



GESTORÍA FERNÁNDEZ
GESTORÍA ADMINISTRATIVA

C/ Alvaro Cunqueiro, n.º 15 - Entlo. 2
Apartado de Correos, 103
27780 **FOZ** (Lugo)
Teléfono: 982 13 30 22 - Fax: 982 13 30 23

***Así vivín eu a Galerna
de 1961***



Antonio Ares Méndez

PRÓLOGO

O mar, o noso mar Cantábrico, fonte de riqueza e de beleza, tamén cobra o seu tributo. Calquera dos nosos vellos mariñeiros garda na súa memoria momentos de ledicia e felicidade, pero tamén é corrente escoitar relatos e aventuras arriscadas, de momentos de dureza e dor.

Na nosa costa adoitamos enfrontarnos aos ventos do Norte (N.) e Nordeste (NE), pero en todo o Cantábrico tamén nos encontramos algunha vez con “temporal no mar e nas costas, producido polos ventos do noroeste, que vai acompañado de borrasca cun forte ascenso da presión”, é o que se lle chama unha “**galerna**”.

“Una devastadora galerna en el Cantábrico tuvo una trágica repercusión en la costa lucense que se cobró 31 vidas de los marinos. Los barcos que se dedicaban a las operaciones de la pesca a más de 200 millas, poco a poco se pudieron ir acercando a los puertos de todo el litoral norte”. Este era o titular da noticia que o xornal “**El Progreso**” de Lugo informaba sobre esta traxedia.

O venres, 14 de xullo, o mesmo xornal, na páxina 4, recolle as incidencias dos diferentes portos. No relativo á nosa vila e co título de: **FOZ, SIN NOVEDAD**, di: “Afortunadamente Foz, hasta el momento, no ha sufrido ninguna desgracia como consecuencia de la galerna que azota el Cantábrico. Las noticias recibidas aseguran que el “Normando”, “Urbiola” y “Brisas”, han logrado entrar en Santander, después de capear el temporal y sin perder ninguno de sus hombres. Además, otros barcos de la flota con base en Foz, según las informaciones recogidas a través de la radio costera, están llegando a Santander y Bilbao, sin novedad.

A las doce de la noche se nos comunica que el "Quintanero" y "Nuevo Quintanero" anuncian por radio que están a punto de entrar en puerto convoyando a un barco de Burela que trae avería".

Na mesma páxina e no apartado referido ao porto de Burela, tamén fai referencia a barcos de Foz: "Hace unos momentos se ha escuchado por la radio, en onda pesquera que "La Concepción" de Cillero, viene remolcado por "La Panadera" del mismo puerto. Y con ellas el "Quintanero" y el "Ramoncito", de Foz".

O mércores 19 de xullo, "El Progreso", na páxina 7, dá esta noticia: **Después de la galerna, los marineros visitan el santuario de la Virgen del Carmen, Patrona del Mar.** "En acción de gracias, después del temporal que los vivos no recuerdan y que tanto luto ha dejado tras de sí, los pescadores focenses, de arriesgada tradición cristiana, visitan el Santuario de la Stela Maris, postrándose a sus pies y bajo su santo escapulario, por haberles recogido en su manto y traerles sanos y salvos a puerto. No habiendo que lamentar por tanto, ninguna baja en nuestra flota".

A noticia vai acompañada dunha foto da Praia da Rapa-doirá e cun pé de foto que di: "Aún se encuentra bravía, como diría Noriega Varela. Los veraneantes contemplan su belleza; pero, contrastes de la vida, lo que ahora es bello, hace unos días fue trágico".

O coronel auditor da Armada, D. Amancio Landín Carrasco, no seu libro **"Miscelánea Marinera"** (Edit. San Martín, Madrid 1984), referíndose á "galerna" dinos:

"Es corriente que en las reseñas de la prensa periódica se llame galerna a cualquier viento duro, sople cuando sople y donde sople, sea tramontana o vendaval, solano o ponientazo, mistral o regañón, ábrego o siroco. ¿Pero qué significa hoy la galerna o el desusado viento galerno?"

Segundo o Dicionario oficial, "es una ráfaga súbita y borrascosa que en la costa septentrional de España suele soplar entre el Oeste y el Noroeste".

A raíz desta definición, Landín Carrasco dinos: "De modo muy semejante se expresan otros diccionarios modernos, si bien algunos añaden que se desencadena durante el verano (J. Amich), o que está originada por centros ciclónicos locales, formados principalmente en el golfo de Vizcaya (U.T.E.H.A.). Queda claro, pues, que actualmente no debe entenderse por galerna un ventarrón cualquiera, sino el que es a la vez poco duradero, repentino, tempestuoso (con lluvia y descargas eléctricas), cantábrico, del cuarto cuadrante y, probablemente, estival".

