

ESTALEIROS EN FOZ

Antonio Ares Méndez



Ao longo do século XX, a construción naval xogou un papel relevante no noso concello debido á repercusión que tivo na economía local e comarcal.

O porto do Foz naceu cunha finalidade claramente comercial e a súa localización estivo relacionada coa presenza de gran cantidade de madeira na comarca. A súa transformación para construír embarcacións foi unha constante ao longo de varios séculos.

Para falar das orixes da construción naval na nosa vila, temos que remontarnos varios séculos atrás. A obra *DESCRIPCIÓN DO REINO DE GALICIA*, do Licenciado Molina, ano 1550, no apartado dos “Portos 2de Mar” fai referencia a Foz co nome “Santiago” desta maneira:

*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 en pabío
de toda Galicia, pois este é o cabo.*

Outro dato que nos aporta esta obra, encontrámolo no apartado dos ríos:

*O outro río chámase Masma,
que é o que entra na ría do porto
de Santiago de Foz, onde se fan
xentís navíos e de moito porte,
porque é terra de moita madeira
e fuste para eles.*

En consultas diversas do século XVIII, vemos informes da nosa poboación e freguesía, nomeada Santiago de Foz. No *Catastro del Marqués de la Ensenada* (1753), os datos que podemos destacar son os seguintes: 261 mariñeiros distribuídos nunha pinaza de navegar e seis lanchas de pesca.

No ano 1764, D. José Cornide fai a *DESCRIPCIÓN CIRCUNSTANCIADA DE LA COSTA DE GALICIA, Y RAYA POR DONDE CONFINA CON EL INMEDIATO REINO DE PORTUGAL*.

Nesta obra encontramos máis información referentes ao noso porto e á actividade marítima, así como a problemática do porto: a dependencia das mareas para a entrada de barcos de certa envergadura:

Algo más arriba y como a una legua distantes 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 Foz dista de la Barra medio cuarto de legua, y con mareas grandes pueden llegar hasta el mismo lugar embarcaciones de cien toneladas.

Avanzando no tempo, no século XIX, volvemos encontrar información do noso porto no *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar* (1845);, de Pascual Madoz

Pescábase moita sardiña, chicharro, pescada, congro negro e branco, raias, polbo e outras variedades de peixe. Para esta industria había uns 300 matriculados que se dedicaban exclusivamente á pesca e navegación e 6 quechemarins de 10 a 240 toneladas, 12 lanchas de 2 a 8 toneladas e 6 botes de 1 tonelada.

No porto había unha destacada navegación de cabotaxe cun movemento considerable en 1866, segundo a *Crónica General de España* (1866), de D. José Villa-amil y Castro.

No século XX, a actividade económica local seguía dependendo do mundo do mar. A pesca era unha fonte de ingresos moi importante para as familias da vila, máis os estaleiros focegos tamén xogaban un papel relevante dentro da economía do lugar.

ESTALEIROS SÉCULO XX

A primeira referencia dos estaleiros de Foz no século XX encontrámola no lugar da Espiñeira (Parroquia de San Xoán de Vilaronte). Nas tres primeiras décadas houbo unha notable actividade comercial. Ademais de construír pequenas embarcacións, tamén se fixeron barcos de cabotaxe:

1918: *Electra del Masma*, construído pola compañía Reimunde y López.

1920: *Avelino*, propiedade de Antonio Alonso Rodríguez. O construtor foi o carpinteiro de ribeira Manuel Moledo Martínez.



Figura 1: Estaleiro da Espiñeira. Unha botadura no ano 1900.

Coma noutros portos do noso litoral, no meu pobo sempre houbo pequenos estaleiros de ribeira, pero eu vou narrar os que recuerdo e en que zonas estiveron asentados e como foron cambiando de sitio segundo as circunstancias, dende moi neno, porque os recuerdo con nostalxia, sobre todo as botaduras ao mar. Os barcos saídos dos nosos estaleiros tiñan moito prestixio en todo o Cantábrico pola fermosura das súas liñas e a planta mariñeira.

No barrio onde nacín, Campo da Cabana, había un estaleiro a poucos metros da miña casa e, non moi lonxe, algúns máis. Para mellor orientación

vou comezar polo norte da ría e irei nomeando unha a unha as carpinterías de ribeira, ata a última situado no sur, ao final do porto.

ESTALEIRO DE ABEL

O primeiro dos estaleiros estaba emprazado pola parte sur do muro da praia da Rapadoira e pertencía aos irmáns Abel e Graciano Beltrán. Alí construíronse varios barcos, pero só vou nomear os tres últimos:

Dalo: propiedade de Damián López, armador de Foz.

María Teresa: para outro armador de Foz.

Niño de Belén: para un armador de Bermeo (Biscaia). A súa botadura foi o 25 de maio de 1948. Eu era moi neno e só gardo vagos recordos. As botaduras neste estaleiro non eran complicadas pola súa situación na ribeira da praia. Pero, aínda así, había outras botaduras máis complicadas que narrarei máis adiante.

Sobre os anos 1949-1950, Graciano emigrou a Arxentina, quedando o taller para o seu irmán Abel, dedicándose á ebanistería e á construción dalgunha embarcación menor ata a súa xubilación.

A carpintería foi traspasada a Francisco Basanta para dedicarse á ebanistería. Hai uns anos derribáronse as instalacións da pequena nave e o solar aproveitouse para edificar vivendas.



Figura 2: Estaleiro irmáns Abel e Graciano Beltrán. Ao fondo da foto vese a nave que foi do estaleiro nos seus tempos e aquí na praia Tupide era onde estaban as gradas para construír os barcos. Na foto de abaixo vese a botadura dun barco no ano 1947.



Figura 3: Estaleiro de Abel na zona da praia de Tupide. Botadura do barco Niño de Belén para Bermeo (Biscaia) no ano 1947.

1º ESTALEIRO DE DAVID DEL RIEGO

Estaba situado na zona cercana a onde está a sala Bahía, alí construíu varias embarcacións e botábanas ao mar, baixándoas pola rúa ata a Ribeira. Este estaleiro eu non o recordo pero lembro lanchas feitas alí como a que poño abaixo na seguinte foto.



Figura 4 : Esta tarrafiña foi feita nese estaleiro no ano 1939. Chamábase Jesús del Gran Poder. O armador era Eliseo Ares Rivas (Quintanero). Foi vendida no ano 1955, máis ou menos, para a zona de Viveiro ou o Barqueiro. Na proa esta meu avó Eliseo (Quintanero).

