros, que teñen marcadas as mans e as facianas polo salitre, o vento e o sol.

No libro *Galicia: O oficio de vivir* (Editorial Nigra Tea, 1998), de Segundo Gonzalo Allegue, descríbese o duro traballo do neno no oficio do mar, dándonos unha idea do que viviron os nosos antepasados:

A aprendizaxe, despiadada ás veces, duraba anos, e alá polos 14 ou 15 anos tomaba o cariz dun «rito de paso». Mentres non chegaba a «home», a condición do rapaz era dura: durmir a bordo, cando ameazaba «tempo», botado no chan da «tilla» ou sobre palla de centeo; chamar no abreinte, un a un, os mariñeiros, ao berro de «que veña listo»; ter o barco preparado para facer ao mar, ben limpo e a flote, e perfectamente aprovisionado

de patacas, auga, cacharro para a caldeirada, leña, etc... No momento de pescar, o rapaz ocupaba o peor lugar do barco, na proa, de modo que tiña que afinar moito para facer algunhas capturas.

A paga era a aprendizaxe; non era moito pero chegaba. Del dependía a súa vida futura.

Xa en terra o neno encárgase da caracola, a «buguiña», coa que anunciaba a pesca. Ata hai moi pouco a súa figura era habitual polas rúas. Despois dun toque, que procuraba alongar o máis posible, seguía o be-ro que convocaba a xente no areal onde varaba o barco.

(...) No mar médrase pronto, din os vellos. Pero o rapaz de a bordo tarda máis ou menos tempo en pasar a «home», segundo se lle dea o oficio. Desde moi novos algúns apuntan «a boa liña», é dicir, amosan excelentes calidades. De maneira que, un día, o patrón, sácao da proa e dálle un sitio no costado. Entón dise que «pesca para o barco». Claro que o sitio segue a ser preto da proa. Pero canto máis aprenda, máis postos gañará cara á popa, o sitio de honra onde pesca o patrón...

O paso de «rapaz» a «home» revestía, nalgúns lugares, o carácter dun «rito de paso». Había probas; unha podía ser levantar o rizón a pulso desde bastantes brazas e metelo a bordo, subíndoo co brazo ben estirado... De conseguilo o patrón dicía: «Temos home a bordo». De alí en diante gañará o «quiñón de home».

D. Ramón Salgado, pola súa profesión de Mestre, identifícase con esta realidade do mundo do mar e preocúpase polo seu desenvolvemento. Proba diso é o seu interese e apoio na fundación da Sociedade Pósito de Pescadores de Foz durante o ano 1929. Salgado promove esta iniciativa e, ademais, é o vicesecretario da súa Xunta de Goberno.

No folleto impreso pola Fundación A Ribeira, con motivo do 70 Aniversario da fundación da Confraría de Pescadores de Foz (1999), podemos ler o seguinte texto referente a este acontecemento:

Fundación: 1929.

Na Vila de Foz, ás quince horas do día 23 de Xuño de 1929, reuníronse no Local da Sociedade de Socorros Mutuos os señores Crisanto Couto, Francisco Maañón, Ramón Méndez Val, Ramón Fernández, Antonio Goy Díaz, Ramón Salgado e Balbino López, e gran número de pescadores, co

obxecto de constituír a Sociedade Pósito de Pescadores de Foz. Lido o Regulamento foi aprobado polo Sr. Gobernador Civil da provincia, invitouse a todos os presentes que o desexaran a inscribirse como socios, facéndoo en número de cento trinta. A continuación procedeuse ao nomeamento da Xunta de Goberno para a que foron elixidos os seguintes señores:

Presidente

D. Ricardo Ribera

Tesoureiro

D. Balbino López Rodríguez

Vicepresidente

D. José M.^a Fiallega

Contador

D. Ramón Méndez Val

Secretario

D. Antonio Goy Díaz

Vocais

D. Manuel Fraga Penabad

D. Jesús Castiñeira Ramos

Vicesecretario

D. Ramón Salgado Toimil

D. José M.^a Beltrán Lamas

D. Ramón M.^a Fraga Fernández

O mestre Salgado vai ser unha peza moi importante na vida desta institución. Nas súas viaxes á capital da provincia e á capital do Estado fará moitas xestións para conseguir melloras para o porto e para os intereses dos mariñeiros e das súas familias.

O Pósito de Pescadores, que logo pasaría a chamarse «Cofradía de Pescadores», veu desenvolvendo moitas actividades ao longo de todas estas décadas de vida, unhas directamente relacionadas coa pesca (regulamentos de venda de peixe, xestións para melloras portuarias, aprobación de empregos para cobranza e venda do peixe...); outras de tipo social (creación dunha cooperativa de consumo, creación dunha praza de médico, prestacións económicas en caso de enfermidade, concesión de créditos aos pescadores para utensilios a empregar nos seus traballos, implantación de Socorros Mutuos, etc.); e outras de tipo cultural, como por exemplo a adquisición dunha biblioteca (a primeira de carácter popular existente na vila).

En 1936 sae á luz unha nova publicación na nosa vila. Trátase do semanario *Despertar* que, segundo se di no primeiro número do día 7 de abril, é un semanario portavoz dun grupo de xoves constituídos en comité chamado de «Salud Pública».

O director da publicación é Francisco Calvo Jarrín e o administrador Segundo Vázquez López.

A subscrición ten un custe de 0,60 pesetas ao mes; 1,75 ao trimestre; 6,50 ao ano; e cada número solto vale 0,15.

Este medio de comunicación ten unha curta vida, xa que se editaron poucos números, todos eles no mesmo ano de 1936.

O semanario informa de temas variados relacionados coa vida da vila e con datos interesantes a nivel municipal. Un dos que nos chama a atención é o que se refire ao Rexistro Civil do mes de marzo onde se informa dos nacementos (20), defuncións (7) e casamentos (1).

Como podemos comprobar, naqueles anos a poboación ía en aumento, medraba máis que agora, tanto na capitalidade como nas parroquias.

Tamén nos aporta novas da actividade do noso porto. No número 2, de 14 de abril, baixo o titular «El Jesús Nazareno batió un *record*», podemos ler:

Buenas han sido las redadas que durante el pasado mes de Marzo cogieron las embarcaciones pesqueras de Foz; más ninguna alcanzó las proporciones de una llevada a cabo por la embarcación Jesús Nazareno.

Esta motora cogió de una redada, «larga» en el argot mariner, 180 millares de sardina, que vienen a ser 9000 kg, cifra no alcanzada hasta ahora por ninguna otra embarcación.

Al felicitar al armador D. Leonardo Fraga y la tripulación de la embarcación, deseamos que ellos y las demás embarcaciones pesqueras, logren batir el «record» del Jesús Nazareno.

Na mesma páxina informa sobre as entradas e saídas de barcos de cabotaxe:

Movimiento del puerto. Durante la primera decena del mes, hubo el siguiente movimiento en nuestro puerto:

—Entraron:

Sofía López, de Ribadeo, con carga general



Antiga confraría de pescadores

Amada, de Navia, con carga general
Zuloaga, de Bilbao, con cemento y nitrato sódico
Asturias, de Avilés, con superfosfato de cal
Cabaleiro, de Bilbao, con cemento
Asunción, de Villagarcía, con adoquín
—Salieron:
Adela López, para Gijón, con puntal de pino
Adela López, para San Esteban de Pravia, con id.
Sofía López, para Gijón, con pino en rolla y patatas
Amada, para Santander y Bilbao, con madera en tabla
Asturias, para Luarca, con pino en rolla
Asunción, en lastre, para Vegadeo
Cabaleiro, para San Ciprián, en idem.

Como podemos comprobar, o porto de Foz ten un tráfico considerable de mercadorías, e o contacto cos principais portos do Cantábrico e da Galicia Atlántica indican que é, nestes anos, un porto de referencia no tráfico marítimo.

Desta actividade portuaria beneficiáanse diversas empresas, talleres, estañeiros, comercios varios, serradoiros e comercios varios. Algunha delas poñía a súa publicidade en *Despertar* desta maneira:

SERRERÍA MECÁNICA DE RAMÓN SANTISO
A precios sumamente módicos,
hacemos toda clase de labores de Serrería.
Muelle-FOZ

No ano 1944 unha boa noticia chega á poboación: concédese a Foz a cantidade de 155 000 pesetas que irán destinadas a construír vivendas para os mariñeiros. A prensa di da nosa vila que:

(...) el terreno es rico en cereales y en las aguas de su ría y de su costa abunda la pesca, especialmente de sardina. Ni siquiera en los últimos años las periódicas emigraciones de ésta consiguen que los pesqueros regresen con menos carga. Tal es la situación que en el municipio existen cuatro fábricas de salazón y dos de conservas, que dan empleo a la



Casas Baratas. Anos 50

población del lugar y a aquélla que llega desde el interior de la provincia (...) Es en la pesca y los movimientos registrados en su puerto, punto de encuentro entre los de las Rías Baixas y Asturias, donde se concentra la riqueza de esta comarca, que pese a eso también sufre la emigración, igual que el resto de Galicia.

A boa nova é acollida con satisfacción polos veciños. Moitas familias están ilusionadas por poderen dispoñer dunha vivenda propia en boas condicións, e son moitos os matrimonios que «fan a solicitude para conseguir unha casa». Isto, á parte da mellora social que supón, tamén «facilita o labor pedagóxico» xa que os nenos e nenas poden ter un lugar axeitado para estudar e gardar as súas cousas.

A Delegación Nacional de Sindicatos de F.E.T. e das JONS anuncia a subasta-concurso das obras de 51 vivendas no ano 1946, pero tardaron anos en construírse, sendo habitadas na década dos anos 50. Foron financiadas pola Obra Sindical do Fogar e estaban acollidas aos beneficios do réxime protexido do Instituto Nacional da Vivenda.

Para que as novas xeracións poidan ter unha idea de como era unha casa humilde, sinxela, onde habitaba unha familia con catro fillos, podemos ler o poema «A casa onde me criei», do libro *Ausencia presente* do noso veciño Ramón Xosé Fraga López, *Caxé*. A través da súa lectura encontramos unha

definición clara da situación en que viviron moitos fogares da nosa vila durante boa parte do século xx:

Nunha casiña mui vella
a outra casa acorada
pasei eu a miña infancia
e non a troco por nada.

Era «curruncho» pequeno
en tres partes dividida,
un corredor, unha cociña
e un cuarto onde durmía.

Durmía cos meus irmáns
todos xuntos nunha cama
dous ós pes, dous á cabeza
e tapadiños cunha manta.

Durmían tamén no cuarto
os meus pais noutra cama,
un armario e unha mesiña
o apouso completo.

Toda a vaixela nun andel
no corredor da morada,
o seu lado un gran baño
gardaba a carne salgada.

Non tiñamos un servizo,
quérovos dicir un retrete,
e para nos facer de corpo
utilizábase un gobelete.

Á calor de un bo lume
sentadiños na lareira
escoitabamos a radio
enganchados á novela.

Miña nai sintonizaba
a miúdo «onda pesqueira»
para saber dos barcos,
e do como ía a costeira.

Xogaba cos meus irmáns,
o fútbol con bola de trapo,
e polo chan a meter no guá
unhos cachopos de barro.

Así, nesa pequena casa
a miña infancia eu pasei,
gardo tan bos recordos,
que xamais a esqueceréi.

Non quero ignorar nunca,
de onde veño, e quen son,
pois eu síntome orgulloso
da familia que me criou.

As obras públicas sempre supuxeron para os veciños a posibilidade de traballar en oficios diferentes, aínda que fose temporalmente, e romper a monotonía laboral. Peóns, albaneis, encofradores, transportistas... son algúns



Foz. 1932

oficios que practicaron veciños nosos con motivos de obras significativas como a do Ferrocarril da Costa ou dalgunha ponte de lugares cercanos.

Neste terreo tiña moito que ver o transporte marítimo. Os medios de transporte terrestre non podían competir aínda cos barcos. A capacidade dos camións era pequena en tonelaxe, por iso moitos materiais utilizados na construción destas obras se transportaban en barco: pedra, cemento, ferro, travesas, vigas de madeira...

Como xa indicamos, polos anos 30 e 40 do pasado século moitos barcos tiñan en Foz un lugar de referencia para descargaren mercadorías. Un deses barcos habituais, que transportaba moitos materiais para as obras da vía do tren e para algunha ponte da estrada da costa era coñecido como «o das cinco zetas»:

Nome do barco: Zubieta

Procedencia: Zumaya

Patrón: Zacarías

Cemento: Ziurrena

Receptor: Zubizarreta

O receptor era un contratista de orixe vasca que tiña por esta zona traballo nas obras públicas. Varios veciños traballaron na súa empresa nunha época de penuria económica en que o racionamento afectaba a produtos importantes como, por exemplo, o cemento.

Na nosa vila, unha das obras afectadas foi a construción do Colexio Martínez Otero, tendo que solicitar o seu Director, o irmán Jorge Elorriaga, ao Delegado do Goberno na Industria do Cemento en Madrid unha partida de «60 Tms. de cemento Portland de fraguado lento» e «5 Tms. cemento Criffi». No escrito do 7 de novembro de 1944 especifica que:

El cemento Portland de la fábrica Ziurrena a servir por vía marítima al puerto de Foz, consignado al almacenista D. Eliseo López Veiga a razón de 20 toneladas mensuales y el cemento Criffi Blanco de la fábrica de Villanueva de Geltrú (Barcelona) o de otras fábricas del Norte a servir también por vía marítima, a ser posible al mismo almacenista consignado a este mismo puerto a la mayor urgencia.

Obras portuarias

A comezos do século xx o porto experimenta un rexurdimento coas primeiras obras portuarias. A situación da nosa vila é estratéxica, ao ser a única saída natural por mar dos concellos de Foz e Barreiros e das terras de Mondoñedo, Lourenzá e o Valadouro.

Ao igual que nas outras obras públicas, o transporte marítimo xoga un factor importante na construción de infraestruturas portuarias. Moitos barcos de cabotaxe de Foz e arredores transportarán materiais para a súa realización.

Para nos dar unha idea da actividade comercial da primeira metade do século podemos consultar a información publicada por Portos de Galicia (Mouriz Rosendo, Paula e Fernández Rico, Jesús: *Evolución dos portos nas poboacións costeiras da Mariña Lucense*. Santiago de Compostela. Xunta de Galicia, 2005).

1926. Foz declarado «porto refuxio». En 1926, Foz foi declarado porto refuxio, o que posibilitou a realización de obras portuarias. O primeiro peirao foi construído aproveitando un vello camiño de ribeira, edificado en terraplén, cun muro de contención de terras do lado do mar, executado en cachotaría en seco. As obras reducíanse a un muro-peirao, cun camiño de servizo de 6 m de ancho, contiguo a el e enlazado cunha rampa á estrada Ribadeo-Viveiro.

1929. Proxecto de recheo da zona de servizo. Na zona de servizo do peirao había uns grandes foxos que urxía reencher porque constituían un foco de

infección, ademais de dificultaren enormemente a actividade das embarcacións de cabotaxe.

O proxecto consistía en reencher un enorme foxo, producido como consecuencia do terreo gañado ao mar polo muro-peirao. Rematada a actuación, o porto contaría cunha zona de servizo da que carecía.

O material para esta obra tróuxose desde os Limoeiros, utilizándose vagonetas para o seu transporte.

1930. Instalación de vías para o servizo dos depósitos. Apróbase a construción dun alpendre con cuberta no centro do peirao, tras a finalización do recheo.

1931. Anteprojecto das obras de canalización da ría. Proxéctase desenvolver un plan que consistía na canalización da ría con diques de cachote. Con estas obras, disporíase de dársena de abrigo, conseguiríanse maiores calados e melloraríase a entrada ao porto. Pero a execución demorouse porque, tras comezaren as obras, non se puido atopar pedra de tamaño suficiente nas marxes da ría ou a distancia razoable.

1932. Construción dunha torre-baliza como guía de entrada. No lugar coñecido como Pena da Rapadoira construíuse a «Farola».

1933. Muro de defensa da marxe esquerda da ría. O Pósito de Pescadores fixo xestións para a construción do dique da Rapadoira, despois de que o mar destruíra varias casas e unha fábrica no barrio mariñeiro. Estas obras realízanse no ano 1936, cambiando a fisonomía do lugar e permitindo achegarse ata a «Farola».

1934. Reparación da estrada de acceso. Guindastre xiratorio de 4 tn.

1934. Espigón de abrigo para embarcacións menores. En 1929, o Pósito de Pescadores manifesta a necesidade de facer un espigón duns 100 m que formase un porto ou unha dársena pesqueira. As obras servían para crear un espazo abrigado dentro da ría, co obxecto de resgardar as pequenas embarcacións pesqueiras. Ao mesmo tempo, constituían a primeira fase da canalización da ría aprobada en 1932.

1940. Reparación, con firme cementado, da zona de servizos.

1946. Peirao de atraque.

A dotación do porto era escasa. Proxectábase un peirao de atraque con zona de servizos (...) Pola cara norte péchase o recinto de muros cunha aliñación de 22 m e proxéctase un embarcadoiro de pequeno calado. (...) A superficie bruta da explanada de servizos era duns 58 000 m². O proxecto foi aprobado, pero reformouse en 1953 durante a súa execución.



Porto de Foz. Anos 1960-1965

1953. Reformado dos peiraos de atraque.

(...) Os servizos de cabotaxe quedaban amplamente atendidos. Así podíase chegar aos 539,50 m de liña de atraque para os barcos de cabotaxe, quedando outros 159,50 dispoñibles para embarcacións menores.

1958. Obras de abastecemento de auga aos novos peiraos. Iluminación dos novos peiraos.

1959. Proxecto de urbanización da zona antiga. Traslado do almacén. Constituía o enlace coa vila.

1960. Locais para pescadores.

1962. Pavimentación dos peiraos. Coa posta en servizo das novas obras, intensificouse o tráfico rodado. Nestas datas, Foz era o primeiro porto exportador de madeira da provincia e un dos primeiros de Galicia.

Secadoiro de redes. As embarcacións aumentaran e modernizáranse. As vendas de peixe na lonxa local eran altas. Facíase necesaria a instalación duns secadoiros de redes que facilitasen os preparativos das faenas de pesca.



Foz. 1916



A Fonte



Mediados dos anos 20



Mediados dos anos 30



Obras do porto novo. 1950-1955



Explanada portuaria

Embarcacións

Segundo o exposto, no noso porto entraron ao longo destes séculos moitos barcos e outros tipos de embarcacións, unhas relacionadas co mundo da pesca e outras co transporte de cabotaxe.

Facendo un pequeno resume dos séculos XVIII, XIX e XX, poderíamos dicir que os diferentes tipos de embarcacións máis vistos en Foz ata a chegada dos barcos de vapor, eran os seguintes:

—*Pinaza*: Embarcación sen cuberta, aínda que de bastante porte. Se o casco era de maior envergadura, tratábase dunha embarcación de vela e remo, con tres paus, longa, angosta, lixeira e de popa cadrada.

—*Gabarra*: Lancha grande que serve para cargar e descargar, e lastrar e deslastrar os buques no interior dos portos. Algunhas fan o cabotaxe.

—*Trincado*: Barco de cabotaxe propio da costa Norte e Noroeste de Galicia, dedicado a bordos con leña, pedra, sal e mercadorías varias. Tiñan unha esloira máxima de 16 metros por 5 de manga e 2 de puntal. Presentaban un elevado francobordo, proa lanzada, pantoques moi planos para facilitar as varadas, pao moi a proa e deitado cara a popa, pouca enxarcia para marear inicialmente con vela latina, substituída en moitos por vela cangrexas para facilitar a manobra, remos aprofados e un longo timón de leme. Os máis antigos eran abertos, pechándose a cuberta por seguridade e mellora da habitabilidade.

—*Quechemarín*: Embarcación pequena de dous paus, con velas ao terzo, unha pequena mesana á popa, algúns foques nun botolón á proa, e gaviás voantes en tempos de bonanza.

—*Patache*: Levaba dous paus sen cofas nin crucetas, o maior aparelado de goleta e o trinquete de polacra mais sen xoanete. Na construción do casco primaba a capacidade de carga sobre a navegabilidade. A súa manga era un terzo superior á do quechemarín.

—*Goleta*: Embarcación fina e rasa, con dous paus e velas cangrexas. Algunhas levan masteleiros para largar gaviás e xoanetes en tempos regulares, e outras poden gastar «palito á popa», onde envergan outra cangrexas ou mesaniña. Normalmente desprazaba entre 50 e 100 toneladas.

—*Pailebot*: Goleta pequena sen gaviás, moi rasa e fina.

—*Bergantín*: Arbolaba dous paus. A vela maior era unha cangrexas grande. As súas vergas cruzaban nos dous mástiles. Levaba un longo bauprés para

largar os foques. O casco era estilizado e airoso e o seu arqueo establecíase entre 70 e 200 toneladas.

—*Bergantín-goleta*: Tiña unhas velas constituídas por foques, velas triangulares que van do primeiro pau ao botalón; velas cadradas no primeiro pau, con dúas altas que chamaban velachos e, no pau de popa, unha vela maior cun triangular sobre ela. Podían ter dous ou tres paus.

Con estes barcos mesturábanse outras embarcacións menores. Bernardo Máiz e Enrique Freire, no seu libro *As embarcacións tradicionais. Do Arco Ártabro a Ribadeo*, dannos a definición dalgunhas delas:

—*Lanchas*: Embarcacións de ata dezaseis metros de eslora, moi arrufada, manguda, panzuda, con formas semellantes en popa e proa, aquela redonda (recollida, elíptica, apuntada) e esta recta ou lanzada.

—*Trañóns*: A súa construción era moi tosca e con moitas madeiras, pero o servizo que prestan é de moita utilidade. As súas medidas oscilaban entre os 12 e os 15 metros de eslora, arredor dos 3 metros de manga e entre 1 e 1,5 metros de puntal. Levaban sete remos por banda. Aparellaban unha ou dúas velas ao terzo, sendo no segundo caso maior a de popa, gobernando con temón só cando navegaban a vela e noutro caso cun remo de couce. A popa era recollida, máis alta que a proa e algo máis aberta para que coubesen redes. Foron desaparecendo nas primeiras décadas do século xx, arrumbados polas trañeiras.

—*Trañeiras*: Embarcacións máis estreitas e de manga máis regular que as lanchas, de pouco arrufo, pantoques planos, con popa recollida, proa nada ou pouco lanzada, lixeira e pouca quilla. Xeralmente aparellaban dúas velas místicas sendo maior a de proa, gobernando con temón para navegar a vela, e cun remo de couce a popa por babor cando ían a remo, axudando nas viradas rápidas o remeiro proel.

«Na súa evolución gañou manobrabilidade cos anos e rapidez a costa da seguridade de navegación. Nesta evolución permaneceron estables a eslora (arredor de 12 metros) e a manga (arredor de 2 metros). Para o seu desprazamento utilizaba os remos ou a vela» (Rafael Aguirre: *El Cantábrico, entre la Vela y el Vapor. Una cultura común*).



Traiñeira de Foz. 1935

—*Barlote*: Dedicado á pesca con liñas e á pasaxe. Tiñan popa redonda ou case simétrica coa proa, esta lanzada, trabetas en popa e proa, con ou sen corredores. O temón era longo e a vela, ou velas, ao terzo nun pau aproado e, se eran dous, noutro central. Nas primeiras décadas do século xx foron desprazadas polas traiñeiras e as lanchas pequenas.

—*Bote*: É unha embarcación menor con quilla e casco redondo. Presenta habitualmente esloras entre os oito e os tres metros, popa cadrada, roda lanzada, pau curto, dereito e moi aproado, grande variedade de figuras de cuberta, corredores, carel... Son usados como auxiliares de embarcacións grandes e, máis frecuentemente, dedicados a oficios pesqueiros con liñas ou artes menores, aos que se adaptaron e dos que derivan as súas características.

—*Chalana*: Presenta fondo plano, construído comunmente con táboas transversais aínda que modernamente tamén de contrachapado, e bandas de $2/3$ táboas (bances) unidas xeralmente a tope, ás veces superpostas. A roda de proa é afiada e lanzada e a popa trapezoidal, de «espello», máis ou menos inclinada cara a fóra e case sempre coa liña superior convexa. Case todas levan varadoiros, exercendo o central unha certa función de quilla.

Debido ás diferentes características xeográficas das ribeiras (rías pequenas, cantís, praias e mar aberto), que crearon mundos separados, e aos diferentes usos das embarcacións, hai no NW e Norte de Galicia moi significativas variantes de chalanas, pois se unhas son construídas especificamente para un determinado oficio, outras teñen como función principal seren auxiliares de embarcacións máis grandes.

Hai que dicir que os botes e algunha chalana aínda se poden ver hoxe no noso porto.

Na actualidade, os investigadores da cultura mariñeira galega e cantábrica toman como referencia os datos aportados neste campo polo profesor sueco, afincado en Galicia, Staffan Mörling, a través do seu interesantísimo libro *Las embarcaciones tradicionales de Galicia*.

Nesta obra realizada entre os anos 1964 e 1967 faise alusión a Foz deste xeito:

Fiel a mi propósito, había empezado la búsqueda de embarcaciones tradicionales por Ribadeo (...). El más corriente de los pequeños cascos, que poblaban la ría, en su mitad seca con la bajamar, lo volví a encontrar en Foz. Aguantando los ataques del viento norte, que hacía a cada grano de arena dar impacto en la piel con la sensación de un pinchazo y antes de que el frío dejara tiesas mis manos, hice un plano de esta especie en escala 1:100. La cosa no era para más. En Foz todo era modernidad, arcos grandes y nuevos con motores potentes.

A embarcación que deseñara o profesor Mörling era unha traíñeira. Antes existiran tamaños maiores, pero o historial deste exemplar demostraría máis adiante que era moi representativo das embarcacións da zona.

Tratábase dun bote con 5,42 m de eslora, 1,70 de manga, 0,65 de puntal, e 1,45 toneladas de desprazamento. Foi construído en Foz no ano 1945 polo mestre carpinteiro Juan María Nécega Somoza. En 1947, o seu nome Adela cambiouse polo de Louriña. Dous anos despois, en 1949, vendeuno o primeiro armador, José María Rey Pena, a Marcelino Niñe Fraga polo prezo de 1400 pesetas.

En Foz usábase moito a traíñeira para a pesca, pero non era unha embarcación antiga, senón que se introduciu no noso porto a finais do século XIX.

En canto aos materiais utilizados na construción naval, o libro *As embarcacións tradicionais. Do Arco Ártabro a Ribadeo* di que tradicionalmente as partes estruturais (quilla, roda, codaste, cadernas, regala...) son de carballo



Barco entrando en Foz. Anos 30

ben curado, e que os bances, plan e paneis eran de piñeiro, usándose actualmente eucalipto, sapelli, elondo, iroko, forrando con chapa fenólica mariña.

Na mesma obra de Bernardo Máiz e Enrique Freire describíense os diferentes tipos históricos de velas, típicos e dominantes nas embarcacións tradicionais do Norte e Noroeste de Galicia:

Son as velas latinas (presentes nas naos portuguesas, galegas e do Cantábrico oriental cando menos desde finais do século xv), e a súa derivación de martelo ou mística, caracterizadas ambas as dúas pola súa doada manobrabilidade e por navegar moi ben á mala. As traíñeiras trouxeron as velas ao terzo, e a vela cangrexá substituíu a latina nas embarcacións de transporte. Raramente, algunhas embarcacións restauradas arman velas de esnai.

(...)

Latina: Envergada nunha única vara ou en dúas empatadas.

De martelo ou mística: Cortando na vela latina o puño de amura.

Ao terzo: Probablemente derivada da latina, agrandando o martelo.

Cangrexá ou de balandro: Substituíu a latina nos barcos de transporte. Con ou sen botavara, vai envergada e unida á traseira do mastro con aros, agás o superior, unha pinza que permite doadamente virar o pano por banda.

Marconi ou de esnai (snipe): Sen verga, triangular cun lado curvado.

A vida nestas embarcacións

Coa descrición destes botes e barcos, dámonos conta de que se trata dunhas embarcacións que pouco se parecen ás dos nosos días. Unha persoa que teña un coñecemento mínimo da vida marítima sabe que as condicións de vida nestes barcos era dura, sen moitos recursos –técnicos e de intendencia–, dependente sempre das inclemencias do tempo e coa incógnita de saber se tiñan material para transportar dun porto a outro. Todo isto, sumado ás condicións de vida existentes no país naquela época (pobreza, fame, guerras...), dános unha idea de cómo vivirían –ou sobrevivirían– os tripulantes.

Se unha persoa que sinta curiosidade polo mundo dos barcos antigos sen ter moito coñecemento do mundo marítimo nos fai a pregunta «como era a vida nestas embarcacións?», poderíamos facer mención a unha boa descrición da vida a bordo, concretamente dun patache, que nos dá o escritor santanderino José María de Pereda na súa obra *Sotileza*:

El patache es un barquito de treinta toneladas escasas, con aparejo de bergantín-goleta. Supónese que estos barcos han sido nuevos alguna vez; yo nunca los he conocido en tal estado, y eso que no los pierdo de vista, como lo pueda remediar. Por tanto, puede afirmarse que el patache es un compuesto de tablucas y jarcia vieja. Le tripulan cinco hombres; a lo más, seis, o cinco y medio: el patrón tiene a popa su departamento especial, con el nombre aparatoso de cámara; la demás gente se amontonan en el rancho de proa, espacio de forma triangular, pequenísimo a lo ancho, a lo largo y a lo profundo, con dos a modo de pesebres a los costados. En estos pesebres se acomodan los marineros para dormir, sobre la ropa que tengan de sobra, y debajo de la que visitan, pues son allí tan raras como las onzas de oro las mantas y las colchonetas. Para entrar en el rancho hay, entre el molinete y el castillo de proa, un agujero, poco mayor que el de una topera, el cual se cubre con una tabla revestida de lona encerada; tapa unas veces de corredera y otras de bisagras. De cualquier modo, si el agujero se cubre con la tapa, no hay luz adentro, ni aire, y si la tapa se deja a medio correr o levantada, entran la lluvia y el frío, y el sol, y las miradas de los transeúntes; porque el patache, en los puertos, siempre está atracado al muelle. Cada tripulante, incluso el patrón, compra y guarda su pan (tortas de mucho

diámetro, que duran cerca de seis días cada una). Con este pan, unas patatas o unas alubias o unas berzas, con un escrúpulo de tocino o de manteca o de aceite para ablandarlo, todo ello a escote, y condimentado por el motil, cuyas manos no tocan el agua dulce como no sea para revolver, dentro de la que echa en un balde, las patatas recién partidas, o la berza después de haberla picado sobre el tejadillo de la cámara, a veces con el hacha; con este potaje, repito, y aquel pan come la tripulación, en el santo suelo, alrededor de la cacerola, en la cual va cada uno, incluso el patrón, metiendo su cuchara cuando le toca. Así cena también las mismas patatas, las mismas alubias y las propias berzas. En ocasiones, en lugar de las patatas, o de las berzas, o de las alubias, hay bacalao, que el motil guisa en salsa roja, después de haberlo desalado dándole dos zambullidas en el agua de la Dársena, desde la borda, atado con un cordel. Para almorzar, un poco de cascarilla en un tanque... Y siempre lo mismo, cuando los tiempos marchan bien.

Ningún tripulante de patache gana sueldo fijo; todos van a la parte. Pero ¡qué parte! Por de pronto, el flete en viaje redondo, aunque se abarrote la bodega y se encogolle el puente con barricas y tablones, no pasa mucho más de dos mil reales. De este flete, gana el cuarenta por ciento el barco; el patrón soldada y media, y además el cinco por ciento de capa o sobordo, o, lo que es lo mismo, sobre el flete cobrado. El resto se reparte entre los cinco tripulantes: seis, ocho, doce duros, o quince lo más, a cada uno, cantidad que significaría algo, a pesar de su pequeñez, si el ir y venir y el fletarse de un patache fuera coser y cantar; pero ya se verá lo que hay sobre estos particulares.

Con alguna que otra excepción vascongada, el patache es siempre gallego o asturiano, y si no hay carbón, o manzanas, o tabales de arenques que traer, llega a Santander en lastre; esto es lo más corriente. Ya está en la Dársena, atracado al muelle. Allá va el patrón, hombre ya picando en viejo, calmoso y de triste mirar, de escritorio en escritorio, de almacén en almacén, llamando a cada dueño por su nombre, saludándolos a todos finísimo y cortés, y acabando en todas partes con la misma pregunta:

—¿Hay algo para Ribadesella?

Una mañana, un día entero de gestiones así, le dan por resultado veinte sacos de harina, dos cajas de azúcar, ocho coloños de escobas, un catre viejo y dos fardos de papel de estraza. Los sucesivos correos van

trayendo algunos pedidos nuevos; pero tan pocos y tan lentamente, que con una suerte loca llega a abarrotarse la bodega en poco más de mes y medio. Lo común es que el patache no complete su carga en menos de dos meses, o que cierre el registro a media carga. Pero, en fin, ya está despachado y se pone en franquía, es decir, se desatraca del muelle y se fondea en medio de la Dársena, para salir a la marea de la tarde o al Nordeste de la mañana. Pues entonces, precisamente entonces se le antoja dar un cambio al Noroeste y armar una marimorena que no se acaba, en invierno sobre todo, en menos de tres semanas, cuando no dura dos meses cumplidos; dos meses que, con los otros dos, suman cuatro. Pongamos tres, por término medio... ¡Tres meses de patatas, de pan y de tocino para seis hombres de buen diente y con un puñado de pesetas entre todos, para comer y vestir ellos y las familias de los más de ellos!

Ya amainó el temporal y apuntó el Nordeste, y el barómetro sube. Lleva el patache, y la propia lancha, con el esfuerzo de los propios marineros, le remolca hasta la canal. Iza allí toda su trapajería, comienza a desentumecerse y a inflarse, y luego a virar por avante, y bordada va, bordada viene, en cosa de medio día está fuera del puerto. Si es muy afortunado, en treinta horas llega al punto de destino; si es de mediana suerte, le coge una calma enfrente de Cabo Mayor, y allí se pasa las horas muertas hecho una boya; o una serie de vientos redondos que le tienen seis u ocho días atolondrado en la mar, sin saber adónde tirar ni por dónde meterse y entretanto, la gente de a bordo, que no contaba con aquello, mano a la harina, o a las conservas, o a los fideos del flete, porque no es cosa de morir de hambre llevando la casa llena de provisiones. Si es algo desgraciado, arriba dos o tres veces durante el viaje, lo cual supone otro mes de retraso; si es desgraciado más que algo, cada una de estas arribadas le cuesta un quebranto serio en el casco o en el aparejo, y pone a los tripulantes en gravísimo riesgo de perder la vida. Pero, de todos modos, venturoso o infeliz, más tarde o más temprano, le coge un vendaval entre Tina Mayor y Suances, que le trae en vilo hasta el Sardinero, si no le da gana de estrellarse antes contra una peña. Desde allí me lo planta de otro voleo en la boca del puerto, con rumbo a las Quebrantas. Unas veces le arroja en ellas de un tirón; otras le permite detenerse un poco, echando el ancla a medio camino de las fieras rompientes. En esta situación horrible, raro es el ejemplar que se aguante hasta que cesa el

temporal... Y, entretanto, es la única ocasión que tienen los infelices tripulantes para abandonar el barco, que cabecea y tumba y danza, con las velas desgarradas y tremolando en su arboladura la jarcia hecha pedazos, juguete de las olas, que le envuelven y meten el gigantesco lomo por debajo de su quilla.

Lo ordinario es que el ancla roñosa garree, o se rompa la cadena, y que el mísero barco vaya a las rompientes, donde en breves instantes le convierte en astillas la fuerza incalculable de aquellas embravecidas mares.

Todos los inviernos devora este monstruo su ración de patache. En una sola tarde, no hace muchos años, he visto yo perecer cinco. Los cinco, después de entrar acosados por el temporal y de faltarles la virada suprema, la de la salvación, la que les aleja del abismo, habían tenido que fondear delante de las rugientes fauces del monstruo. Cuatro tripulaciones se habían salvando ya a duras penas, y la lancha de un práctico recogía la quinta, con heroicos esfuerzos, cuando yo llegué al castillo de la Cerda. Momentos después, rotas todas las débiles amarras, desfilaron uno a uno hacia las Quebrantas, y, para llegar más pronto, a bríncos, como cabra entre malezas, y desaparecían todos ellos en aquel infierno de espuma, de golpes y de bramidos.

(...) En suma: trabajo incesante, comida misérrima, un pesebre por lecho, un mechinal por dormitorio, todos los riesgos de la mar, todas las deventajas para correrlos, y la conciencia de no mejorar nunca de fortuna por aquel camino. Todo esto acepta, a sabiendas y de buena gana, un hombre que se decide a formar parte de esa legión de héroes de la miseria, de las angosturas y de las fatigas, que ni siquiera tienen por estímulo la triste esperanza de que al acabar su carrera estrellados contra un peñasco, o arrastrados por torbellinos de arena y ondas amargas, se grave su martirio en la memoria de las gentes, o merezca siquiera su conmiseración, pues hasta la que se siente por los náufragos de alto bordo, se regatea a los de un mísero patache. ¡Tan necesario e inevitable se conceptúa su desastroso fin!».