Antonio Ares Méndez, home do mar de Foz, coa linguaxe típica mariñeira, agasállanos co relato da experiencia vivida naqueles días do mes de xullo de 1961. A súa lectura é conmovedora, facendo que o lector entre de cheo no tema descrito, e, ao mesmo tempo, define a heroicidade dos homes do mar.

É de agradecer que a "memoria oral" de **"Toñito do Perla"** se plasme en "memoria escrita", xa que así queda constancia para un mellor coñecemento do noso ser como pobo vinculado ao mundo do mar.

Moitos homes e mulleres de Foz son testemuñas vivas de feitos semellantes. Agardamos que nolos sigan contando para poder deixarllos tamén por escrito á xente nova, semente de futuro.

Antón Niño Fernández

ASÍ VIVÍN EU A GALERNA DE 1961

En tantas galernas que azoutaron os nosos barcos da provincia de Lugo, tres son para nunca esquecer: cada unha fixo a súa chaga en tres portos distintos do noso litoral:

- No mes de Xullo de 1945 o boniteiro de Foz chamado "JESÚS NAZARENO" naufragou con toda a súa tripulación composta por doce tripulantes a bordo (no día de hoxe en Foz recórdase con moito fervor);

- No mesmo mes, pero en distinto ano (1961), o porto de Celeiro sufriu a perda de tres barcos e un total de 30 náufagos deixaron a vida no mar. Os barcos chamábanse "TODOS LOS SANTOS", "MARY LOLY" e "BADIOLA";

- No porto de Burela, outros dous boniteiros naufragaron no mes de Outubro do ano 1973, o "REINA VICTORIA" e o "SUEIRAS". No primeiro desapareceron catro mariñeiros, e no segundo toda a súa tripulación composta por doce homes.

O relato que detallo a continuación refírese á Galerna de 1961. Teño que dicir que neses días había no Cantábrico, aproximadamente, un millar de barcos boniteiros entre franceses e españois. Do que máis ao que menos, todos a pasaron bastante mal.

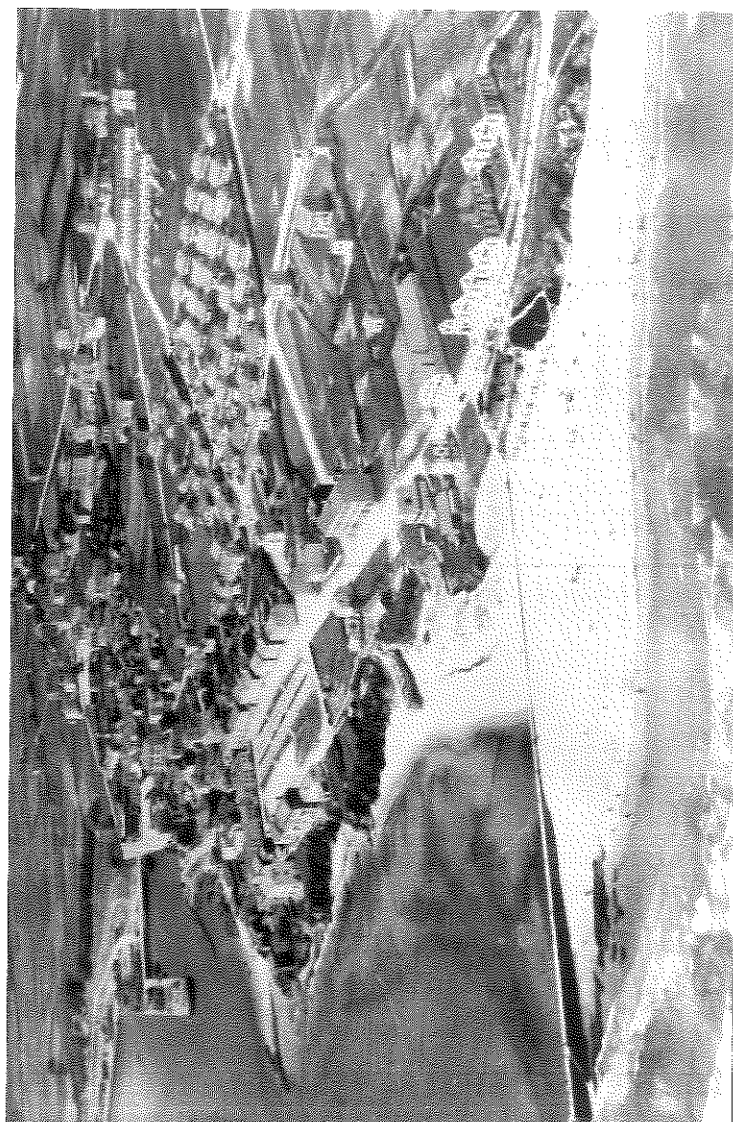
Os boniteiros de Foz que eses días se encontraban no mar eran os seguintes:

"ARES OTERO", "GAVILÁN DEL MAR", "MADRE ROSA", "GALERNA", "BRISAS DE FOZ", "URBIOLA", "QUINTANERO" E "NUEVO QUINTANERO".