2º ESTALEIRO DE DAVID DEL RIEGO

Este estaleiro estaba situado no lugar do Campo da Cabana, a poucos metros da miña casa. Era un campo que servía para secar as redes os mariñeiros. Agora hai unha pequena alameda e un polideportivo descuberto. Entre este campo e a rúa do Mar, na beira cara o Campo, construíanse os barcos. A nave do taller estaba nun solar ao outro lado da rúa. Pola parte de abaixo dos barcos tiña o secadoiro e o serradeiro da madeira.

A madeira, pinos e eucaliptos, viñan enteiros e serrábanse alí mesmo. O traballo facíase manualmente cunha serra grande usada por dúas persoas (tronzador). Poñendo uns cabaletes entre eles colocábanse os pinos ou os eucaliptos, segundo o que houbese que serrar.

Este labor adoitaba facelo unha familia moi coñecida da parroquia de Fazouro (Legázpi), non só para este estaleiro, senón para os que había na vila, xa que o traballo facíase case todo manualmente. O pai acostumaba situarse na parte de arriba e o fillo abaixo. Así facían as quillas e o forro (banzo).

Sobre os anos 1955-1956 estas instalacións comezaron a usar maquinaria moderna e facer todo o traballo eles mesmos, chegando a traballar entre quince e vinte obreiros en cada estaleiro. O casco tardábase en construír varios meses, segundo o tamaño da embarcación, xeralmente de 30 a 150 toneladas.

Entre os anos 1960-1970, en Foz traballaban nesta industria ao mesmo tempo cinco carpinterías de ribeira. Na década dos anos 1970-1980 foi decaendo esta actividade e pechando as carpinterías unha tras outra. Na actualidade non queda ningún estaleiro en activo.

O problema do estaleiro de David del Riego era a botadura, pois tiña que facerse pola rúa do Mar ata a Praza de Mondoñedo e alí xiralos cara a Ribeira (onde se encontra hoxe a Casa do Mar). Aquí nesta zona construíronse uns cantos barcos pero nomeo aos derradeiros: o *Remigia*, para un armador de Foz; o *Camino del Mar*, para Laredo; e o *Brisas de Laredo*, tamén para este porto cántabro. O seu armador era Tonino, tamén coñecido como *Pincha uvas*. Este barco, o *Brisas de Laredo*, era un pouco maior que os outros e a súa botadura tamén foi complicada, pois ao chegar

á Praza de Mondoñedo e facer o xiro cara a Ribeira non libraba ben o barco, tendo que romperse un pouco o esquinal dunha casa.

Cando se facía esta manobra de botadura axudaban todos os mariñeiros e veciños voluntariamente. Tamén se contaba cunha parella de vacas dun veciño chamado Xosé de Veiga e a famosa parella de bois do veciño Xosé (Parral). Co empuxe dos animais e dos homes, arrastraban os barcos ata a beira do mar cando estaba baixa a marea para que na subida da mesma puideran frotar os barcos sós.



Figura 5: Estaleiro de David. Zona Campo da Cabana (praza Rosalía de Castro). Parte de arriba do polideportivo, hoxe Rúa do mar. Data: 30 de agosto 1949, o taller era esa nave de madeira entre ela e o barco pasa a rúa (hoxe rúa do mar).

CAMBIO DE SITUACIÓN DO ESTALEIRO DE DAVID DEL RIEGO

Como os barcos eran cada vez máis grandes (para a pesca do bonito , anchoa e outras especies), o construtor decidiu cambiar as súas instalacións para uns cen metros máis ao sur que o estaleiro dos irmáns Beltrán. Naquel tempo, nesta carpintería xa non se construían barcos, dedicábanse á ebanistería.

Nesta nova situación, os barcos facíanse na praia e a nave encontrábase un pouco máis arriba. Aquí fixéronse barcos para todo o Norte de España, como nos outros estaleiros que nomearemos máis adiante.

Recordo a construción dos primeiros barcos que se fixeron na praia:

1951 *Río Masma*, para Colindres (Santander), de 35 Tn.

1952 *Ares Otero*, para Foz, de 35 Tn. O armador Eliseo Ares Rivas (Quintanero).

Estes dous barcos foron os derradeiros que se construíron con popa de “Rabo de Galo” (nome que se daba á forma da popa). Os seguintes barcos xa se fixeron con popa redonda.



Figura 6: Segundo estaleiro David del Riego. David pai e fillos. 2º barco feito na zona de Tupide nome do barco: *Ares Otero*. Armador Eliseo Ares Rivas (Quintanero). Ano 1952.

As botaduras facíanse mellor, pois ao estar cerca da beira do mar non se necesitaban as vacas nin os bois. Poñíanse paus ensebados por debaixo da quilla para que non se enterrara na area, e os mariñeiros tiraban con cordas, uns por un costado e outros polo outro. Así arrastrábano ata a beira da baixamar. Desta maneira se fixo co primeiro barco.

A manobra de botadura do segundo barco, *Ares Otero*, fíxose da seguinte maneira: varouse o barco chamado *Dominga* na beira da baixamar e, aproveitando a mesma, amarráronse a ese barco unhas poleas e ao codaste do barco novo outras, pasando unha corda por elas. A xente tiraba pola corda, facendo máis fácil o arrastre ata a beira da baixamar.



Figura 7: Vista parcial do estaleiro de David del Riego. Zona de Tupide, barco en construción: Marcelina para San Vicente de la Barquera no ano 1964.

Os barcos eran cada vez de maior tonelaxe e na seguinte botadura cambiouse o sistema. Ata aquí botábase o barco en baixamar, pero de agora en diante procurábase escoller as mareas máis grandes do mes e no punto de preamar facíase esta manobra: cun gato hidráulico grande levantábase o barco un pouco e colocábase uns taboleiros de eucalipto ao longo da quilla ata onde se calculase que frotaría o barco. Os taboleiros facían a forma de canal para guiar a quilla. Ademais dos da quilla, levaba outros dous paralelos un por cada lado apoiando os pantoques (fondos) para sostelo *adrizado* (dereito). Os taboleiros ensebábanse ben e ao ser preamar colocábase o gato hidráulico na proa do barco para levantalo un pouco e baixalo bruscamente para que despegara. Ao mesmo tempo, un barco desde o mar remolcábao, saíndo o barco con moita velocidade, dando un espectáculo marabilloso.

Os seguintes barcos xa se construíron coa popa redonda. Manteño unha dúbida sobre o primeiro que se fixo, pero creo que foi o *Aires de Laredo*, para o armador antes citado (*Pincha uvas*), seguindo xa unha lista considerable durante varios anos, en pleno auxe de traballo, máis ou menos dúas décadas. Ao xubilarse o señor David del Riego, fíxose cargo do taller o seu fillo Xosé, máis coñecido como Pepe de David.