Estes barcos tamén son fonte de inspiración para poetas, como é o caso do galego Manuel Antonio (1900-1930). No seu libro *De catro a catro* pódense ler varios poemas que escribira cando estivera embarcado. Un deles é:

BALADA DO PAILEBOTE BRANCO

Escoitábamos o vento
ríndose malévolo
debaixo do seu disfraz.
E tamén contou o barco
a hestoria do piloto
a do gabieiro e a do rapaz.
Vós xa sabedes todo
eso que din as estampas
do libro de Simbad.
Pero el contounos o resto
«Estreaba o horizonte
unha largacía audaz...»
O barco foi percorrendo
as cicatrices sentimentaes
que lle deixaron vellos navegantes.
E os adeuses que leva na vela
gravados por miradas
tristes definitivas e distantes.
Un día fíxose ao mar
ca parola ceifada nos beizos.
E xa nunca volveu.
Agora eu busco un vello mariñeiro
ou unha hestoria do pailebote branco
ou calquer outra cousa...
¡que sei eu!

Escoitábamos o vento
ríndose malévolo
debaixo do seu disfraz.
Pero a hestoria do pailebote branco
non a sabía o piloto
nin o gabieiro
nin o rapaz.

A vila de Foz nos anos 1940-1950

Ao longo do século xx o noso concello foi aumentando paseniñamente a poboación debido, en grande parte, á actividade comercial. Os datos dos censos de poboación así nolo indican:

<i>Ano</i>	1900	1910	1920	1930	1940	1950
<i>Habitantes</i>	6514	6822	7248	7824	8107	8216

Encontrámonos, pois, que no ano 1940 xa superaba os 8000 habitantes, dos que máis de 2000 residían na vila.

A vida da pequena capitalidade municipal xiraba arredor do mundo do mar que daba emprego a boa parte dos veciños. Moitas familias complementaban este traballo coas actividades agrícolas de temporada.

No porto, a mestura de barcos de pesca e cabotaxe era algo habitual. Xunto aos barcos de Foz, na actividade comercial tamén xogaron un importante papel os barcos procedentes doutros portos, tanto da Mariña como de diferentes puntos de Galicia e do Cantábrico, que entraban e saían con regularidade.

O embarque e desembarque de mercadorías dos bergantíns e/ou quechamaríns supoñía un movemento portuario considerable. Co paso dos anos, algúns transformáronse en barcos de vapor.

Moitos nomes resultaron moi familiares para os mariñeiros e veciños da vila. Por exemplo: Gijón, México, Recalde e Rosario, da empresa Peláez de Navia; Rosalina, de Luarca; Amador, de Xixón; Capricho, Zuloaga, Melchuca, da empresa Suar Díaz, de Xixón; Minas Sorriego, Mina Bédavo, da Naviera Nalón, tamén de Xixón; Monte Faro, de armador ovetense.

Os barcos da compañía García, de Santander, Paco García, Toñín, Lola, Amada e Prudencia, dos que varios foron construídos en Inglaterra, tamén entraban asiduamente. De portos vascos poderíamos citar ós Víctor, Carlitos, Ana Juana ou o Jone Miren.

Debido ao comercio e á relación entre armadores e mariñeiros, tamén xurdiu a compra e venda de barcos e así constatamos como o Recalde e Rosalina foron adquiridos por armadores de Foz.

Como porto de cabotaxe, é importante ter en conta a existencia da «aduanas», que estaba situada na actual rúa dos Limoeiros. A persoa responsable da mesma, «vista de aduanas», controlaba as mercadorías que entraban e saían.

Foz tiña *celador de portos*. Exercía o cargo D. Eduardo Rodríguez, substituído ao seu falecemento por D. Emilio Méndez López. A oficina estaba no «muelle», fronte ao edificio de Socorros Mutuos.

O labor dos *carabineiros* consistía en vixiar o mar, facer o «fondeo» dos barcos que traían mercadorías.

A madeira, principalmente, era o produto que saía do noso porto. Ferro, cemento, abonos, víveres, sal, etc., eran algúns dos que entraban. O comercio do sal, produto básico na alimentación, foi moi importante en España, onde existiron moitos almacéns ou «alfolís». En Foz, rexentaba este local D. Ángel do Sal, da familia Leytón. Nas descargas deste produto era típico ver as mulleres con cestas e bañeiras de cinc na cabeza descargando os barcos.

Para saber da actividade comercial de Foz destes anos podemos consultar os datos publicados por Portos de Galicia (Mouriz Rosendo, Paula e Fernández Rico, Jesús, *op. cit.*). As cifras son as seguintes (datos en toneladas):

Ano	1940	1941	1942	1943	1944	1945
<i>Saídas</i>	17 707	15 374	19 216	20 112	26 058	30 511
<i>Entradas</i>	3414	3084	2396	1207	2030	2403
<i>Total</i>	21 121	18 458	21 612	21 319	28 089	32 914

A pesca centrábase na captura de sardiña, bonito, chicharro, congro e outras especies de baixura.

Na mesma publicación de Portos de Galicia, os datos do valor en pesetas da pesca capturada en Foz neses anos son os seguintes:

Ano	1940	1941	1942	1943	1944	1945
<i>Valor</i>	400 000	400 000	1 000 000	850 000	850 000	800 000

O concello estaba situado na Casa do Chouteiro, na avenida da Mariña.

A *Cofradía de Pescadores* tiña as súas oficinas na Praza de Mondoñedo, na Casa da Calzona. Uns anos despois construíuse un edificio, na actual rúa Deputación.

A pequena *lonxa do peixe* estaba na Ribeira. Moitas lanchas baraban na area, descargábase a pesca para rulala, e logo ían ao «muelle». Unha imaxe moi habitual era ver as mulleres coas vacías na cabeza cargadas de peixe, trasladando a pesca dun lugar a outro.



Xusta vendendo peixe en Lourenzá

Moitas destas mulleres eran as vendedoras –as *pescantinas*–, todo un símbolo da muller focega. Despois de arranxaren as cousas da casa, ían percorrendo a vila de Foz e as aldeas e pobos veciños vendendo porta por porta o peixe descargado na Ribeira.

De noite, á luz dos «chuzos» (especie de antorchas, empapados en gas-oil ou en saín) que servían para alumaren a descarga e o escabezado do peixe, as mulleres traballaban cunhas sellas de madeira duns 23 quilos de peso.

Habíaas que traballaban por «cuadrillas», unhas para a *Colindresa*, outras para a *Sra. María do Saiñeiro* e outras para as *Canteiras* ou para *Dominga*.

Algunhas vendían polas aldeas veciñas: Carmen de Moreda, M.^a Antonia da Sabaneta, Sara de Becerra, as Caballeras, Dolores de Roque, Concha da Pereira, Ramona da Xacoba, etc.

O radio de «comercio» destas vendedoras era moi amplo e o transporte facíase a pé, coa vacía na cabeza, ou nas angarellas da burra: A Espiñeira, San Cosme, San Pedro de Benquerencia, Reinante, Celeiro de Mariñaos, Lourenzá... ata Mondoñedo.

Andando o tempo viñeron os coches de *Juan María* e *Chus do Gallego* que aliviaban o duro traballo do transporte do peixe.

Na cabeza de moita xente quedou gravada a estampa das vendedoras, algunha delas inmortalizada en fotografías, auténticas reliquias da nosa historia.

Xosé de Socorro, ruleiro e poeta popular da nosa vila, no seu libro *Foz nos tempos de Faneca*, definiu moi ben a vida destas mulleres nunha poesía titulada «A Ribeira nos tempos de Faneca»:

Algún día era a Ribeira
o sitio para descargar
a sardiña que traían
as lanchas de macizar.

Para descargar o peixe
tiñan que meterse ó mar
molladas ata a cintura
e sen nada que calzar.

Ata a deshora da noite
dende que o sol se poñía
estaban as vendedoras
descabezando a sardiña.

Para preparar o peixe
extendían pola area
uns manteles de saco
que tiñan para tal faena.

Como non había luz
para poder traballar
chantaban na area un pau
e nel un chuzo de gas.

A Ribeira naquel tempo
era asemellada
a que había na aldea
chamada a esfollada.

Mentras as mozas estaban
na Ribeira traballando
non se apartaban os mozos
do seu lado cortexando.

Unha lixeira ollada
dunha vendedora a outra
era a chispa que saltaba
para emprenderen a loita.

Zochaban de tal maneira
ata se esguedeñar
se non había algún home
que as viñera a separar.

Antes de chegar ás mans
non tiñan pelos na lingua
para recordar as familias
anto do mal tiñan nela.

Tres clases de vendedoras
naqueles tempos había:
as de «línea», as da burra
e tamén as da bacía.

As de «línea» como eran
de algo máis categoría
ían no coche de Chus
e mais no de Juan María.

Ían á praza de Lugo
a sardiña alí vender
e cando tiñan boa venta
á Lucense ían comer.

Vendían en Mondoñedo
as vendedoras da burra
o mellor peixe do porto
porque había moita curia.

Era tamén a Ribeira
onde a forza se imponía
sen árbitros nin xuíces
pola noite e polo día.

Non tiñan coche nin burra
as que ían coa bacía
e encima da cabeza
levaban a mercancía.

Unhas ían por Fazouro
outras ata Vilaronte
e outras pasaban a barca
para a parte de San Cosme.

Non podían comer de fonda
as vendedoras da bacía
pois por moito que gañaran
era pouca a mercancía.

Cando as da burra acababan
a faena de vender
na casa da Señora Concha
xuntábanse para comer.

A gañancia que traían
cando viñan de vender
era un pouco de touciño
e patacas para comer.

Unha botella de leite
e un anaco de pan
e os cartos ben contados
para ir á rula pagar.

Pois non podían comprar
se non pagaban o día
porque tiñan esgotada
na rula a garantía.

A actividade industrial das *fábricas de salazón e conserva* na nosa vila sempre estivo ligada á pesca descargada no noso porto. Recollendo o testemuño de varias mulleres –hoxe avoas– que traballaron nas fábricas podemos dicir que:

Veciños de Foz e xente chegada de fóra comerciaron con peixe durante moitos anos. O traballo derivado desta industria deu moita vida ás nosas familias: empresarios, traballadores e traballadoras das fábricas, camioneiros, etc. O nome de Foz foi extendido por grande parte da xeografía española (Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco, Castela...).

As fábricas de conserva non abundaron tanto como as de salazón, mais tiveron gran importancia na economía local.



Traballadoras á entrada da fábrica. 1943-1944

Pepe Rodríguez, o *Maragato*, xunto coa súa muller, a Sra. Francisca, instaláronse en Foz. Eran maragatos e a súa casa estaba situada no lugar que ocupa hoxe o Bar O Lar. O seu establecemento daba comidas os martes, día de mercado.

O local onde se preparaba o peixe estaba nos baixos da Casa de Cheiño, lugar que ocupa hoxe o edificio do Centro Social. O comercio de sardiña, congro, pescada e chicharrón eran habituais na súa actividade.

Cando era a sardiña o produto a preparar, as mulleres escabezaban o peixe, logo lavábano, e despois salgábano. Pouco a pouco ían poñendo en banostras a sardiña, capa por capa, ata que quedaba todo preparado para o seu transporte.

O congro e a pescada traballábanse en fresco, utilizando o xeo para a súa conservación durante a viaxe.



Fábrica de Sanjuán. 1930

O *Maragato* tiña unha camioneta para o seu transporte. Nas viaxes a Castela levaba o peixe aquí e logo voltaba con viño e/ou outros produtos.

A finais dos anos 30 traballaban no comercio do *Maragato* unhas sete ou oito mulleres.

Outro señor que tamén levaba peixe a Castela era o Sr. Amante, de Monforte de Lemos. Nas súas viaxes levaba sardiña e de volta traía produtos variados, entre eles castañas e uvas.

Outras fábricas de conserva e salazón de peixe que tivo a nosa vila foron: D. Luis, Sanjuán (instalada na Ribeira); Damián López –Dalo– (nas inmediacións da praia da Rapadoira); Foral (na Ribeira)... Máis tarde, Galván, Jamucho.

Daban traballo a moitas persoas e aquí, unha vez máis, o traballo da muller era esencial. Nestas instalacións preparábanse varias especies: bonito, sardiña, bocarte, chicharrillo, mexillón...

Tamén había outros comerciantes que se dedicaban ao traballo do peixe en fresco, por exemplo José Antonio Marful, o *Francés*.



Etiqueta dos envases de Conservas Dalo

No porto, nos baixos do edificio de Socorros Mutuos, existía unha cetárea, propiedade de *Papaíto*, home moi vinculado ao mundo comercial, propietario, entre outras cousas, do cine local.

Na actividade marítima de Foz destacou o traballo dos carpinteiros de ribeira e os *estaleiros*. Astilleros Nécega é un referente destacado pola cantidade de embarcacións de diverso porte construídas. As súas instalacións pasaron por diferentes ubicacións: Avenida de Lugo, A Fonte, ou, ultimamente, na beira do río Centiño, en Malates.

David del Riego é outro estaleiro que nestes anos tamén construía lanchas no Campo da Cabana e que logo chegaría a ter unhas instalacións máis amplas preto da Praia da Rapadoira.

Francisco do taller tamén ten construído algunha lancha nas súas instalacións situadas na actual Avenida da Mariña.

Como en todo porto con actividade notable, o labor do mecánico era importante. Naquela época traballaba, entre outros, *José de Paquita*, que tiña o local na actual Avenida de Lugo. Desta actividade xurdiron, anos despois, os Talleres Martínez.

Para a axuda da entrada e saída dos barcos existía o servizo do *práctico*. Neses anos exercía o cargo Francisco Beltrán, *da Calzona*. Xunto co seu irmán Ramón, tamén facían o traballo de «barqueiros», para pasar a ría para San Cosme de Barreiros.

Era este un servizo moi solicitado polas vendedoras de peixe, as *pescantinas*, cando ían vender ás parroquias de San Cosme, San Pedro de Benquerencia, San Miguel de Reinante, etc.



Xusta da Cascuda



Xosé de Socorro rulando



Vendedora. Xulia A Xica

No século xx a nosa vila gozou dunha boa oferta educativa de ensino primario que favoreceu a formación dos nenos para acadar titulacións e postos de responsabilidade en diversos campos profesionais. Varias eran as escolas e os colexios existentes no casco urbano:

—Para os nenos: escola de Fondós, escola de D. Manuel Lugilde, e Colexio do Sagrado Corazón (Hermanos Menesianos);

—Para as nenas: Escola de Dona Álida (casa do *Chouteiro*), escola de Dona Eudisia (casa de *Boni*) e Colexio Nosa Señora do Pilar (1946).

Na atención sanitaria traballaban varios «médicos» que consultaban en Foz, e á farmacia Leyton logo se sumou a da familia Maañón.

Gozaba tamén Foz dun servizo de atención aos maiores: o *Asilo de anciáns*. Os mariñeiros sempre dispensaron unha atención especial a este centro doando lotes de peixe para o xantar dos asilados.

Outros servizos que había na vila eran: tendas, bares e comercios varios, algunha fonda, cine...

Unha persoa que coñecía a tradición mariñeira da nosa vila era Antonio Goy Díaz, o primeiro secretario do Pósito de Pescadores de Foz. A finais do ano 1939 escribe varios artigos no xornal *El Progreso* baixo o título: «Rutas de Turismo –Vivero-Foz-Ribadeo–». Na segunda entrega, con data do 17 de decembro, fai unha descrición da nosa vila con detalles mariñeiros que nos dan unha idea do tipo de vida dos anos 30-40 do pasado século:

Y ya, Foz... Aparece de repente, escondido tras el murallón de roca que como vigía ciclópeo guardase uno de los extremos de la barra que cierra el puerto.

Es noche cerrada. Las luces se encienden en las primeras casas de Marzán, el barrio alto de la villa, mitad campesino y mitad marinero. A lo lejos se oye un ronco sonido, como de trompa de caza. En todas las casas se observa movimiento inusitado, y grita una moza a sus vecinas:

—Toca o cornio. ¡Rapazas, hay sardiña!

Por los caminos que bajan hacia el mar, estrechos y retorcidos, sumidos en la sombra, bajan luces en procesión interminable, que se van congregando en la playa y bailan incesantemente al reflejarse en las aguas de la marea que sube. Nosotros dejamos el coche, nos unimos a un grupo de mujeres portadoras de una luz de petróleo que alumbra nuestros pasos, y llegamos al puerto.



María de Veiga e Perfecta

Por un sendero abierto en la roca a fuerza de pisadas, suben los pescadores en fila, llevando sobre sus hombros, de uno a otro, las redes recién sacadas del agua, asemejando un extraño dinosaurio pardusco que saliese a deshora del baño. Abajo, en playa, queda el patrón en la lancha subastando la redada. Las mujeres, con las faldas arremangadas en la cintura, se meten en el agua hasta media pierna, agarradas a la borda de las embarcaciones. Otras, adquirido ya un lote, han clavado en la arena una pértiga, de la que cuelgan la luz de petróleo o carburo, y descabezan la sardina, hablando a gritos con sus vecinas.

Es la hora de cenar, y se nos antoja que no han de estar malas estas sardinas asadas a la marinera.

A terceira entrega dos citados artigos ten data do 20 de decembro e continúa o relato sobre a nosa vila:

El clima primaveral que durante todo el año se disfruta en este hermoso puerto de la costa cantábrica de Galicia, el más próximo a la capital de la provincia de Lugo y el de mayor movimiento de cabotaje de la misma, nos permite, a pesar de lo avanzado del otoño, realizar a pie nuestra proyectada excursión a San Martín de Mondoñedo, en las inmediaciones de Foz, para admirar la vieja iglesia y antigua sede del obispado (...).

Despois de facer un percorrido polo interior do Concello (Bispo Santo, San Martiño –mencionando especialmente a súa Igrexa–, A Frouxeira), o autor seguiu describindo o seu itinerario no artigo do día 22 de decembro. onde podemos ler:

Henos ya entrando en el puente de la Espiñeira, sobre la desembocadura del río Masma que nos recibe con todos los honores y todas las galas de gran señor, merced al caudal que por unas horas le presta la marea alta, con la que vienen también los salmones que cuando intenten regresar al mar han de caer en las redes tendidas en la presa de la Cazolga.

Un poco más hacia la salida de la ría, con sus estribos en tierras de Foz de un lado y de Barreiros al otro, se abren los arcos de otro puente, avanzando en atrevida obra de ingeniería que no llegó a terminarse y quedó como dos manos que se tienden para estrecharse, esperando el último impulso.

Por aquí ha de pasar también, cuando Dios quiera que pase, el ferrocarril de la Costa. Hermoso paisaje, el que desde la mitad de este puente podrán contemplar los afortunados viajeros de venideros tiempos: la ría amplia, azul, en la que la vista se pierde hasta tocar en el otro azul del cielo, y allá, lejos, la silueta de un barco que busca el abrigo del puerto, al que se acerca como una cáscara de nuez la lancha del práctico. A la izquierda, la torre esbelta de la iglesia de Foz, blanca como cuello de cisne que saliese de las aguas, y casas, que suben desde las miserias de pescadores del Campo da Cabana, cuyos cimientos lamen las olas, hasta las emplazadas en los barrios altos de Casas Novas y Marzán, coronadas por la silueta llamativa del moderno edificio del Asilo de Ancianos. A la derecha, los juncales de San Cosme de Barreiros, en donde a veces se oye un disparo y levanta el vuelo un bando de patos; más allá, el arenal por el que cruza un carro del país cargado de algas, enterradas sus ruedas casi hasta el



Falta pé de foto

eje, deixando tras de sí un dobre surco que pronto barrerá la marea; y en último término, la punta de San Bartolo, entrando ya en mar aberto, con su pequena ermita en la cumbre, como faro espiritual que quisiera hacer pareja con la luz de la baliza que señala el otro extremo de la barra.

Non eran tempos fáciles nos anos 40-50. Era a época da posguerra de España, e en Europa seguía a Segunda Guerra Mundial. Racionamento, fame, necesidade, son palabras que escoitamos aos nosos pais e avós cando nos relatan vivencias destes anos.



Balbino López con veciños de Foz

Empresa Balbino López y Cía. Marítima de Foz, S.L.

Tres persoas toman a iniciativa para construír un barco de cabotaxe: Balbino López Rodríguez, consignatario de buques, veciño de Foz; Eladio Lorenzo García, industrial, veciño de Mondoñedo; e Antonio Nieto Castro, veciño de Mondoñedo, relacionado co mundo rural e forestal.

Os socios crean unha empresa que ten os seguintes datos oficiais:

Denominación: Balbino López y Cía. Marítima de Foz, S.L.

Domicilio Social: Foz (Lugo) / *N.I.E.:* B27001007

Forma Xurídica: Sociedade Limitada

Data de constitución: 13 de xullo de 1945

A data de constitución oficial da empresa é do ano 1945, mais a sociedade xa se formara antes: os datos do rol regulamentario de despacho e dotación do vapor San Lorenzo de Foz teñen data de abril de 1944.

O capital inicial aportado polos socios rondaba os dous millóns de pesetas.

Ignoramos o motivo do nome do barco. Supoñemos que, ao tratarse dun navío que tería a súa oficina en Foz, buscaríase un nome directamente relacionado coa nosa vila.

Balbino López era unha persoa moi popular. Foi alcalde do Concello e un dos fundadores da Cofradía de Pescadores, exercendo o cargo de tesoureiro da mesma.

Coñecido como Don Balbino, estaba vinculado ao mundo marítimo pola súa condición de consignatario de buques. No ano 1906 era o consignatario



de Vapores Marías, e en 1910 constituíu con outro veciño de Foz, D. Ladislao Veiga Pillado, a sociedade López Veiga, que tiña por obxecto a consignación de mercadorías, a súa almacenaxe, depósito e despacho e outras operacións relacionadas con este tipo de actividade. El mesmo sería o encargado da administración do barco e estaría en contacto permanente co patrón para indicarlle os lugares de carga e descarga dos materiais. A súa oficina encontrábase no centro de Foz, no barrio da «Plaza».

D. Balbino tamén negociaría con provedores e clientes de distintos portos. Contactaría con outros negociantes, consignatarios, distribuidoras..., tanto de Galicia como doutros portos do litoral cantábrico, para que a súa empresa puidese desenvolver a súa actividade comercial.

Co paso dos anos, o Sr. López Rodríguez convértese en representante-consignatario de Cervezas La Salve, unha empresa moi coñecida que ten a súa fábrica no «Arenal», en Bilbao. Por iso en varias ocasións o San Lorenzo de Foz transportou caixas desta cervexa embotellada. Nas viaxes de retorno para devolver os cascos valeiros, os tripulantes eran convidados a beber cervexa fresca alí na propia fábrica, xentileza que agradecían.

Varios empresarios da madeira tiñan gabarra propia para transportaren o material. D. Balbino era dono da Pepita, que transportaba os piñeiros polo río Masma, desde Celeiro de Mariñaos ou A Espiñeira ata o muelle. No porto tiña un espazo para depositar a madeira e logo poder cargala no San Lorenzo para o seu transporte aos portos asturianos e vascos.

Ao falecer este señor, o seu fillo, chamado tamén Balbino López Rodríguez, continuou á fronte da empresa.

Construción do barco

Astilleros Gondán

Os armadores do novo barco decidiron que a construción do casco de madeira se fixese nos Astilleros Gondán ubicados en Figueiras (Castropol), na beira asturiana da ría de Ribadeo.

Este estaleiro é propiedade de D. Francisco Díaz Martínez. As instalacións gozan de sona porque desde finais do século XIX xa construían pequenas embarcacións dedicadas á pesca de litoral.

En 1925 iniciou a construción de barcos na praia, no mesmo lugar sobre o que hoxe se encontra emprazado o estaleiro. Ata 1969, ano en que se iniciou a construción de barcos de aceiro, saíron das grades de Astilleros Gondán cerca de 100 barcos.

A pesar da redución da demanda, continuou construindo barcos para armadores españois ata o ano 1979. Nese ano comezou o camiño das exportacións coa construción de 10 barcos para Senegal e desde aquela altura o traballo para armadores estranxeiros pasou a ser habitual na empresa.

Coa morte de D. Francisco e os cambios que experimentou a empresa, iniciouse unha nova etapa, caracterizada pola incorporación das máis novidas tecnoloxías da construción naval, accedendo con iso aos máis esixentes mercados internacionais.

Ao longo de máis de 75 anos de historia, Astilleros Gondán construiu preto de 200 buques, de características técnicas moi diferentes e para un grande número de países.

Da relación de buques construídos de 1939 a 1969 por D. Francisco Díaz Martínez, o San Lorenzo de Foz fai o no 12. Outros cascos feitos aquí son coñecidos polos mariñeiros e veciños da vila focega porque adoitaban entrar no noso porto: Rosalina, Gondán, Begonia, Clavel, Porfirio Díaz, Fina Díaz, Uriarte, Sarita Díaz, Justina...

A relación dos primeiros barcos con casco de madeira construídos por Astilleros Gondán é a seguinte:

<i>Ano</i>	<i>N.º</i>	<i>Barco</i>	<i>Armador</i>
1939	1	Cascos	Hernán Rodríguez Suárez (Gijón)
	2	Reina de los Ángeles	David Gabilondo (Lequeitio)
1940	3	Virgen de Covadonga	Ind S. Marítima (Gijón)
	4	Julia Tercero	Manuel Rocés González (Gijón)
1941	5	Rosalina	C. Pareces E.S.A. (Luarca)
1942	6	Cristo Rey	Julio del Barrio (S. Vicente B.)
	7	Cuatro Hnos. Gutiérrez	V. Gutiérrez Arce (S. Vicente B.)
	8	Modesta	Corbeiras Sequeiro (Ribadeo)
	9	S. Juan de La Arena	Mar del Norte, S.A. (Camariñas)
	10	Tourán	César Camino González (Avilés)
1943	11	Somosierra	Joaquín Satrustegui
1944	12	San Lorenzo de Foz	Balbino López Rguez. (Ribadeo)
1946	13	Occidente	Ricardo Touza (Vigo)
	14	Gondán	Fco. Díaz Martínez (Figueiras)
1948	15	Begonia	Fco. Díaz Martínez (Figueiras)
	—	Clavel (montaxe)	Fco. Díaz Martínez (Figueiras)
	16	Nardo	Fernando Portillo Ruiz
1949	17	Humbelina Franco	Ricardo Touza (Vigo)
	18	Socorro-Julio	Alfonso Pérez Pérez (Luarca)
1951	19	Eduardo-Ana	Eduardo A. Mon (Ribadeo)
	20	La Joven Carmina	J. Evaristo Casariego (Luarca)

O casco do San Lorenzo comeza a construírse o 19 de outubro de 1942. Os materiais utilizados son as madeiras de carballo e de piñeiro co empernado e cravazón de ferro galvanizado, ademais do calafateo de tracas.

O traballo no estaleiro remata pasados tres meses, concretamente o 21 de xaneiro de 1943.

A valoración oficial do casco, por parte do construtor, suma a cantidade de 150 000 ptas., repartidas en 120 000 correspondentes aos materiais, e as outras 30 000 aos xornais. A esta cantidade hai que sumar os xornais de obras complementarias efectuadas en Vigo. Desta maneira chega a un total de 195 000 ptas.



Estaleiros Gondán. As Figueiras, primeira metade do século XX

As medidas do buque son as seguintes:

- Eslora: 29,55 m
- Manga: 6,93 m
- Puntal: 2,94 m

A tonelaxe total do barco é de 202,52 Tn, con 116,36 de desconto e un neto de 86,16.

O desprazamento en máxima carga é de 486,04 Tn.

Unha vez construído o casco, os armadores deciden levalo a Vigo, aos estaleiros Vulcano, para a montaxe.

Para o desprazamento á ría viguesa foron contratados os servizos dun barco da Compañía Davila, da mesma cidade de Vigo, que o leva a remolque ata aos estaleiros citados.

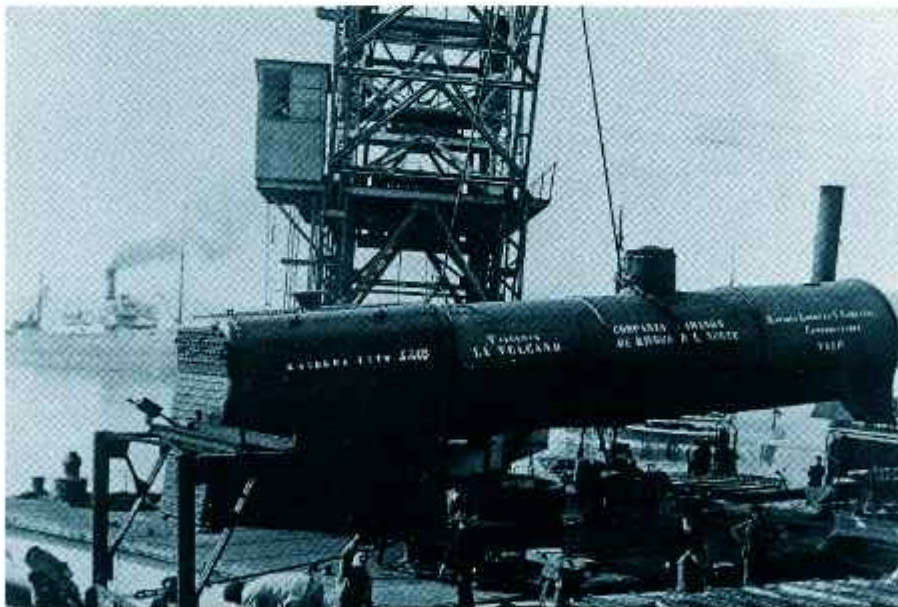
Factoría Vulcano

A Factoría Vulcano é propiedade dun empresario moi coñecido en Galicia, D. Enrique Lorenzo Docampo. En 1916 comezou a traballar nun estaleiro chamado El Dique e alí coñeceu ao francés Ludovic Morlon. No ano 1919, ambos forman a sociedade Factorías Vulcano-Enrique Lorenzo y Compañía.

Co paso dos anos, a empresa prosperou. Durante a guerra civil facía caldeiras para barcos e trens e tamén contaba cun estaleiro para a construción de barcos de pesca. En 1941 a factoría dispoñía de catro bancadas e estaba ampliando e mellorando o taller de fundición para poder fabricar hélices e outros elementos de navegación. Podía construír barcos de ata dúas mil toneladas.

A media de construción de embarcacións estivo durante os anos corenta nas dúas ou tres anuais, a maior parte de madeira, polas dificultades que existían nestes anos para a subministración de aceiros laminados. Para dispor directamente da materia prima, Enrique Lorenzo adquirirá contra 1942 un serradoiro no lugar de Reboveda, en Redondela.

Nos anos cincuenta, na medida en que as subministracións de aceiro laminado comezaron a mellorar, principiaría a cobrar importancia a construción en aceiro.



Instalacións da Factoría Vulcano en Vigo

Vulcano seguiu medrando coa construción de buques de aceiro de maior tamaño: bacallaeiros, arrastreiros, conxeladores...

Nas súas instalacións constrúense remolcadores e outros buques especializados, participando nos acordos do Estado para a exportación. Como resultado desta demanda, nos anos 1971-1972 Vulcano acada as súas maiores cifras de emprego: 850 traballadores.

A partir de 1975 oriéntase cara os novos tipos de buque –transporte de carga rodada e portacolectores–, mantendo a súa especialización en remolcadores e en formas evolucionadas de buques pesqueiros (atuneiros, conxeladores, etc.).

Enrique Lorenzo Docampo finou en 1981. En 1986 o arquitecto naval Fernando Santodomingo e o armador Carlos Morales mercaron o estaleiro.

Montaxe do San Lorenzo

Os armadores do San Lorenzo e a dirección do estaleiro vigués tratan a montaxe do barco por un importe de 450 000 ptas., que sumadas ás 195 000 do casco, alcanza un valor total de 645 000 ptas.

Comezan as obras e o barco vaise montando pouco a pouco: caldeira, máquina, maquinilla, molinete, pau, pluma, ponte de mando...

Tanto a máquina como a caldeira acredítanse cos correspondentes certificados de construción e montaxe expedidos polas empresas Ponte y Ferrín, S.L. e Enrique Lorenzo y Compañía.

Unha vez rematada a montaxe, os responsables do estaleiro notan que o barco non tén garantía de seguridade, debido á sinxeleza do casco. Por este motivo decídese reforzalo, o que leva consigo un aumento de 200 000 pesetas no orzamento global.

As obras desta ampliación consisten en poñer «palmejares», para protexer as cadernas, poñer «escuadras de ferro» por debaixo da cuberta e reforzar a escotilla e os baos para poñela encima.

Na ponte de mando ten os seguintes aparatos: compás, bitácora, roda de timón e telégrafo para comunicarse coa máquina.

Segundo os datos consultados na Capitanía de Porto de Ribadeo, o barco queda rexistrado da seguinte maneira:

Capitanía de Puerto de Ribadeo

B9 Lista Segunda Año de inscripción 1.947 Destino B.A.U.W.

de anterior

Nombres: Actual "SAN LORENZO DE MOZ"
Anteriores "San Lorenzo"

VAPOR

Armadura actual: Nombre del bino López Rodríguez, Arturo Nieto Castro y Juan de Usticia 1.20 Población Poz al primero y Mondedero los dos últimos.
Domicilio Calle

Armadura anterior: (D) . averiguado to
(D) . averiguado en
(D) . averiguado en

Capacidad de la Compañía Anónima 195.000 el casco y 450.000 el motor, total 645.000.
del buque en pesetas

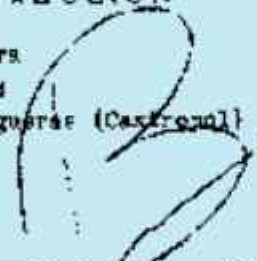
DIMENSIONES

Eslora 29,55 metros
Manga 6,90 "
Ponant 2,94 "
Calado máximo a popa 3,00 m. a proa 2,20 m.

TONELAJES

Total (R. B.) 202,56 toneladas
Desplazamiento 116,58 "
Peso 86,26 "
Carga máxima 215,-- "
- - - - - todo cubierta 200,70 tons.
Desplazamiento en máxima carga 406,04 tons.

CONSTRUCCION

Material casco MADERA
Año construcción 1.944
Lugar construcción Figueras (Castro) 

DISCOS

(Expresar las medidas en milímetros)
Fuerza bordo para el eje: 375 m/m.
- - - - - para vireno en los triles tropicales 393
Fuerza bordo para vireno (zona del disco) 349 m/m.
Fuerza bordo para vireno 406 m/m.
- - - - - en Atlántico Norte 465

MAQUINAS

Citar Triple expansion
Número de Máquinas Una
Construcción FORTA y PERRIN, S.L.
Año construcción 1.944
Fuerza: 1.ª 20,38 caballos
2.ª 150,-- "
velocidad máxima 7,82 millas
- a media carga 7,62 millas
Polea Baladro
Número de Poleas Dos

CALDERAS

Citar Horizontal, tubular de llama en rg
Tipo Condensador Enrique Lorenzo y Cia. S.A.
Año construcción 1.943
Número de calderas Una
- bores por calderas Dos
Capacidad carbón principal 35 toneladas
- auxiliar no tiene
Consumo carbón por velocidad 3 toneladas
Vapor caldera 11 toneladas
Agua: 1.ª 4 "
2.ª "

ABANDERAMIENTO

Fecha
Autoridades procedencia
Número que porta

TELEGRAFIA SIN HILOS

Sistema
Alcance
Longitud onda
Si está llamada

Fecha de la adquisición del buque por el último propietario 19 octubre 1.944

1917-1919 Compañía en 28 de febrero de 1953.

SALVAMENTO

Número de embarcaciones Dos
Capacidad y número de personas en cada una la mayor 0,53 tons. y la menor 0,49 tons.
Número de balsa
- personas en cada una
- balsa salvamento Cuatro
- diálisis Uno por tripulante

PASAJEROS

Número de pasajeros: De salida
Emigrantes
De tránsito en navegaciones
colectas
Ninguno

Estrutura

Proa

Aquí está a caixa de cadeas. Éntrase nela a través do rancho. O barco ten dúas cadeas, a de babor e a de estribor.

Rancho de estribor: 4 catres coas súas taquillas.

Rancho de babor: 4 catres coas súa taquillas.

Os catres de estribor son para uso dos mariñeiros e os de babor para o fogoneiro e o cociñeiro.

No solo do rancho hai unha «trampilla» a través da que se pasa para ir ao depósito de auga de proa, dunhas 10 t de capacidade, aproximadamente. A parte superior do depósito utilízase como pañol.

Debaixo do catre do cociñeiro hai outro pequeno catre pechado onde se gardan víveres.