Unha botadura con incidencias

No mes de febreiro de 1965 procedeuse á botadura do barco *Decano*, para uns armadores de Burela. Desprazaba unhas 140 toneladas. A esa botadura asistiu como barco remolcador o *Hermanos Quintanero*, de Foz. Este desprazaba unhas 117 toneladas cun motor diésel de 400 cabalos. O patrón chamábase Eliseo Ares Otero. Tamén se encontraba na zona o barco *Ruiz González*, de Burela, pero sen participar na manobra. O patrón era Federico Ruiz.

Un pouco antes da preamar levantouse o barco de proa con dous gatos hidráulicos e pasouse o remolque ao *Hermanos Quintanero*. Cando deron o sinal dende terra, o barco remolcador comezou a tirar do remolque con forza, como se acostumaba facer nesas manobras. Por razóns que descoñezo, o barco non despegou do varadoiro. Entón, ao temperar o remolque, rompeuse, con tan mala sorte que ao intentar recollelo enganouse na hélice do barco, parándolle a máquina. Como estaba bastante cerca do Faro da Praia da Rapadoira, en poucos minutos a marea levouno para a parte norte do muro. Ese día había bastante mar e as ondas rompían con forza estrelando o barco contra o muro. O outro barco que alí estaba non podía facer nada.

Eu atopábame en terra mirando a manobra xunto a un numeroso grupo de persoas. Vendo o perigo, vin como un vello mariñeiro corría cara o muro do faro, ao tempo que chamaba á xente para que o acompañasen. Unha vez alí, dirixiu a seguinte manobra: pasouse unha longa corda semi-alambrada pola parte do fóra do faro atándoa á proa do barco e, pola outra parte, a xente situada ao longo do muro, tanto homes como mulleres, tiraban constantemente, conseguindo sacar o barco para a parte de dentro do muro. Aínda que alí tamén rompía o mar, xa non había rochas, o fondo era de area, e non perigaba tanto. Hai que destacar o bo facer de toda esa xente.

Mentres se facía esta operación eu, con outros mariñeiros, dirixímonos ao porto para buscar barcos e ir en axuda. Comigo xa viña o motorista do noso barco e algún mariñeiro máis. Ao vernos, meu pai, o patrón, xa se deu conta que algo malo pasaba. Non houbo que darlle moitas explicacións. Este barco era o *Ares Otero*. O patrón chamábase Antonio Ares Otero e xa se encontraba a bordo.

Na outra parte do porto estaba o *Quintanero*, co patrón ao mando: Ramón Ares Otero. O motor do barco estaba en marcha, en probas, pois acababa de montarse. Nós berrámoslle para que saíra xa que perigaba o barco de seu irmán. Como estaba en marcha, chegou antes que nós, pero como rompía o mar non podía achegarse para coller o remolque.

Logo chegamos nós. Meu pai observou o mar e nun descanso das ondas metémonos collendo o remolque e pasámolo ao *Quintanero* porque tiña máis potencia de tiro. Comezou a remolcar, pero tirou con tanta forza que rompeu o remolque. Entón nós intentamos coller outra vez o remolque e tirar, pero a marea xa baixara bastante e o barco estaba varado na area e non corría tanto perigo. Tivemos que desistir e volver cos barcos ao porto.

A xente de a bordo tampouco corría ningún perigo, esperando que baixase de todo a marea para saír polos seus propios medios. Ademais do patrón e o motorista había cinco mariñeiros e tres ou catro mozos que non eran mariñeiros e ían presenciar a botadura desde o barco. Levaron un bo susto. Grazas a Deus, non se mancou ningún.

Cando baixou de todo a marea fomos recoñecer o barco polos fondos e comprobamos que non lle sucedera nada, salvo unha pequena rotura na obra morta (Cintón e Trancanil). Iso non impedía frotar o barco. Sacóuselle o cacho de remolque da hélice, deixándoa libre. Tamén se lle quitou a area dos baixos facendo un canal para que frotase mellor.

Á noite, cando faltaban unhas dúas horas para a preamar, fondeáronse dous barcos: o *Quintanero*, patroneado por Ramón Ares Otero e o *Gavilán del Mar*, patroneado por Cándido Otero Fraga. Os dous deron remolque ao barco varado e comezaron a tirar ata conseguir sacalo. Isto non se podía demorar pois se non saía nesa marea, na próxima xa non sería nada fácil sacalo.



Figura 8: Barco *Hermanos Quintanero* (Foz) en febreiro do 1965.

O barco do estaleiro, *Decano*, saíu sen problemas na marea da tarde do día seguinte. Neste estaleiro, sobre o ano 1951-1952, empezou a construción de barcos abaixo, na praia.

Algúns nomes de barcos construídos neste estaleiro

<i>Río Masma</i>	Colindres (1951)
<i>Ares Otero</i>	Foz (1952)
<i>Rosario de la Aurora</i>	San Vicente de la Barquera (1958)
<i>Quintanero</i>	Foz (1959)
<i>Ramoncito</i>	Celeiro (1960)
<i>Marcelina</i>	San Vicente de la Barquera (1963)
<i>Hermanos Quintanero</i>	Foz (1964)
<i>Decano</i>	Burela (1965)

<i>Otero Lage</i>	Foz (1972)
<i>Aires de Laredo</i>	Laredo
<i>Niño Jesús</i>	Burela
<i>Madre Concepción</i>	Celeiro
<i>Playa de Cillero</i>	Celeiro
<i>Leivas Palmeiro</i>	Foz
<i>Hece-Homo Divino</i>	Celeiro
<i>Reina María</i>	Burela
<i>Hidalgo</i>	Burela
<i>Santa María</i>	Burela
<i>Nuevo Playa de Cillero</i>	Celeiro
<i>Ruiz González</i>	Burela
<i>San Fermín</i>	Bermeo



Figura 9: Estaleiro de David. Barco Rosario de la Aurora construído para San Vicente de la Barquera (Cantabria). Foto do ano 1958, praia de Tupide, xente coñecida dende a esquerda Antonio Ares Otero(Quintanero), o armador Masimino Lecue , José López Martínez (motorista do Quintanero).

ESTALEIRO DE SANTIAGO

O seguinte estaleiro pertencía a Santiago Pérez Mariño. Este home traballara varios anos noutro estaleiro e quixo montar o seu propio taller nos baixos da súa casa. No seu horto empezou a facer embarcacións de pouca tonelaxe. Logo comezou a ter pedidos de maior tonelaxe e tivo que trasladarse a outra zona.



Figura 10: Primeiro estaleiro de Santiago. Botadura pola rúa do mar ata a Ribeira.

O novo estaleiro estaba situado no famoso Campo da Cabana, onde hoxe en día existe o polideportivo . As instalacións estaban na parte baixa da rúa que limitaba co Campo, tendo que botar as embarcacións tamén pola rúa do Mar ata a Ribeira coa axuda dun camión e dos mariñeiros. Nesta época xa non se utilizaban vacas nin bois porque as embarcacións pesaban de 10 a 15 toneladas.

O seguinte emprazamento foi un solar que aínda existe hoxe. Antigamente houbo unha fábrica de conservas que ardeu polos anos 30. As instalacións estaban situadas na beira do mar, a uns 300 metros ao Sur do estaleiro de David del Riego, na zona de Tupide.

Teño que dicir que aínda nos anos 60, desde o porto ata a Praia da Rapadoira era todo un areal repartido cos seguintes nomes: comezando polo porto cara a praia viña a *Ribeira*, lugar onde varaban os barcos para pintalos. Tamén estaba a rula para subastar o peixe das lanchas pequenas. A continuación encontrábase unha pequena praia chamada *Tupide* e a *Furada do Culandrillo*. Desde aquí ata o muro da praia os lugares chamábanse polo nome dos estaleiros que alí había.

O estaleiro de Santiago era o máis novo, comezando a construción de barcos a principios dos anos 60. En 1973 traspasouno a Pedro Fraga Otero en sociedade con Javier Paz Rodríguez. En 1975 separáronse, quedando Pedro co estaleiro ata o peche definitivo no ano 1978. Os derradeiros barcos saídos destas instalacións foron o *Playa de Abascal*, *Gaviota* e *Monte Sinaí*. As botaduras eran moi vistosas, atraendo moita xente para contemplar un espectáculo fantástico.

Os barcos que lembro facer neste estaleiro foron:

<i>Isleta</i>	Ribadeo (1963)
<i>García Bla</i>	Foz (1964)
<i>Río Landro</i>	Celeiro
<i>Navarret</i>	Ribadeo
<i>Enrique José</i>	Foz
<i>Centauro</i>	Foz
<i>Playa de Abascal</i>	Llanes
<i>Cudillera</i>	Ribadeo
<i>Gaviota</i>	Ribadeo
<i>Santiago de Foz</i>	Foz
<i>Monte Sinaí</i>	Burela
<i>Preguntoiro</i>	Ribadeo
<i>Río Jordán</i>	Celeiro



Figura 11: Segundo estaleiro de Santiago Pérez Mariño, zona de Tupide. Barco Centauro para Foz. Armador o mesmo constructor (Santiago).

1º ESTALEIRO DE CÉSAR E XOSÉ BELTRÁN (“O Moreno”)

O seguinte estaleiro pertencía aos irmáns Xosé e César Beltrán e estaba situado no mesmo porto, nun solar entre o adro da igrexa, tres vivendas e o camiño peonil chamado “A Biela”. Por diante tiña os galpóns do porto e as parcelas de pinos e táboas das empresas da madeira. Naquel tempo, embarcábase moita madeira para os portos de Avilés, Xixón, Bilbao etc. O lugar coñecía-se como “A Rambla”, hoxe chámase Praza Conde de Fontao.

Aquí comezaron facendo embarcacións de pouca tonelaxe, pero os dous maiores que recordo foron o *Balboa*, para un armador de Foz, e despois o *Genaro*, para Santander.

As embarcacións menores botábanse ao mar bastante ben, aproveitando a marea alta. Os mariñeiros empurraban cara o mar desde o alto do muelle, pero para os barcos citados anteriormente necesitábanse máis forza de tiro para levalos ata a beira, cruzando o que hoxe son os xardíns Conde de Fontao. Entón procedeuse da seguinte maneira: atando unhas poleas ao barco e outras aos norays (prois) do proto pasando un cable por elas, un camión cargado de madeira ía cara o tiro ata achegalos á beira e despois un barco daba o último tirón para lanzalos ao mar. Ao ter máis pedidos, e de maior tonelaxe, a empresa tivo que cambiar de lugar.



Figura 12: Primeiro estaleiro irmáns César e Xosé Beltrán. Actual Praza Conde de Fontao. Ao fondo sinálanse as ruínas do primeiro estaleiro de César e Xosé Beltrán na década dos 60. Zona A Biela.



Figura 13: Primeiro estaleiro irmáns César e Xosé Beltrán. Zona A Biela. Botadura do barco Genaro feito para Santander no ano 1956-57. Barco remolcador Nuevo Quintanero de Foz.

2º ESTALEIRO DE CÉSAR E XOSÉ BELTRÁN (“O Moreno”)

O estaleiro pasou a un lugar do mesmo porto, diante de onde hoxe están as chabolas dos mariñeiros e o Bar Siso. Aí construíronse catro barcos:

o *García Fra*, para Burela; o *Piñeiro*, tamén para Burela; o *Hermanos Manzano*, para Celeiro; e o *Daniel Iturrioz*, para Avilés.

Estas botaduras eran as máis espectaculares. A manobra facíase como nos demais estaleiros, poñendo o barco sobre os taboleiros ensebados ata a beira do porto e o gato hidráulico na proa, para o despegue, despois un barco remolcaba con forza, saíndo o barco e caendo estrepitosamente ao mar. Un espectáculo digno de ver. Aquí non se fixeron máis barcos, pois tiveron que cambiar de lugar.