Pegado ao mamparo do rancho, na banda de estribor hai un pañol e na banda de babor un váter.

Arriba do rancho está situado o molinete que se usa para as áncoras e para facer a manobra.

Cuberta

Está situado o pau de proa co seu puntal e a maquinilla.

A cuberta dá paso á bodega dunha capacidade de 200 t.

Debaixo da bodega está a sentina.

Ponte

Neste espazo está situada a roda do timón e os distintos aparatos do barco:

- Compás, cunha boa brúxula de agulla seca, marca Thomson.
- Telégrafo, para comunicarse coa máquina.
- Aparato de telefonía, con 4 canais de moito alcance. Nalgunha ocasión o patrón ten falado desde a nosa costa con barcos que estaban no Estreito de Xibraltar ou no Mediterráneo.
- Código de bandeiras.
- Taquilla para usos de limpeza: sidol, cotóns...

Debaixo da ponte de mando están:

- A cámara, cunha mesa, varias banquetas e un pequeno aparador.
- O camarote do patrón na parte de estribor.

—O camarote do maquinista, na parte de babor.

Estes dous camarotes teñen unha taquilla, un catre, dous caixóns debaixo do catre e un lavabo pequeno.

Debaixo dos camarotes están situadas as carboeiras con capacidade para unhas 40 t.

Encima da ponte encóntrase a caixa de baterías e, pegada á ponte pola parte de atrás, a chimenea. Arriba do espartel hai dous botes, un de manobra e outro de salvamento; e, logo, o pau de popa.

Gardacalor: a cociña

A cociña ocupa o ancho do gardacalor. Este local está situado debaixo da chimenea do barco. Conta cunha cociña económica de carbón, coa súa carboeira, unha mesa e debaixo dela unhas taquillas. Encima da cociña ten unha grella cos utensilios de cociña.

No rancho de proa gárdanse as patacas –collen uns 300 quilos– e na popa do barco, no espartel, hai un estante para gardar o resto dos víveres.

Nos barcos deste tipo, un inimigo da cociña son os ratos; por iso había que estar atentos para que este animal non roese os alimentos.

Entre a cociña e a cámara hai dúas portas, unha a babor e outra a estribor, que dan á caldeira.

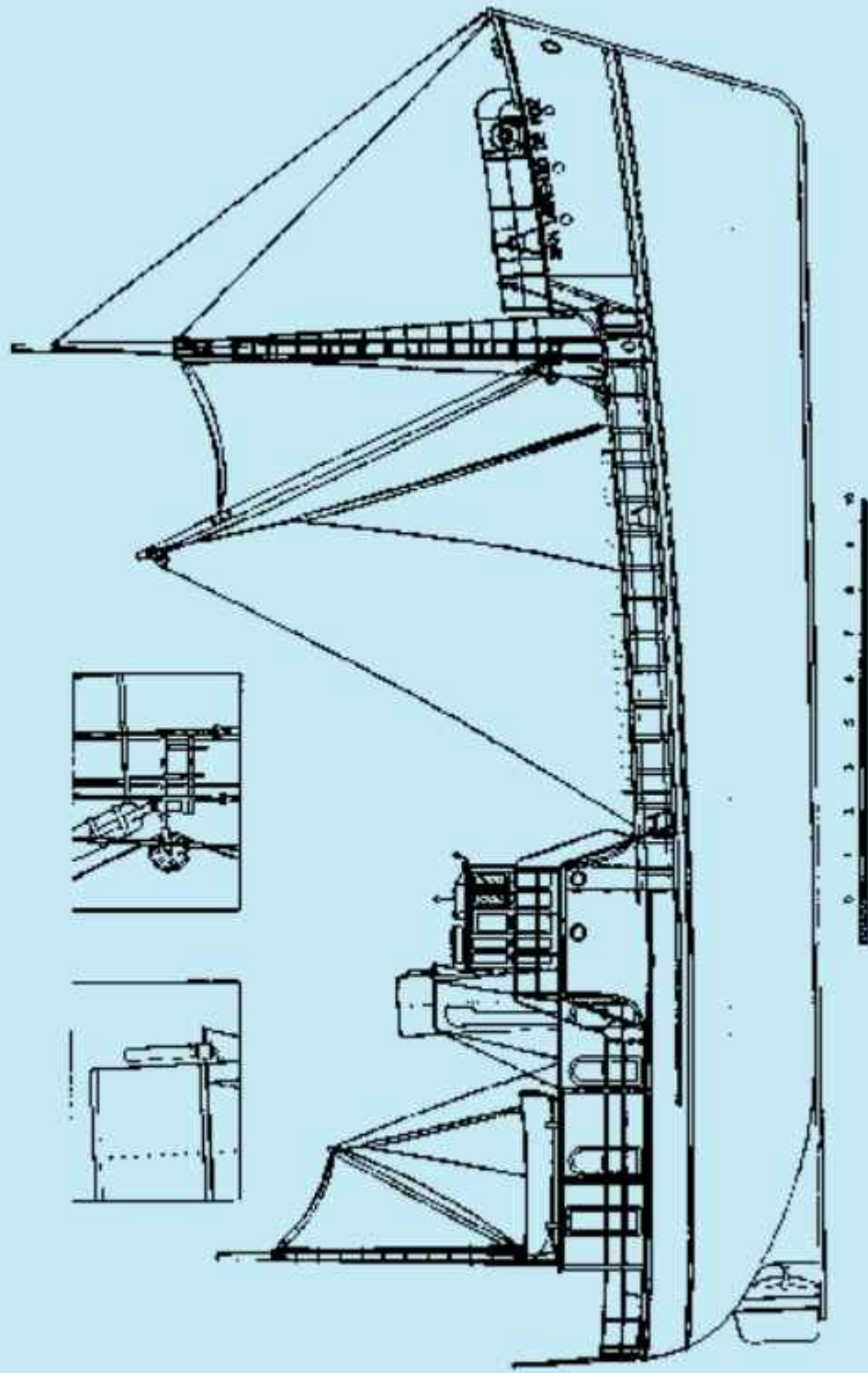
Por detrás da cociña ten outras dúas portas para baixar á máquina.

A continuación, a estribor está o camarote do contraestre, e a babor outro camarote de usos varios, onde se garda, por exemplo, o canón lanzacabos. Tamén se usará este local cando vaia un pasaxeiro no barco.

Popa

Na rotonda de popa vai o pañol de popa, encima dun depósito de auga dunhas 6 t, aproximadamente.

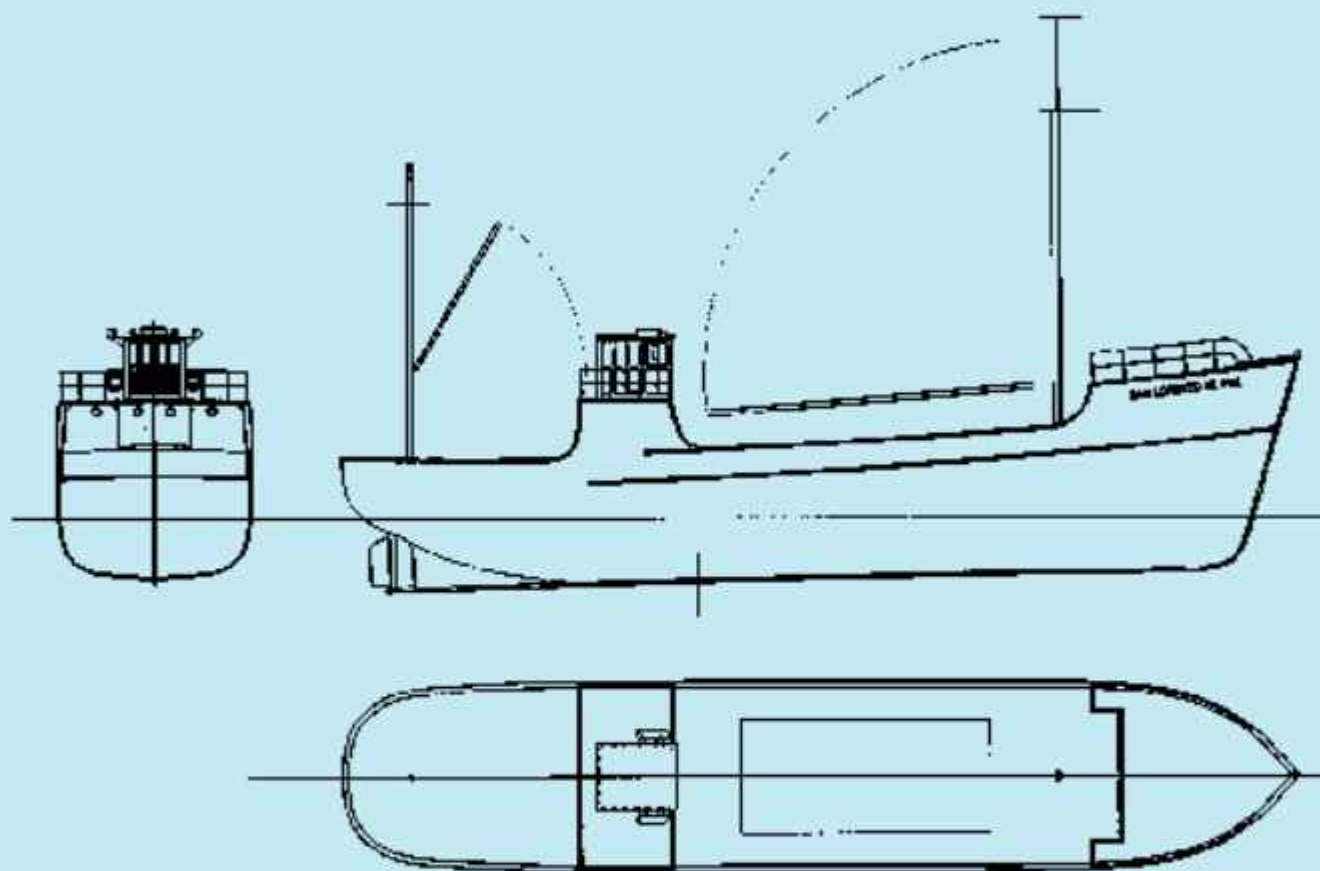
O barco ten dous botes colgados encima do espartel, con catro pescantes.

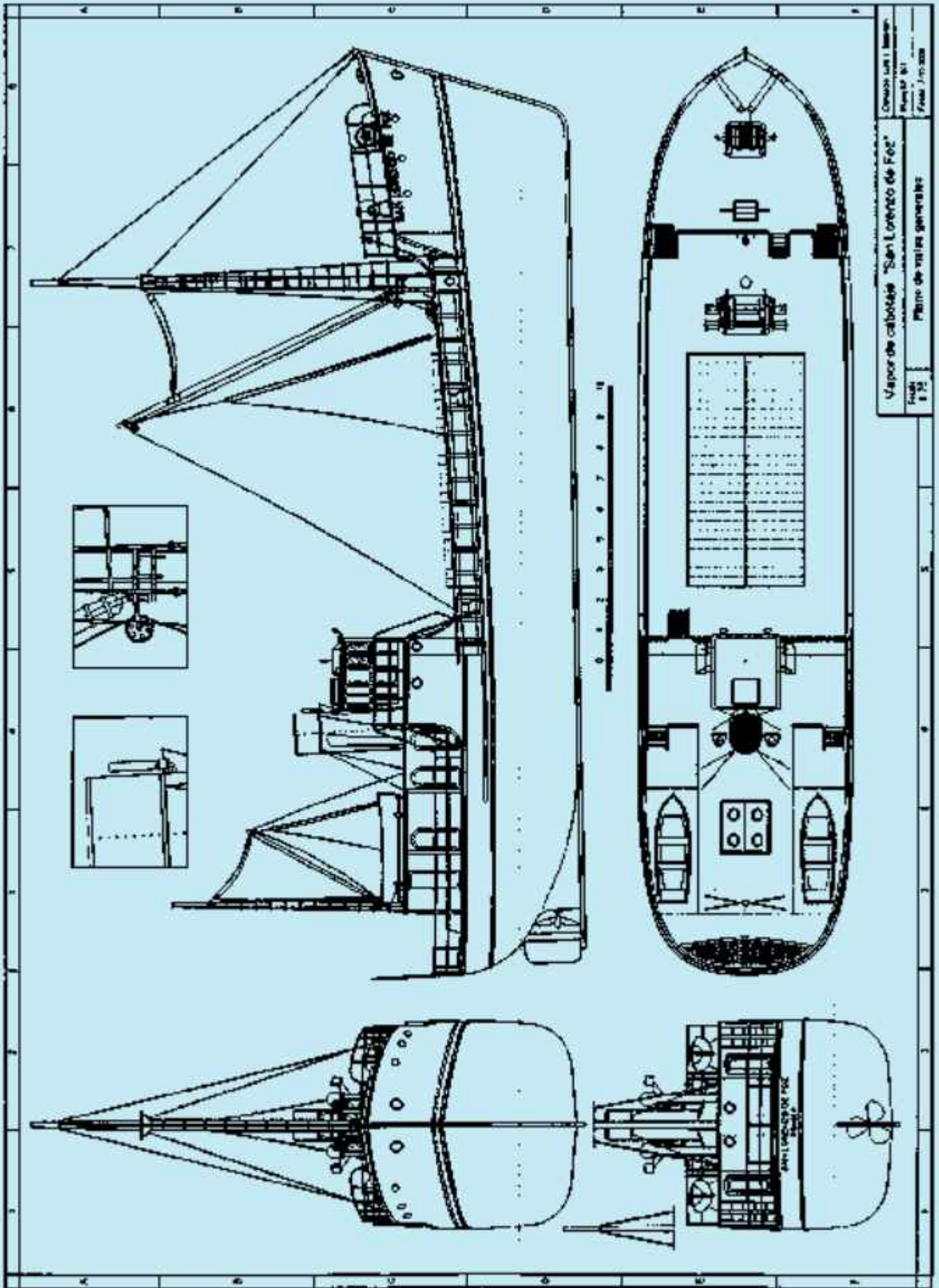


San Lorenzo de Foz (J. Salaverri)

Planos

Aínda que non dispoñemos dos planos orixinais do San Lorenzo, un veciño de Mondoñedo, que durante anos viviu en Vilaronte, Luís Joaquín Salaverri, tivo a ilusión e tomou a iniciativa de elaborar uns planos do barco partindo de fotografías e datos facilitados polo patrón, Eugenio Niño Carvajales. O resultado do seu traballo cremos que é acertado e moi próximo á realidade.



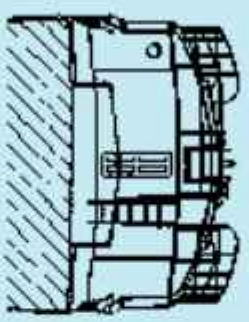
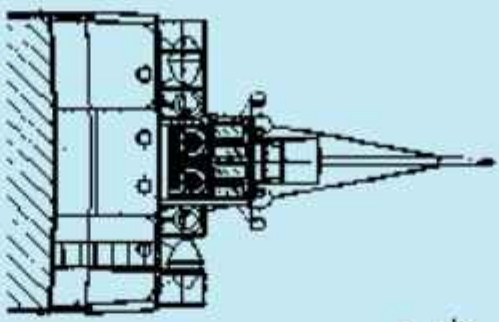
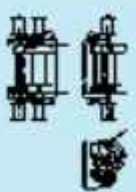
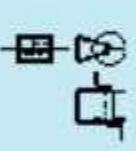
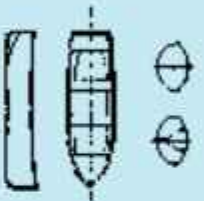


Vapor de cabotaje "San Lorenzo de Feo"

Plano de vista general

Folio 83

Creado en 1860
 Construido en
 Ferrol 1860
 Fecha 1860



Alfombra

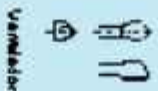
Carpenteria

Cabida

Bata

Ala

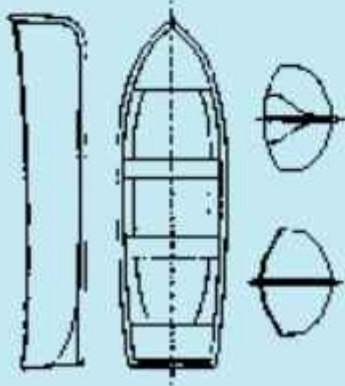
Bata



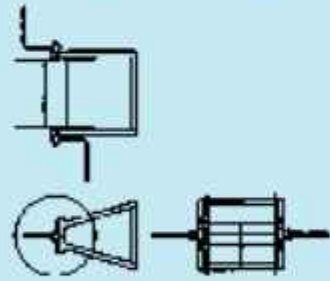
Seccion longitudinal



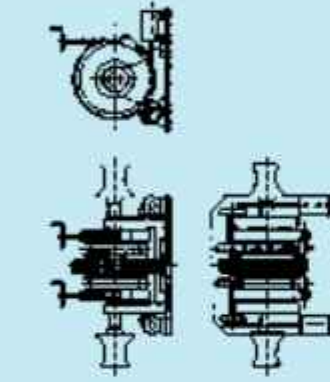
Vista de cabecera "San Lorenzo de Tula"
 1/75
 Plano de secciones y detalles
 Proyecto: 1971
 Fecha: 1971



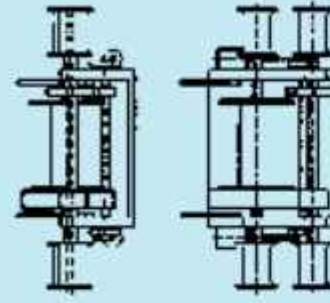
Bote auxiliar



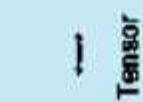
Cabrestante manual



Cabrestante anda



Cabrestante de carga



Tensor



Campana

1

Cabilla

2 m

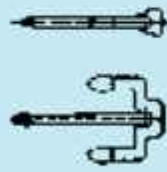
Baja



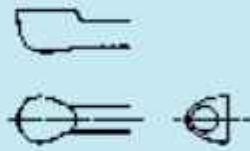
Bola



Hélice



Ancla



Ventilador



Esiera



Equipo de salvamento

Todos os barcos tiñan o material necesario para navegar. Un aspecto moi relevante era o equipo de salvamento, que marcaba diferenzas entre uns e outros. O San Lorenzo contaba cos seguintes medios:

- 1 bote salvavidas de 9 prazas
- 6 remos con estrobos
- 1 pau
- 1 vela
- 1 cabo duns 100 m
- 1 áncora
- 9 chalecos salvavidas (de cortiza)
- 1 heliógrafo
- 1 brúxula pequena
- 6 bengalas
- 6 bengalas luminosas
- 1 bolsa de aceite
- 1 lata de aceite
- 1 manoxo grande de estopa
- Galletas
- 2 bidóns de auga

Periodicamente era preciso revisar os materiais de salvamento para pasar as inspeccións. Esta revisión interesaba moito porque era un seguro de vida ante calquera situación de dificultade a bordo.

Cando se necesitaba renovar o material, a tripulación ía aos almacéns dalgúns portos para mercar o necesario. Xeralmente, os mariñeiros aproveitaban o tempo libre para repasar o equipo, como ocorreu, por exemplo, o 28 de xaneiro de 1957.

Estando o barco en Xixón, non poden saír ao mar polo mal tempo. Despois de comprobaren a situación do equipo de salvamento, toman nota dos materiais necesarios e van buscalos ao almacén de Naviera del Nalón.

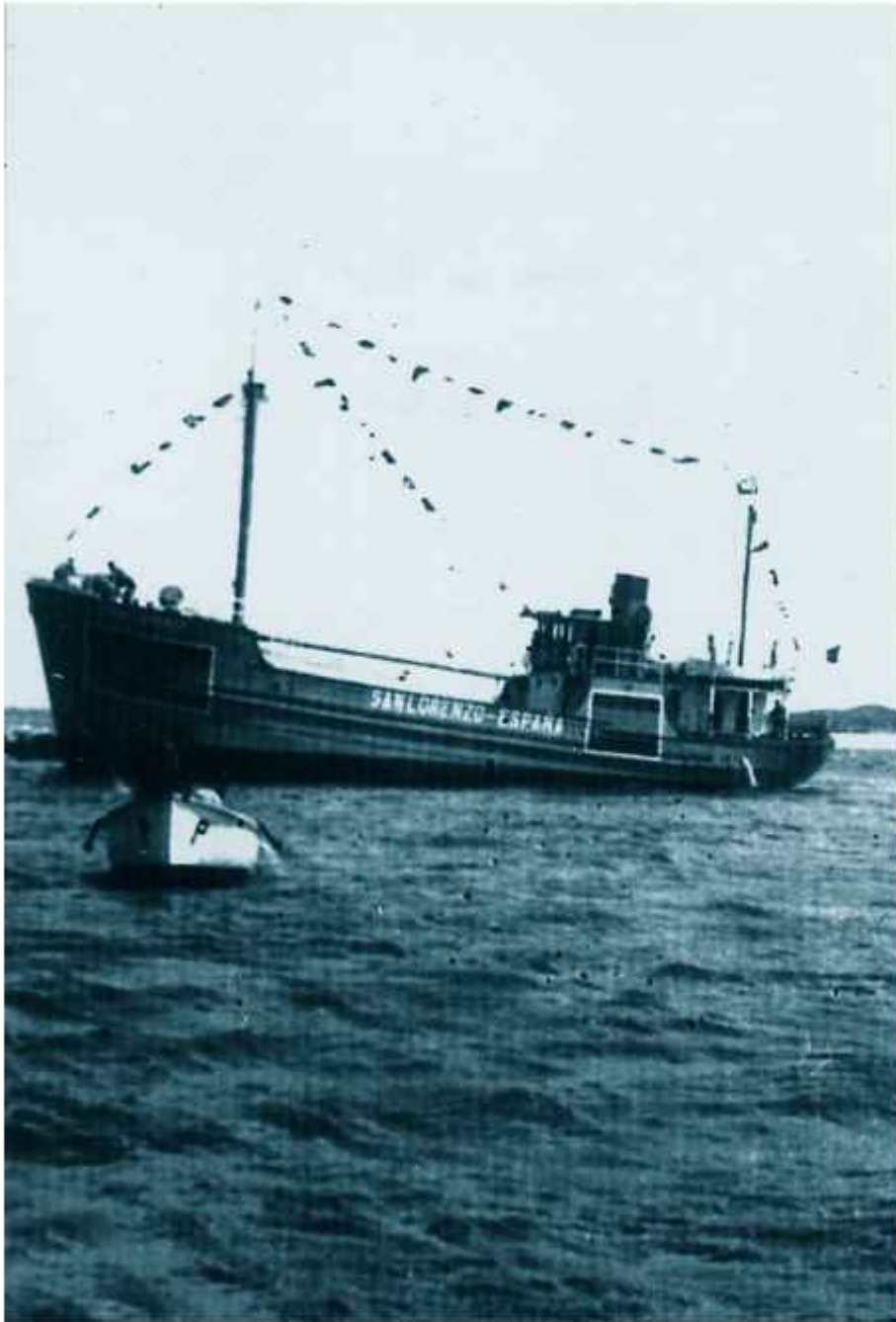
O apunte quedou rexistrado desta maneira:

ENTRADA		28 ENERO	SALIDA	
Pesos	Cts.		Pesos	Cts.
		28. LUPES. SAN JUAN y San Cirilo.		
		<p>Continuamos en el fondeo por estar el puerto cerrado causa mucha mar de fondo. Fuimos al buque de la Naviera a buscar los pertrechos siguientes para el salvamento: una vela ancla de capa resaca, balsa y lata para aceite, 8 hoapillitas com- pletas 65 ml. de alcohol de 14% = 7.000 K. 18 m. de maniguera. 2 sacos un cubillo, 3 botellas, 4 sacos de cian, un barril para agua, bombilla de bote y bazo. Tablas y corte de pelo 6 tornillos de 1/4</p>		
				210
				280

Unha das revisións periódicas tivo lugar en Avilés o día 2 de xullo de 1957. Despois da descarga da bodega subiu ao barco o inspector, D. Ramón Muñoz, para recoñecer o material.

Acabada a inspección sen nada que reseñar por parte do inspector, o San Lorenzo de Foz baixou a San Xoán de Nieva e, ao día seguinte, o patrón foi a Xixón para recoller o certificado de Seguridade da Vida Humana no mar.

Na súa axenda quedou anotado así: «Terminamos de descargar a las 4 de la tarde y vino D. Ramón Muñoz a reconocer el material de salvamento. Seguidamente bajamos a S. Juan de Nieva».



O San Lorenzo na barra de Foz

Navegando a bordo do San Lorenzo de Foz

Unha vez que acabou a montaxe do barco, os donos fan os distintos trámites na Administración para legalizar a súa navegación. Ao mesmo tempo contactan con varios mariñeiros ata reunir a tripulación que subirá a bordo.

O primeiro «Rol Reglamentario de Despacho y Dotación» pertencente ao vapor San Lorenzo ten data de abril de 1944. Nel indícase que pertence á 2.^a lista da inscrición de Ribadeo, provincia marítima de Ferrol. A documentación tamén especifica as características principais referentes a dimensións e tonelaxe.

O novo barco sae de Vigo con destino a Foz. Ao chegar á boca da ría vese a súa silueta. Está todo engalanado.

O San Lorenzo entra por vez primeira no porto de Foz. A vila espera con expectación a súa chegada. As crónicas da época din que «á entrada da ría, na barra, o barco tocou fondo, fixo un xiro debido ao vento reinante e o San Lorenzo entrou de popa».

Esta escena deu pé a moitos comentarios, sendo o máis coñecido o do poeta popular Matías Calvo Jarrín con estas verbas:

San Lorenzo, San Lorenzo
que en barco te convertiste
a la entrada de este puerto
el culo al pueblo le diste.

O San Lorenzo chegou ao porto e a curiosidade é xeral, achégandose ata o seu costado mariñeiros e veciños para veren de cerca o novo navío.

Varios patróns din que o barco é apropiado para a navegación. O castelo é moi bo e, en popa, corre ben o barco, dándolle seguridade.

A primeira dotación conta con 9 tripulantes:

- *Patrón*: Faustino Sierra Rico.
- *Fogoneiros*: José María Gayol Méndez, Amador Leivas Iglesias e Manuel García García.
- *Cociñeiro*: Emiliano Alonso.



O San Lorenzo en Viveiro

- *Contramaestre*: José María Campos.
- *Mariñeiros*: José Ramón Castiñeiras, Amador Neira Alonso e José Teijeiro Sánchez.

Mentres os donos fan as primeiras xestións con diferentes clientes, a principios de abril de 1944 o San Lorenzo navega de Foz ao porto de Viveiro.

Nos primeiros anos de navegación, o San Lorenzo pintaba de cor gris; logo pasouse ao negro.

Durante a Segunda Guerra Mundial, o barco levaba varios sinais distintivos: nos costados, a bandeira española (nas amuras e á altura da ponte de mando) e o nome do barco e a nacionalidade con letras ben visibles; e, no teito da ponte, a referencia distintiva: EAUW.

No Rol, o patrón asinaba que «quedo enterado de la obligación de saludar el pabellón nacional de los buques de guerra».

A primeira viaxe concertada ten data de 11 de abril. O San Lorenzo sae de Viveiro, en lastre, con destino ao porto de Xixón. Nesta cidade o barco carga a súa bodega con produtos variados (carga xeral) que terá como punto de destino o porto de San Cibrao. Inaugurou así a súa navegación comercial.

O barco traballa con normalidade e comeza a ser habitual a súa presenza en diferentes portos de Asturias e da Costa de Lugo: Xixón, Avilés, Viveiro, San Cibrao, Burela, Foz.

Os primeiros apuntes do Rol referentes ás viaxes indican o seguinte:



ENTRADAS						
Nombre	Por	De	Por	De	Por	De
Xixón	18/04/00	San Cibrao	9	...	...	...
Burela	...	...	9	...	...	...
Foz	...	...	9	...	...	...

SALIDAS						
Nombre	Por	De	Por	De	Por	De
Burela	18/04/00	Castro	9	...	...	...
Foz	...	...	9	...	...	...

En Andalucía

O Administrador do barco contacta con novos clientes e as arribadas a portos do Cantábrico e da Costa Atlántica de Galicia faise cada vez máis asidua.

Pasado o primeiro ano de actividade, o San Lorenzo vai facer varias viaxes ao Sur da Península, a Andalucía.

A primeira ten lugar en 1945. Cun cargamento de madeira sae do porto de Corme en dirección a Sevilla o día 12 de xuño. A dotación está formada por once persoas, sendo o patrón Marcial Diéguez Mariño. Despois de varios días de navegación, chegan a Sevilla o día 16.

Ao ser este un porto fluvial, antes de atracar no muelle tiveron que subir polo río Guadalquivir.

Este río é o quinto máis extenso da Península Ibérica. É navegable ata a cidade de Sevilla, sede do antigo porto de Indias, onde se rexistra un intenso movemento portuario. Para manter factible a navegación, realizáronse importantes obras de encauzamento e de cortas nos meandros, para darlle

maior pendente e evitar a colmatación do cauce: construíronse canais, esclusas, dragado de fondos, etc.

Por este motivo, para navegar polo Guadalquivir xa se precisaba da axuda dun práctico. Neste contexto, a ignorancia dun mariñeiro fíxolle vivir unha situación curiosa na entrada do río porque non sabía que para chegar a Sevilla había que navegar varias horas.

Cando subíu o práctico a bordo, para facerse cargo do San Lorenzo ata o porto hispalense, coincidía co cambio de garda. O que estivera de vixía ata ese momento foise lavar, preparar e mudar para saltar a terra.

Ao rematar, vai á ponte de mando e saúda o práctico. Este responde cortesmente, e logo dille:

—¿A dónde va usted?

O mariñeiro responde:

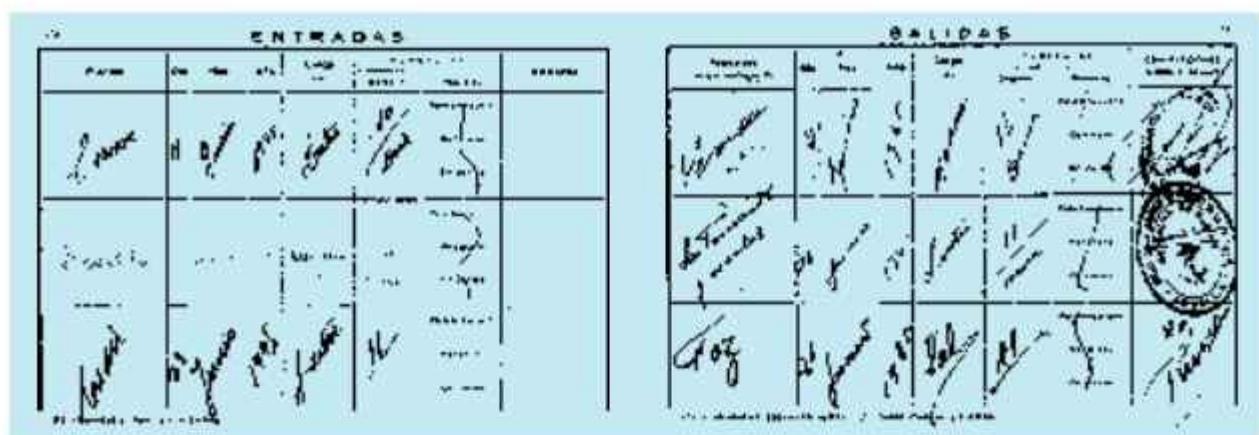
—¿A ver Sevilla!

O práctico dille:

—Pues prepárese para entrar de guardia otra vez, porque aún quedan varias horas para llegar.



Sevilla. Vista do porto e a cidade. 1944



Rol do barco da primeira viaxe a Andalucía

O mariñeiro quedouse «parado» ao escoitar a resposta. Tiña a ilusión posta en saltar a terra e ver a cidade.

Volveu ao rancho e puxo de novo o traxe de faena.

Tivo que esperar varias horas para poder pasear por Sevilla.

Despois de atracaren e arrancharen o barco, a tripulación –¡por fin!–, pode desembarcar e disfrutar do tempo libre para coñecer a cidade.

Algúns saen tomar uns viños –uns finos– e tamén levan a intención de mercar algo de aceite para as súas casas. Son tempos de escaseza, de racionamento, e todo o que se poida aforrar é positivo para a economía familiar.

Toman uns viños e pasean mirando nos comercios os prezos do aceite. Chegados a un bar ven que hai unha «bailaora». Eles entran, sorpréndense ao ver e escoitar a muller que canta e baila sevillanas, e quédanse a escoitala.

Entre «fino e fino», a muller canta:

—¡Ay, que rica está la gamba!

O ambiente é agradable. As palmas dos mariñeiros entran en calor e polas gorxas baixan os finos mesturados con gambas. Así, entre «cantos, palmas, finos e gambas», a bolsa dos mariñeiros reséntense considerablemente.

Cando se dan conta... non quedan cartos para o aceite. Non queda máis remedio que voltar ao barco cos petos baleiros.

A visita a Sevilla será recordada por moito tempo.

Transcurridas catro xornadas, o San Lorenzo sae con dirección a San Fernando e, posteriormente, a Cádiz onde o 24 carga a súa bodega de sal. A viaxe de regreso dura varios días e chega ao porto de Foz o día 30 do citado mes de xuño.

A segunda viaxe a Andalucía prodúcese en agosto do mesmo ano. O día 16 sae de San Esteban de Pravia cargado de madeira despachado para Sevilla, a onde chega o 23. Logo da descarga, sae en lastre para Huelva, onde carga de sal común, despachando o barco o día 30 para o porto de Santiago de Foz, segundo consta no rol, a onde chega o 9 de setembro, despois de facer escala en Viveiro.

A terceira viaxe ao Sur é no mes de setembro, saíndo de Santa Marta de Ortigueira o día 26, cargado de madeira para o Puerto de Santa María. Desde aquí vai en lastre a Cádiz onde carga de sal, e logo sae da cidade gaditana con dirección a Foz, a onde chega o día 23 de outubro.

Esta foi a última viaxe a portos andaluces. De agora en diante o San Lorenzo de Foz centrase en navegar polo norte peninsular.

The image shows two handwritten tables for the second voyage. The left table, titled 'ENTRADAS', has columns for 'Fecha', 'Origen', 'Destino', 'Carga', and 'Observaciones'. It contains three entries with handwritten details. The right table, titled 'SALIDAS', has columns for 'Fecha', 'Destino', 'Carga', and 'Observaciones', also containing three entries. A small rectangular stamp is visible at the bottom right of the 'ENTRADAS' table.

Rol do barco da segunda viaxe a Andalucía

The image shows two handwritten tables for the third voyage. The left table, titled 'ENTRADAS', has columns for 'Fecha', 'Origen', 'Destino', 'Carga', and 'Observaciones'. It contains three entries with handwritten details. The right table, titled 'SALIDAS', has columns for 'Fecha', 'Destino', 'Carga', and 'Observaciones', also containing three entries. A circular stamp is visible at the bottom right of the 'SALIDAS' table.

Rol do barco da terceira viaxe a Andalucía

En Francia

Despois dunha viaxe con piñeiro de Ferrol a Xixón, o día 25 de marzo de 1960 o San Lorenzo sae do porto de Fomento ás 00.00 horas con dirección ao País Vasco, concretamente a Pasaxes, onde entra ás 23.30 horas.

Os donos do barco contratan tres viaxes de madeira («apeas» de mina) con punto de carga no porto francés de Baiona.

Esta operación leva consigo navegar por augas internacionais. Como a titulación do patrón abarca desde a desembocadura do río Miño ata Guipúscoa é necesario enrolar un patrón co nomeamento para entrar en augas francesas. Contratan un home vasco, Mateo Chopitea Gunarte, que pola viaxe de ida e volta cobra 500 pesetas/día, máis a manutención.

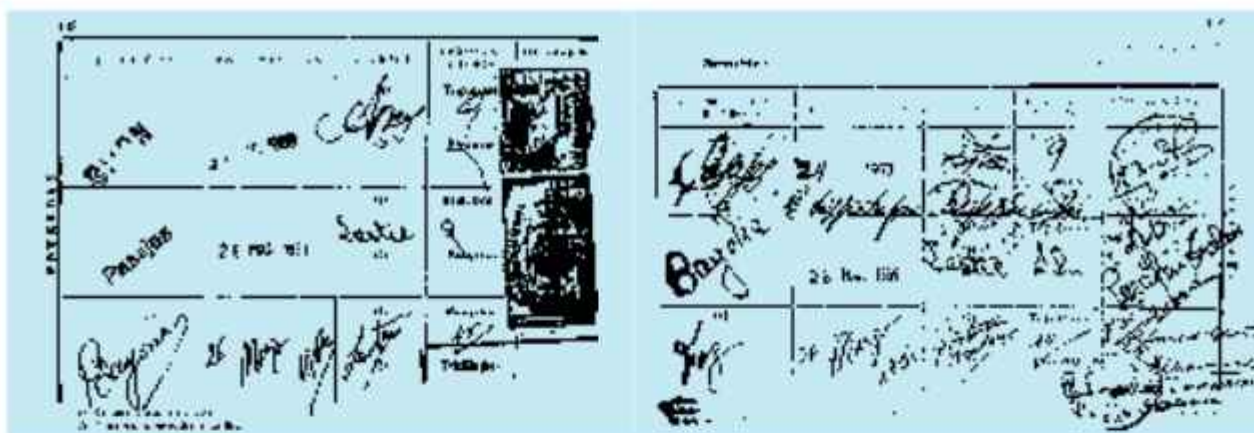
O día 26 o San Lorenzo de Foz sae de Pasaxes en lastre rumbo a Baiona ás 11,30 da mañá, chegando ao seu destino ás 15 horas.