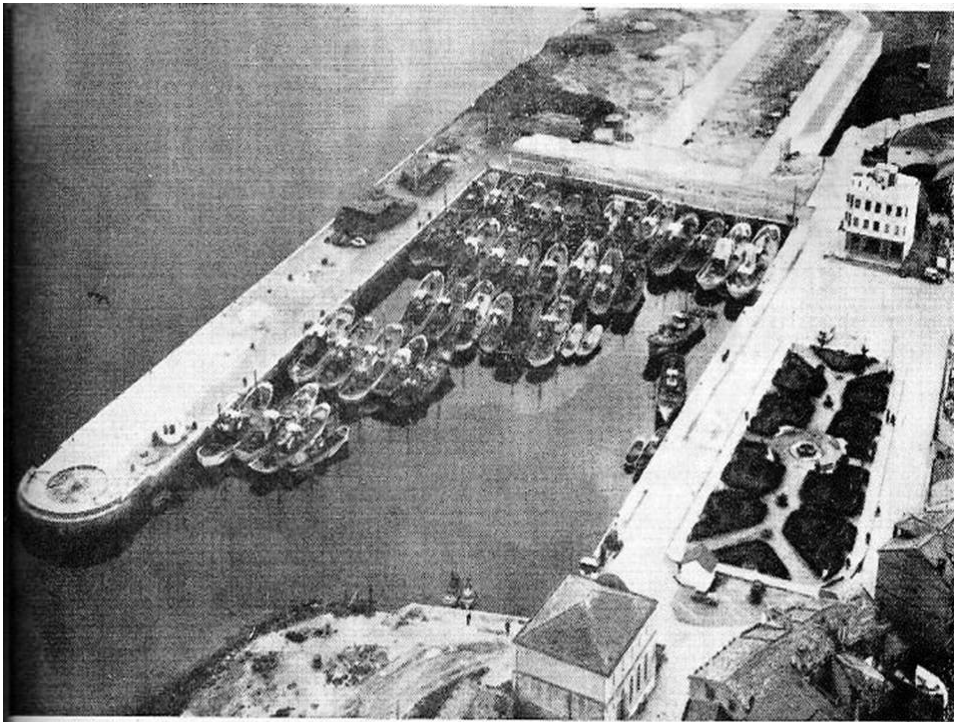


Figura 14: Segundo estaleiro irmáns César e Xosé: Situación ao fondo á dereita da dársena.



Figura 15: Segundo estaleiro irmáns César e Xosé: zona do porto. Botadura do barco Hermanos Manzano para Celeiro de Viveiro no ano 1957-58.

3º ESTALEIRO DE CÉSAR E XOSÉ BELTRÁN (“O Moreno”) -

Nun lugar chamado “Punta de Malates”, situado ao final do porto, estaba a nova instalación deste estaleiro. Aínda hoxe se ven os restos das vías. Unha das naves mercouna o armador de Foz Antonio Rey Otero (“Ton”).

Os irmáns Xosé e César Beltrán construíron un carro varadoiro con dúas vías, con capacidade para varar dous barcos cada unha e dedicar unha parte á construción de barcos e a outra para reparación e limpeza de fondos.

Co paso do tempo, xurdiron diferenzas entre os irmáns e romperon a sociedade, quedando César co estaleiro. Xosé, máis coñecido como “O Moreno”, asociouse con outro irmán chamado Xesús, e montaron outro estaleiro.

ESTALEIRO DE CÉSAR BELTRÁN

Empezou a funcionar como estaleiro e carro varadoiro polos anos 60. Os barcos xa se construían no carro varadoiro sendo a botadura máis sinxela, pois non había que tirar por eles, só remolcalos ata o porto.

Algúns barcos saídos deste estaleiro son:

<i>Hermanos Vale</i>	.....	Celeiro
<i>Puerto de Cariño</i>	.....	Cariño
<i>Ciudad de Vivero</i>	.....	Celeiro
<i>Dos Hermanos</i>	.....	Foz
<i>Nuevo Mirando al Mar</i>	.....	Foz
<i>Andrés Mari</i>	.....	Cariño
<i>Santos Alonso</i>	.....	Celeiro
<i>Acacio Vale</i>	.....	Celeiro



Figura 16: Estaleiro carro varadeiro Cesar Beltrán. Punta de Malates.

ESTALEIRO DE JUAN MARÍA

Na mesma zona de Malates, a uns 100 metros máis ao sur do estaleiro de César Beltrán, encóntrase o estaleiro máis antigo e no que máis e maiores barcos se construíron na ría de Foz, porque antes de estar aquí estivo no lugar chamado A Fonte.

O nome de A Fonte débese á existencia dunha fonte natural que servía para facer auga aos barcos para as caldeiras de vapor. Estaba situada nun pequeno seno que facía a ría e que, antigamente, servía de refuxio para os barcos en tempo de inverno, tanto para embarcacións de Foz como de Burela. No ano 1954 houbo unha modificación debido ao recheo do lugar e á construción do muelle e a dársena.

Juan María Nécega comezou a construír pequenas embarcacións en varios lugares da vila, ata que no ano 1938 se instalou na Fonte e comezou a construír barcos de maior tonelaxe.

Os últimos barcos que recordo construír na Fonte son:

Reiriz, Mayorquín (1950), Carmenchu (1951), Brisas de Foz (1952), Jesús Dolores (1952).



Figura 17: Segundo estaleiro Juan María Nécega; zona da Fonte no ano 1951. Aquí de inverno amarraban os barcos de Foz e de Burela. Chámase así porque había na parte dereita unha fonte natural cuxa auga usaban para as caldeiras dos barcos a vapor. Hoxe en día está a depuradora e a piscina municipal.

No ano 1938 empezou a construción nesta zona e así foi ata o ano 1950-54 que se fixo o recheo do porto. Anteriormente construía na zona da estrada xeral preto de onde hoxe está a Casa da Cultura. Eran embarcacións de pouca tonelaxe e para botalos ata o porto, así como se ve na seguinte imaxe, baixábaos pola rúa que hoxe é Valle Inclán.



Figura 18: Primeiro estaleiro de Juan María Nécega. Botadura da lancha motora para Eliseo Ares Rivas (Quintanero) no ano 1929. Na foto vese baixándoa pola rúa que a día de hoxe se chama Valle Inclán ata o porto para botala para o mar. Enriba da embarcación, de esquerda a dereita, primeiro aparece Graciano do Práctico; segundo, Emilio de Ánxela; terceiro, descoñecido; cuarto, Vicente do Delgado; quinto, Juan María; sexto, o neno Suso de Juan María; sétimo, descoñecido; oitavo, Antonio de Quintanero; noveno, Lalo de Quitanero; décimo, Ramón do Pechereno; décimo primeiro, Pepe do Barbeiro; décimo segundo, Eliseo Quintanero (O Membrudo) por enriba dun neno; o décimo terceiro, descoñecido; o décimo cuarto, O Rauto e o derradeiro, descoñecido.

A esta lancha chamabase *Tres Hermanos*, montóuselle un motor a gasolina marca Buick americano (de mote, o nome do motor que levaba *O Buick*). Eu non recodo esta lancha, pero meu pai, que era o fillo máis vello de Eliseo, tenme comentado moito dela, sobre todo, un caso que lle pasou a el cando un día que iba só na lancha pola ría caeu ao mar e a lancha continuou en marcha coa boa sorte que foi varar á praia. Como el era un bo nadador salvou a vida nadando ata a Ribeira. Isto era o que el contaba cando salía o tema.

Ao xubilarse o señor Juan María, tomou o relevo o seu fillo Jesús Nécega (“Suso de Juan María”).