Ao día seguinte non se realiza ningunha operación no barco. Comeza a carga na mañá do día 28, pero pola tarde párase o traballo porque a madeira de piñeiro está mesturada. Constaba como «apeas», mais estas tiñan que medir máis de cinco pulgadas para que se puidesen serrar.

O traballo reanúdase na tarde do día 29. Rematada a carga, na bodega van 2125 pezas de madeira. O barco está listo para saír, porén non o fai por dúas razóns: polo mal tempo e por non ter toda a documentación.



Pasaxes de San Xoán. Medios do século XX



Arranxado o problema administrativo, o San Lorenzo sae de Baiona, con bo tempo, ás 16.30 do día 30, chegando a Pasaxes ás 21.00 horas. Nesta localidade deixan o patrón, Mateo, tras pagarlle 2500 pesetas polo seu traballo.

Ao día seguinte parten con dirección a Foz. Ao pouco da saída entra o mal tempo e vense na necesidade de entrar en Guetaria, de arribada, a pasar a noite. Melloradas as condicións meteorolóxicas, o 1 de abril continúan a navegación.

Ao non ter marea en Foz, o día 3 o barco entra en Ribadeo, e naquel porto esperan para descargar, mais hai algún problema que impide a operación. Un garda civil do mar, que era moi «quisquilloso», embarca para «pasar fondeo», por se trae algo de contrabando. A tripulación dille que non hai nada, como así é, no entanto él non se fía. O garda métese en todos os recunchos do barco: na ponte de mando, na carboeira, debaixo do cigüeñal da máquina, etc.

Vendo esta actitude, a tripulación séntense incómoda e molesta. Un dos tripulantes, intuindo que irá ver o pañol de popa, unta de graxa os chanzos de acceso.

Cando chegou a vez da inspección nesta estancia, había expectación entre a tripulación para ver «como sae o garda civil». O resultado era o esperado: «púxose como un sambenito!», cheo de graxa e pó.

Na mente dos presentes hai o comentario: «Ala amigo, que vas ben!».

Supoñemos que o garda quedaría convencido de que non había nada de contrabando no barco!

Superado o trámite, os donos deciden poñer rumbo a Celeiro para descargar nese porto. Ao pouco de iniciaren a descarga, sobe a bordo un garda forestal que pide a documentación da carga procedente doutro país.

O garda di que é necesario facer unha análise do serrín para saber se a madeira ven sá, se non ten «filosera» ou «calquera cousa». Este novo contratempo trae como consecuencia a espera de varias horas. Os donos teñen que moverse para aclarar a situación. O que nun principio viña como «apeas» de mina, resulta que non o era. Había que converter a «rolla» en «táboa». Arranxado o problema, descárgase un total de 1000 pezas de rolla.

O día 6 o San Lorenzo sae de Celeiro con dirección a Foz, onde ten que esperar marea para poder entrar. Despois de atracar á unha da madrugada do día 7, esperan ás nove para descargaren a «rolla» que faltaba.

Os armadores, despois de analizaren o acontecido na viaxe, non queren renovar o contrato. Así, das tres viaxes previstas a Francia, só se fixo unha.

Ao día seguinte, o San Lorenzo carga de novo piñeiro en Foz con destino a Xixón, retomando a súa actividade con normalidade.

Cambios no rol

No segundo Rol do barco (3 de maio de 1946) aparecen algúns cambios con respecto ao anterior. Un deles é o da titularidade. No Rol, xunto dos señores Antonio Nieto e Balbino López, aparece Dona Josefa García.



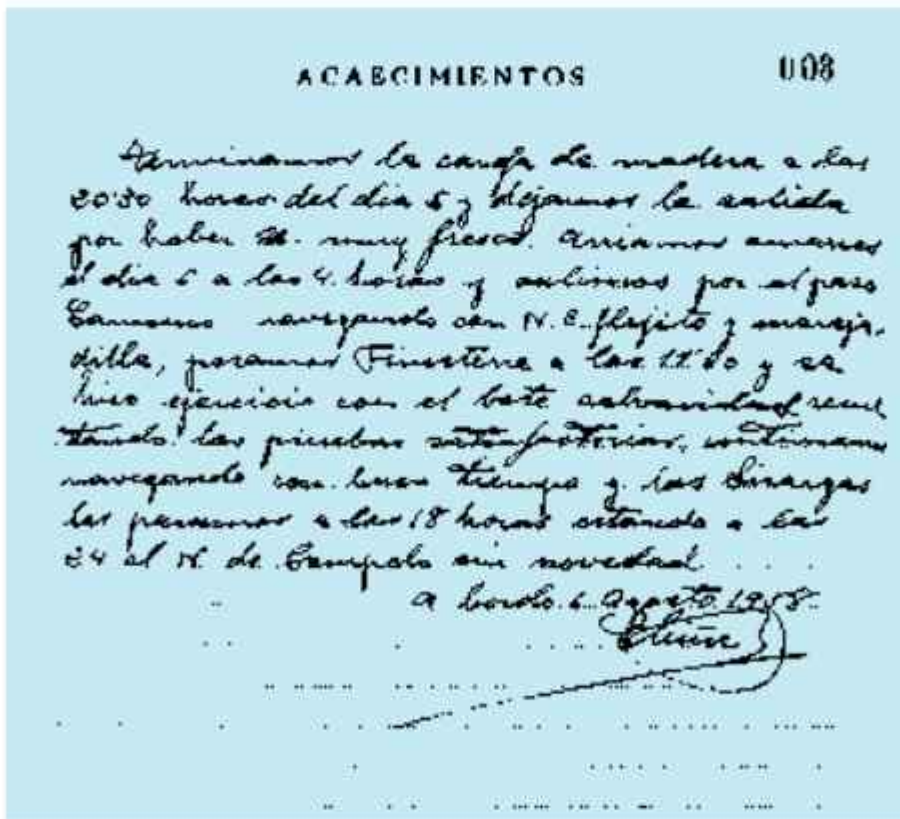
Pé de foto

CLASIFICACION DE CARGAS			
1. Carga de madera de pino	2. Carga de madera de abeto	3. Carga de madera de eucalipto	4. Carga de madera de castaño
5. Carga de madera de alerceño	6. Carga de madera de picea	7. Carga de madera de larix	8. Carga de madera de ciprés
9. Carga de madera de cedro	10. Carga de madera de pino	11. Carga de madera de abeto	12. Carga de madera de eucalipto
13. Carga de madera de castaño	14. Carga de madera de alerceño	15. Carga de madera de picea	16. Carga de madera de larix
17. Carga de madera de ciprés	18. Carga de madera de cedro	19. Carga de madera de pino	20. Carga de madera de abeto
21. Carga de madera de eucalipto	22. Carga de madera de castaño	23. Carga de madera de alerceño	24. Carga de madera de picea
25. Carga de madera de larix	26. Carga de madera de ciprés	27. Carga de madera de cedro	28. Carga de madera de pino
29. Carga de madera de abeto	30. Carga de madera de eucalipto	31. Carga de madera de castaño	32. Carga de madera de alerceño
33. Carga de madera de picea	34. Carga de madera de larix	35. Carga de madera de ciprés	36. Carga de madera de cedro
37. Carga de madera de pino	38. Carga de madera de abeto	39. Carga de madera de eucalipto	40. Carga de madera de castaño
41. Carga de madera de alerceño	42. Carga de madera de picea	43. Carga de madera de larix	44. Carga de madera de ciprés
45. Carga de madera de cedro	46. Carga de madera de pino	47. Carga de madera de abeto	48. Carga de madera de eucalipto
49. Carga de madera de castaño	50. Carga de madera de alerceño	51. Carga de madera de picea	52. Carga de madera de larix
53. Carga de madera de ciprés	54. Carga de madera de cedro	55. Carga de madera de pino	56. Carga de madera de abeto
57. Carga de madera de eucalipto	58. Carga de madera de castaño	59. Carga de madera de alerceño	60. Carga de madera de picea
61. Carga de madera de larix	62. Carga de madera de ciprés	63. Carga de madera de cedro	64. Carga de madera de pino
65. Carga de madera de abeto	66. Carga de madera de eucalipto	67. Carga de madera de castaño	68. Carga de madera de alerceño
69. Carga de madera de picea	70. Carga de madera de larix	71. Carga de madera de ciprés	72. Carga de madera de cedro
73. Carga de madera de pino	74. Carga de madera de abeto	75. Carga de madera de eucalipto	76. Carga de madera de castaño
77. Carga de madera de alerceño	78. Carga de madera de picea	79. Carga de madera de larix	80. Carga de madera de ciprés
81. Carga de madera de cedro	82. Carga de madera de pino	83. Carga de madera de abeto	84. Carga de madera de eucalipto
85. Carga de madera de castaño	86. Carga de madera de alerceño	87. Carga de madera de picea	88. Carga de madera de larix
89. Carga de madera de ciprés	90. Carga de madera de cedro	91. Carga de madera de pino	92. Carga de madera de abeto
93. Carga de madera de eucalipto	94. Carga de madera de castaño	95. Carga de madera de alerceño	96. Carga de madera de picea
97. Carga de madera de larix	98. Carga de madera de ciprés	99. Carga de madera de cedro	100. Carga de madera de pino

O segundo cambio é o do nome do barco. Preguntando polo particular en varias ocasións a diferentes persoas cercanas aos propietarios e a outras vinculadas co mundo do mar, chegamos á conclusión de que o máis probable deste cambio é que fose debido á coincidencia do nome San Lorenzo co doutro barco. Por iso tería que engadirse o termo «de Foz», quedando definitivamente co nome San Lorenzo de Foz.

Exercicios co bote salvavidas

En diferentes ocasións, a tripulación fai exercicios co bote salvavidas e revisa o material de salvamento do barco. Varias son as anotacións encontradas sobre este particular, unhas en plena navegación e outras estando de arriba-da ou fondeados por causa do mal tempo.



Diario de navegación do 6 de agosto de 1958

Salimos de Gijón a las 10 horas y navegamos al NE durante 3 horas por haber ejercicio de tiro en la Providencia, con buen tiempo y mala visibilidad. a las 24 entramos al NE de Sina Mayor.

Continuamos navegando con poca visibilidad y a las 8 horas reconocimos a San Lorenzo estando en Ribao a las 10'30 en novedad.

a bordo 11 Sept. 1958

[Signature]

Note - Antes de entrar en el abra por disponer de tiempo se hicieron ejercicios con el bote salvavidas resultando las pruebas satisfactorias.

11 Sept. 1958

[Signature]

Diario de navegación do 11 de setembro de 1958

Afundimento do barco Rosalina

O Rosalina, un barco de cabotaxe que facía rutas similares ás do San Lorenzo, era propiedade de Manuel Méndez, un veciño que o comprara aos donos anteriores.

O día 23 de novembro de 1963 o San Lorenzo de Foz sae do porto asturiano de San Esteban de Pravia cun cargamento de carbón con destino ao porto de Corubián. Navega sen novidade e con bo tempo.

A mediodía, estando á altura de Navia, a unhas dúas millas da costa, ven pola proa o barco Rosalina que vai remolcado rumbo a Ribadeo polo pesqueiro con base en Burela María Piedad. O patrón do San Lorenzo pregunta



Rosalina. 1960

ao do Rosalina se necesita axuda. Este dille que o acompañe. Ten avaría no motor e unha vía de auga.

Pasan os minutos e o Rosalina perde flotabilidade. Ás 14,30 horas o patrón do San Lorenzo recomenda soltar o remolque do María Piedad e abandonar o buque. A tripulación arría o bote salvavidas e recolle os homes do Rosalina ás 15 horas. A bordo do San Lorenzo, as dúas tripulacións ven como o barco se afonde pouco a pouco. Ás veces fai «guiñadas», dando a sensación de non querer irse «a pique», mais a cantidade de auga que ten no casco fai que se afunda axiña. Son as 15,35 horas e están a 2 millas da costa, á altura de Cabo Blanco (Viavélez).

O San Lorenzo pon rumbo a Foz. A través da telefonía, infórmase aos armadores do barco afundido e estes avisan o dono dunha lancha para que recolla a súa tripulación cando o San Lorenzo está á altura da barra.

Logo do desembarco, o San Lorenzo segue a súa ruta, chegando ás 0,30 horas do día 24 á Estaca de Bares, onde ten que arribar por mal tempo.

O día 27, á noite, atraca en Corcubión. Ao día seguinte, o patrón presenta o parte do acontecido perante as autoridades da Mariña.



COPIA

El que suscribe D. Eusebio Ríñes Carvajales, mayor de edad, casado, natural y vecino de Fos, provincia de Lugo con libreta de inscripción al folio 74/941 de la Ayudantía Militar de Marina de Ribadeo, patrón de Cobotaja de primera clase nº 2.423, actualmente al mando del vapor nombrado "SAN LORENZO DE FOZ" folio 89 de la segunda lista, a Vd. con todo el respeto, tiene el honor de exponer:

Que habiendo salido del puerto de San Esteban de Fravia a las 8 horas del día 23 de los corrientes, con un completo cargamento de carbón para la Sociedad Española de Combustibles S.A. en Corcubión, y navegando sin novedad y con buen tiempo, siendo las 12'30 horas divisó por la proa, al Norte de Navia a 2 millas de la costa a la moto-ave "ROSALINA", que iba remolcada por el pesquero nombrado "MARIA FIEDAD" folio S.F.-2-1.131 con base en Burela, con rumbo al puerto de Ribadeo.

Interrogado al patrón del citado "ROSALINA", si necesitaba algún servicio, éste contestó que lo acompañásemos, pues dado la avería en el motor y vía de agua, que le amenazaba la sala de máquinas y temiendo por la seguridad del barco he accedido. Efectivamente a las 14'30 he apreciado que el "ROSALINA" perdía flotabilidad produciendo grandes guñadas, no obedeciendo por tanto el timón, por lo que me he visto obligado recomendar al patrón del citado "ROSALINA" abandonase, el cual efectivamente ordenó soltar el remolque que prestaba el vapor pesquero "MARIA FIEDAD" quedando al garete procediéndose a la mejor maniobra de un momento de personal.

Dado que el tiempo lo permitía ordené arriar el bote de manobra, para recoger a la dotación del citado buque siniestrado, haciéndolo a las 15 horas, y a las 15'35 al N.V. de Cabo Blanco (Viavolez) a 2 millas de la costa, se hundió a consecuencia de la ~~vista~~ ^{vía} de agua el citado buque "ROSALINA".

Con toda la dotación del "ROSALINA" a bordo de mi buque, he puesto rumbo al puerto de Fos, y cuando me encontré a la altura de la boca de la barra del citado puerto, por telefonía comuniqué a los Armadores del citado "ROSALINA", para que con una motora recogiese a los naufragos, haciéndolo a las 16'30.

Una vez realizado el desembarco de la dotación del vapor "Rosalina", proseguí viaje navegando sin novedad, y a la altura de la Estaca de Bares, me he visto obligado arribar, fondeando a las 0'30 del día 24

El mismo día 24 a las 12 horas salí para el N.V. de Cabo Ortegal y continuando el tiempo malo del S.W. arribamos de nuevo al fondeadero anterior, permaneciendo hasta el día 27, que salimos a las 5 de la madrugada navegando con buen tiempo, con dirección al puerto de Corcubión, realizando su entrada el día 27 a las 20'30, recogidos por el Práctico no se atracó al muelle de la Factoría de la Sociedad Española de Combustibles Metálicos.

Lo que comunico a Vd. para todos los efectos oportunos, firmando el presente parte por cuatuplicado en Corcubión a 28 de Noviembre de 1.963.

EL PATRÓN.
Eusebio Ríñes Carvajales

SR. COMANDANTE MILITAR DE MARINA DEL PUERTO DE CORCUBION.

Remolques e asistencia

Ao longo das diversas viaxes que poida facer un barco, grande ou pequeno, entra a posibilidade de dar remolque ou ser remolcado, levando consigo incomodidades e contratempos cos que non se contaba. Ningunha embarcación está libre de sufrir avaría ou algún percance que precise da axuda doutros barcos: problemas no motor, unha vía de auga, fallo na hélice... E, unha vez en terra, xestionar os trámites administrativos co seguro correspondente. Son cousas do mar!

Como acabamos de ver, o San Lorenzo de Foz non é alleo a estas situacións. Nalgunha ocasión foi remolcado por unha avaría importante ao quedar sin goberno, caso que se describe máis adiante e, outras veces, asistiu a barcos cando precisaron da súa colaboración.

Algunhas destas asistencia son:

Sofía López

O Sofía López era un barco con base en Foz, propiedade do coñecido empresario Damián López. En moitas ocasións coincidiu co San Lorenzo na saída do porto.



O Sofía López a remolque do San Lorenzo. Foz, 5-9-1948

Unha destas saídas tivo lugar o día 5 de setembro de 1948 acompañados polo práctico. Á altura da barra, no *Sofia López* comeza a soar un ruído raro e pola chimenea sae unha cantidade de fume que non é normal. A causa deste percance é a rotura do tubo da caldeira.

O patrón ponse en contacto co *San Lorenzo*, que ía diante e xa pasara a barra, e dá conta da situación pola que atravesa o seu barco. De seguido, o *San Lorenzo* fai a manobra de cambio de rumbo para darlle remolque ata o porto.

Afortunadamente o traxecto é curto e a operación de remolque faise sen ningún contratempo, quedando o barco atracado para que poida reparar o dano da caldeira.

San Luís

O *San Luís* é un barco con base no porto veciño de San Cibrao. A súa presenza en Foz, porén, é continua debido ás características de estrutura e calado, realizando un labor similar aos barcos que daquela operaban no noso porto.

En moitas ocasións coincidiu co *San Lorenzo* nas instalacións portuarias durante os labores de carga e descarga de madeira e outros materiais, así como na saída do porto.



O *San Luís*

Nunha delas, ao pouco de pasar a barra, a tripulación do San Luís nota que algo falla na máquina do seu barco. Despois de analizar a situación, ven que pode navegar, aínda que con pouca marcha.

Entón, o patrón do barco, Coldeira, desde a ponte de mando fai sinais ao patrón do San Lorenzo axitando unha saba branca. Cando o San Lorenzo se acerca, Coldeira di que hai unha avaría no motor, que non precisa remolque, pero que sería bo que o acompañase ata a boca da Ría de Ribadeo, por se hai algún contratempo.

O San Lorenzo, que vai na mesma dirección, aminora a marcha para acompañar ao San Luís ata Ribadeo, onde pode entrar sen máis novidade e arranxar a avaría.

Maruxa Paz

Este barco pertence a unha empresa de Ferrol, Hnos. Paz, da zona dos esteleiros da Graña. Nunha ocasión que se encontra en augas cántabras, á altura de Castro Urdiales, sofre unha avaría no motor.

O patrón solicita a axuda dalgún barco que se encuentre cerca. O San Lorenzo, que está por esa zona, atende a chamada do barco avariado. A tripulación recibe a orde de preparar todo o preciso para o remolque, cousa que fai en pouco tempo.

Cando as amarras dos dous barcos están fixas, comeza o remolque e diríxense ata a Ría de Bilbao. A viaxe faise sen novidade e, unha vez que o barco sinistrado xa está amarrado no muelle de Portugalete, o San Lorenzo continúa coa súa actividade.

Marita

O Marita é un barco que tivo varios propietarios. Antes de ser vendido para Santander pertencía á Familia de D. Enrique Lorenzo (dos *Fortunatos*, de Mondoñedo), co-propietarios do San Lorenzo.

Moitos son os mariñeiros focegos que traballaron neste barco, podendo dicirse que era «un clásico» do noso porto.

O día 26 de xaneiro de 1960 o San Lorenzo carga no porto de Foz unha partida de madeira, rematando a operación ás 15.30 horas. Pasados uns minutos, aproveitando a marea, sae en dirección a Santander.

Ás 21 horas o Marita pide o remolque. Ten un fallo no timón. O San Lorenzo acode na súa axuda e, ao pouco tempo, cando os mariñeiros aseguran os



O Marita

cabos correspondentes, comeza o remolque, estando ás 24 horas á altura de Tapia. A entrada en Ribadeo faise ás dúas da madrugada.

Como a avaría sería arranxada en poucas horas, decídese esperar, para saíren os dous barcos xuntos, cousa que acontece ás 12 do mediodía do día 27.

En mar aberto, ao Marita respóndelle ben o timón e os barcos navegan sen novidade. Os patróns, vendo que a situación está controlada, deciden seguir cada un o seu rumbo.

O San Lorenzo, logo de facer unha parada en Xixón, no Musel, para facer consumo, chega a Santander o día 29 ás sete da mañá, descargando a continuación o seu cargamento de madeira.

Venta do Marita

No ano 1961 os donos do Marita deciden vender o barco a unha empresa de Santander dedicada ao comercio de chatarra. O obxectivo desta compra vai ser adaptar o barco para que sirva de apoio nos labores de recuperación do

fondo do mar de chatarra dos barcos perdidos. Para o desprazamento cóntase coa colaboración do San Lorenzo que, aproveitando unha viaxe a Santander, será quen o remolque ata aquelas augas cántabras.

O dous de xuño de 1961 ten lugar esa viaxe. O San Lorenzo carga en Foz unha partida de madeira, rematando a estiba ás 17 horas. Aos poucos minutos toman o Marita a remolque, saíndo do porto unha hora máis tarde.

No mar hai marexada do N. e o Marita ten problemas, xa que lle entra moita auga, sendo preciso carenalo.

Cando están á altura de Ribadeo, entran na súa ría e lévano ata a praia de Mirasol, quedando libres de manobra ás 24 horas.

Os labores de carenado do casco duran case que todo o día seguinte e a navegación reanúdase ás 20 horas. Agora o tempo é bo e á media noite están á altura de Porto de Vega.

O día catro, os dous barcos seguen a súa ruta a modiño, navegando durante toda a xornada sen novidade, cunha brisa do N.W. Pasan o Cabo de Peñas e á tardiña deixan as augas asturianas, entrando en Santander pouco antes das doce da noite.

No amencer do día cinco, o Marita está no lugar de destino e os novos propietarios achéganse ao barco para facerse cargo da embarcación.

Despois de comprobar que todo está en orde e que non queda nada pendente, o San Lorenzo diríxese ata o seu lugar de descarga para deixar aos catro receptores de madeira a súa mercadoría, labor que se fai entre as oito da mañá e as catro da tarde. Logo continúa a viaxe ata Bilbao co resto da carga, navegando con bo tempo, chegando ao Muelle do Arenal ás dez e media da noite.

Provisións, horas de mar, entradas e saídas, cargamentos, horas de mar...

O San Lorenzo de Foz segue transportando materiais por todo o Norte de España. Fai escala en distintos portos –grandes e pequenos– como mostran os rexistros dos libros das entradas e saídas, as provisións, cargamentos, horas de mar...

PUERTO DESTINO DIA HORA CARGAMENTOS PUERTO ENTRADA DIA HORA HORAS DE MAR REEMBOLSO PASAJES

MES DE DICIEMBRE									
Bilbao	2	15,00	Tabla	Santander	3	12,00	23,00	Costal	
Santander	5	10,30	Tabla	Bilbao	5	18,00	7,30	Varios	
Bilbao	9	12,00	Lastre	Castro Urdiales	9	15,00	3,00		
Castro Urdiales	10	18,00	Acuelipito	Musel	15	6,30	12,30	R. Alvarez	
Musel	19	20,30	Cemento	Estaca	20	13,30	17,00	Arribada	
Estaca	22	9,30	Cemento	Cedeira	22	14,30	5,00	Arribada	
Cedeira	27	9,30	Cemento	La Coruña	25	14,30	5,00		15,000,00 Ptas.
La Coruña	27	6,00	Lastre	Sada	27	8,00	2,00		
Sada	28	16,30	Pinos	Musel	29	13,30	21,00	M. Hospital	
							<u>127,00</u>		

M E S E S HORAS DE NAVEGACION CARBON CONSUMIDO ACEITE CONSUMIDO

Enero	141,00	24,800	50
Febrero	86,10	20,890	55
Marzo	164,00	22,876	105
Abril	112,00	35,890	50
Mayo	108,45	19,000	55
Junio	254,45	26,900	55
Julio	128,30	30,600	50
Agosto	105,45	32,820	50
Septiembre	120,00	11,000	50
Octubre	161,00	24,800	50
Noviembre	171,30	44,370	55
Diciembre	<u>121,00</u>	<u>19,900</u>	<u>127</u>
T O T A L E S	1.680,25	314,956	702

31 de Diciembre de 1.955

ANO DE 1956

PUBRINO SALIDA DIA HORA CARGAMENTOS PUERTO ENTRADA DIA HORA HORAS DE MAR RECEPTOR FUNDOS

MESES DE FEBRERO

Musei	1	9,00	Leastre	Burguero	2	1,00	15,00	C. Asturias
Burguero	5	9,30	Pinos	Rueda	5	23,00	14,00	Plante Rega
Musei	12	18,30	Carbón	La Coruña	13	17,30	23,00	-----
La Coruña	15	14,00	Leastre	Dezaxos	15	17,30	3,00	Carbón
Dezaxos	17	24,00	Pinos	Avilés	18	18,30	18,30	-----
Avilés	19	16,30	Leastre	Burguero	20	5,30	11,00	-----
Burguero	20	20,00	Pinos	Ribadeo	20	24,00	4,00	Quilido
Ribadeo	21	22,00	Tablas	Avilés	22	6,00	9,00	-----
Avilés	23	19,30	Leastre	Santa Marta	24	11,00	15,30	Quilido
Santa Marta	25	15,00	Pinos	Avilés	26	3,00	12,00	Quilido
Avilés	25	21,00	Leastre	Estrofo	27	8,00	11,00	-----
Vivero	26	21,00	Pinos	Avilés	27	4,30	11,30	-----
	26	17,00			29		149,00	Caminos

MESES DE FEBRERO

Avilés	1	22,30	Leastre	Ribadeo	2	6,00	7,30	-----
Ribadeo	4	18,30	Debla	Bilbao	6	6,00	35,30	-----
Bilbao	9	12,00	Abono	Avilés	10	9,30	21,30	Arribada
Avilés	13	9,00	"	Cedeira	14	0,30	28,00	I. Madroira
Cedeira	17	19,00	Pinos	Musei	18	13,00	28,00	M. Respral
Musei	22	7,30	Leastre	Vivero	22	21,00	13,30	-----
Vivero	22	16,00	Tablas-Tablón	Musei	25	7,00	15,00	-----
Musei	26	21,00	Leastre	Santa Marta	29	10,00	13,00	-----
							139,00	-----

MESES DE MARZO

Santa Marta	2	7,30	Tablas-Tablón	Burguero	2	10,00	2,30	-----
Burguero	2	17,00	"	Bilbao	3	23,00	80,00	-----
Bilbao	9	16,45	Cemento	Avilés	10	12,00	19,15	-----
Avilés	12	26,00	Leastre	Foz	13	4,30	8,30	-----
Foz	14	18,00	Tablas	Santander	15	16,00	23,00	-----
Santander	16	11,00	"	Bilbao	16	18,00	7,00	-----
Bilbao	24	12,00	Cemento	Avilés	25	12,00	24,00	-----
Avilés	26	21,00	Leastre	Foz	25	5,00	8,00	-----
Foz	27	17,00	Pinos	Estrofo	27	5,00	12,00	-----
Estrofo	31	18,30	Leastre	Cedeira	28	9,30	15,00	-----
					1		149,15	-----

Dutro-camiónes 12.000,00 Ptas.

Respral

MES MARZO

ANO 1957

FECHA DIA	PUNTO DE SAÍDA	C-VALOR	MERCADERIA	TOME CANTIDAD	COSTO CANTIDAD	NUMERO DE ENTRADA	FECHA		MONTA POR VALOR	DESCRIPCIÓN	TOTAL MONTA	ABRIL
							DES	HOR				
4. 1957	Vegadeo	E. FERRANDEZ	PINO	12121 (18)		MUSSEL	5	3	9.30	D. FELGUESA	1871	
5. 1957	Gijón		LASTRE			Ribadeo	6	5	9.30			
6. 1957	Ribadeo	S. LOPEZ LEROUX	Tabla	12200		Bilbao	9	19	8.5	VARIAS	3000	
19. 1957	Bilbao	LEMONA	Cemento	130		Aviles	15	19	21	ENTRASCAMIAS	17.375.00	
16. 1957	AVILES		LASTRE			Foz	17	5	11			
18. 1957	Foz	E. LORENZO	Tabla	150		Bilbao	19	21	27	VARIOS	3000	
25. 1957	Bilbao	LEMONA	Cemento	195		Aviles	23	16	22	ENTRASCAMIAS	18.027.50	
28. 1957	Aviles		LASTRE			Gijón	28	20	3			
29. 1957	Gijón	MESPRI	CARBON	1820	4000	PASAJES	30	14	22.30	CIA. RUBIARRETA	20.012.62	
					4000				15.120		133500.62	

MESES Agosto

ANO 1958

FECHA DIA	MUNICIPIO DE SALIDA	CARGADOR	MERCANCIA	TIPO CAUSA	DINERO LITROS	MUNICIPIO DE ENTRADA	FECHA DIA MES	MOTOS DE LITRO	RECEPTOR	TOTAL LITROS	ARRIBADAS
5	4	MARIN	Pinos	Carbon	15344		MURIL	353	A. PATRONAL	1602270	
9	13	Gijón (F)	Nespral	Carbon	49370		SANTANDER	14	C. LECHERAS	2156350	
11	23	SANTANDER	LATAE	LATAE			Gijón	27	V. SUAREZ	2396516	
13	13	Gijón (E)	Nespral	Carbon	18022	1172	Vigo	34			
16	19	Vigo	LATAE	LATAE			Foz	24			
18	19	Foz	Pinos	Pinos	16336		MURIL	10	A. PATRONAL	1610240	
20	18	Gijón (F)	Nespral	Carbon	19574	1994	Bilbao	18	Iberduero	2309260	
23	20	Bilbao	Lemora	Lemora	190		Aviles	253	ENTRECANALES	17575	
26	21	Aviles	LATAE	LATAE			Foz	53			
29	17	Foz	Tabla	Tabla	2620		SANTANDER	24	VARIEZ	5399	
					293074172			2433		14877050	

Carga e descarga do barco

Un aspecto moi importante para a seguridade marítima está relacionado coa estabilidade das embarcacións, por iso é determinante nos barcos a boa distribución da carga nas bodegas e nas cubertas.

«Dispoñer o cargamento dun buque de tal maneira que non se desprace cos movementos propios da navegación» é a definición do verbo «estibar»; e «a persoa que distribúe os pesos do buque» recibe o nome de «estibador». Así, pois, as persoas encargadas da carga dos mercantes xogan un importante papel no comercio marítimo.

Ao mando dun capataz, nos portos existen grupos de traballadores para os labores de estiba e desestiba dos barcos. A estes grupos, ou «cuadrilla de xornaleiros dos portos», coñéceselles polo nome de «colla».

Na área portuaria de Foz, a mediados do século xx, a plantilla da «colla» oscilaba entre os doce e quince traballadores.

Sabido é que o noso porto, ao ter as instalacións dentro dunha ría, ten un grande condicionante: a dependencia da subida e baixada das mareas para a



Barco cargando madeira no porto de Foz

entrada ou saída dos barcos. Por este motivo, na carga dos mercantes é moi importante controlar a pleamar para gañar tempo. Dependendo da hora, nos labores de estiba poden traballar máis ou menos persoas.

Se a marea ven antes das catro da tarde, nas bodegas dun barco semellante ao San Lorenzo, traballan 6 operarios na bodega, 3 no porto facendo a estiba, 1 na cadea (para facer a eslinga) e 2 no barco (un na «maquinilla» e outro na «osta»).

En cambio, se a marea ven despois das catro ou cinco da tarde, na bodega só traballan 4 persoas (dúas a proa e dúas a popa).

Cando o traballo é abundante e se necesita contratar estibadores, a elección faise a dedo por medio do encargado, o que supón un soldo a maiores para a persoa elixida.

Todos os portos teñen as súas particularidades e características. Uns teñen instalacións amplas e dotadas de maquinaria e bos accesos, o que permite que as mercadorías se poidan trasladar aos almacéns en camións ou en tren. En cambio, outros portos de menor entidade, non dispoñen de medios axeitados e, por exemplo, o traballo dos guindastres debe facerse coa maquinaria do barco e con parte da súa dotación.

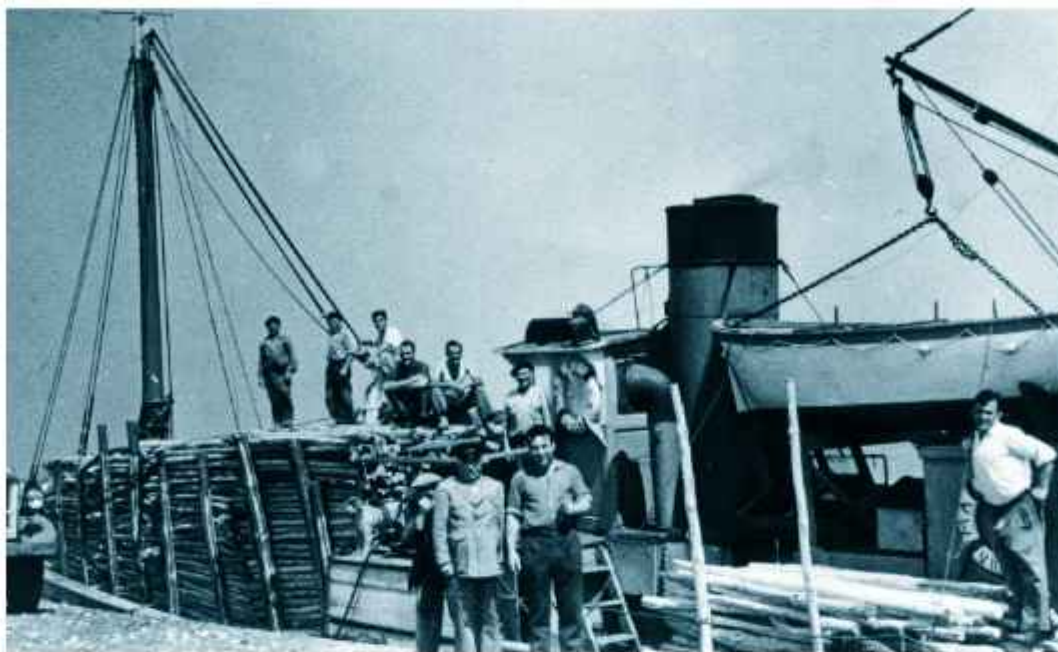
Polos anos 40-50, o traballo realizado polos mariñeiros do barco nos labores de carga e descarga vai incluído na nómina do mes; non é remunerado á parte. Co paso dos anos, isto cambia. O maquinista e o mariñeiro que está na «osta» reciben unha paga similar aos da «colla».

En Foz, as instalacións do porto, situadas no lugar que hoxe ocupa o xardín Conde de Fontao, acondicionáronse para que os distintos empresarios do sector almacenasen a madeira que logo ía ser cargada nos barcos.

Así, as empresas madeireiras de Damián López, Barbeitos, Fortunato (Balbino López), Montoño, Brais, Valcárcel... fan uso destas instalacións e os barcos atracan á altura en que está a madeira almacenada para facilitar os labores de carga.

Para ter unha idea do movemento de mercadorías citaremos os datos da Aduana de Foz nos tres primeiros anos da década dos 40:

<i>Anos</i>	<i>Cargadas (Tms)</i>	<i>Descargadas (Tms)</i>	<i>Total</i>
1941	15 373,947	3 084,194	18 458,141
1942	19 216,375	2 396,498	21 612,873
1943	20 112,410	1 207,333	21 319,743



O Marita cargado de madeira, antes de saír do porto

Los que yo recuerdo como más asiduos en nuestro puerto y que me resultaban más llamativos por diversas causas eran: Adela López, Sofía López, San Lorenzo, Amador, Cristina Suardíaz, Recalde, Tourán, Titano y Cromo (barcos gemelos), Rosalina, Marita, San Julián, etc.

Asimismo me resulta grato recordar a la Colla de Cargadores y Estibadores en Bodega, en donde las respectivas palabras *vira* y *arría* se repetían a lo largo de la jornada. Eran un pequeño colectivo que en el Peirao representaba al trabajo más duro y responsable, sujeto a un considerable riesgo en cuanto a accidentes laborales. Recuerdo de forma especial al hombre que con el garfio de enganche al hombro tiraba del mismo desde el costado del barco hasta el grupaje de carga (pinos la mayoría de las veces), que le estaba esperando. Este hombre, llamado «Pequenete» como nombre de *guerra*, me hacía pensar en como quedaría la fortaleza y dureza de su hombro al terminar su jornada de trabajo.

Da actividade portuaria tamén escribiron outras persoas. Unha veciña de Ribadeo, nativa de Foz, Primi Nécega, publicou o libro *Cuentos y relatos de Primi*, onde narra os seus recordos. Nun dos relatos («Mis recuerdos de la



O Adela López. Carga de pinos

Plazuela»), pode lerse unha cita referida á actividade comercial de mediados do século xx, citando o San Lorenzo de Foz:

(...) Más arriba tínhamos a casa de D. Antonio do Maragato. Todo un emporio, con su tienda de comestibles atendida por D. José Ramón, que casara con D^a. Balbinita... Éste era uno de los comercios más importantes de la villa. Recuerdo que venían barcos cargados de guano para los almacenes de la Plazuela. Y allí unos hombres lo descargaban, saco por saco, al hombro. ¡Todavía me parece que los estoy viendo!

Muy cerca de la casa y de los almacenes estaba nuestra casa. Por lo tanto, vivíamos en el mismo corazón de Foz. Aquella carretera que bajaba al muelle se veía muy transitada por camiones grandes y pequeños, cargados de pinos para embarcar en aquellos barcos del pueblo, tales como el Sofía, el Adela y el San Lorenzo. Me viene al recuerdo un camión muy grande y antiguo que era de Ferreira y solo hacía un viaje al día; le llamaban *O Berna*. Tenía las ruedas de hierro recubiertas de goma maciza, el freno lo tenía en el lado de fuera de la puerta del conductor y cuando llegaba a la Plazuela, aquel hombre sacaba la mano por fuera para coger los frenos, pues la pendiente estaba a la vista [páx. 234].

Reparacións

En diferentes ocasións o San Lorenzo tivo que subir ao carro para facer diversos traballos: reparación de avarías, carenar e calafatear o casco, limpeza de fondos e traballos de conservación e mantemento... Algunhas destas obras describímolos a continuación.

Obras no casco

Ferrol, 6 de xuño de 1949. Os donos do barco piden autorización ao Sr. Comandante Militar da Mariña para efectuar uns traballos de reparación no casco. Cando a autoridade da Mariña concede o permiso, o barco diríxese ás instalacións de Astano S.A., en Fene, para facer as obras correspondentes.

As reparacións consistiron en:

- Percorrido de calafateo
- Colocar dúas filas de «palmejares»
- Dúas pezas de 23 metros paralelas á sobrequilla
- Reposición da roda

O importe das obras suman un total de sesenta e unha mil cincocentas setenta e tres pesetas (61 573 ptas.), distribuídas en:

- Materiais: 17 948 ptas.
- Xornais: 43 625 ptas.

Estes traballos no estaleiro ferrolán duran varios días.

Cando o San Lorenzo volve a navegar, a tripulación nota unha melloría na estabilidade do barco que repercutirá na mellora do traballo diario.

Rotura da sobrequilla

Foz, 15 de novembro de 1953. Despois de encher a bodega cun cargamento de piñeiro que ten como destino o porto de Xixón, o San Lorenzo queda listo para saír cando a marea o permita.

No momento da partida, ao facer a manobra de virar para poder saír do porto, o barco toca fondo. As mareas destes días son grandes e arrastran moita area. Inténtase virar o barco en varias ocasións, pero non se consegue. O tempo pasa e, pouco a pouco, a marea vai baixando por debaixo da quilla do barco. Nun determinado momento parte a sobrequilla e a bodega queda chea de auga. A avaría é importante, mais podería ser moito maior se o San Lorenzo non tivese no interior do casco as chapas de ferro que miden un metro de ancho e que se prolongan por todo o costado, de proa a popa, soldadas e suxeitas con pernos.

No porto está atracado o Sancho Panza, da empresa Suar Díaz, de Xixón. Os donos do San Lorenzo póñense en contacto co armador para solicitar a súa colaboración na descarga. O patrón do barco asturiano (Ramón Talín, veciño do Barqueiro que ten trato co patrón do San Lorenzo), facilita a operación.

Coa axuda do Sancho Panza descárgase parte da bodega. Ao mesmo tempo, os armadores do San Lorenzo chaman uns «calafates» para reparar «provisionalmente» o barco.

Na baixamar os «calafates» tapan con estopa as costuras do barco.

Sobe a marea e o barco flota na preamar, arrimándose ao muelle. Na seguinte baixamar os «calafates» acaban a súa tarefa. Ao mesmo tempo, límpase a máquina e a caldeira que tamén quedaron afectadas pola auga. Este contratempo supuxo moito traballo para a tripulación e os «calafates»!

Arraxada a avaría, o San Lorenzo carga de novo a bodega e coa preamar sae con dirección a Xixón. Navega «a modiño», «con moito xeito», chegando ao porto asturiano sen novidade.

Feita a descarga, acábbase de taponar as costuras que hai na cuberta. Cando se remata, o barco sae, en lastre, rumbo a Vigo, para ser reparado nas instalacións de Vulcano.

Previo a este traballo, é necesario abrir un burato na proa para sacar a sobrequilla rota e poñer a nova. Móvese a caldeira e coa axuda do guindastre do estaleiro a máquina sácase polo «gardacalor» para a súa limpeza e reparación no taller.

A reparación aféctalle ás seguintes partes do barco:

- Reparación da máquina principal
- Válvula de inxección
- Dinamo
- Caldeira
- Timón
- Molinete de levar áncoras
- Tubo de vapor da maquinilla
- Viguetas do espartel
- Áncora
- Cuberta
- Escalas
- Escotilla da bodega
- Chimenea
- Calafateo de cuberta
- Limpeza e pintado de fondos

Os traballos de reparación tardaron varias semanas e supuxeron un custe de setenta mil pesetas (70 000 ptas.).

No mes de febreiro de 1954 o San Lorenzo sae de novo ao mar cunha sobre-quilla nova, con chapas polos costados e o casco recravado.

Modificado o pau de popa

O día 13 de xuño de 1957 o San Lorenzo carga de táboa en Santa Marta de Ortigueira. O patrón sabe que hai que facer unha pequena obra no barco co fin de cambiar o pau de popa.

Ao día seguinte, sae ás 5 da tarde con dirección a Ribadeo. Unha vez que desembarca o práctico da ría de Ortigueira en Espasante, o barco navega con mala visibilidade, entrando no porto de destino á unha da madrugada do día 15.

En Ribadeo fanse as xestións para conseguir o material necesario da obra. O novo pau tráese das Figueiras o día 17, costando o transporte 30 pesetas. Pola tarde dese mesmo día ven un carpinteiro que comeza o traballo de darlle forma á peza, e tamén á botavara.

Na tenda de efectos navais mércase diverso material para realizar o traballo: 100 m de cabo de 16 mm, 2 kg de algodón, 4 pastecas metálicas, 9 lousetas de cinc e dous sacos de terra.

O 19 de xuño os carpinteiros traballan todo o día para rematar canto antes, mais o labor lévalles varias horas. Ás 22,15 horas o pau e a botavara xa están listos e o barco preparado para volver a navegar.

O patrón págalles aos carpinteiros o traballo valorado en 610 pesetas e dálles as grazas polos seus servizos. Uns minutos despois, ás 22,30 horas, o San Lorenzo sae de Ribadeo e navega con bo tempo con dirección a Avilés para facer consumo ao día seguinte.

Desde este porto asturiano, o barco segue a súa ruta a Bilbao onde descargará a madeira procedente de Santa Marta de Ortigueira.

Carenado e calafateado

Despois de descargar carbón na Coruña o 29 de setembro de 1957 o San Lorenzo chega a Vigo quedando amarrado ao muelle da Empresa Vulcano co obxectivo de facer traballos de limpeza e reparación do casco: limpar, carenar, calafatear...

Ás 5 da tarde do día 30 o barco sobe ao carro e queda asegurado e listo dúas horas máis tarde.

Na mañá do día seguinte comeza o labor de dar lume ao casco, para continuar co rascado. Pola tarde hai que parar para que outro barco, o Conchita Suárez, poida subir tamén ao carro. A tarefa no San Lorenzo reanúdase ás seis da tarde.

O día 2 de outubro chega a Vigo o armador, D. Balbino, para interesarse polo traballo que se está facendo no barco. Este día coincide no momento en que se comeza o labor de carenar o casco.

Carenar, dando masilla e brea, leva varios días. Os calafates traballan con normalidade e a tripulación fai traballos de mantemento.

O patrón está pendente das necesidades do barco e dos trámites administrativos. Con esta parada aproveita para xestionar o pagamento da nómina do mes de setembro á tripulación, cousa que fai o día 8.

O día 10 o San Lorenzo baixa do carro ás 5 da tarde e queda atracado no peirao da factoría Vulcano.

Ao día seguinte fanse as probas correspondentes, rematando a reparación ás 7 da tarde. Co traballo feito, o patrón despídese dos traballadores, dándolles unha gratificación aos calafates e aos demais obreiros que traballaron no barco.

Ás 8,30 da mañá do día 12 o San Lorenzo sae de Vigo con dirección ao Freixo para cargar a bodega de piñeiro e proseguir o ritmo de traballo habitual.

Rotura do «cinturón» do barco

Nunha das tantas veces que estivo atracado no Muelle del Arenal, en Bilbao, cargando tablón de castaño para o porto de Avilés, ocorreu un feito que puido traer moitas complicacións: foron uns días delicados, moi axitados, debido a unha riada.

Levaba varios días chovendo en Bilbao e nos arredores, por esa razón viña polo río Nervión unha forte riada e houbo que reforzar amarras.

Sobre as sete da tarde baixaban polo río moitos obxectos de variados materiais (madeiras, ramas, plásticos, caixas...). De súpeto os tripulantes ven como baixa unha gabarra cargada, descontrolada, que embiste no barco pola aleta de popa. Co forte impacto, o San Lorenzo choca contra o peirao.

Este incidente trae como consecuencia a rotura do «cinturón» do barco e fai unha avaría importante: coa rotura do «cinturón» crocou varias «tracas», e un ferro do peirao empotrou contra a proa do San Lorenzo.

Inmediatamente hai que buscar unha solución, cousa que se fai de maneira provisional. A tripulación fai os primeiros «remendos», mais o barco necesita ser reparado.

Pasados dous ou tres días, cando a riada baixou o seu nivel, trasládase o barco para a dársena de Aspe. Unha vez alí, analízase a situación e decídese levalo a unha praia, ao lado dun pantalán.

Postos en contacto cos donos do estaleiro denominado Ondárroa, acórdase reparar o barco nese lugar. O persoal desta empresa leva adiante as obras precisas, labor que dura dous días.

Unha vez rematadas as obras, súbese o barco ao «Arenal» para rematar de cargar o material.

Mentres se repara o barco, os donos do San Lorenzo teñen problemas coa compañía de seguros, La Polar, que non quere facerse cargo da reparación.



O San Lorenzo de Foz en Bilbao

Aludíase a que non se sabía de quen era a gabarra causante dos danos e que a compañía de seguros non se facía cargo das consecuencias «das inclemencias atmosféricas».

Despois de moitas negociacións –e incluso dun amago de rescindir o contrato– a compañía de seguros aceptou pagar parte da reparación.

Superado este desagradable incidente, o San Lorenzo de Foz pon rumbo a Avilés, continuando a súa actividade comercial ao longo dos portos do norte e noroeste peninsular.

Hai que dicir que non foi a única vez que ao San Lorenzo de Foz lle coincidiu estar en Bilbao con fortes choivas e inundacións. Nalgunha ocasión, o bote do barco serviu de axuda da poboación bilbaína pola inundación do casco vello da capital. O labor do bote e da tripulación consistiu en transportar a xente dun lado a outro da ría, cousa que agradeceron os veciños.

Desguace da proa

Debido ao traballo desenvolvido no barco e á forza do mar, o San Lorenzo sofre o desgaste normal dunha embarcación de madeira. Por este motivo, as revisións periódicas son fundamentais para un navío deste tipo. Nunha destas revisións é necesario facer unha obra na proa do barco.

O 11 de setembro de 1961, despois de descargar piñeiro en Xixón, o San Lorenzo sae para Ferrol co obxectivo de facer unha reparación.

Na madrugada do día 12 entra en Foz, fai unha parada de dúas horas para deixar un mariñeiro que disfrutará das súas vacacións, e, de seguido, continúa a ruta, chegando a Ferrol ás 14 horas. A reparación ten lugar no carro de Seoane González, que foi contratado previamente. Ás 7 da tarde o barco sobe ás instalacións desta empresa para comezar o traballo ao día seguinte.

Durante tres días o persoal do carro traballa no casco, limpando os fondos e carenando.

O día 16 os armadores chegan a Ferrol e son informados da necesidade de desguazar a proa. Hai que cambiar unha traca da revolta, unha peza que ten moita curva. Debido á súa particularidade, hai que facer unha expresamente para el. Na empresa hai un carpinteiro de ribeira, de Viveiro, moi bo, un verdadeiro especialista neste tipo de traballos, que será o encargado de construír a traca que mide uns tres metros.

Na máquina limpase a caldeira, revisando os tubos e todo o relativo ao mantemento da mesma e a tripulación traballa na conservación do barco dedicándose aos labores de limpeza, revisión do material de salvamento, asegurado de pezas, pintado do pau e os botes...

No exterior do casco, rematado o traballo de limpeza e carenado, o persoal do estaleiro pinta a obra viva e a dotación do San Lorenzo encárgase de pintar a obra morta, dándolle ao barco unha renovada imaxe.

O día 30, o barco baixa do carro ás sete da tarde e queda atracado no peirao de Ferrol.

Ao día seguinte, ás sete da mañá, sae o San Lorenzo, en lastre, para Burela. Neste porto reanuda o traballo con normalidade, cargando de piñeiro que será transportado ata Xixón.

Limpeza de fondos

Algunhas veces, cando o barco necesita unha reparación ou unha limpeza de fondos, non é necesario subir ao carro para este traballo. Aproveítase a entrada en Foz para levala a cabo, como ocorre no mes de maio de 1962.

O día 4, encontrándose o San Lorenzo en Vigo descargando 170 Tns. de cemento, o patrón sabe que ten que dirixirse a Cedeira unha vez rematada a descarga.

Navegando para Cedeira, recíbese a orde de entrar en Foz. O barco diríxese ao noso porto quedando atracado no muelle ás cinco da tarde do día seguinte.

O día 7, o San Lorenzo queda varado en Malates para limpar fondos e carenar. Na ferretería mércase material para o traballo: breia, masilla, estopa... Coa axuda de carpinteiros de ribeira, a tripulación do San Lorenzo comeza o traballo de limpeza e reparación.

Despois de limpar e carenar, dáselle patente ao casco, e os encargados da máquina pican a caldeira e fan os labores de mantemento.

Ao día seguinte báixase o barco para o «galpón», onde se continúa o traballo de reparación e conservación: limpar bodega, cuberta, cociña, rancho e outros espazos do barco; revisar e pintar áncoras, cadeas, maquinilla, molinete e demais materiais...

Durante varios días a tripulación vese envolta nestes traballos, quedando o barco listo para volver a navegar o día 13.

Pasan varios días sen facer operacións e o día 18 o San Lorenzo carga de tabla e piñeiro en Foz. Comezase ás oito da mañá e párase ás seis da tarde.

O labor remata ao día seguinte pero non poden saír polo mal tempo, tendo que esperar case que un día enteiro para volver a navegar coa carga de madeira con dirección a Bilbao.

Navegando e traballando con mal tempo

Ao longo da vida activa do San Lorenzo de Foz, moitas son as ocasións en que o barco navega con mal tempo, tendo que afrontar a situación con «tento e pericia». Dicimos que o barco é «moi mariñeiro», a súa estrutura e a súa construción están ben feitas, o que axuda grandemente en casos de dificultade, mais iso non impide que en certas circunstancias sexa precisa, ademais da pericia e profesionalidade do patrón, a colaboración de toda a dotación... e tamén un pouco de sorte, definida ás veces como auténticos milagres.

Un destes casos deuse na primavera do ano 1949. Un día de néboa o San Lorenzo saíu de Foz cargado de piñeiros con destino Xixón. Seguindo a ruta de costume, o barco navegou varias horas sen ver nada ao seu arredor. O patrón e a dotación estaban vixiantes, uns a proa, outros apostados a babor e estribor e desde a ponte de mando pendentes do timón e dos xiros e bandazos que daba o barco.

Pasaba da medianoite cando consideraron que estaban á altura do Cabo de Peñas. Ao pouco tempo veu unha pouca de brisa que levantou a néboa uns minutos. Neses momentos déronse conta da súa situación: quedarían uns dez minutos para que a embarcación naufragase, encallando nos baixos de Peñas se continuaban con ese rumbo.

Esta costa ten unha complicada orografía que se caracteriza por ter moitos baixos e illotes de rochas, con escasas enseadas que ofrezan abrigo, e numerosas rompentes que emerxen en baixa mar, dificultando a navegación de cabotaxe. Por este motivo a cartografía náutica histórica sempre destacou este cabo como un dos accidentes xeográficos máis perigosos da fachada marítima cantábrica.

Inmediatamente o patrón cambiou de dirección, abrindo o barco para fóra e salvar os baixos de Peñas. Foron momentos de angustia, que se agravaron coa volta da néboa aos poucos minutos. A tripulación seguía espectante tranquilizándose co paso das horas sabéndose lonxe da costa.

Pola telefonía avisaron á oficina de Naviera del Nalón, en Xixón, receptora da carga, que mentres persistira a néboa non poderían entrar no porto.

A espera durou case que todo o día. A media tarde foi levantando a néboa e o San Lorenzo entraba no porto xixonés ás seis da tarde, quedando atracado ao muelle e listo para descargar ao día seguinte.

Pasadas esas horas de angustia e temor, os tripulantes comentaban a situación vivida, considerando unha probable causa do acontecido un fallo no

cálculo da situación, non correspondendo a velocidade do navío coas horas navegadas. O barco levaba moito tempo sen ir ao carro e o seu casco estaba moi sucio, restándolle velocidade na navegación.

Nesa viaxe ía a muller dun tripulante que tiña unha cita médica en Xixón. Seguro que o vivido naquelas horas recordouno durante moito tempo, ao igual que a tripulación. Algún, vista a costa do Cabo de Peñas tan cerca, consideraba un «milagre» saír vivo daquela situación.

Noutras ocasións, a mercadoría que levaba o San Lorenzo víuse afectada polo vento ou a auga, co conseguinte trastorno que iso ocasionaba.

No Diario de navegación hai anotacións do patrón que fai constar o seu malestar, a súa protesta, contra o mal tempo deste xeito:

Protesto contra el mar y el viento por los daños y perjuicios que pudieran originarse tanto en el barco como en la mercancía transportada.

Algúns escritos sobre o mal tempo son os seguintes:

[Diario de navegación: 10 de xaneiro de 1959]

A las 6 salimos de Marín y navegamos con S.W. duro y marejada. Al estar al W. de Isla Ons afrescó más al S.W. teniendo que darle popa yendo de arribada a la Puebla y fondeamos a las 11 horas sin novedad. Reanudamos viaje el día 7 a las 13 horas navegando con W. fresco y marejada. Pasamos Finisterre a las 19 horas y Estaca a las 10,30 del día 8 con cerrazón y viento fresco del W. Se quedó calma a las 12 y a la 1 entró muy duro el E.N.E. teniendo que arribar a Ribadeo, llegando a las 17,30. Salimos a las 15 horas del día 9 de Ribadeo y navegamos con buen tiempo llegando a Musel a la 1 de la mañana del día 10.

A bordo: 10-1-59

E. Niñe

Unhas veces son as inclemencias do tempo as que impiden navegar ao San Lorenzo de Foz, outras veces, xunto á mala metereoloxía, tampouco se pode traballar en porto debido ás deficientes instalacións portuarias.

Tamén se perde de traballar cando o porto depende das mareas para dispor do calado suficiente para entrar ou saír.

Salida de Bilbao 13 horas viento fresco del N.W. y marejadilla navegamos en estas condiciones hasta cabo Ajo por donde pasamos a las 12 horas y volando el viento al N.N.E. con marejada y mar tendida del N.W. y en estas condiciones terminamos esta singladura a la altura de Pina por ser sin novedad.

a bordo 12 febrero 1962

El capitán

[Firma]

Continuamos navegando con viento fresco y marejada del N.N.E. y mar tendida del N.W. hasta cabo Peñas que lo pasamos a las 8:30 de la mañana y haciéndose el viento N.E. ferozidad y mucha mar dando fuertes bandazos y cabeceos, entrando la mar constantemente en cubiertas y cubriendo repetidas veces la escotilla, bien pisada por el estado del mar. En estas condiciones pasamos Estaca de Varos a las 20 horas y arriando a la altura de Ortega que se hizo el viento S.E. sin mar ni marejada llegamos a La Coruña a las 3 horas del día 19 y quedando atracados al muelle de Sta. Teodisa.

En consecuencia protesto contra el mar y el viento por los perjuicios que en el comercio transportado pudieran originarse.

La Coruña diecinueve de febrero de mil novecientos sesenta y dos

El capitán

[Firma]



O San Lorenzo de Foz esperando marea na boca de Foz

Nas diferentes anotacións particulares do patrón encontramos varias referencias en diferentes portos, dándonos unha idea dos atrasos que esta situación trae consigo:

[26-8-1958. Foz] Salimos del muelle de Avilés a las 21 horas, estando libres de puntas a las 21,30, navegamos con buen tiempo y a las 24 estamos al N. de Cadavedo.

Continuamos navegando con buen tiempo y a las 5,10 del día 27 fondeamos en la boca de Foz en espera de marea. Entramos a las 14 horas con Práctico a bordo con Práctico sin novedad».

[14-9-1960. Cariño] Día 14. Llegamos a Cariño a las 10 de la mañana y no hicimos operación por haber mar de fondo y mucha resaca en la rambla.

Día 15. En Cariño con carbón para Andrés Lago, fondeados sin poder hacer operación por mal tiempo. (...)

Día 19. Descargando en Cariño carbón para Andrés Lago, empezamos a las 8 y terminamos a las 20».

[14-11-1960. Burela] Día 14. Salimos de Ribadeo a las 5 de la mañana y entramos en Burela a las 8 y nos empezaron la descarga. Sacaron durante el día 120 Tns.

Día 15. Terminamos la descarga a las 12 y a la 1 nos empezó Arcadio Pardiñas a cargar de pinos teniendo que abandonar el puerto por la mucha resaca y entramos en Ribadeo a las 18.

Día 16. En Ribadeo de arribada sin poder ir para Burela por la mar de fondo.

Día 17. Salimos para Burela a las 9,30 y entramos a las 12. Empezaron la carga a las 13 y terminaron a las 18,30. Salimos para Gijón y navegamos con buen tiempo. A las 24 al N.E. del Busto».

[24-12-1961. San Ciprián] Día 24. Entramos en S. Ciprián a las 8,30 de la mañana y no se pudo hacer operación a causa de la mucha mar y nos mandaron para Cillero y fondeamos en la concha por mal tiempo.

Día 25. En Cillero fondeados sin hacer operación. Por la mañana salimos para S. Ciprián y como había mucha mar volvimos a fondear.

Día 26. Atracamos a la 8 y empezamos a cargar a las 9 en el muelle de Cillero pinos de Salgueiro para Patronal y paramos a las 18 horas.

Día 27. Terminamos la carga a las 12 y salimos para Gijón con pinos de Salgueiro para Patronal. Navegamos con buen tiempo. A las 24 al través con Luanco.

Avaría grave e barco á deriva

Os momentos máis duros vividos pola tripulación do San Lorenzo de Foz, agás a morte repentina do cociñeiro, tiveron lugar a finais do ano 1959.

O día 30 de novembro o barco descarga area en Bilbao (Lamiaco) para a vidreira. Rematada a descarga, tentan saír, pero dan volta polo mal tempo. Teñen que estar de arribada.

O 2 de decembro saen de Bilbao con destino a Foz. Navegando cun pouco de marexada do NW e cerrazón, pasan Cabo Maior ás 23 horas; e ás 24 están co mesmo tempo entre Cabo Maior e Santander, sen máis novidade digna de mención.

Entrando no día 3, o barco segue o seu rumbo navegando co mesmo tempo ata as tres horas, momento en que aclarou.

Os relatos que seguen están tomados dos apuntes do patrón no seu dietario e no diario de navegación. no dietario podemos ler:

Saíndo ás 7,15 horas notouse un golpe estrano a popa e seguidamente revolucionou a máquina sen encontrar resistencia, comprobando a falta da hélice, sendo a situación N.W. verdadeiro de Llanes. Entón por T.S.H. solicitei remolque do mercante Begoña, o cal chegou ao costado ás 9,35 e ás 10, debidamente amarrados cun calabrote de coco novo de 18", unha estacha de 200 m e 5" e 200 m de cabo de 16 mm da nosa propiedade, máis 100 m de cable de 22 mm, propiedade do «Begoña», empeza o remolque.

Navegamos sen novidade con «marejadilla» do NW e vento en calma ata as 13 horas que entrou vento do WNW frescachón e marexada forte do NW que rompe o calabrote de 18". Poñémonos en popa para poder dar outro calabrote por medio da estacha, mais esta tamén faltou, quedando ao garete, non sendo posible ao Begoña achegarse ao San Lorenzo por haber demasiado temporal para renovar a faena.

Entón, por mediación da Radio Costeira de Xixón, puxémonos en contacto co pesqueiro Alcaudón que nos tomou de remolque ás 17 horas, estando a 1 ½ ao N de Ribadesella con vento frescachón do NW.

Cunha manguera do mesmo barco, navegamos sen novidade pola popa do Alcaudón con dous cables de 20 m/m e 650 m. de longo, propiedade do Alcaudón. Ás 22 horas romperon os cables renovándoos

seguidamente cun cable e continuando a navegación nestas condicións damos por rematada a presente singradura.

A bordo 3 de Decembro 1959

O patrón. Eugenio Niñe

O relato continua o día 4:

Seguimos navegando co mesmo tempo ao remolque do Alcaudón. Á 1 da mañá volveu a romper o cable, e rompendo seguidamente dúas veces seguidas ás 2,15 e 2,30, renovámolo seguidamente.

Navegando nestas condicións, o Alcaudón parou a máquina ás 7 horas en espera do día para poder entrar no Musel.

Entramos ás 9 horas e ás 10 abordounos o práctico deixándonos o Alcaudón.

Tómanos o Jumbo (remolcador), o cal nos deixou atracados ao peirao do embudo ás 10,10 horas.

Sen máis novidade dou por rematada a presente singradura.

A bordo, en Musel 4 Decembro 1959

O patrón. Eugenio Niñe

Buque San Lorenzo de For

Viaje de Bilbao a For

Singadura n.º 1

Día 2 de Diciembre

1959

Variación

Horas	Rumbos	Abat	Correc- ción	Viento Dir. y fuer. Ja	Estado de mar	Baró- metro	Tempe- ratura	Humi- dad	Visi- bilidad	Máquina n.º	Consumo n.º	Velocidad n.º	Aparejo
1													
2													
3													
4													
5													
6													
7													
8													
9													
10													
11													
12													

ACACIENCIAS

086

... En los principios a la presente singladura
saliendo del puerto de Bilbao con destino al
puerto de For, navegando con mangadilla del
N. W. y cerraron poranas B. mayor a las 23 h.
y a las 24 estamos con el mismo tiempo
entre B. mayor y de setenta y cinco millas de
velocidad digna de mención

... a todo 2 de Diciembre 1959

El patrón

Lizaso

Continuamos navegando con el nuevo
 tiempo hasta las 3 horas que ~~nos~~ ~~se~~ ~~re-~~ ~~velaron~~.
 Siendo las 7:15 h. se notó un golpe extraño
 a popa y seguidamente revolucionó la maqui-
 na. Sin encontrar resistencia, conquistando la
 falta de la hélice, siendo la situación N. W.
 verdadero de 45 grados, entonces por T. S. H. soli-
 cite remolque del mercante "Requena" al
 cual llegó al costado a las 9:35 y a las 10 h.
 debidamente amarrados con un calabrote de
 coco nuevo de 18" una citacha de 200 m. y 5"
 y 200 m. de cable de 16^{mm} de nuestra propie-
 dad más 100 m. de cable de 32^{mm} propiedad
 del "Requena" empezando seguidamente el remolque
 navegando sin novedad con marejadilla del
 N. W. y viento calma hasta las 13 horas que el
 viento del N. N. W. frescaba y marejada fuerte
 del N. W. rompiendo el calabrote de 18" y ponien-
 donos en popa para poder dar otro calabrote
 por medio de la citacha que está también frito,
 quedando al garrote, no siendo posible al "Requena"
 acercarse al San Lorenzo por haber demarcado tem-
 poral para renovar la forma. Entonces por medio
 de la Radio Costera de Gijón nos pusimos en
 contacto con el pesquero "Calcañón" que nos tomó de
 remolque a las 17 horas citando a 1/2 al N. de Ribade-
 sella con viento frescación del N. W. y marejada del

82 { miramos, navegamos sin novedad por la parte del Alcaudán con dos cables de 20 m/m. y 650 m. de largo propiedad del Alcaudán, a las 22 h. rompieron los cables. rearmámoslos seguidamente con un cable y continuando navegando en estas condiciones damos por terminada la presente singladura.

A bordo 3 de Diciembre 1959

El patin

[Signature]

Seguimos navegando con el mismo tiempo al remolque del Alcaudán a la 1 de la mañana volví a romper el cable y rompiendo seguidamente dos veces seguidas a las 2:15 y 2:30 rearmámoslo seguidamente y navegando en estas condiciones pasó la madrugada a las 7 horas el Alcaudán en espera del día para poder salir en Naval hacia el cable a las 9 h. y a las 10 nos abordó el práctico dejándonos el Alcaudán y Comandante el "Junco" el cual nos dejó atracados al muelle del embudo a las 10:10 h. sin mas novedad doy por terminada la presente singladura.

A bordo en Naval 4 de Dec. 1959

El patin

[Signature]

«Odisea en el mar»

Unha vez emitido o informe ás autoridades correspondentes, o patrón dirixiuse á oficina do Consignatario Naviera del Nalón para dar noticia do acontecido.

Cando a compañía aseguradora do barco tivo coñecemento deste caso, un representante da empresa achegouse ao local do Consignatario e preguntou ao patrón do San Lorenzo de Foz:

—¿Cómo hizo usted este informe? (Parecíalle esaxerado porque o seguro tiña que pagar ao Alcaudón 150 000 pesetas).

O patrón do San Lorenzo responde:

—Pues me parece poco. Este barco –Alcaudón– salvó nueve vidas humanas.

No local estaban presentes varios patróns. Un deles era o do barco Mina Entrego, que lle di ao patrón do San Lorenzo:

—Muy bien, chaval, que pague el seguro que para eso está.

Os demais patróns tamén apoiaron as palabras do patrón do San Lorenzo e o representante do seguro non tivo máis remedio que calar e aceptar a situación, seguindo os trámites entre as compañías de seguros sen volver a preguntar máis datos.

Corenta anos despois, Emilio Fernández Fernández, un tripulante do San Lorenzo de Foz que viviu aquela amarga experiencia, escribiu o suceso titulado o seu relato «Odisea en el mar».

O autor expresa os momentos de incertume e angustia que viviu a tripulación naqueles duros momentos e que nos dan unha idea da difícil situación vivida a bordo dun barco á deriva no medio dun forte temporal.

①

"Odisea en el Mar"

El día 3 de Diciembre de 1959 y después de haber permanecido de arribada en la anzona de Grandío en el puerto de Bilbao, estábamos dispuestos para realizar el viaje con destino a Foz, esto ocurría a bordo del entonces Np. católico San Lorenzo de Foz, junto con nosotros había varias barcos dedicadas al mismo fin que era lo que se llamaba hacer el sabotaje entre los puertos, que hoy casi está desaparecido, era por la tarde cuando abandonábamos el puerto de Bilbao, las lluvias caídas habían ocasionado la riada habitual que trae consigo todo cuanto puede arrastrar de las orillas del río, troncos de árboles, ramos y cuanto alcanza el agua en las márgenes del río, cuando pasamos el puente de Portugalete, sentimos un golpe fuerte sobre la parte de popa, pero que con las turbulencias de las aguas nada hemos podido apreciar.

Ya entrando en la noche los barcos que salían con nosotros que eran varios, en vez de ir de que las partes meteorológicas eran malas algunos buscaban refugio en Santander, nosotros seguimos, no había viento, solo una fonda del NW lo que nos daba la impresión de que por lo menos pudiéramos llegar hasta Gijón, pero de madrugada nuestra ruta se quedaba más corta, se sintieron unas vibraciones fuertes en la máquina, quedando silenciosa por momentos, esto ocurría con frecuencia y cuando eran las 07^h00^m de la mañana fue el último con el cual quedamos sin helice como se lo había sabido el maquinista al patrón, nos encontramos a la altura de C. la Mar por el I. de Ribadesella.

(2)

Sabíamos que había en ruta algunos barcos de nuestro
parte orías o menos, pero el más próximo era uno conocido
por el nombre de "Begoña" que como el nuestro tenía máqui-
na de vapor, localizado por la telefonía nuestro patrón se pu-
so en comunicación con el patrón del mismo y aceptó de
acompañarnos hasta Gijón; los puertos eran muy malos y lo
que creíamos sería nuestro salvador se retiraba, así trans-
currió el tiempo y empezaba la angustia, entonces ya cuando
apareció el "Begoña" el temporal estaba con nosotros, eran
las 11⁰⁰ m. del m/a. apaciguadamente, procedimos con dificul-
tad a dar los remolques, pero todo nos hacía suponer que
aquello no surtiría efecto, la plantilla de personal de nuestro
barco era de 9 tripulantes, pero que por haber uno de oraciones
eramos 8, nuestro remolcador solo tenía 6.

El temporal estaba encima con vientos muy
fuertes del NW. la lluvia nos impedía mirar para adelante
puesto que nos lastimaban las gotas, no íbamos avante, los
cables se rompían y así ocurrió en poco tiempo, quedamos
al quite, el patrón del "Begoña" comunicó al nuestro, que
no podía seguir con nosotros debido a que estaban en muy
malas condiciones tenían la necesidad de apretar las cu-
ñas de las botas y reparar los escorados que lo tenían
al abrigo de P.º Antonio, desahondamos mucha agua dijo
que sentía tener que abandonarnos.

En estas circunstancias quedamos
a la vez que podíamos contemplar la gente de Rivedesella
que esperaba nuestro final que residía en la costa y desde
la altura querían prestarnos sus servicios si es que algo

③ pudieran hacer, antes habian comunicado los patrones de algunos embarcaciones pesqueras, que sentian mucho no poder ayudarnos puesto que no podian salir por estar el puerto cerrado.

Quedaba la última ^{esperanza} y era llamar a la Comandancia de Marina de Luján por si disponian de algún medio de salvamento, estábamos a 14 mts. de profundidad y de continuar así poco nos quedaba de vida, la respuesta fue inmediata dado que nuestra situación fue respetada y no habia interferencias por parte de cuantos buques nos estaban escuchando.

El Sr. Comandante de Marina comunicó a nuestra cabina que habia un pesquero de anastio Caperna de el temporal en la altura conocida por Cabascal y que el barco era conocido por el nombre de "Alcaudón" habia si por su frecuencia de trabajo en telefonía lograda locutando, así ocurrió y la respuesta fue, que si en una hora no llegáramos a la costa podiamos ir a tiempo, esto fueron palabras de su patron llamado Francisco y que resultó ser nuestro salvador.

A las 15⁰⁰ aprox. dimos el buque del reparado "Alcaudón" del cual dependia nuestra vida, el temporal aumentaba y nuestra preocupacion se centraba en la forma de cómo podiamos dar los remolques ya que cualquier descuido de que nos tocara seria lo suficiente para causarnos una averia, pues el casco de nuestro barco era de brasa y el de nuestro salvador de acero, nosotros habiamos quedado sin cables ya en el remolque anterior, pero avisado esto al nuestro patron con el patron del pesquero, este le dijo que seria suficiente remolque hasta llegar a puerto, se accionó el buque y tambien la noche, con muchas dificultades salimos del suceso todos los que estábamos disponibles, las gotas de los chubascos nos lastimaban en los ojos y casi no podiamos ver para recoger los remolques, con gran destreza y inteligencia, el patron Francisco

(4) maniobraba sin que nada supusiera el menor peligro, listos ya para recibir los remolques, fue tan fácil que casi se cogían con la mano de un brazo a otro, nosotros teníamos que agarrarnos con una mano y trabajar con la otra, los balances eran terribles y teníamos que tomar todas las precauciones, por fin hicimos firmes los remolques que fueron dos y el "Alcaudón" fue prolongando cables hasta llegar a la marca de los 650 mts. de longitud, se puso en marcha y los cables hacían una curva que parecía que tocaban fondo, la cosa parecía que iba bien, pero aparece un imprevisto más, comunica el maquinista al patrón que aumenta el agua en las sentinas y el caballo de achique es insuficiente y por lo tanto hay que conectar la falsa inyección, que consiste en poner la máquina en marcha alimentando la refrigeración con el agua que entraba, gracias a Dios esto resultó ser positivo pues el achique respondía y el agua no aumentaba.