ESTALEIRO DE SUSO DE JUAN MARÍA

Co recheo e a construción do porto houbo que trasladar o estaleiro para a zona de Malates. No ano 1954 empezou a facer barcos pesqueiros de todo tipo, tendo en construción ata tres barcos á vez, xa que preparou dúas vías ou carros varadoiros, usando unha para reparación e limpeza de fondos e outra para construción. Tamén dispoñía de dúas vías máis fixas.

Aquí fixéronse grandes barcos, como nos demais estaleiros, pero o maior foi o *Berriz Gure Naya*, para un armador de Orio (Guipúscoa). En 1989 foi a súa botadura. Ata daquela, era o maior pesqueiro construído en madeira en todo o Norte de España. Era o máximo que se autorizaba para construír en madeira.

Tiña unha eslora total de 39 metros e 60 centímetros, de manga 8 metros, e puntal de 3 metros e 50 centímetros. Desprazaba unhas 400 toneladas e contaba cun motor de 1000 cabalos de potencia.

O forro e o banzo do casco era de madeira de Guinea, as cadernas de roble do país, e a quilla e sobrequilla (tres dunha soa peza cada unha) de eucalipto. Estas pezas de 36 m de longo, cun grosor duns 50 cm viñeron dos montes de Chavín (Viveiro). Todos os barcos que se fixeron neste porto levaban só unha sobrequilla, pero este levaba unha central máis dúas paralelas.

Despois do *Berriz Gure Naya* construíuse o *Agarimo Dous*, para armadores de Foz (desprazamento dunhas 80 tm). A súa botadura tivo lugar a primeiros do ano 1990. Logo fíxose un barco para San Cibrao chamado *Isla de Sarón*.

Aquí non só se facían ou reparaban barcos, pois fíxose o que en ningún dos outros se viu facer: aumentar a quilla varios metros. En barcos de aceiro faise bastante ben o traballo, pero nos de madeira non é nada fácil, hai moita obra.

O primeiro que se aumentou foi o *Beti San Juan*, duns armadores de Orio (ano 1990-1991). A continuación ampliouse o *Villa Real*, tamén de Orio; e, despois, o *Virxen dos Milagros* (1993-1994), duns armadores de Foz.

Logo fíxose algunha embarcación máis, pero para pesca local e deportiva. Hoxe pódense ver a nave e os carros, pero sen ningunha actividade.

Alguns barcos deste estaleiro son:

<i>Uriarte</i>	Avilés (1954)
<i>Modesta y Mariuca</i>	Santander (1956)
<i>Universo</i>	Bermeo (1956)
<i>Gavilán del Mar</i>	Foz (1957)
<i>Virgen de Luján</i>	Burela (1959)
<i>Ángel José</i>	Bermeo (1959)
<i>Ermita de San Antonio</i>	Espasante (1962)
<i>Hermanos Pardo</i>	Burela (1962)
<i>Nuevo Elife</i>	Burela (1963)
<i>Estrella de Belén</i>	San Cibrao (1963)
<i>Blanca Inés</i>	Puerto de Vega (1964)
<i>Domínguez González</i>	Burela (1961)
<i>López Sueiras</i>	Burela (1961)
<i>La Caridad</i>	Espasante (1965)
<i>María Tobalina</i>	Tapia de Casariego (1966)
<i>Peña Orxal</i>	Burela (1966)
<i>Portal de Belén</i>	San Cibrao (1967)
<i>Mariví</i>	Burela (1967)

<i>Airiños do Masma</i>	Foz (1967)
<i>Ángel Mari</i>	Burela (1969)
<i>Caneriño</i>	Burela (1972)
<i>Hermanos Lestegás</i>	Foz
<i>Aguiño</i>	Aguiño
<i>Ciudad del Sacramento</i>	San Cibrao
<i>Siempre Jesús Dolores</i>	Foz
<i>Mariscador</i>	Celeiro
<i>Agarimo Dous</i>	Foz (1990)



Figura 19: Estaleiro Xesus Nécega na zona de Malates. Barco Gure Naya para Orio (Guipúzcoa) no ano 1982. Foi o barco pesqueiro máis grande que se construíu neste porto.



Figura 20: Estaleiro Xesus Nécega. Prolongación do barco Villa Real de Orio. Esta obra fíxose en varios barcos. Ao fondo, noutra grada vese o Agarimo a medio construír.

ESTALEIRO “O MORENO”

Ao separarse José Beltrán de seu irmán César, asociouse con outro irmán chamado Jesús (Suso). En 1961 montan un estaleiro, tamén na zona de Malates, uns 300 metros cara o sur que o de Nécega, bordeando o río Centiño.

Comezaron construíndo barcos maiores, pero logo fixeron embarcacións de menos porte. Desde o ano 1984 as instalacións convertéronse nun taller de ebanistería rexido polos socios Ramón Cuadrado e Alfredo Sixto.

Algúns barcos deste estaleiro son:

Perla del Masma Foz (1965)

Madre Modesta Foz (1966)

Pena do Altar Foz (1967)

Reina Victoria Burela

Nuevo Jesús Dolores Foz

<i>Nuevo López Sueiras</i>	.....	Burela
<i>Villa de Foz</i>	.....	Foz
<i>Ruta de Lourdes</i>	.....	Celeiro
<i>Playa da Abrela</i>	.....	Celeiro
<i>La Candelaria</i>	.....	..Foz



Figura 21: Estaleiro irmáns, Xesús e Xosé (o Moreno). Barco Perla Del Masma ano 1965. Zona de Malates. Este era o asteleiro máis ao sur de todos.



Figura 22: Estaleiro irmáns Xosé e Xesús Beltrán. Botadura do barco Pena do Altar (cooperativa de Foz), ano 1967.



Figura 23: Vista dos tres estaleiros que estaban na zona de Maltes, desembocadura do río Centiño. Ano 1965. O n°1 sinala o estaleiro de César Beltrán; o n°2, o de Suso Nécega e o n°3, o de Irmáns José e Jesús Beltrán.