A las 22^h 00^m aprox. del día 4, comunicaron al "bati" que habían esto los remolques, uno por la gatera de ellos y el otro por la suelta, puestos de nuevo en cubierta llegamos hasta el lugar de los hechos haber lo que se podía hacer, muchos remolques se había salido de la gatera, y aquello parecía imposible poder ocupar tantos metros de cable en vertical pues parecía que estábamos fondeados, pero con la ayuda de palancas hemos podido llevarlo a su sitio luego con el molinete y la maquinilla llevamos a cabo la maniobra, en aquellos momentos ya nos encontrábamos bastante abiertos de la costa y el peligro había decaído algo, pero no tampoco para hacer las campanas al viento. Nuevo remolque, cuando había transcurrido poco más de una hora, esta vez era solamente un cable por eso la maniobra fue más rápida, así en el periodo de dos horas se repitió la maniobra dos veces más, pero la última cambiamos de sistema, abajamos tres galgas de slambre y luego inquietado el remolque por fuera de la gatera hicimos firme a la bita y resultó bien.

5) Día 5 de Diciembre de 1959. El peligro era menor pero no había terminado, la bonanza continuaba pero aunque despacio nos íbamos acercando al puerto de la salvación y por fin a las 10⁰⁰ aprox. apareció en el puerto de Musel - Gijón el "San Lorenzo de Fo" re-impulsado por nuestro salvador el "Bon de maître" "Alcaudón" y su dotación que tantos miles se han ganado al socorro victorioso de una pérdida irreversible junto con su patrón Francisco, gran profesional de lo que se denomina el lobo de mar del urral viví otemamante agridorado.

El puerto del Musel y la dotación de los baux que allí se encontraban, que eran bastantes crucieron y siguieron todo el proceso de nuestra dramática situación y quisieron expresarnos su satisfacción por nuestro retorno y seguridad.

Ante la evidencia de los hechos quiero recordar la parte más influyente que solamente recordamos cuando estamos en peligro, la Virgen del Escamón y Dios nuestro señor y nombró antes a la virgen puesto que es nuestra Patrona que por intercesión de Dios tiene los poderes de salvación, y aunque en silencio creo que todos hemos invocado con fe y devoción y diu. reconocer yo por mi parte, que después de una vida profesional dedicada a la mar más de 35 años fue el peligro más alocante que he vivido.

Fo, 16 de Septiembre de 1978, 40 años después.

La dotación de del "San Lorenzo de Fo" era la siguiente.

Patrón - Eugenio Niño Corvojal
Maquillas José Fco. Fdez
Contramaestre - Ramón Polvino Oros
Comandante - Emilio Fernández Fdez.
Carpintero - Francisco Fernández Díaz
Id. - José María López
Molinero - José Aboncha Posada
Id. - Francisco Campos Vega

Despois desta «Odisea» quedaban por facer as reparacións oportunas no barco, xa que as avarías eran grandes: rotura do «eixe de cola», «perda da hélice» e «apertura de topes das táboas».

O barco estaba en Xixón en espera de ser reparado. Alí tómanse as medidas do eixe e da hélice, mais aos poucos días o remolcador Jumbo leva o San Lorenzo de Foz ata Avilés, deixandoo atracado na dársena de San Xoán de Nieva. Aquí esperan para subir ao carro, pero esta posibilidade non se dá. Nesas circunstancias deciden levar o barco á praia de San Balandrán, fronte a San Xoán de Nieva.

Na Comandancia de Mariña sácanse os permisos necesarios e, aos sete ou oito días, un remolcador leva o barco á citada praia.

Unha vez varado, fanse os preparativos para arranxar as avarías. Cando chega o novo eixe de cola resultou que non daba as medidas por un problema de medición no codaste. De novo aparece outro contratempo: hai que facer un eixe novo.

Isto trae consigo alongar a estandía na praia unhas tres ou catro semanas.

Pasado ese tempo logran poñer o eixe e a hélice. Aproveitan tamén para tapar os «topes das táboas» do casco con serrín, pasando sacos deste material ao longo da estrutura do barco. Había que carenalos.

Rematada a faena o San Lorenzo sae da praia e pon rumbo a Foz.

Cando chega ao porto hai que varar o barco á altura da Fonte para calafatear o casco, xa que levara moitos golpes do cable do Alcaudón e as aberturas dos topes das táboas eran, nalgúns casos, grandes e había que corrixir esa situación.

Segundo palabras do patrón e doutras persoas que coñecían o barco, recordaban que o casco do San Lorenzo de Foz era «moi valente», moi mariñeiro, notándose nos momentos máis duros.

Feita esta operación, o barco sae e novo ao mar continuando os labores de transporte.

Cambio de caldeira: do carbón ao fuel-oil

No século xx os avances tecnolóxicos son notorios e no transporte marítimo os motores de fuel-oil van gañando terreo aos propulsados por carbón: teñen máis potencia, son máis limpos e ocupan menos espazo. Os donos do San Lorenzo de Foz deciden cambiar a caldeira de carbón do barco e pasarse ao fuel-oil. Iso trae consigo a necesidade de adaptar o motor á nova situación.

A finais do mes de abril do ano 1963 o barco encóntrase en Vigo para efectuar as reformas necesarias. En primeiro lugar, o San Lorenzo de Foz sobe ao carro que ten na zona de Ríos Francisco Cardama, S.A. Esta empresa dedícase desde a súa fundación, en 1916, á construción e reparación de buques.

Nas súas instalacións sácase o carbón das dúas carboeiras do barco, situadas unha a babor e outra a estribor e cada unha con capacidade dunhas vinte Tn.

Ao mesmo tempo que se traballa no interior do barco tamén se aproveita para reparar o casco: carenar, calafatear e dar patente. Para facer este labor contratouse a varios calafates de Noia, expertos no seu oficio, que traballaron varios días ata deixar o casco en boas condicións de navegación.

Rematada a obra no carro de *Cardama*, a segunda fase de adaptación do barco faise nunhas instalacións cercanas, propiedade doutra empresa relacionada coa construción e reparación de buques, Construcciones Navales Yarza, S.A.

Os novos depósitos fanse dentro do barco e prepáranse os tubos da caldeira, con soldadura incluída. Isto supón que o traballo se realice con medidas de seguridade extremas para evitar accidentes. Os novos depósitos de fuel-oil son máis pequenos, dunha capacidade de dez Tn. cada un, mantendo a ubicación dos anteriores, un a babor e outro a estribor. Ao ser os depósitos máis pequenos que os de carbón, o oco que queda será aproveitado para ampliar a bodega, podendo así meter unha estiba máis de madeira.

Durante os traballos de adaptación a tripulación está de vacacións, agás o patrón e o maquinista que permanecen no barco para comprobaren as modificacións e estaren ao tanto das obras realizadas.

Cando rematan as obras, o San Lorenzo carga dúas Tn de fuel-oil para facer as probas pertinentes na Ría de Vigo e os responsables do barco avisan a autoridade de Mariña para que envíe un supervisor e valore a obra feita.

Logo de cubrir os trámites administrativos, un enxeñeiro de Mariña comproba o estado do barco e navega a bordo pola ría, non poñendo ningún reparo. Elabora o certificado correspondente e o San Lorenzo de Foz xa está listo para reanudar a súa actividade comercial. A principios de xullo a tripulación regresa das vacacións e ocupa os seus postos, volvendo o barco a navegar con normalidade, agora cun motor máis moderno e de maior potencia.

O día 6 de xullo, a mediodía, sae de Vigo con dirección a Marín onde carga 212,39 Tn de madeira con destino a San Sebastián. Deste xeito, despois de dous meses de reparación, o San Lorenzo de Foz volve a surcar as augas xa coñecidas do Atlántico e o Cantábrico.

Capítulo III

Tripulantes, salarios





Mariñeiros do San Lorenzo nun descanso da carga do barco: Paco do *Cabo de Mar*, Eugenio, Ramón da *Villarina* e Ramón do *Cabo de Mar* (Foz, 2/9/1947)

Dotación

A dotación do barco estaba composta, xeralmente, de nove homes. Nalguna ocasión chegou a contar con once, baixando nos últimos meses ata seis.

Segundo os traballos realizados, as categorías estaban distribuídas desta maneira:

—*Patrón*: Era o máximo responsable. Gobernaba, facía as xestións de despachar o barco en terra e estaba atento a calquera circunstancia relativa á tripulación, ao barco e á súa carga.

—*Contramaestre*: Vixiaba a limpeza do barco. Encargábase do pañol, da pintura, augarrás, valvulina... e de ter a áncora lista. Era unha especie de capataz. O patrón e o contramaestre turnábanse nas gardas da noite.

—*Fogoneiro*: Atizaba a caldeira para que o motor tivese presión suficiente e engrasaba a maquinilla. Había dous fogoneiros. Cada un tiña unha garda de 6 horas.

—*Maquinista*: Estaba pendente da máquina. Velaba polo seu bo funcionamento e pedía o subministro para a mesma: aceites, lubricantes, algodón...

—*Cociñeiro*: Encargábase de todo o relacionado coa cociña. Naqueles anos os xantares máis abundantes eran o caldo, os guisos, patacas cocidas, algo de touciño, ovos con torresmos, pouca carne (o orzamento era baixo), peixe...

Nos anos de posguerra, e debido a que escaseaban os alimentos, o goberno decidiu controlar a distribución de produtos básicos: arroz, aceite, pan, sucre, xudías... que había que recoller coa «cartilla de racionamento».

O cociñeiro facía uso desta e ía na busca dos alimentos ás cooperativas ou a outros centros encargados da distribución dos mesmos.

Esta situación, que comezara no ano 1939, rematou en 1952.

Polos anos 1958-1963 a subvención asignada para cada tripulante era de 15 pesetas/día. Co paso do tempo e o aumento do custe da vida, aumentou a 22 pesetas/día.

O cociñeiro tiña que facer os seus números para dar de comer á tripulación, igual que o fai unha ama de casa no seu fogar. Procuraba buscar os prezos máis baratos nos diferentes portos que tocaban e contaba cuns comercios habituais para facer as compras. Para as patacas, porén, non había subministrador porque as mercaba en casas particulares de Foz que labraban este produto. Procuraba collellas ao que as ofrecía máis baratas.

Algunhas casas e comercios que vendían os alimentos básicos (o café, o zucre, a sopa, as fabas, o arroz, etc.) eran:

- Pasaxes: Casa de Txomin;
- Bilbao: Ibarturen, un provisionista que estaba no «Arenal» e abastecía os barcos que ían a América. Esta casa agasallaba o cociñeiro con libros de mareas que tiñan ilustracións;
- Xixón: Casa Ramón e Os Pinguitas, situadas no Musel;
- Avilés: Casa de Celso;
- Ribadeo: Casa do Busto;
- Burela: Casa Lestao;
- Foz: Casa de Celina de Marcos e Casa de Estrella.

O almorzo facíase sobre as 7.30 da mañá e consistía en café con leite (condensado). O xantar facíase arredor das 12 do mediodía e a cea sobre as 17 horas.

Como era habitual naqueles tempos, moitos tripulantes do San Lorenzo –e doutros barcos de cabotaxe de similares características– comezaron o seu labor como mariñeiros en barcos pesqueiros e mantiñan os coñecementos da pesca de varias especies.

En diferentes ocasións a tripulación pescaba desde o barco e abastecía para varias comidas. Así, cando estaban á espera de entrar en porto, sacaban as liñas ou as poteras e pescaban cabras ou calamares; e, cando ían en ruta, botaban a liña pola popa e pescaban bonitos.

Houbo algún momento en que o cociñeiro tivo que avisar os compañeiros para que deixasen de pescar cabras porque non se podían conservar todas, xa que o barco non tiña frigorífico.

—*Mariñeiro*: Facía os labores propios de mantemento da embarcación: pintar, limpar metais e outros obxectos, varrer, facer gardas...

As gardas eran de dúas horas na ponte de mando. Consistían en levar o timón acompañados do patrón.

No barco sempre había tres mariñeiros; nos últimos meses, só dous.

Carga e descarga da bodega: Neste labor os mariñeiros traballan cos da «coia de terra». Ao principio o traballo ía incluído na nómina, despois cobraban unha paga extra, igual que os da «coia».

Se a mercadoría transportada era cemento ou carbón, ao remate dos labores de descarga, a tripulación recollía o sobrante destes produtos e levábano para a casa ou vendíano. Deste xeito sacaban un beneficio extra.

No tempo de lecer a tripulación pasaba o tempo de diversas maneiras: conversando con mariñeiros doutros barcos; tomando os «chiquitos» nos chigres e bares do porto ou dos barrios veciños ao mesmo; ir ao cine; ler novelas (sobre todo cando non había cartos); asistir á Misa os domingos e festivos; ir ao fútbol...

En máis dunha ocasión, algún consignatario ofrecía a entrada e invitaba algún membro da tripulación ir ao fútbol.

Se o San Lorenzo de Foz estaba nos portos de Vigo, Xixón, Bilbao ou Ferrol e, se coincidía que o equipo local xogaba contra o equipo en que estivese o veciño de Foz Suso Ares (foi xogador do Celta de Vigo, Salamanca e Atlético de Madrid), algún dos membros da tripulación tamén ía ao fútbol. Suso conseguía o convite, xentileza que a tripulación agradecía.

Tripulantes

Ao longo dos 21 anos de actividade marítima, no San Lorenzo de Foz traballaron moitos mariñeiros. A maioría deles eran veciños da nosa vila e outros de pobos veciños; mais tamén os había de lugares máis lonxanos. Como en toda colectividade humana, algúns traballaron durante moitos anos, outros algúns meses e deuse a coincidencia de que algún embarcou só por uns días.

A primeira dotación estaba composta polos seguintes tripulantes:

Abril de 1944

Faustino Sierra Rico	Patrón
José M. ^a Gayol Méndez	Maquinista
Amador Díaz Iglesias	Fogoneiro
Manuel García García	Fogoneiro
Emiliano Alonso	Cociñeiro
José Campos Moreda	Contramaestre
José Ramón Castiñeiras	Mariñeiro
Amador Neira Alonso	Mariñeiro
José Teijeiro Sánchez	Mariñeiro

A finais do ano 1965, o San Lorenzo de Foz quedaba amarrado definitivamente ao porto da nosa vila, rematando a súa singradura.

A última tripulación formábana:

Decembro de 1965

Eugenio Niñe Carbajales	Patrón
Carlos Fernández Pérez	Contramaestre
Manuel Lousas Fernández	Mecánico
José Trelles Palmeiro	Fogoneiro
José María López Neira	Mariñeiro
Germán Fernández Ruíz	Mariñeiro

A relación de tripulantes dos que temos constancia é a seguinte:

Patróns

Faustino Sierra Rico
José Campos Moreda
Severiano Coldeira Paleo
Marcial Diéguez Mariño
Eugenio Niñe Carbajales
José M.^a Cao Soto
Mateo Chopitea Gunarte
José M.^a Campo Veiga

Maquinistas

José M.^a Gayol Méndez
José Pérez Pérez
Alejandro Martínez Lago
José Serafin Fernández Pérez
Cipriano Ayaro Pazo
Emilio Casabella Souto
Jesús M.^a Seijo Fernández
Manuel Lousas Fernández
Silvestre Campo Basanta

Contramaestres

José Campos Moreda
Antonio Ramos
Tristán López Pérez
José M.^a Campos Veiga
Ramón Fernández Fernández
Francisco Castro Lestegás
Carlos Fernández Pérez

Fogoneiros

José María Gayol Méndez
Amador Díaz Iglesias
Manuel García García
José García Gómez
José Ramón Val Pérez
José Rodríguez Eiras
José Fernández Méndez
José R. Rivas Oroza
Protasio Cobos Cuadrado
Juan Jesús Gayol Méndez
Constantino Gayol Méndez
Jesús Basanta Gayoso
J. Antonio Veiga Varela
José Antonio Fernández Ríos
Ramón Rivas Infante
Francisco Fernández López
Francisco Fernández Díaz
José M.^a Méndez Posada
Ramón Alonso Rivas
José Neira Tapia
José M.^a Neira García
Ramón Moreda Fernández
Juan González Linza
Indalecio López Fernández
José Trelles Palmeiro
Olegario García Veiga
Silvestre Campo Basanta

Cociñeiros

Emiliano Alonso
José Ramón Val Pérez
José A. Veiga Varela
Veremundo Vázquez Teijeiro
José Ramón Palmeiro Bolaño
Ramón Fernández Fernández
Manuel Niñe Fraga
Francisco Fernández
Fernández
Emilio Fernández Fernández
José M.^a Méndez Posada
Antonio Villarino Neira
Manuel Otero García
Hermitas Naray Rodríguez
(do 4/8 ao 18/9/1956
e do 26/9 ao 17/10/1957)

Mariñeiros

José Ramón Castiñeiras
Amador Neira Alonso
José Teijeiro Sánchez
José M.^a Campos Veiga
Gerardo Escalera Fraga
José Campos Moreda
José Ramón Bolaño Arias
Ramón M.^a Rodríguez Rodríguez
Francisco Fernández Díaz

Eugenio Niñe Carbajales
José Ramón García Caserío
José Niñez Rodríguez
Jesús Sánchez Blanco
José Ramón O. Carimo
Germán Ruíz Sánchez
Francisco Campos Veiga
José Ramón Palmeiro Blanco
Emilio Fernández Fernández
José M.^a Fuentes Posada
José Ramón Alonso Alonso
José M.^a Méndez Posada
Manuel Niñe Fraga
Jesús Moreda López
Emiliano Ruíz Fraga
Jaime Insua Lorenzo
Vicente Fernández Vázquez
Virginio Luque González
Jesús Casas Villamil
José M.^a Otero Rodríguez
Carlos Fernández Pérez
Antonio Villarino Neira
José A. Rodríguez Moscoso
Manuel Rey Pérez
Ramón Pillado Villarquide
José María López Neira
Germán Fernández Ruíz

Como se pode comprobar, nesta relación de tripulantes está incluída unha muller, Hermitas Naray Rodríguez, dona de José Pérez Pérez, que estivo dada de alta en dúas ocasións, coincidindo coas reparacións do barco nos estaleiros de Vigo.

Podemos facernos unha pregunta: sería a primeira muller enrolada nun barco de Foz?

Morte do cociñeiro

O San Lorenzo contou sempre cunha tripulación composta por bos profesionais. A dotación defendía ben o seu oficio e, afortunadamente, non houbo que lamentar accidentes persoais de gravidade. Pero no barco ocorreu un triste suceso: a morte repentina do seu cociñeiro, Ramón Palmeiro Bolaño, *Carrau*.

No dietario particular do patrón podemos ler:

30 de Octubre de 1958.

Entramos en Cedeira a las 6,30 de la mañana y al llamar al cocinero la triste noticia de encontrarlo cadáver en el rancho, se dió parte y se hicieron gestiones para llevarlo a casa para donde salió con sus familiares a las 4,30 de la tarde y no hicimos operación.

Unha anotación máis ampla deste suceso queda reflectida no diario de navegación. O texto di:

Continuamos navegando con buen tiempo, entramos en Cedeira a las 6,30 de la mañana y fondeamos 2 grilletes del ancla de babor y pedimos Práctico para atracarnos al muelle, y como tardase algo en llegar, me fui al WC hacer necesidades y al mismo tiempo llamar al cocinero para hacer el desayuno, y no teniendo contestación lo comuniqué al resto de la dotación y dando conocimiento a la Autoridad de Marina y al médico el cual llegó a las 9 horas. Reconocido por el Doctor D. Ángel González Brañas certificó su defunción como consecuencia de síncope cardíaco (Embolia). Avisados los familiares vinieron a recoger el cadáver haciéndose cargo de él a las 16,20 que salió de a bordo en presencia de la Autoridad de Marina. Desatracado el barco del muelle por la resaca fondeamos en bahía hasta el día siguiente y doy por terminado el presente a bordo y en el puerto de Cedeira.

30/10/58. E. Niñe

Os compañeiros quedaron, loxicamente, afectados polo suceso. Unha vez asimilada a situación, recolleron os seus enseres persoais para entregalos aos seus familiares.

Nas anotacións de saída do Dietario do 30 de outubro aparece o seguinte rexistro:

«Un pensamento para la caja del cocinero 140 pesetas».

Ao día seguinte, a tripulación reanuda o seu traballo e carga de piñeiro en Cedeira. Comezan a tarefa ás oito da mañá e finalizan ás sete e media da tarde. Non cargan máis que a bodega e un pouco na cuberta porque non había madeira suficiente para a carga completa.

O San Lorenzo sae ás oito da tarde con rumbo a Xixón.

Durante a navegación, os comentarios da tripulación xiran arredor da perda do seu compañeiro.



Relación dos enseres persoais recollida no dietario do patrón

Salarios

O soldo da tripulación estaba acorde coa situación económica daquel tempo. Non se gañaba moito porque a vida dun país despois dunha Guerra Civil non é doada de levar. A cartilla de racionamento, a escaseza de alimentos e o pouco poder adquisitivo estaban á orde do día.

A pesares de todo iso, a Empresa Marítima de Foz, S.L. sempre está ao día cos seus traballadores e os salarios soben segundo o estipulado pola Lei.

Non dispoñemos de datos dos primeiros anos de actividade da empresa. A primeira relación nominal que encontramos data do ano 1953. O patrón é o encargado de facer esta lista en que se especifican os seguintes apartados:

- Soldo
- Quinquenios
- Horas
- Domingos
- Mando
- Cama
- Plus
- Sobordo
- Descontos

O importe da nómina oscila entre as 1320 pesetas que gaña un mariñeiro (750 pesetas de soldo, sumando as bonificacións e descontando a porcentaxe da Seguridade Social e a Mutualidade), e as 2120 pesetas que gaña o patrón (1155 de soldo).

Os quinquenios baséanse na antigüidade dos traballadores; nas horas, segundo o traballo extra realizado; e nos domingos, segundo coincida a estancia do barco e do labor feito.

O persoal con responsabilidade no barco cobra unha cantidade polo seu cargo. Polo feito de durmir fóra da casa, todos os membros da tripulación teñen dereito a unha cantidade fixa mensual.

O sobordo é a remuneración adicional que se paga á tripulación e equivale a unha porcentaxe do valor dos fletes transportados.

Memoria del mes de enero de 1953

Nombre	Saldo	Permisos minutos	Horas	6 horas perdidas	manos	Quina	Plus	Saldo	Total	cto %	Quinta
E. Niete	1.155	38'50	110	320'0	200	20	130	200'65	2.179'45	58'50	2.120'95
J. Perez	1.105	35	110		150	20	162	197'40	2.229'40	58	1.738'40
J. Campos	285	36'25	116'45	231		20	162	159'05	1.600'65	38	1.562'65
J. A. Meira	775	35	166'80	200'6		20	184	146'00	1.512'01	32'60	1.478'41
J. J. Lopez	775		166'80	200'6		20	162	146'00	1.464'01	32'60	1.431'41
G. Ruiz	750	Permisos 300	106'80	198'20		20	162	128'20	1.466'35	32'40	1.433'95
R. Bolaños	750		106'80	198'20		20		128'20	1.304'25	32'40	1.271'85
J. Campos				64'40							466'20
R. Palacios	800			208'80		20	194	144'60	1.352'80	32'60	1.320'20
				1.736'80							12.129'53

Os descontos que aparecen corresponden ao pago proporcional da suma da cota da Seguridade Social e das Mutualidades

Memoria del mes de julio de 1955

Nombre	Fecha	Quincena	Horas	Salario	Almuerzo	Manutención	Alquiler	Almuerzo	Almuerzo	Almuerzo	Almuerzo	Almuerzo	Almuerzo	Almuerzo	Almuerzo
E. Niño	275	3850	110	2454	300	405	210	15495	30	44520	40	272311	10470	261838	
J. Pérez	265	35	110	6602	150	405	210	14795	30	44520		242480	9065	234552	
J. Campos	225	5654	11645	9830		360	210	11791	30	44520		204241	7125	197616	
R. Salmeiro	375	2875		28784		300	210	10873	30	51840		205190	6739	193477	
J. Vega	650	5160	16640	8164		300	210	9872	30	51840		208241	6524	194270	
J. O. L.	350	2633	16680	8164		300	210	9872	30	51840	40	203474	6422	196172	
R. Bolaño	525	2750	10640	72		300	210	9472	30			137042	5900	131142	
G. Ruiz	525		10640	72		300	210	9472	30	57410	40	182522	5249	181438	
J. Campos	525		10639	72		300	210	9472	30			184292	6749	180548	

17.222.81

Credito en Quincenas 20.000
 en Billetes 2.000
 22.000

Calificación del 18-7-57

Nombres	Saldo	Puntaje Anterior	Puntaje Actual	Saldo	Saldo
C. Lima	875	3850	9130	5209	86144
J. Perez	835	25	860	4902	8078
J. Campos	625	5655	62155	3584	64221
R. Palencia	575	2825	60275	12441	56934
J. A. Vega	500	5100	60100	3409	56207
J. J. del	500	2825	52825	3270	54528
J. Ruiz	525		525	2992	49502
R. Bolacio	525	2750	5250	5145	52102
J. Campos	265		525	2992	49502

5.60634

A paga extraordinaria é puntualmente atendida. Na libreta do patrón queda rexistrada a continuación da nómina do mes correspondente

Gastos particulares del mes de marzo de 1966

Ora 3	Gratificación carga en Bailbas	50
.. 4	Gratificación consumo en Villavieja	50
.. 6	Telefono con Tor desde Genol	22'05
.. 9	Telefono con S ^{ta} Marta desde Canino	2
.. 10	Telefono con Tor desde S ^{ta} Marta	22'05
.. 14	Telefono con Tor desde Bailbas	22'20
.. 17	Telefono con Tor desde Gijón	64'25
.. 18	Gratificación consumo setiba	25
.. 20	Telefono con Tor desde Genol	23'05
.. 22	In terminos descarga y carga pino: en Genol	250
.. 24	Gratificación 8 ^{da} terminos descarga y consumo	250
.. 29	Gratificación en Bayona	300
.. 31	Gratificación 8 ^{da} Parajes	140
.. 31	Pagado a Chopitica Catón anterior	2.500
.. 31	Telefono con Mondariz desde Guetaria	7420
	Gasto cocina	<u>458'05</u>
		4.373'25

Nominas		25.450'86
Cedido a Naviera del Balaon	Total	39.824'11
Saldo en contra a favor		<u>25.000</u>
		5.175'89

O patrón do San Lorenzo leva o control dos gastos que vai xerando o traballo do barco e, mensualmente, fai unha relación detallada co saldo resultante

Gastos particulares del mes de abril de 1961

1	Wifi con monederos y vivero desde Avila, hace com y gas	12675
7	Gruca quita en Bilbao	25
8	Gruca churrasco y B. ca en Gijón	25
11	Magnolia magnifico en Bilbao	100
12	Gruca quita en Requejada y Wifi con vivero	5075
16	Telefono con for particular puchero	1700
17	Vivero, quita, quita y quita	4185
20	En Santander quita y Bilbao en Bilbao	20
22	Problemas a Bilbao desde Santander	30
23	Telegrafos desde Santander	1860
25	Wifi con vivero y monederos desde Avila, 6 com y T	10940
26	"	5425
27	Gruca almorzar en 402	27
28	Gruca 1.º de Gijón por hacer col y quita	104
29	Gruca con comid. floro monederos y mecánico	12120
	Gasto de comida	34
	Salario José María Paganero enfermo	23230
	Liquidación Juan González 4 días de embarque	340
		<u>152670</u>

Naviera 2452636

Permisos

José María Pérez { 1290
 { 129
 { 295

2214

Ramon Bolano { 682
 { 93
 { 506

1281

Total 2951806

Pedidos a Naviera el 5-5-61 — 29.598

Na relación de gastos particulares van incluidos gastos básicos como llamadas de teléfono ou gratificaciones por trabajos varios, pero también otros como liquidación por días de embarque ou permisos que disfruta a tripulación

Liquidación del mes de diciembre de 1962

Eugenio Peña	{	Quincena 22-12-62	1.920'02	}	0.112'38
		nomina	7.470'94		
		gastos particulares	6.763'5		
José M ^o Perer	{	Quincena 22-12-62	1.863'58	}	7.642'15
		nomina	6.478'32		
		Quincena particular	1.300		
José Campos	{	Quincena 22-12-62	1.512'49	}	6.249'30
		nomina	4.731'81		
Eusebio Domanda	{	Quincena 22-12-62	1.250'10	}	8.756'42
		nomina	4.506'32		
José Brelles	{	Quincena 22-12-62	1.203'60	}	5.108'02
		nomina	1.971'02		
		Vacaciones	1.933'20		
Alejandro García	{	Quincena 22-12-62	1.203'80	}	5.928'86
		nomina	4.725'06		
Ramón Bolario	{	Quincena del 22-12-62	1.273'25	}	2.098'51
		nomina	4.825'26		
José M ^o Manda	{	Quincena 22-12-62	1.215'38	}	5.688'22
		nomina	4.472'84		
Jaime Guerra	{	Quincena 22-12-62	1.152'50	}	5.872'79
		nomina	4.715'29		
					<u>60.461'70</u>

A final de año, después de la liquidación del mes de diciembre, el patrón hace un resumen mensual donde se especifican: pedidos, nóminas, fletes e consumo

Resumen del año 1963

<u>mes</u>	<u>Pedidos</u>	<u>Nominas</u>	<u>Detado</u>	<u>Balance</u>
Enero	28.663'15	28.663'15	88.921'90	32'50
Febrero	27.915'80	27.915'81	107.707'15	21'43
marzo	36.957'09	36.957'09	125.903'48	35'19
Abril	35.011'50	35.011'49	44.526'35	23'30
mayo	27.235'80	27.235'80	95.000	13'50
Junio	36.322	36.322'01	124.222'80	36'22
Julio	81.150	81.149'16	102.535'20	32'27
Agosto	41.775'90	41.775'91	111.078'35	41'23
Septiembre	41.592'10	41.592'11	95.161'40	23'37
Octubre	43.685'88	43.685'48	126.308'45	31'95
Noviembre	41.882'20	41.882'35	120.935'80	25'35
Diciembre	60.461'70	60.461'70	143.679'30	31'74
		<u>472.655'76</u>	<u>1.325.970'08</u>	<u>248'35</u>

Costos particulares de agosto de 1963

Día 1	Autolavio y puer en normal	30
" 2	Gas con filtro local Toruain	8060
" 16	Gas fuel en Bayas	65
" 17	Telegramas	1780
	Costo de la comida	40
		<hr/>
		13560
	Reserva	2934608

Vacaciones

Campeón Vieira	33 días a 5166	209478	} 4.676'03
	3 quinquenios	27750	
	33 días a 8650	284350	
	abono garantizado	142925	

Jose Canoy	23 días a 7750	107850	} 3.028'37
	3 quinquenios	61875	
	23 días a 25	575	
	abono garantizado		

Alejo y Juan	20 días a 45	900	} 1.790
	20 días a 23	460	
	abono garantizado	430	

Jose Villar	20 días a		} 1.778'80
	20 días a		
	abono		

Jose Miranda	21 días a	47466	} 2.028'01
	22 días a 23	5060	
	quinquenio	483	
	abono garantizado	61173	

Jaime Yusa	20 días	22230	} 1.876'40
	20 días a 23	460	
	abono garantizado	58830	

45.01777

Pedido en for a S. Manuel Lopez 48.000

As vacaciones quedan anotadas na libreta xunto con outros datos da dotación

Compañía Marítima de For. F. L.
 Don *Enrique*, *Navegación* categoría *Stratona*
 Liquidación del día *31* de *Diciembre* ambos inclusive. N.º 2. *Alcoba*

A ABONAR POR:
 31 días de sueldo a *6* pesos *07000000*
 Abonos por antigüedad *6* meses *00000000*
 Bajas extraordinarias a *3* *00000000*
 Mando *31* días de mantenimiento a *10.25* pesetas *00000000*
 Comida y bebida de bordo
 Soborno
 Plus comida *31* días a *16.25* pesos *00000000*
 Plus familiar *3* meses a *28.80* pesos *00000000*
 Subsidio familiar de *2* hijos *00000000*
 Indemnización por *10%* *00000000*
10% *00000000*

A DEDUCIR POR:
 4^{to} de 3, 5, y C. 5 sobre *4825* Pes. 10 Pesetas *00000000*
 3^{er} de Manejo *4825* Pes. 15 Pesetas *00000000*
 Anticipos

	TOTAL	EXCIPIENTE DE CONTINUACION PAUSA S. S. Y C. S.	MONTEDNO
	2450 -		
	559 -		
	1500 ⁷⁵		
	317 ⁷⁵		
	90 -	90 -	90 -
	2103 ⁵⁰	2103 ⁵⁰	2103 ⁵⁰
	503 ⁷⁵	503 ⁷⁵	503 ⁷⁵
	509 ⁵⁰	509 ⁵⁰	509 ⁵⁰
	60 -	60 -	60 -
	300 -	300 -	300 -
	245 -	245 -	245 -
TOTALES	8634⁶⁰	3817⁸⁵	3817⁸⁵

HORAS A RECUPERAR	
TEMPORAL DE M. (MONTEDNO EN PESOS)	
PROBACIONAL SEMANA Y PERIODO DE OTRAS MANTENIDAS.	
TOTAL	
Reservadas durante el periodo de liquidación.	
IMPORTE	

TOTAL A PERCIBIR POR EL TRIPLUANTE
 35690
 8.277.70

En *Alcoba* a *31* de *Diciembre*
 Firma y sello de la Empresa.



Capítulo IV

**Portos, consignatarios,
clientes e materiais
transportados**



O San Lorenzo de Foz no porto da Coruña

Portos onde atracou

Como xa se menciona anteriormente, ao longo dos 21 anos de navegación o San Lorenzo de Foz transporta materiais para os principais portos do Cantábrico e da Galicia Oceánica. Como podemos comprobar en todo o exposto, tamén fixo viaxes ata varios portos de Andalucía e, nunha ocasión, a Francia. A relación dos portos onde atracou é a seguinte:

País Vasco

Portos: Pasaxes, Ondárroa, S. Sebastián, Bermeo, Guetaria, Bilbao e Zumaia.

Algunhas empresas vinculadas á carga transportada:

- Rezola (cementos)
- Lemona (cementos)
- Ziurrena (cementos)
- Zubizarreta (cementos)
- Artaza (consignatario e armador de buques)
- La Salve (fábrica de cervexas)
- Altos Hornos (carbón)
- Carbones de Tenerife
- Moreira y Cía. (construción)
- Michel (tanques para barcos)
- Iberduero
- Compañía General de Carbones
- Unión Cerrajera



Porto de San Sebastián a mediados do século XX

Cantabria

Portos: Castro Urdiales, Santoña, Santander, Requejada e San Vicente de la Barquera.

Algunhas empresas vinculadas á carga transportada:

- S.N.I.A.C.E. (celulosa de Torrelavega)
- Sílice, S.A.
- Tenerife (Carbones de Tenerife)
- Solvay (materiais de limpeza)
- Lantero, S.A. (consignatario)
- Fabricantes de conservas (Santoña)
- Nicolás Lafuente González (armador de Santander)

Asturias

Portos: Xixón (Musel, descarga de piñeiro; Fomento, outras mercadorías), Avilés, San Esteban de Pravia, Luarca, Navia, Tapia de Casariego e Vegadeo.

Algunhas empresas vinculadas á carga transportada:

- Nespral (carbón)

- Naviera del Nalón, S.A.
- Duro Felguera (minas)
- Patronal Minera (sociedade de madeiristas para surtir minas)
- Muñiz y Cía. (consignatario)
- César Camino González (madeirista, consignatario)
- UNICARBÓN
- Eulogio Fernández (madeirista)
- Manuel Díaz (madeirista)
- Entrecanales (construcción)
- ENSIDESA (altos hornos)

Galicia

—Provincia de Lugo

<i>Porto de Ribadeo</i>	Couso y Conde (madeirista) Pertejo (consignatario) Eladio Lorenzo (madeirista)
<i>Porto de Foz</i>	Eladio Lorenzo (madeirista) J. Campos (receptor de cemento de San Sebastián) Eliseo López Veiga, <i>Eliseo de Botes</i> (receptor de cemento) A. Campos (madeirista) J. Rodríguez (madeirista) Costiñas (madeirista) Obras do porto Zubizarreta (receptor de cemento)
<i>Porto de Burela</i>	Eladio Lorenzo Eladio Díaz (madeirista) Arcadio Pardiñas (madeirista) Costiñas (madeirista) Rúa (madeirista) Materiales Cerámicos
<i>Porto de San Cibrao</i>	Ramón Salgueiro Abad (madeirista) Rúa (madeirista)
<i>Porto de Celeiro</i>	Ramón Salgueiro Abad (madeirista) Rúa (madeirista)
<i>Porto de Viveiro</i>	Guillermo Salgueiro Abad (madeirista)

—Provincia da Coruña

Portos: O Barqueiro, Corme, Santa Marta de Ortigueira, Camariñas, Cariño, Corcubión, Cedeira, O Freixo, Ferrol, Santa Uxía da Ribeira, Pontedeume, A Pobra do Caramiñal, Betanzos, Rianxo e A Coruña

Algunhas empresas vinculadas á carga transportada:

- Manuel Cora (madeirista). O Barqueiro
- E.N. Calvo Sotelo. Ferrol
- E.N. Bazán. Ferrol
- ASTANO. Ferrol
- Cerámica de Jubia. Ferrol
- ARBUPES. A Coruña
- S.E. de Carbuos Metálicos. Corcubión
- UNICARBÓN
- Moreira y Cía. (empresa de construción). A Coruña

Provincia de Pontevedra

Portos: Vilagarcía de Arousa, Marín, O Grove-A Toxa, Bueu, Portonovo, Vigo e Sanxenxo.

Algunhas empresas vinculadas á carga transportada:

- Guisasola (fábrica de cerámica)
- ENCE (celulosa) Pontevedra e Marín
- Dpto. de Carbones. Vigo
- C. Civiles
- Moreira y Cía. (empresa de construción). Vigo
- J. Alcántara. Vigo

Andalucía

Portos: Sevilla, Huelva, Cádiz e Puerto de Santa María

Francia

Portos: Baiona

Consignatarios

Norte de España

Pasaxes

Artaza y Compañía
Gascué y Cruz, S.L.
Consignatarios Tenerife
Agencia Nalón (Suc. Naviera del Nalón, S.A.)
Berra

San Sebastián

Gascué y Cruz, S.L.
Consignatarios Tenerife

Zumaia

Artaza (consignatario e armador)

Bilbao

Hermanos Bereincúa
Bergé y Compañía
Manuel Manero
Maura y Aresti, S.L.
José M.^a Candina
Blas Otero (consignatario e armador)
Marítima del Nervión
Vega

Castro Urdiales

Inocencia Illama

Santoña

Nicasio Quintana

Santander

Berge y Compañía
Fernando García
Vapores Costeros-Francisco García, S.A.
Consignatarios Tenerife
Nicolás Lafuente González (consignatario e armador)

Requejada

I. Bustamante

Torrelavega

José Díaz

Xixón

Romualdo Alvargonzález
Naviera del Nalón, S.A.
A. Paquet
Casimiro Velasco
López de Haro
Patronal Minera
Mansa



Ribadeo. Ao fondo vese un barco no Cargadeiro



San Cibrao nos anos 60

<i>Avilés</i>	Bango y Compañía, S.L. César Camino González (madeirista e consignatario) Casariego y Compañía, S.L. Muñiz y Cía.
<i>S. Esteban de Pravia</i>	Federico G. Fierros Ruiz de Velasco, S.A.
<i>San Juan de Nieva</i>	A. García Munté
Galicia	
<i>Ribadeo</i>	García Pertejo
<i>Foz</i>	Balbino López (Benigno Beltrán era un coñecido consignatario pero non comerciaba co San Lorenzo de Foz)
<i>Burela</i>	José Antonio Lázaro
<i>San Cibrao</i>	Manuel López Rodríguez
<i>Viveiro</i>	Manuel López Rodríguez
<i>O Barqueiro</i>	Manuel López Rodríguez
<i>Cariño</i>	
<i>Ortigueira</i>	
<i>Cedeira</i>	
<i>Ferrol</i>	Antón Martín Agustín Borrajo Aneiros Cenalmor
<i>Betanzos</i>	María Barinaga
<i>A Coruña</i>	Souto y Cía. Ponte Naya ARBUPES, S.L. Hijos de Antonio Conde Sobrino de José Pastor, S.L. Insua y Vizoso Moreira
<i>Camariñas</i>	
<i>Corcubión</i>	Soliño
<i>Corme</i>	



Vilagarcía de Arousa. 1960 (Foto cedida polo Museo de Pontevedra)

Marín
Vigo

Hijos de Rocafort
Joaquín Dávila y Compañía
Bonifacio Logares
Moreira (receptor de Cemento)
V. Suárez

Vilagarcía

Luis García Reboredo
Suárez y Cía.
Carrasco
Ceferino Nogueira
Antelo

Cientes

Entre os moitos clientes que traballaron con *Balbino López y Cía. Marítima de Foz, S.L.*, propietaria do San Lorenzo de Foz, poderíamos destacar como «bos clientes» as seguintes empresas:

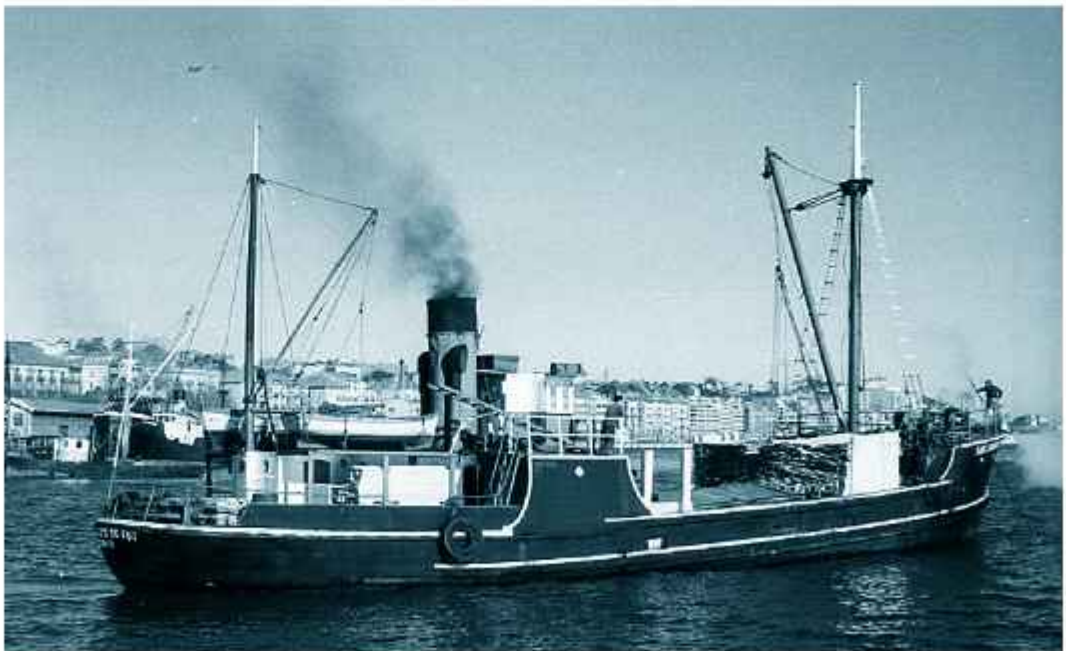
<i>Pasajes</i>	Cementos Rezola
<i>Bilbao</i>	Cementos Lemona
	Nespral
	Naviera del Nalón (despacho de buques)
<i>Zumaia</i>	Unión Cerrajera
<i>Requejada</i>	SNIACE
<i>Xixón</i>	Patronal Minera (receptora de piñeiro)
	Duro Felguera
<i>Avilés</i>	Ensidesa
<i>Burela</i>	Materiales Cerámicos



Porto do Musel (Xixón). Medios do século XX



Burela, 1965



O San Lorenzo de Foz en Santander

Materials transportados

Como xa apuntamos, a nosa vila, punto de saída e de entrada de diversos produtos dunha ampla comarca, foi un referente do comercio de cabotaxe en todo o Norte Peninsular. Armadores, consignatarios, empresarios, comerciantes, talleres, transportistas, obreiros... facían das instalacións portuarias un centro dinámico cun vínculo de unión: o mar.

Este comercio fixo posible o achegamento da nosa xente a outros lugares, abrindo portas dunha relación humana e comercial.

Ao longo destas dúas décadas de actividade, a carga transportada polo San Lorenzo de Foz suma moitas toneladas. A maioría estaba relacionada coa madeira, mais, repasando os datos do barco, podemos dicir que na súa bodega houbo unha grande variedade de materiais, que nos dan unha idea do comercio que se desenvolvía entre as comunidades cantábricas.

A relación dos materiais é a seguinte:

- Madeira: Piñeiro, eucalipto (en táboa, apeas, puntais e rolla)
- Minerais: carbón, caolín, mineral de ferro, arxila, barro e area
- Materiais de construción: cemento, adoquín, ladrillo, pedra e baldosín
- Materiais de transporte: travesas, raís e vagonetas
- Abonos
- Sal
- Cereais: trigo
- Comestibles: patacas, conservas, cervexa, viño e aceite
- Varios: maquinaria, motores mariños, chatarra, cadeas de ferro, chapas de ferro, bidóns, barrís...



O Adela López cargando no Barqueiro



Vigo. 1960 (Foto cedida polo Museo de Pontevedra)



Capítulo V

**Anécdotas, días de festa
e lecer, prensa, artigos
varios, fin da actividade
comercial**



Familiares e veciños do patrón. Foz, 10 de agosto de 1953

Anécdotas

O gaitelro

Xesús Basanta Gayoso, coñecido como *Xesús da Güerta*, foi un home moi popular na nosa vila e que andou embarcado no San Lorenzo de Foz exercendo de fogoneiro.

Os que o coñecemos sabemos que onde estaba el había alegría, xa que contaba anécdotas que non deixaban indiferente a quen estivese na conversa. Era unha persoa alegre e sorrinte e tiña unha grande afección á música.

Estando embarcado, en certa ocasión propúxose mercar unha gaita. Para conseguir o seu propósito falou con José Campos, o *Mantido*, que mediou na operación de compra do instrumento.

Conseguido o seu obxectivo, aproveitaba as horas libres de que dispoñía no traballo para tocar, principalmente polas tardes. Era tanta a afección que incluso lle ensinou algunhas notas a algún compañeiro do barco.

Un día, subindo o San Lorenzo pola ría de Bilbao, Xesús púxose encima da cuberta –a bodega estaba chea de material– sacou a gaita e púxose a tocar. Na medida en que o barco avanzaba, os veciños e os peóns das beiras da ría parábanse a escoitalo.

Unha vez atracados no «Arenal», o noso veciño seguiu tocando e moita xente congregouse á altura do San Lorenzo. Cando rematou a actuación, foi recompensado cunha forte ovación.

Alguén lle dicía:

—¡Agora poderías pasar a gorra a ver canto consegues!



Xesús tocando a gaita xunto a varios compañeiros do San Lorenzo

Posiblemente sacaría «algunhas pesetas» dos sorprendidos espectadores, pero non o fixo.

¡Xesús Basanta era un afeccionado á música!

¡Xesús Basanta era un «gaiteiro»!

A estos me los paro yo

Outra anécdota simpática desta persoa ocorreu en Zumaia. O San Lorenzo estaba atracado e a tripulación ceaba na popa falando de forma distendida. Ao lonxe aparecían varios relixiosos que vestían un hábito branco que andaban moito á presa. O seu paso rápido e as súas vestimentas chamáronlles moito a atención aos tripulantes. De repente, levántase Xesús e dilles aos compañeiros:

—¡A estos me los paro yo!

Xesús esperou a que os frades pasasen á altura da proa do barco. Logo púxose nun lugar visible e botou un aturuxo tan grande que pararon en seco e, volvéndose, preguntaban:

—¿Qué pasa aquí?

Cando ven a Xesús, escoitan a súa resposta cun sorriso na cara:

—¡Disculpen!

Os relixiosos, despois de se recuperaren daquel «berro sorprendente», seguiron o seu camiño co paso apurado.

Na popa do barco, as risas e os comentarios sobre a anecdótica situación deron pé a unha longa tertulia.

Unha vez máis quedaba patente o que dicían os compañeiros e os que o coñecemos.

¡Onde estaba Xesús, había alegría!

Unha boa cea de cabras

Estando un día pendente da marea para entrar no porto de Requejada (Santander), a tripulación púxose a pescar cabras. Conseguiron entre todos un bo lote e pensaban preparalas para a cea.

Cando houbo suficiente marea, o San Lorenzo atracou no porto e cada mariñeiro fixo o seu labor. O cociñeiro saltou a terra, como era o seu costume, para xestionar asuntos da intendencia do barco.

Unha vez de volta foi onda o patrón e díxolle:

—Patrón, tráíolle unha noticia.

—E logo, cal é? dille o patrón.

—Hoxe ceamos en terra sen ningún gasto. Está todo arranxado.

O patrón, sorprendido, responde:

—Como vai ser?

O cociñeiro dille:

—O dono dun bar «é un namorado das cabras» e díxome que se llas levamos, él preparaaas e nós podemos ceas o que queiramos.

E así foi.

Arranxado o barco, a tripulación vai para o citado bar. Unha vez dentro, o dono dilles:

—Pueden pedir ustedes lo que quieran.

Mentres na cociña do bar preparaban as cabras, os mariñeiros do barco tomaron uns «chiquitos» e botaron unhas parrafadas.

Cando está todo preparado para a cea, o dono diríxese aos comensais e pregúntalles qué ían ceas.

Cada tripulante pediu o que lle pareceu: uns carne, outros peixe... logo o «postre»... e todo regado cun bo viño.

Cearon todos a satisfacción.

Ao remate, o dono do bar díxolles:

—¡Hacía tiempo que no cenaba tan a gusto. Este pescado es un manjar. Pueden ustedes volver cuando quieran, y, si tienen cabras, mejor!

Toda a tripulación saíu do bar contenta pola cea.

Os rostros eran alegres no seu camiñar de volta ao barco.

O cociñeiro, Antonio Villarino Neira, fixera certamente un bo labor de negociación.

¡Podía estar satisfeito!

A tentación do viño

O San Lorenzo estaba atracado no muelle do Musel, en Xixón, cargando mercancía para Ribadeo.

Na mesma viaxe, cargan tamén uns 25 ou 30 bocois de viño con destino a Foz, para Almacenes Morán, de Vilaxoane. O viño procedía do Mediterráneo e xa fora transportado por mar ata o Musel.

Durante a travesía a tripulación falaba sobre a carga que levaban e algúns comentaban:

—E logo, non imos probar o viño?

Despois de estudaren a situación, deciden aplicar a «maquía». Cun barreño pequeno fixeron uns buratos en varios bocois.

Os mariñeiros proban o líquido elemento e din:

—É un viño excelente!

Unha vez saboreado, enchen varias garrafas e botellas.

Era a época do chicharrón, tempos de fame e necesidade.

Ao costado do San Lorenzo pasa un barco de pesca e déixalles un lote de chicharrón que axiña se encargou o cociñeiro de preparar.

O xantar dese día consistiu en chicharrón á plancha... e viño.

Como había moito, a tripulación bebeu sen «tasa» e a algún «subíulle á cabeza».

Chegados a Foz, os navegantes, moi contentos, axudaron a descargar o viño de Morán. Este, vendo a situación, desconfiaba da «integridade» dos bocois, e preguntoulles:

—Probástedes o viño?



Publicidade José Morán, ano 1960

Os tripulantes responden:

—Algo si.

Morán, preocupado, dilles:

—Botástedes auga nos bocois?

Eles responden:

—Non, auga non botamos!

Morán, un pouco máis tranquilo, di:

—Bueno, está ben!

Cando o viño chegou ao almacén, Morán comprobou que estaba bo.

Logo mandou de agasallo para a tripulación do San Lorenzo outras dúas garrafas duns 16 litros cada unha.

O viño daquel día, e o dos seguintes, saíulles gratis.

Os «librillos» de papel de fumar

Veremundo Vázquez Teijeiro, coñecido como *Santa Cilla*, era cociñeiro do San Lorenzo. Algunhas veces, cando escaseaban os «librillos» de papel de fumar, mercaba varios cartóns no País Vasco e vendíaos en Foz, no Bar O Lar. Outras veces, levaba varios quilos de fabas da Mariña para vendelas en Xixón, onde eran moi apreciadas e gañaba deste xeito algunhas pesetas.

Estando o barco no muelle de Foz, un día pola mañá desembarca o cociñeiro con dous cartóns de «librillos» de papel de fumar, da marca Abadie.

O carabineiro de garda, coñecido por *Becerra*, achégase ao cociñeiro dando lugar ao seguinte diálogo:

—¿Qué lleva ahí?

—Papel de fumar –responde o cociñeiro.

—¿Eso es contrabando! –replica o carabineiro.

—Esto non é contrabando, que o comprei en San Sebastián, e iso é España! Coa intención de requisarlle os «librillos», o carabineiro di:

—¡Venga conmigo al cuartel!

Os dous diríxense cara o cuartel, o carabineiro diante e o cociñeiro detrás.

Cando se encontran subindo a rúa da Igrexa, baixa cara o porto un coñecido de Veremundo. Ao cruzarse, o cociñeiro dille en voz baixa:

—Toma, leva isto ao Lar.

O coñecido colle o papel de fumar e segue o seu camiño.

Unha vez dentro do cuartel, o garda pregunta polo sarxento. Ao pouco tempo aparece:

—¡Aquí le traigo un contrabandista! –di o carabineiro.

—¿Dónde está el contrabando? –pregunta o sarxento.

—¡Yo no tengo nada! –responde o cociñeiro.

—¿Cómo que no? –di o carabineiro con tono de enfado.

—Yo no tengo nada –replica o cociñeiro.

Despois de comprobar que non ten nada, o sarxento diríxese ao carabineiro e dille:

—¡Es usted un calamidad!

Logo, dirixíndose ao cociñeiro, indícalle:

—¡Váyase usted!

Ao salir do cuartel, o carabineiro dille ao cociñeiro:

—¡Ya me las pagarás!

Veremundo, con cara sorrinte, ía dicindo polo baixo:

—Anda, vai por ahí!

Como se esperaba, o comentario do día no bar O Lar e no porto todo foi a presenza de Santa Cilla no cuartel da Garda Civil.

E todo por uns «librillos» de papel de fumar.

Cubre e as caixas de conserva

Ramiro –que respondía ao alcume de *Cubre*– era un home moi coñecido polos mariñeiros dos barcos que atracaban no muelle de Fomento, en Xixón. A súa vida estaba relacionada co mundo do mar. Era moi bo fogoneiro, pero «non lle gustaba traballar». Gustaba de facer recados e axudar ás tripulacións cando había algunha necesidade. Coñecía o mundo dos «cacos» e sabía como manexarse nese ambiente.

Non eran poucos os que se paraban a falar con aquel home que se deixaba ver ao costado dos barcos para dirixirse ao patrón con estas palabras:

—Patrón, ¿no habrá algo para media botellina?

O contido da «media botellina» era ¡como non! o viño.

Se o patrón tiña algo solto ou estaba «xeneroso», cumpría o desexo de *Cubre*, porque sabía de quen se trataba.

Un día de mediados do século pasado, o *San Lorenzo* cargou no Porto de Foz táboa da boa e cen caixas de conserva (sardiña e bocarte) da Fábrica de Sanjuán. A carga ía ben embalada e cuberta na bodega do barco.

Despois de varias horas de navegación, atracan no muelle de Fomento sobre as tres ou catro da madrugada. A tripulación, unha vez rematados os labores de amarre, déitase a durmir. Un mariñeiro, José *Tocatapiza*, queda de garda. A noite é fría e o mariñeiro, despois de facer unha ronda, métese na cociña para quentar un pouco de café.

Ao pouco tempo achegouse ao costado do barco un rapaz que entablou conversación co de garda. Nuns minutos, os dous homes toman café na cociña e proseguen a charla iniciada anteriormente.

O que non sabía o mariñeiro era que ese home era o «enlace» doutros tres ou catro «camarillas» que sixilosamente se achegaron nun bote para roubar e «faceren algo de negocio».

Despois da conversa e de tomar café, o home dálle as grazas ao mariñeiro e marcha.

Pasada a noite, a tripulación levántase, toma o almorzo e prepárase para descargar a bodega. Á hora de repasar a mercadoría notan a ausencia de 4 caixas de conservas. Crendo que foi un erro, volven a contar, pero o resultado é o mesmo. A maiores tamén se percatan de que faltan unha ducia de táboas.

O patrón ponse en contacto con Foz para asegurarse de que se cargaron as 100 caixas de conservas, cousa que lle confirman.

A sospeita de que fora un roubo ía tomando corpo. José Campos, o patrón, localiza a Cubre e cóntalle o que pasou. A resposta do seu interlocutor foi:

—¡No te preocupes, van a aparecer enseguida!

Pasadas dúas horas, Cubre informa que apareceron as táboas e as caixas de conservas. Mais unha das caixas estaba aberta. Faltaban algunhas latas e outras estaban abertas para o seu consumo.

O patrón chama á Policía para dar conta do acontecido e para que faga os trámites oportunos sobre o roubo.

Unha vez aclarada a situación, quedaba por resolver o trámite do seguro. Campos ponse en contacto coa aseguradora e explicálles o problema. Logo das comprobacións, o seguro faise cargo dos danos ocasionados.

Cando se recupera o roubado, os «beneficiarios» das latas de conserva abertas foron os membros da tripulación que axiña deron conta delas.

Supoñemos que o mariñeiro de garda, José Tocatapiza, aprendeu a lección e nas seguintes gardas andaría con máis atención, non deixándose enganar por un café e unha conversa, «por moi fría que fose a noite».

E Ramiro, Cubre, tiña ben gañada «media botellina» e, se cadra, algunha máis.

Unha «pitadía»

Un fermoso día de primavera o San Lorenzo está atracado en Ribadeo. Na bodega ten unha carga de abono con destino ao porto da Veiga. Espera pola chegada do práctico para iniciar a ruta.

Unha vez que o práctico está a bordo, sobe despois un axudante que vén desde a Veiga. Chámanlle *o Nenín* e é coñecedor de todos os recunchos da ría.

Aos poucos minutos, o San Lorenzo comeza a curta viaxe.

Durante o traxecto, o patrón e o práctico conversan na ponte de mando. Cando faltan uns dez minutos para chegar a destino, o Nenín di ao patrón:

—Podía dar unha «pitadía» para que saiban que chegamos?

—Si, home! Xa me avisarás cando sexa o momento —responde o patrón.

—Xa o avisarei eu!

Mais o obxectivo da «pitadía» non era dar tal aviso.

Había un paisano cun cabalo gradando nunha terra en pendente e o Nenín sabía que o cabalo se asustaba ao escoitar a «sirena» do barco.



Ría de Ribadeo á altura da Veiga

Cando o San Lorenzo está á altura da terra en cuestión e o paisano e o cabalo están na parte baixa da terra, di o Nenín:

—Agora!

O patrón do San Lorenzo fai soar a «sirena» do barco, e, naquel momento o cabalo asustouse de tal maneira que botou a correr pola terra arriba e o paisano detrás del. A escena parecía dunha película cómica.

O Nenín, chocando nos ollos, partíase coa risa, e o patrón, que non sabía da intención do Nenín, tamén deu en rirse.

Cando se serenaron un pouco, di o patrón:

—Vaite, mira tu para que era a «pitadía»!

Encontros con Franco

Foron varias as ocasións en que os tripulantes do San Lorenzo de Foz se encontraron con Franco, o «Xefe do Estado». Estes son algúns daqueles momentos:

—*Ría de Corcubión (1953, aproximadamente)*

O San Lorenzo estaba no porto e os tripulantes cargaban piñeiros durante a mañá. Ao mediodía, varios deles foron tomar un «chiquito» ao Bar de Pachín.

Neste bar había un bo viño –dicían que «ardía nun candil!»– e daba boas tapas, variadas: polbo, xoubas... O dono era unha persoa simpática ata o punto de que dicía: «doulle ovos aos centolos para que engorden».

De regreso ao barco, ven que arredor do embarcadoiro hai moita xente: persoas curiosas, turistas... e policía de paisano.

Ao chegaren ao porto, os tripulantes tópanse cun policía que lles di:

—Ustedes, ¿A dónde van?

Eles responden:

—Somos marineros de ese barquito pequeño.

O policía responde:

—¡Ah, muy bien, pasen ustedes!

Nada máis rematar de falar o policía, chegan varios coches e dun deles baixa Franco que saudou as persoas alí congregadas, entre eles o maquinista do San Lorenzo de Foz.

Despois de xantar, os mariñeiros continuaron co labor da carga dos piñeiros na bodega. Unha vez rematada a faena, o barco sae do porto. Ao pasar á altura do Azor, o iate de Franco, saúdano co pitido de despedida (tres pitadas longas, dúas curtas e unha longa), e as persoas que estaban no iate devolven o saúdo á tripulación do San Lorenzo.

—*San Sebastián (1954, aproximadamente)*

Na entrada da noite dun día de verán chega o San Lorenzo a San Sebastián. Como era costume, o barco fondea ao abrigo da Illa de Santa Clara para pasar a noite.

Arranchado o barco e rematada a faena de fondeo, apagan as luces e a tripulación dispónse a dormir.

Ao pouco tempo vaise achegando ao barco un bote con dous tripulantes e un práctico.

O persoal de garda do San Lorenzo avisa o patrón da chegada do bote. Este axiña se asoma ao costado para ver que é o que queren.

Despois do saúdo de «Buenas noches», os tripulantes do bote identifícanse como policía que traen unha orde:

—Está aquí el Azor, yate del Jefe del Estado. Tienen ustedes que apartarse un poco más de esta embarcación.

O patrón responde:

—¿Dónde podemos fondear?

Un policía di:

—¡Vayan ustedes unos metros más allá!

Respondendo o patrón:

—¡Bien, gracias!

O San Lorenzo levanta amarras e, despois de alonxarse un pouco, fondea sen novidade.

A advertencia de alonxarse do Azor debíase a motivos de seguridade. Aínda que a poboación estaba tranquila, nalgúns lugares xa comezaban os rumores de descontento co réxime.

—*Avilés, 24 de setembro de 1957 (ENSIDESA)*

Estando o San Lorenzo de Foz en Avilés, en faenas de descarga de material para ENSIDESA, houbo que suspender o traballo pola visita do «Xeneralísimo Franco» para inaugurar o primeiro alto forno deste complexo industrial. Como era de esperar, aquel día houbo unha presenza grande de policía en todo o recinto industrial.

Para falar de ENSIDESA hai que remontarse a 1950, cando se constituiu en Avilés a Empresa Nacional Siderúrgica Sociedad Anónima co obxecto de reforzar o desenvolvemento económico de España.

O apoio do Plan Marshall permitiu que España –cunha produción de aceiro mínima, de mala calidade– a través do Instituto Nacional de Industria, promovera unha grande empresa siderúrxica e metalúrxica. O Goberno de Franco elixiu Asturias.

Segundo informacións do «Movemento Nacional» sobre esta empresa:

Para construír a «Fabricona» expropiáronse máis de catro millóns de metros cadrados. Para as obras desviouse o cauce natural da ría e construíronse os pantanos da Granda e de Trasona para abastecer a empresa.

A mesma fonte di que «ENSIDESA foi a locomotora que arrastrou Asturias no campo da industrialización».

A prensa da época informaba desta maneira do vivido naquel día:

A posta en marcha do primeiro alto forno foi todo un acontecemento. Desde as dez da mañá daquel 24 de setembro comezaron a

chegar aos muelles de Ensidesa –na dársena de San Agustín– moitas personalidades, para recibir o Xefe de Estado: varios ministros, o presidente do Consello de Estado, autoridades locais e provinciais, representantes de Ensidesa, o presidente do Instituto Nacional de Industria (INI), etc.

(...) Cando chegaron Franco e a súa dona, recibíunos unha compañía de Infantería, que formou con bandeiras e música. Logo comezou a visita.

(...) Era a unha e media da tarde cando os visitantes chegaron ao exterior do alto forno que se chamaría Carmen en honor da muller de Franco. Sería o inicio dunha dinastía de fornos femininos, xa que ao Carmen viñeron acompañalo o Xoaquina (1958), o Rosario (1966) e o Carmen IV [1969].

(...) O arcebispo Lauzurica Torralba bendiciu o forno, e Suances –Presidente do INI– tendeu a Carmen Polo unha «antorcha» coa que a madriña da cerimonia encendeu a tobera número 3 do forno alto.

(...) Un almorzo de gala e unha visita da muller de Franco ao barrio de Llaranes culminaron a visita oficial.

A tripulación do San Lorenzo, ao non poder continuar cos labores de descarga, arranxa o barco e súmase á poboación que alí está concentrada e pode observar a chegada das autoridades, Franco incluído.

O protocolo do acto e o despregue de medios humanos e materiais impressiona aos espectadores.

De regreso ao barco, os comentarios ao longo do día xiran arredor deste acto inaugural: das autoridades presentes (civís, militares, relixiosas), do despregue militar, das bandeiras, da música... da grande concentración de xente.

Foron moitas as viaxes que o San Lorenzo fixo a Avilés transportando material, principalmente cemento, para construír este enclave que tanto traballo daba naquel tempo. Mais esta viaxe quedou especialmente gardada na mente dos tripulantes porque foron testemuñas directas dun acto que congregou en Avilés un grande número de personalidades da época e pola posta en marcha dunha importante industria que tanto significou para moitas familias e para todos os pobos do arredor naqueles anos difíciles.

Días de festa e lecer

En varias ocasións o San Lorenzo estivo en Foz en días de festa e lecer. Na Festa do Carme ou de San Lourenzo, a presenza dos barcos engalanados dan un ton alegre aos actos festivos.

Durante a procesión fan soar as súas sereas, producindo no ambiente un ruído enxordecedor que obriga, moitas veces, a tapar os ouvidos. Os nenos fan os clásicos comentarios da potencia das sereas e mostran un sorriso dirixido aos pais ou avós indicándolles de onde procede o ruído.

Nestes días de festa, ou nalgún domingo ou día festivo do verán, moita xente que pasea polo entorno do porto quere subir aos barcos. Algunha destas persoas, quizais sexa a primeira vez que sobe a un barco e dubida á hora do embarque, ou pide axuda para acceder á cuberta; outras, máis atrevidas, poñen o pé no costado dando un pequeno salto e axiña se ven pisando a madeira da cuberta.

Moitas destas persoas non son de porto de mar e resulta para elas unha experiencia fermosa. Uns embarcan para curiosear e coñecer a cuberta da



O Amador e, detrás, o San Lorenzo tocando a «sirena». Foz, 1946

embarcación, outros para sacaren unha foto e tela de recordo e outros, quizais acompañados por algún membro da tripulación, para veren por dentro o barco e escoitaren as explicacións que lles dan.

O San Lorenzo de Foz, receptor moitas veces desta clase de visitas, é recordado marca comarca por familias que veñen á nosa vila. Deste xeito, nalgúns fogares da comarca pódense atopar instantáneas que lembran ese momento.



Veciños de Mondoñedo no San Lorenzo.
O segundo pola dereita é Álvaro Cunqueiro

Prensa e artigos varios

O 1 de agosto de 2003 o cronista de Foz, Suso Fernández, recordaba na prensa a primeira entrada do barco no noso porto:

SAN LORENZO, SAN LORENZO

Ó longo da historia déronse en foz unha serie de personaxes que polas súas peculiaridades adquiriron popularidade e gozaron da estima das xentes. Tal foi o caso de Matías Calvo Jarrín, de coñecida familia da vila, irmán de Paco, que fora director do periódico *Despertar* –órgano do Comité de Saúde Pública Focense–, editado en 1936, meses antes de estoupar a Guerra Civil. Matías era un poeta popular que versificaba os aconteceres da vida loca, quedando algún deles na memoria colectiva do pobo, ó seren retransmitidos por vía oral de xeración en xeración.

Polo ano 1943, os armadores don Balbino Rodríguez, focego, e os mindonienses irmáns Lorenzo, construíron nos asteleiros Gondán de Figueiras, en Asturias, un barco de cabotaxe que bautizaron co nome de San Lorenzo. Tralo equipamento do mesmo, que se realizou en Vigo, chegou o día triunfal da súa arribada a Foz. Ó enfilarse a entrada da ría, na barra, o barco tocou fondo, fixo un xiro debido ó vento reinante, o maquinista deu marcha atrás e o San Lorenzo entrou de popa. Matías, que observou a maniobra, escribiu: «San Lorenzo, San Lorenzo/que en barco te convertiste/cuando entraste en este puerto/el culo al pueblo le diste».

O minúsculo Café de Amalio, na Praza, era un lugar entrañable, ó que a cotío acudía un grupo de mozos amantes da cultura e interesados na política. As conversas dos tertulianos tiñan un contido que era aconsellable manter na privacidade dadas as circunstancias da época. Polas referencias culturais dos temas que se trataban o lugar era coñecido como «O Parnaso».

Matías, asíduo a aquelas xuntanzas, era considerado o seu poeta oficial e polo tanto sometida a súa obra ó análise crítico dos parnasianos, que examinaban un a un os valores que conforman a produción poética: a inspiración, elevación, a métrica, o ritmo, a metáfora, a imaxe, a pulcritude e beleza da linguaxe, etc., para ó remate loubar ou rexeitar a obra.

Mal paradas saíronlle as estrofas inspiradas na entrada do San Lorenzo ó porto. Os críticos reprochábanlle a Matías que nunha composición poética de tan elevada lírica utilizase un vocábulo tan pouco pudoroso, e aínda soez e malsoante como é o de «culo». Cando o vate recibiu a reprimenda dos seus críticos reconece a gravidade da situación e pretende enmendala, trocando dita palabra pola de «popa», sen connotacións groseiras, de grata sonoridade e, sobretudo, máis groseira. Pero os inflexibles xuíces non aceptaron o troco alegando que o dano estaba feito posto que os versos do insigne poeta circulaban xa de boca en boca para vergoña do colectivo parnasiano, tan celoso no coidado do bon dicir e da estética da linguaxe.

O veredicto, firme e inapelable, foi traumático: que autor e obra fosen a parar ás profundidades do averno poético.

Matías arrastrou por moito tempo a mágoa daquel fracaso e hoxe, sesenta anos despois, a anécdota sérvenos para lembrar a súa figura entrañable.

El Progreso, domingo, 20 de abril de 1952 [páxina 2]:

EL VAPOR MONTAÑÉS ENCALLA A LA ALTURA DE MORÁS

Acudió a su salvamento el San Lorenzo de Foz

Foz, 23' 40 (Corresponsal). Cuando se dirigía de Avilés a La Coruña con un cargamento de 400 toneladas de carbón y otras mercancías, el vapor Montañés, a causa de la niebla reinante encalló a la altura de Morás.

Rápidamente hizo llamadas de socorro, que fueron captadas por diversas embarcaciones, pero tan solo el San Lorenzo, de la matrícula de Foz, con grave riesgo de sus tripulantes, se lanzó al salvamento del Montañés.

La cerrazón era tan grande que los marineros que se hallaban a popa, no distinguían a los que se encontraban a proa.

A pesar de esa horrible dificultad, se logró trasladar al San Lorenzo, doscientas toneladas del carbón que transportaba el Montañés y las otras mercancías.

Los trabajos realizados para desencallar al Montañés fueron infructuosos, si bien se confía que aprovechando la marea pueda lograrse esta noche.

La tripulación del barco siniestrado está a salvo.

Patroneando el San Lorenzo, va el práctico de este puerto don José Campos, quien despreciando el grave riesgo que sabía corría, no vaciló en exponer su vida por salvar la de los tripulantes del Montañés. Análoga conducta siguieron los demás tripulantes de aquel buque. Su heroico gesto está siendo elogiosamente comentado por las gentes de mar fozenses, como lo será por todos, al ser conocido.

El Progreso, martes, 22 de abril de 1952:

A ÚLTIMA HORA DEL DOMINGO EL MONTAÑESA CONTINUABA EMBARRANCADO CON UNA VÍA DE AGUA A BORDO

Llamamiento a los pesqueros para que acudan a descargarlo con regalo del botín

Foz (Crónica de nuestro corresponsal Manuel Lugilde). A mediodía del domingo la radio del San Lorenzo de Foz lanzó un mensaje rogando a los pesqueros de las Ayudantías marítimas de Vivero y Ribadeo para que



Tripulantes do San Lorenzo: Germán, Neira, Bolaño, Chocante, Campos, Pérez, Carrau e Paco, co redactor Manuel Lugilde e outros acompañantes (Morás, abril 1952)

acudiesen a descargar el Montañesa advirtiéndole que el carbón sería regalado a los buques que acudiesen. Con tal motivo nos trasladamos en el pesquero Cao Vilar al lugar del suceso acompañados del reporter gráfico Luis Carro, cuya información gráfica será publicada en breve. El Montañesa se halla embarrancado de proa en unos acantilados de más de 60 metros de altura en donde se incrustó con la velocidad de crucero. Uno de los peñascos perforó las chapas del buque en el costado de babor, penetrando cerca de un metro, por lo que parte de la bodega y pitache de proa se halla inundada. Resulta inverosímil creer hasta donde llegó el buque sin haber tocado sus numerosos bajos, que se interponen entre la costa. En el momento de llegar nosotros al Montañesa una veintena de pesqueros se hallaban acoderados a este buque realizando el trasbordo de mercancías.