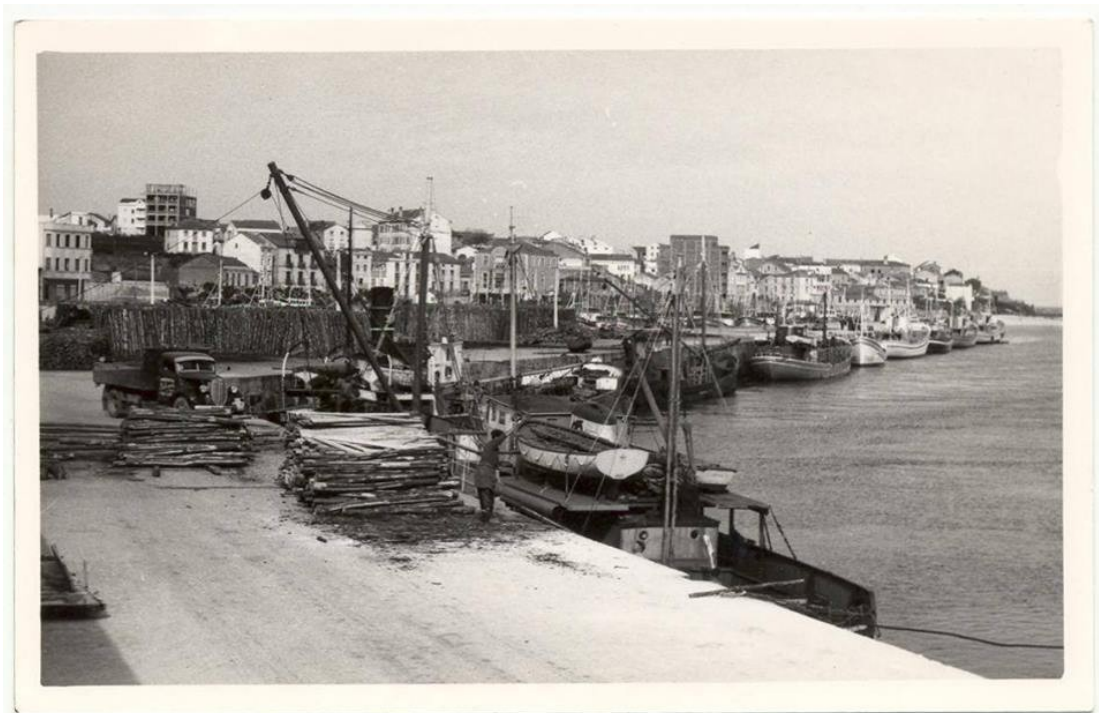


Figura 24: Vista parcial do muelle comercial do noso porto no ano 1960.

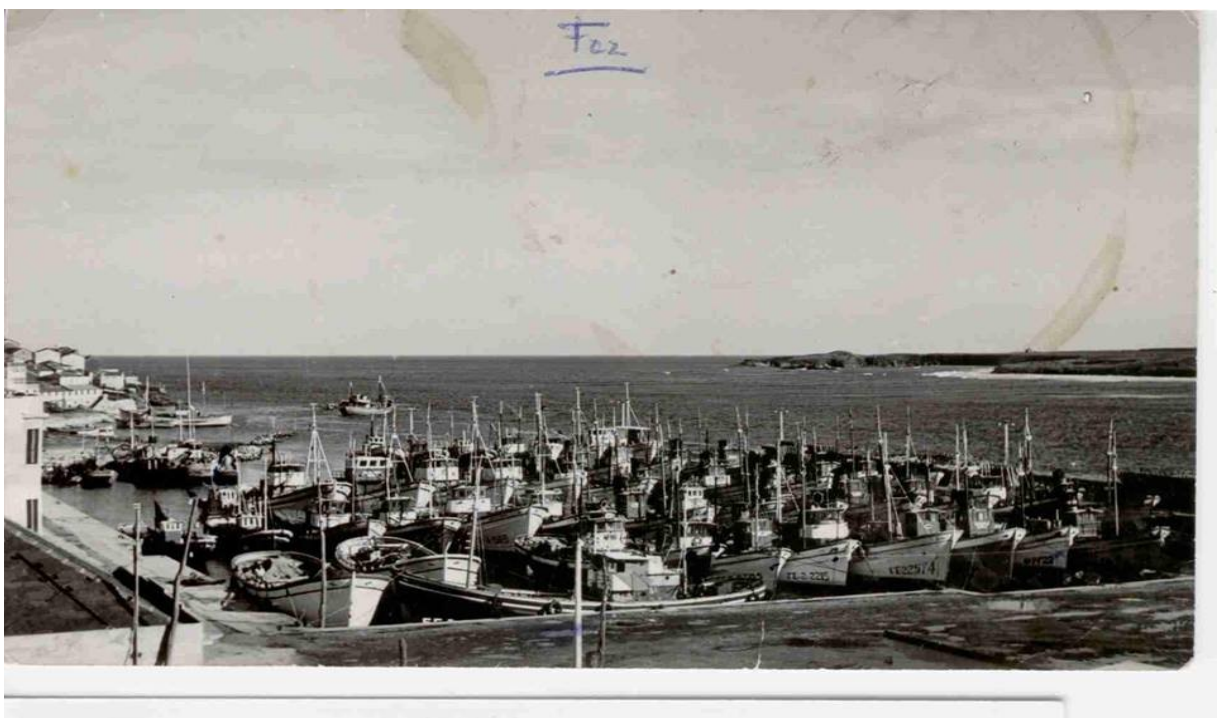


Figura 25: Vista da dársena no ano 1960. O noso porto sempre foi moi bo para inverno, xa que os barcos que non traballaban polo mal tempo, amarraban aquí para estar moi seguros dos temporais. Vense barcos novos equipándose e outros de distintos portos da Mariña.

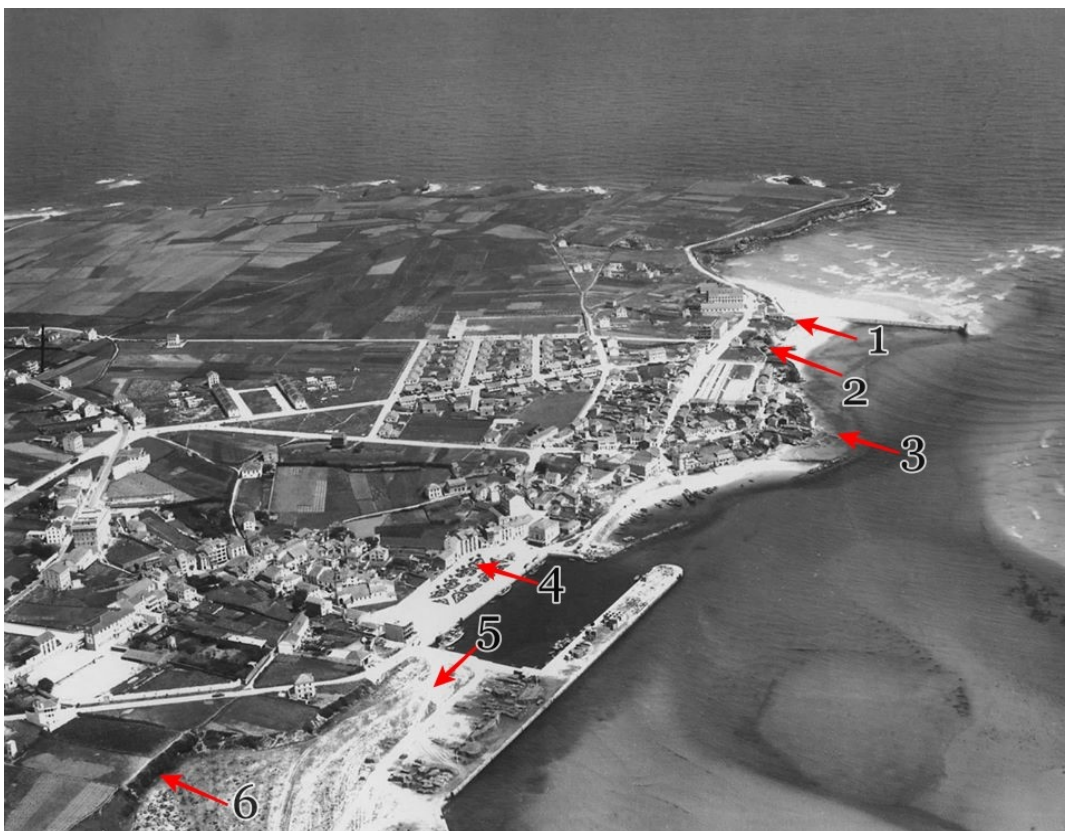


Figura 26: Vista aérea de Foz e o seu porto no ano 1958 aproximadamente. O número 1 é o estaleiro de Abel e Graciano; o 2, o de David del Riego; o 3, o de Santiago Pérez Mariño; o 4 e 5, de César e Xosé (O Moreno) Beltrán; e o 6, o de Juan María Nécega. Os tres primeiros estaban na zona de Tupide, o cuarto e o quinto, na zona do muelle, mentres que o derradeiro atopábase na zona da Fonte.

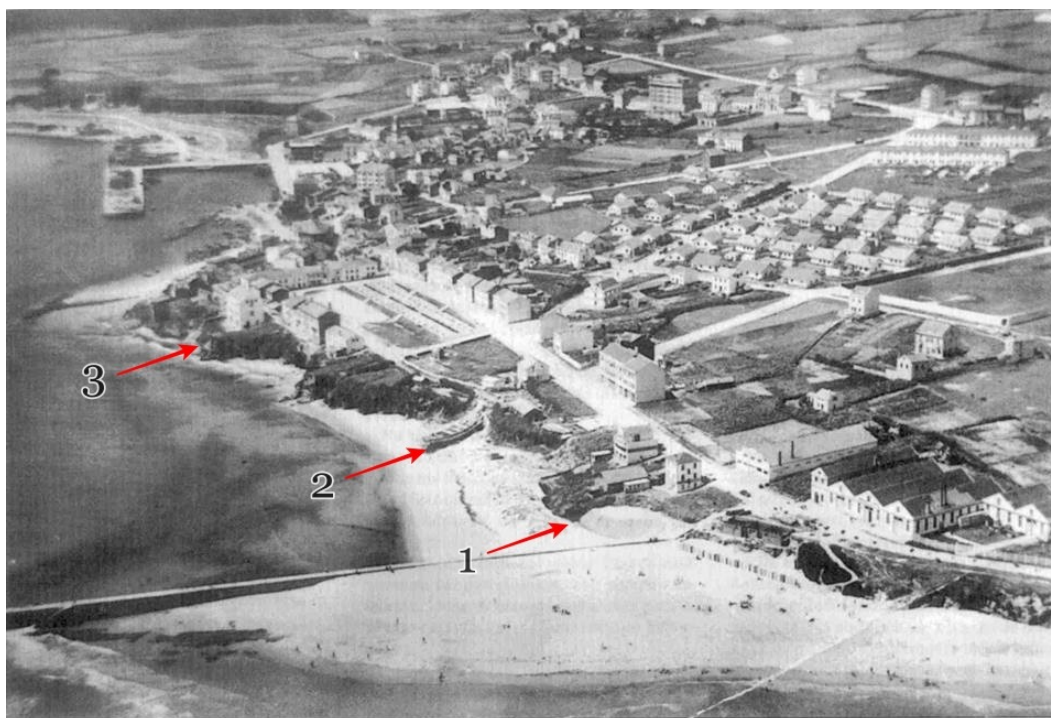


Figura 27: Vista aérea da zona onde estiveron os tres estaleiros sinalados con tres frechas vermellas. Foto do ano 1958 aprox. Tupide e parte da Rapadoira . O n° 1 era o estaleiro de Abel; o n° 2, o de David e n° 3, o de Santiago.

Nas seguintes fotos vemos a manobra da botadura nun barco no estaleiro Jesús Nécega (*Suso de Juan María*).



Figura 29. Nestas imaxes vese un obreiro manexando coa man o gato hidráulico e outro cunha maza na man listo para soltar as cuñas que aguantan o barco. Un puntal que se apoia no branque (proa) usase para que cando baixan o gato faga de empuxe e axuda a empurrar o barco. Todo isto ten facerse con precisión. Ao mesmo tempo hai un barco para remolcalo, axudando a baixalo e levalo para o porto.

Esta manobra non só se facía neste estaleiro, nos demais facíase o mesmo.

Non teño coñecemento de que por esas épocas houbera no Norte de España algún porto que tivera cinco estaleiros de barcos de madeira traballando ao mesmo tempo.

Cando falamos destes estaleiros e dos barcos, é obrigatorio falar tamén dos talleres de montaxe.

TALLERES DE MONTAXE

Antes dos anos 60, os barcos levábanse a outros portos para equipalos, poñer o motor, a ponte, os paus... Zumaya (Guipúscoa) era o lugar acostumado para a montaxe, pois alí facíanse varias marcas de motores nacionais.

Os cascos dos barcos ían a remolque dun ou dous pesqueiros. A travesía tardaba unhas 30 ou 40 horas, segundo as circunstancias.

En Foz había moitos anos que se facían motores, pero de pouca potencia. Montábanse en pequenas embarcacións. A empresa que facía estes motores chamábase Talleres Martínez. O taller principal estaba pola parte de abaixo de onde está a Casa da Cultura e tiña unha nave nunha esquina do porto.

Limitando con esa nave cara arriba, Jesús González (*Suso de Amada*), veciño de Burela, montou un taller mecánico. Entre os dous talleres montáronse moitos barcos construídos nos estaleiros da vila.

A parte eléctrica dos dous talleres facía a empresa de Antonio Núñez Cageao, que tiña o seu local no porto, nos baixos do edificio de Socorros Mutuos, onde tamén estaba o Bar Náutico. Actualmente, o edificio alberga o Fogar de Xubilados.