El capitán del Montañesa nos recibió en el puesto de mando acusando la emoción del percance y eludiendo todo comentario hasta que no pueda ver el barco a flote de cuyos intentos francamente dudamos, dada su posición, pues la mitad a proa se halla incrustado en los peñascos y con una elevación de varios pies. De mitad a popa se halla flotando a merced del oleaje que hace crujir las planchas de hierro dificultando a veces el equilibrio a bordo. Unos cien metros por fuera se halla fondeado el San Lorenzo, con un cargamento de carbón y la amarra del remolque y acodado a éste el remolcador venido de Gijón, Gaditano que también es patroneado por el marino de Foz, Alfredo Navarro.

Como ampliación de nuestras primeras noticias añadiremos que el barco se dirigía de Gijón a Cádiz con 700 toneladas de carbón desviándose de la ruta debido a las variaciones que se producían en la brújula con ocasión de niebla. El choque contra la costa tuvo lugar a las dos de la madrugada del sábado teniendo que trasladarse los marineros en medio de las rocas a descubrir tierra y una vez obtenida la situación, por los vecinos de Morás fue cuando lanzaron el mensaje interceptado por el San Lorenzo que calculando la distancia se dirigió a toda máquina a dicho lugar y hallándose a 30 metros del Montañesa, todavía no pudo divisarlo entre la cortina de cerrazón.

Con la llegada de la marea esta noche se realizarán los últimos intentos por sacar de su posición al Montañesa y aún cuando se pudiera



Foz. Anos 60

realizar esta difícil operación, se duda que logre mantenerse a flote dado el gran boquete que inunda la bodega de proa.

La dotación del Montañesa se halla compuesta de 16 hombres.

El Progreso, domingo, 22 de diciembre de 1963:

FOZ SE PREPARA PARA LAS FIESTAS NAVIDEÑAS Del Puerto

A causa del mal tiempo el movimiento de barcos de pesca es casi nulo. Sin embargo, el de cabotaje se desarrolla normalmente, habiéndose despachado en un día los costeros Sofía López, San Luis, San Lorenzo, Fina Díaz y Justina.

O PATRÓN DO SAN LORENZO DE FOZ (Ramón Reimunde)

Que cousas ten a vida! Ten que ser un mariño de auga doce, que pasa os días no monte e vive no meio do campo, lonxe do mar, quen escriba aquí sobre os barcos. Será que alguén o ten que facer e tocou-me a min.

Nesta hora festiva do San Lourenzo que aquí se celebra como patrón, aínda que o sexa parroquialmente Santiago, parece o máis indicado falar do patrón do San Lorenzo, un dos nosos últimos barcos de cabotaxe. E de paso evocar aquel mundo do transporte marítimo mercante que acabou entón e só os maiores lembran.

Era polos anos cincuenta do pasado século... Isto podería contar-se de moitas formas e algún como Suso do Bahía xa o ten feito no seu libro sobre o mar e as xentes de Foz no apartado do cabotaxe, cun listado de barcos. Aquí imos facé-lo de forma máis directa cedendo a voz narrativa ao protagonista do título, tomada de conversas con el gravadas.

Eugenio Niñe Carvajales, nacido en Foz antes da Guerra Civil, viveu en San Cosme até os trinta e cinco anos e despois regresou á súa casa de Foz, onde agora vive xubilado. No ano corenta e seis tiña o título de pesca de altura de 3.^a clase, Miño-Machichaco, un dos maiores de entón. Ese mesmo ano embarca como mariñeiro durante catro anos para sacar o título de patrón no San Lorenzo, onde estará dezanove anos mandando desde os anos cincuenta, até decembro do 1965, data en que fai a última navegación de Celeiro a Fozeste barco, onde fica atracado moito tempo perto dos asteleiros de Juan María para o desguace.

Dezanove anos dan para moito e por iso el fixo de memoria e a ollo a maqueta do barco en madeira, pintado de gris e co nome de Uxío. Sinala co dedo sobre a maqueta a caseta da ponte, onde só levaban un bon compás, a roda do timón e a telefonía. O dedo marca o camarote de proa por estribor onde dormía o patrón, no de babor o maquinista, a popa o cociñeiro e o contramaestre, a cámara insoportábel co calor da caldeira no centro, os portillos da cociña e da máquina polo costado. Os mariñeiros e fogoeiros dormían no rancho de proa. De dormir nada, quen dormía con semellantes trastazos! Movemos a maqueta e voltamos a navegar coa imaxinación: dobramos o Cabo Peñas, mantendo a vista no

faro de Torres, para librar dos baixos dos Merendales até que se vía o faro de Avilés, despois a rumbo para foz, a tres-catro millas dunha costa que aínda sabe de memoria e da que tiñan cuarenta mil marcas, sen carta náutica, sen radar, sen nada. De noite coñecían as poucas luces que había na beiramar. Vendo navegar no ar aquela maqueta, eu tamén lembro que coñecín de neno ese barco, pintado de negro, dando cabezadas cando saía cargado a tope pola Barra de Foz ou atracado no porto do Musel, onde parecía unha casca de noz ao lado dos grandes. Ouvíase os días de nordés desde a nosa casa de San Martiño a pitada augardentosa dos cargueiros chamando ao práctico. Agora é o seu último patrón quen fala:

«A ruta que nosoutros facíamos era case sempre cargar pinos de Foz para Xixón, apeas para as minas. Tiñan que ser mareas grandes, de coeficiente 72 para poder saír polo calado. Descargaban e volta pa Foz, dous viaxes. Despois ao terceiro viñamos cargar de táboa de pino para Santander e Bilbao, e alí, con seguridade cargabamos cemento de Lemona para Avilés, cando estaban facendo Ensidesa. Tamén temos levado carbón e abono. Aquí en Foz, coñecíamos ben a entrada, fondeábamos se o tempo o permitía e esperábamos o práctico, *O Mantido*, na reponta da marea. Os outros costeiros, aqueles Garcías (o Amada, Prudencia, Conchita, Lola, Toñín) da Compañía de Vapores Costeiros, se non podían entrar ían para Ribadeo. Nosoutros viñamos en lastre, só dúas veces trouxemos antracita para Mondoñedo e pedra de Vilagarcía para facer o muelle novo. Ah!, e cemento para o almacén do Mantido. Temos dado cada culatazo aí na Barra ao saír cargados! Ten tocado de proa e de popa, bum e bum. Levantaba por riba aquí o codaste, aquí mesmo xunto ao timón, e logo facía auga pola limeira. O barco calaba cargado doce pés. Cargábamos dúascentas toneladas de madeira, por unha soa escotilla. Tiña unha máquina de vapor de triple expansión, de cento oitenta cabalos, con sete millas por hora. Este San Lorenzo era un barco para andar. Era gordo por aquí pola proa e fino pola popa. Era valente e moi seguro, moi seguro! Trinta e dous metros de eslora, sete de manga. Daquela era un dos máis grandes. Temos ido a moitos portos: Vigo, Marín, Vilagarcía, Coruña, Cedeira, Viveiro, Ribadeo, San Esteban, Avilés, Xixón e Foz os que máis, Santander, Bilbao e Pasaxes...

»Si, viñamos moito a Foz, que entón era o porto lucense que máis tráfico tiña. Un ano por Semana Santa, cando son as mareas máis grandes,

as marcelinas, tiñamos pensado facer dúas viaxes a Xixón con pino e despois cargar de táboa para Bilbao. Cargábamnos o Xoves Santo aquí, que aló era festivo, estábamnos de volta o Venres Santo, cargábamnos o sábado para Bilbao... A Xixón eran dez horas, setenta e dúas millas. Pero o caso foi que só fixemos as dúas viaxes a Xixón, porque veu o nordés e o San Lorenzo non puido saír en quince días! Tanto quixeron aproveitar que se perdeu todo despois aquí atracados de arribada!»

Pensa un ollando a maqueta fiel como sería a vida naquel barquiño. Parece sentir-se o cheiro a salitre e humidade da madeira do casco, o olor a piñeiro da carga, os bandazos navegando de través. A tripulación eran nove homes, deles tres mariñeiros e dous fogoeiros. Non habería cheiro a gasoil, porque a máquina era de vapor con cuarenta toneladas de carbón como combustíbel. Moito traballo e comodidades poucas:

«Os costeiros navegaban de cabotaxe, de punta a punta á vista da costa (cando non había névoa). Para as Rías Baixas tiñamos cartas náuticas. Para o Cantábrico non facían falta, ben coñecíamos. Só unha vez apartamos da costa, indo de Pasaxes para o dique a Vigo, ao pasar por Ortegal abrimos un pouco cara fóra e pescamos unha chea de bonitos con liñas pola popa, bonitos grandes para comer e vender.

»Temos pasado moitos apuros. Acordo unha vez vindo de Bilbao para Cedeira con abono, píllanos un temporal de Noroeste, veña popa ao vento e volta pa atrás buscando porto. Outra vez faltou pouco para perder o barco: caiu-nos a hélice á altura de Tina Maior, no límite de Santander e Asturias, en Unquera. Rompeu-nos o eixe de cola e quedou a máquina louca, sen hélice. Sen goberno, ao garete. Primeiramente deu-nos remolque outro mercante que lle chamaban o Begoña, pero empezou a refrescar o Noroeste e faltaban as estachas. Até que por fin pedimos auxilio pola telefonía á Costeira da Rexión e comunicou cun pesqueiro que estaba traballando alí cerquiña de nosoutros, o Alcaudón, que foi o que nos salvou de ir á costa e nos levou de remolque ao Musel. Despois de dar parte a Don Pedro na Comandaáncia, foos co remolcador Jumbo para Avilés, facer un eixe de cola novo e máis a hélice. Así pasaban tanats cousas e había tantos desgostos. Saímos un día de Foz para Xixón e cerrouse de névoa que non se vía nen palabra. Ben, seguimos coma sempre e ouvimos a sirea de

Cabo Peñas. Cando nos pareceu que pasáramos, metimos para Xixón. Foi a Divina Providencia: veu unha brisa, sssshhhh, abreu un claro no ceu, un pouquiño de claridade e vimos que íamos directos á Herbosa, diante de Peñas. Mi madre, para onde vamos nosoutros, volta pa atrás! En dez minutos íamos enfachar-nos contra Peñas.»

Falamos daqueles pequenos cargueiros que viñan moito a Foz, os costeiros. Aparecen os nomes de Justina de Brais e Nembrudo, o San Luis que mandaba Coldeira, o Amador que cargaba para Barbeito, os de Damián, o Sofía e o Adela López co patrón Mosquera. O Sofía López fora antes o Espiñeira Mondoñedo, mixto de vela e máquina, e o Adela levaba a máquina de vapor que fora antes do Fornel noso. E o Marita, dos Fortunatos, que mandaba Germán Ruíz, amigo de vello da nosa familia do que falaremos noutro artigo. E o Rosalina, que era o barco de máis bonita liña náutica que entraba en Foz, con castelo a proa e popa.

«O afundimento do Rosalina vimo-lo nós desde ben cerca. Xa o escribeu o meu fillo Toñito, tomado da declaración que fixemos ante o Comandante de Corcubión. Saíramos do porto de San Esteban de Právia con carbón para Corcubión e á altura de Tápia recibimos a chamada de auxilio do Rosalina. Estaba con unha vía de auga. Achegámonos con bon tempo. Aínda houbo un mariñeiro que me desengañou de que o ían deixar ir a pique. Oferecemo-nos para levá-lo de remolque a Ribadeo, esperamos alí e o barco afundiuse á nosa vista a trinta metros de nosoutros. Botamos o noso bote por se acaso e pasamos a xente a bordo do deles, que desembarcamos en Foz. Veu-nos buscar a lancha do práctico e seguimos viaxe a Corcubión.»

Había moito traballo daquela e mandou-se moita madeira desde Foz. O último embarque foi no Recalde, que levou eucalipto no 1969. Despois viñeron os camiós, amañaron-se as estradas e acabou-se ese transporte que resultaba caro. O porto non valía. Foi un ciclo que se terminou. Eugenio Niño, aínda novo, foi para a pesca de patrón de costa no Enrique José. Tamén estreou o Hidalgo e o Bizarro, cos que anduvo a Gran Sol, onde se podía dormir a pesar do mal tempo. Con forza dez no parte inglés metían-se en Castletón ou Valentia. Con cerrazón e temporal era

perigoso arrastrar alí no meio da ruta dos mercantes do Canal da mancha. Pero el aínda fala: «Ao mar non lle hai que temer nen escapar. Hai que poñer-lle fronte con xeito, tratá-lo como Deus manda... Tú tés pernas e forza, pero eu tamén estou aquí para defender-me».

Pregón das destas do San Lourenzo 2005

No ano 2005 o pregoeiro das Festas de San Lourenzo foi Luís López Rodríguez, neto de D. Balbino López Rodríguez, un dos donos do San Lorenzo de Foz. O día do Pregón, 7 de agosto, o pregoeiro encontrábase no hospital e non puido acudir ao acto. O Pregón leuno un primo seu. Como era de esperar, as referencias a seu avó e ao barco San Lorenzo de Foz estaban presentes na súa exposición.

Podemos destacar o seguinte:

(...) Como prólogo habré de referirme a mi siempre recordado y querido abuelo Balbino López Rodríguez, puesto que hablar de mi abuelo es hablar de Foz y hablar de Foz es hablar de mi abuelo, ya que están íntimamente ligados entre sí. –En ello, no obstante, seré breve–. Su fecha de nacimiento data del año 1876 y después de recorrer gran parte de Sudamérica desde Argentina hasta Méjico, retorna a Foz donde se establece definitivamente.

Fue D. Balbino un hombre emprendedor, quien entre otras actividades fue Consignatario de Buques y Armador de barcos de Cabotaje, como también lo había sido con anterioridad de barcos de pesca, motivo por el que en la parroquia de Nois se le recuerda como D. Balbino «o das lanchas».

Como Consignatario y Armador de barcos de Cabotaje colaboró en la época de mayor esplendor del puerto de Foz, durante los años 1940 a 1955. En este sentido, con dos socios era dueño de uno de los renombrados barcos de Cabotaje que recorrían el Cantábrico: El San Lorenzo de Foz, embajador de Foz en los distintos puertos en los que recalaba.

Desarrolló D. Balbino una intensa actividad pública, siendo nombrado Alcalde de Foz, por votación popular, y cofundador de la Cofradía de Pescadores de esta Villa, en la que ostentó el cargo de Tesorero.

(...) La actividad del puerto durante los años 1940-1962 fue de gran movimiento de los buques de Cabotaje: San Lorenzo de Foz, Adela y Soñía López, Marita, Goya, Quenje y otros que transportaban madera con destino a Gijón, Avilés y Bilbao principalmente.

Fin da actividade comercial

A finais do ano 1965 o San Lorenzo de Foz remata as súas viaxes. Os últimos anos da súa vida pásaos atracado ao final do porto, preto do encontro dos ríos Masma e Centiño, cerca de Malates, o tradicional cemiterio de barcos de Foz.

O 10 de xaneiro de 1966, os donos do barco contrataron a Manuel López Rodríguez como gardián do barco, antes de ser desguazado.

Pasados uns meses nos que se desmontou o que resultaba de interese para os propietarios ou achegados, o barco quedou desprovisto de garda.

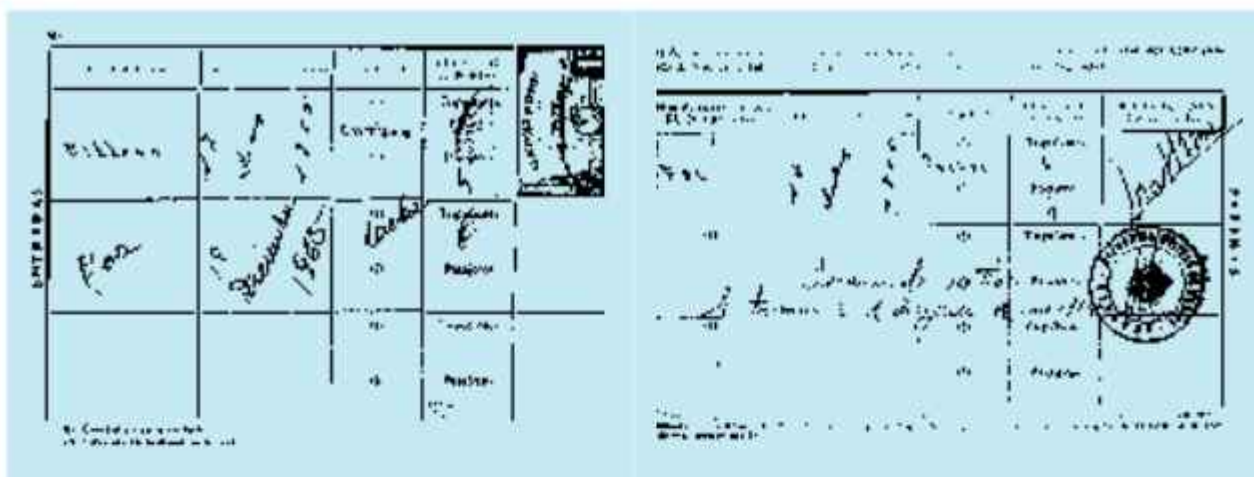
Moitos recordamos os nosos tempos infantís e gardamos na memoria os momentos de xogos neste barco atracado ao final do porto. Desde a cuberta, nenos e maiores pescabamos cangrexos, muxes, robalizas... Cada día que pasaba, víamos como se deterioraba a súa estrutura.

Co paso do tempo e o abandono, o barco paseniñamente foi perdendo os paus, a ponte de mando, as escotillas, etc. Cando só quedaba a quilla e unhas cuadernas, para rematar o desguace utilizouse algunha carga con dinamita, rematando así a historia desta embarcación tan entrañable.

Era o ano o ano 1975.



Barcos no desguace ao final do porto



Últimas anotacións no rol do barco

O mar e os barcos en plena actividade son fonte de inspiración para artistas e poetas. As embarcacións destartaladas, cheas de fango, que rematan a súa existencia nun lugar afastado, tamén son fonte axeitada para o recordo e a nostalgia, tal como deixou escrito Balbino Fernández López nos seguintes versos:

CEMITERIO DE BARCOS (MALATES)

Eses barcos medio soterrados no fango,
borrachos de auga,
ausentes dos ventos mareiros,
esquecidos das ondas,
falan por cada un dos poucos madeiros
que lles quedan.

Teñen na súa historia
—memoria de madeira encouzada—
miles de ronseles perdidos
nos camiños do mar,
teñen o voo ceibe
das gueivotas fuxidías
que percuraban praias salvaxes,
berros de paxaros nocturnos
que rachaban o silencio das noites mestas.

Falan eses madeiros
–cravados na ribeira
que non olla o horizonte–
de longas noites de maruxías,
de soños tecidos polos mariñeiros
á luz dun candil vello
ou baixo a luz fermosa da lúa.

Soños que fuxían dende a cuberta
–que bailaba ao son incerto das ondas–
deica os peitos novos dunha lonxana moza
ou deica os brazos sempre doces
dunha nai sempre arelada.

Cecáis, tamén en soños, sobre estes podres madeiros
fixo algún vento mareiro o seu niño
ou algunha serea deixou o seu cantar embruxado.
A brúxula non marcaba noutros tempos
esta praia sen horizonte
nin este norte de soidade e morte.
Cemiterio de barcos,
enxame de soños mortos,
cobixo de cangrexos de ría,
mazaricos, gueivotas e anguilas,
aínda gardas un certo engado,
cerca melancolía,
algo de tristura
que ás veces me chama ao teu lado.

Veño de ollar a túa triste imaxe
de barcos sen velas nin ronseles,
de percurar no teu triste presente
o pasado florecente do meu pobo.



San Lorenzo na ría de Foz

Veño ata ti
a soñar
cos mares que meu pai
e meus irmáns percorreron,
a soñar
e ser na irrealidade
ese mariñeiro
que perdín na miña infancia.

Cemiterio de barcos:
madeiros ergueitos
que ollan ao ceo
percurando os ollos do mar.

(No meu pobo, Malates é o lugar onde van a desguace os barcos vellos. Malates é unha ribeira escondida nunha revolta do río Centiño. Desde esa ribeira non se olla o mar).

O San Lorenzo de Foz non volveu ollar o mar, pero os que o coñecemos gardamos a súa fermosa imaxe, lembranza dun pasado próspero que hoxe escribimos e agradecemos, esperanzados de que as xeracións futuras tamén así o verán.

Bibliografía e fontes consultadas

- AGUIRRE, Rafael: *El Cantábrico, entre la vela y el vapor. Una cultura común*, Donostia-San Sebastián: Txertoa, 1994.
- ALLEGUE, Gonzalo: *Galicia: O oficio de vivir. O mar, a terra, a cidade*, Vigo: Nigra Trea, 1998.
- ALONSO GONZÁLEZ, Francisco: «Pregón das Festas do Carme», Foz: 2014.
- ÁLVAREZ NÚÑEZ, Antonio (coord.): *El Oro y la Orfebrería Prehistórica de Galicia*, Lugo: Deputación Provincial de Lugo, 1996.
- BASANTA MARTÍNEZ, Xesús (*Xesús do Breogán*): *Hidronimia e historia da costa de Foz*, Foz: Concello de Foz, 2011.
- CAAMAÑO SUÁREZ, Manuel: *A casa popular. Cadernos do Museo do Pobo Galego*, núm. 8, Santiago de Compostela: Museo do Pobo Galego, 1999.
- CAL PARDO, Enrique: *Catálogo de los Documentos Medievales escritos en pergamino del Archivo de la Catedral de Mondoñedo (871-1492)*, Lugo: Deputación Provincial de Lugo, 1990.
- CANOURA QUINTANA, Andrés: *A pesca da balea en Galicia nos séculos XVI e XVII*, Santiago de Compostela: Xunta de Galicia, 2002.
- CARBALLO CALERO, Ricardo: *Historia da Literatura Galega Contemporánea 1808-1936*, Vigo: Galaxia, 1981 (Terceira Edición).
- CARRERAS, Albert e Xavier TAFUNELL: *Estadísticas Históricas de España: Siglos XIX-XX. vol. I*, Bilbao: Fundación BBVA, 1989.
- CORNEJO, Andrés e José ZARZA: *El libro de la navegación*, Madrid: Anaya; Sevilla: Expo 92, 1992.

- CORNIDE SAAVEDRA, José: *Descripción circunstanciada de la costa de Galicia, y raya por donde confina con el inmediato Reino de Portugal. Hecha en el año de 1764* (edición e estudo por X. L. Axeitos), Sada: Edicións do Castro, 1991.
- Despertar. Órgano del Comité de Salud Pública Focense*, Foz: 1936.
- EIRAS FERNÁNDEZ, Ramón: «Do mar e outras historias», en *Un povo con memoria propia. I Xornadas de Historia de Foz*, Foz: A Pomba do Arco, 1997.
- ERMIDA MEILÁN, Ramón: «Catro notas sobre a Sociedade», *Revista do Entroido*, Foz: Concello de Foz, 2002.
- FERNÁNDEZ PACIOS, Xoán Ramón: «O Hospital de peregrinos de San Sebastián», en *Bolanda I*, Foz: A Pomba do Arco, 2003.
- FERNÁNDEZ ROUCO, Xosé (*Xosé de Socorro*): *Foz nos tempos de Faneca*, Foz: J. Fernández, 1999.
- FERNÁNDEZ, Suso: *Foz: o mar e as xentes*, Foz: Librería Bahía, 1997.
- FRAGA LÓPEZ, Ramón (*Caxé*): *Ausencia presente*, Foz: Concello de Foz, 2012.
- ¡Guau... Guau!*, Foz: 1906.
- HUMBLE, Richard: *Barcos. Os mariños e o mar*, Vigo: Xerais, 1993.
- LINDOSO TATO, Elvira e Margarita VILAR RODRÍGUEZ: *Infraestructuras y transportes en Galicia antes del ferrocarril*, Edición Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2009.
- LONGARELA HERRERO, Antonio e Emma BLANCO CAMPOS: *La Navegación a Vela en Cantabria antes y después del siglo XX*, Santander: A.C. Villas del Cantábrico, 2001.
- LÓPEZ PÉREZ, Pilar e Xoán Ramón FERNÁNDEZ PACIOS: *Foz. Recuperación da Memoria Histórica*, Lugo: Deputación Provincial de Lugo, 1993.
- LÓPEZ RODRÍGUEZ, L.: «Pregón das Festas de San Lourenzo», Foz: 2005.
- MADOZ, Pascual: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones en Ultramar*, Madrid: Establecimiento tipográfico de P. Madoz y L. Sagasti, 1845.
- MÁIZ VÁZQUEZ, Bernardo e Enrique FREIRE HERMIDA: *As embarcacións tradicionais. Do Arco Ártabro a Ribadeo*, Ferrol: Embora, 2009.
- MANUEL ANTONIO: *De catro a catro*, Vigo: Galaxia, 1998.
- MARQUÉS DE LA ENSENADA: *Catastro de Ensenada (1753)*.
- MOLINA, Bartolomé Sagrario (*Licenciado Molina*): *Descrición do Reino de Galicia (1550)*, Noia: Toxosoutos, 2003.
- MÖRLING, Staffan: *Las embarcaciones tradicionales de Galicia*, Santiago de Compostela: Xunta de Galicia, 1989.

- MOURIZ ROSENDO, Paula e Jesús FERNÁNDEZ RICO: *Evolución dos portos nas poboacións costeiras da Mariña Lucense*, Santiago de Compostela: Xunta de Galicia, 2005.
- NÉCEGA, Primitiva: *Cuentos y relatos de Primi*, Madrid: Visión Libros, 2013.
- O'SCANLAN, Timoteo: *Diccionario Marítimo Español*, Madrid: Museo Naval, 1974.
- PEREDA, José María de: *Sotileza*, Barcelona: Austral, 2012.
- El Progreso*, Lugo.
- PUNCEL, María e Juan José VÁZQUEZ: *Diccionario visual Altea de Naves y navegación*, Madrid: Altea, 1992.
- SANZ, Cecilio: *Breve historia de la navegación y el comercio marítimo desde la antigüedad hasta nuestros días*, Madrid: Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos, 2003.
- VV. AA.: *1.001 Barcos*, Madrid: Servilibro, 2011.
- VILLAMIL Y CASTRO, José: *Crónica General España. Crónica de la provincia de Lugo*, vol. I, Madrid: Aquiles Ronchi, 1866.
- VILLOCH VÁZQUEZ, M.ª Purificación: *Estudio geodemográfico del Municipio de Foz (Lugo)*, Lugo: Deputación Provincial de Lugo, 1989.

Relatos de tripulantes

Eugenio Niño Carbajales

Germán Ruiz Sánchez

Emilio Fernández Fernández

José Pérez Pérez

Outras fontes consultadas

Arquivo persoal do autor

Arquivo Municipal do Concello de Foz

Astilleros Gondán (Figueiras, Castropol)

Biblioteca Municipal Salgado Toimil. Foz

Biblioteca Provincial de Lugo

Capitanía Marítima de Burela

Capitanía Marítima de Ribadeo

Fundación A Ribeira

Parroquia de Santiago de Foz

Xunta de Galicia. Grupo de Portos de Lugo

Xunta de Galicia. Arquivo do Reino de Galicia

Eugenio Niño Carbajales, patrón do San Lorenzo

Biografía

- 1923 Nace en Foz. Fillo de Eugenio e M.^a Antonia.
Aos poucos meses a familia trasládase a Barreiros (Villadaíde).
- 1929 Escola de Luis «de Juanito» (As Covas, Vilar, San Cosme).
- 1932 Escola de Primaria (Áspera, San Cosme).
Mestre: D. Antonio Carmena.
- 1936 Escola (Áspera, San Cosme).
Mestra: Dna. M.^a Luisa Mengotti Ostende Lira.
- 1937 Escola (Áspera, San Cosme). Mestra: Srta. Leonor Varela García.
- 1938 Seminario Diocesano (Mondoñedo).
Rector: D. Manuel Maroño Castro.
- 1940 Marzo: deixa o Seminario por motivos de saúde (lesión pulmonar).
- 1942 Embarca de mariñeiro na lancha *La Milagrosa*.
Patrón: Eugenio Niño Fraga.
- 1943 Servizo Militar (1/4) . Cuartel de Instrucción de Ferrol.
Servizo Militar (10/7). Colexio de Orfos da Armada de Madrid.
- 1945 (15/3) Licencia do Servizo Militar.
Lancha La Milagrosa. Mariñeiro (de 2 1/3/ 1945 a 2/7/1946).
Patrón: Eugenio Niño Fraga.
- 1946 Lancha Calín. Mariñeiro (de 10-7 a 23- 11).
Patrón: José María Méndez Posada, *O Fesguello*.
Título de Patrón de Pesca de Altura de 3.^a Clase (10/8)

- Barco San Lorenzo de Foz. Mariñeiro (de 23/ 1 1/ 1946 a 20/7/1950).
 Patrón: José Campos Moreda, *O Mantido*.
- 1949 Título de Patrón Mayor de Cabotaje (27/8)
- 1950 Barco San Lorenzo de Foz. Patrón (de 6/ 1 1/ 1950 a 10/1/1966).
- 1952 Matrimonio con Carmen Fernández Fernández (17/4)
- 1953 Nace a filla Antonia Delfina (15/1 1).
- 1956 Nace o fillo Eugenio (1 1/1).
 Morte da filla (8/3).
- 1958 Nace o fillo Antón (14/2).
- 1963 Título de Radiotelefonista Naval Restringido.
- 1966 Barco Costa Vasca. Patrón de Costa (de 1 1/ 1 a 30/3). Patrón de Pesca:
 Pablo (vasco)
 Barco Enrique José. Patrón de Costa (de 25/4/1966 a 28/7/1967). Patrón
 de Pesca: Manuel Rodríguez Cancela.
- 1967 Barco Hidalgo. Patrón de Costa (de 20/ 10/ 1967 a 6/ 10/1969). Patrón
 de Pesca: Ernesto Ageitos Rama.
- 1969 Barco Navahermosa. 1.º Oficial (de 10/10/1969 a 6/6/1970). Capitán:
 Raúl García Olano
- 1970 Barco Bizarro. Patrón de Costa (de 3/9/1970 a 3/7/1978). Patrón: Ernes-
 to Ageitos Rama

El Comandante Militar de Marina de la Provincia Marítima
de El Ferrol del Caudillo, D. Aguirre Uiaty
de Uria

En atención a que *Eugenio Uíste Carbajal*,
natural de *de For* de la Inscripción Marítima
de *Asturias* con *74* de *1941* reúne los requisitos
reglamentarios (O. M. de 21 de Agosto de 1941, B. O. n.º 244, y O. M. de 17 de
Mayo de 1944, B. O. n.º 143) para inscribirse en la plaza de PATRON DE PESCA DE
ALTURA DE TERCERA CLASE y ejercer el mando entre *de Uria*
y *de Uria*

vengo en expedirle este nombramiento, del cual queda tomada razón en esta
Comandancia Militar de Marina, en el asiento de su inscripción para que pueda
al interesado ejercer dicha profesión, guardándosele las consideraciones que
deben gozar los de su clase.

Dado en El Ferrol del Caudillo, a *de Uria* de *de Uria*
de *de Uria* de *de Uria*



...NOMBRAMIENTO DE PATRON DE PESCA DE ALTURA DE TERCERA CLASE
para el ejercicio del mando entre *de Uria* y *de Uria*
de Uria
a favor de *Eugenio Uíste Carbajal*

Firma del interesado,
Eugenio Uíste Carbajal

(1) - Tener a veces de inscribirse en el asiento de su inscripción para que pueda ejercer como Patrón

Nomeamento de Patrón de Pesca de Altura de terceira clase



MARINA MERCANTE ESPAÑOLA
 Tarjeta de Identidad Profesional Marítima
 N.º 411007441

Título Patrón Mayor de Cabotaje
 Expedido por Subsecretaría Marina Mercante-Madrid
 Fecha 8 marzo 1965 Antigüedad 27 agosto 1949

Apellidos Niño Carvajales
 Nombre Eugenio Nacido el 19 diciembre 1923
 Lugar Foz (Lugo) Nacionalidad española
 Características físicas, Dcto. Nal. Identidad ním. 010.641.491

El interesado, El jefe de la Sección de Personal Marítimo,
Eugenio Niño Carvajales *Rafael Montes Nocete*
 Caduca 8 marzo 1990

Título de Patrón Maior de Cabotaxe



MARINA MERCANTE ESPAÑOLA
 Tarjeta de Identidad Profesional Marítima
 N.º 151007441

Título RADIOTELEFONISTA NAVAL RESTRINGIDO
 Expedido por COMANDANCIA MARINA DE ELJON
 Fecha 18 Junio 1. 965 Antigüedad 29 Julio 1. 963

Apellidos NIÑO CARBAJALES
 Nombre EUGENIO Nacido el 19 Diciembre 1. 923
 Lugar FOZ (LUGO) Nacionalidad ESPAÑOLA
 Características físicas, Dcto. Nal. Identidad ním. 010.641.491

El interesado, El jefe de la Sección de Personal Marítimo,
Eugenio Niño Carvajales *Rafael Montes Nocete*
 Caduca el 29 Agosto 1. 976

Título de Radiotelefonista Naval Restrinxido

DON PEDRO FERNANDEZ DOCE, TENIENTE DE NAVIO DEL CUERPO GENERAL DE LA ARMADA, AYUDANTE MILITAR DE MARINA DEL DISTRITO MARITIMO DE RIBADEO.

C E R T I F I C A D O: Que en la Libreta de Inscripción Marítima de DON EUGENIO NIÑE CARVAJALES, Folio 74/71 de Ribadeo, en su Sección de embarques y desembarques, figuran los siguientes:

NOMBRES DE LOS BUQUES	T.R.E.	FECHAS DE EMBARQUES	FECHAS DE DESEMBARQUES	PLAZA OCUPA
"LA MILAGROSA"	14,24	07.08.41	25.03.43	Marine
"LA MILAGROSA"	14,24	21.03.45	02.07.46	Marine
"CALIN"	31,12	10.07.46	23.11.46	Marine
"SAN LORENZO DE POZ"	202,52	23.11.46	20.07.50	Marine
"SAN LORENZO DE POZ"	202,52	30.07.50	01.05.53	Patrón
"SAN LORENZO DE POZ"	202,52	10.05.53	25.07.57	Patrón
"SAN LORENZO DE POZ"	202,52	03.09.57	29.07.59	Patrón
"SAN LORENZO DE POZ"	202,52	02.09.59	28.11.62	Patrón
"SAN LORENZO DE POZ"	202,52	10.12.62	21.12.62	Patrón
"SAN LORENZO DE POZ"	202,52	22.12.62	13.02.63	Patrón
"SAN LORENZO DE POZ"	202,52	23.03.63	27.04.64	Patrón
"SAN LORENZO DE POZ"	202,52	29.04.64	17.07.64	Patrón
"SAN LORENZO DE POZ"	202,52	25.08.64	14.12.64	Patrón
"SAN LORENZO DE POZ"	202,52	02.01.65	06.08.65	Patrón
"SAN LORENZO DE POZ"	202,52	24.08.65	10.01.66	Patrón
"GOSTA VASCA"	74,00	11.01.66	30.03.66	Patrón
"ENRIQUE JOSE"	144,98	05.04.66	26.04.66	Patrón
"ENRIQUE JOSE"	144,98	27.04.66	15.08.67	Patrón
"DECAÑO"	162,30	16.08.67	30.09.67	Patrón
"HIDALGO"	162,30	01.10.67	06.11.67	Patrón
"HIDALGO"	162,30	08.11.67	06.10.69	Patrón
"NAVARENEGOSA"	1.400,00	10.10.69	06.06.70	1º Ofi.
"BIZARRO"	212,59	01.09.70	09.09.71	Patrón
"BIZARRO"	212,59	01.10.71	24.07.72	Patrón
"BIZARRO"	212,59	12.08.72	08.08.73	Patrón
"BIZARRO"	212,59	08.09.73	01.08.75	Patrón
"BIZARRO"	212,59	18.08.75	07.08.76	Patrón
"BIZARRO"	212,59	27.08.76	17.08.77	Patrón
"BIZARRO"	212,59	06.09.77	11.10.77	Patrón
"BIZARRO"	212,59	11.10.77	02.07.78	Patrón
"BIZARRO"	212,59	03.07.78	12.08.78	Patrón
"BIZARRO"	212,59	19.09.78	05.09.79	Patrón

Y para que consta, expido, sello y firma el presente en Ribadeo a los seis días del mes de Septiembre de mil novecientos setenta y nueve.