Sumaban entre todos un total de 125 a 130 mariñeiros.



Antonio Ares Méndez



Vista Panorámica de Foz en 1961

Xullo de 1961

O día 11 de xullo do ano 1961, aproximadamente a unhas duascenas millas ao Norte de Fisterra, encontrabámonos faenando á pesca do bonito na modalidade de “cacea” (curricán). Eu era un rapaz de 16 anos, o máis xove dos 17 mariñeiros que compoñíamos a dotación do barco boniteiro. Por aquel entón, aos máis xoves chamábannos “chós”, palabra vasca que se usaba en todo o Cantábrico.

O noso barco, o “*Quintanero*”, Folio FE.1-1668, tiña o casco de madeira, cunhas características similares ás doutros barcos: eslora de 21,99 metros, 6,18 de manga e 2,76 de puntal. O seu rexistro bruto era de 84,78 tns. Construíuse en Foz no ano 1959, no estaleiro de David del Riego Álvarez. A tripulación estaba composta por 19 homes.

Ás catro da tarde deste día estaba eu no meu posto de traballo, na proa do barco, con outros dous mariñeiros. Pescabamos con bo tempo: calma e sen unha nube no ceo. Nese momento chámanme os mariñeiros de popa para que fose darlles cordas do pañol para trincar (atar) todos os obxectos que o necesitasen. Eu pregunteilles qué sucedía, e eles dixéronme que chamara outro barco pola telefonía dicindo que o parte meteorolóxico era moi malo. Anunciaba temporal.

Dado o estado do mar, a min parecíaame broma, pero ao mirar cara popa, cerca do noso barco vin que o barco “*Nuevo Quintanero*” que nos acompañaba estaba recollendo os aparellos e que estaba pregando as “varas”. Pregálas varas consiste en baixalas para amarralas unha a cada costado. As varas son puntáis de madeira de eucalipto, miden uns 18 metros de longo e non se recollen ata a volta a porto, salvo en casos coma este, de mal tempo.

Ao pouco rato xa comezou a aumentar o vento, unha brisa do Sur-Oeste e había bastante tempo que navegábamos con proa a ese rumbo. Fixemos a manobra de recoller os nosos aparellos e varas; cando acabamos fómonos ao comedor para cear, pois no mar céase moi cedo, sempre de día, salvo excepcións.

A tensa espera

Cando terminamos a cea marchámonos para o rancho, o camarote dos mariñeiros. O noso barco tiña dous ranchos, un a proa e outro a popa. No de proa tiña 16 catres (liteiras) e no de popa 3, nun destes dormía o segundo mecánico e no outro dormía eu. O terceiro estaba vacío naquela marea, xa que o que o usaba estaba en terra, de baixa por accidente.

O patrón e o primeiro mecánico dormían cos demais mariñeiros no rancho de proa, pero esa noite o patrón quedouse a dormir nun catre que tiña no “puente” (a ponte de mando) e deixou de garda un mariñeiro para que o chamase para tomar as medidas necesarias en caso de que se puxese máis forte o temporal.

Navegamos ata cerca da media noite. Despois paramos a máquina e quedou o barco “ao garete” coas luces reglamentarias encendidas.

De noite, non sei exactamente que hora sería, pero sobre as catro da mañá, desperteime ao sentir como o motor principal se poñía en marcha. O que máis me chamou a atención foi o sentir embragar avante e ao pouco rato desembragar, así sucesivamente. Nese momento deime conta do que sucedía, pois “estabamos correndo o temporal”. Eu coñecía isto e outras manobras máis, non pola miña propia experiencia, pois aínda era moi novo, senón porque mas describiran moitas veces os vellos mariñeiros.

O temporal

Eu estaba tranquilo; confiaba no barco e no patrón, que eran dos mellores daquela época. Seguí deitado xa que non tiña que madrugar para botar os aparellos para pescar. Ata que fose de día dexárame estar así.

Aínda non amencera cando se levantou o meu compañeiro, o segundo mecánico, para facer a súa garda. Quedéi só no rancho e non me preocupei máis, porque ignoraba o forte que estaba o temporal.



Rancho dun barco

Sendo día vexo que entra moita auga no rancho e que o mollaba todo. Ao principio pensei que o meu compañeiro se esquecera de pechar a porta e que por iso entraba auga. A verdade é que nunca tal cousa vira. Ante esa circunstancia levanteime e vestín o meu equipo de augas antes de que se mollase máis, xa que en cada ola que chegaba ao barco entraba moita auga no camarote. Foi entón cando vin o que sucedía: faltaba a entrada do rancho ("tambucho"). Arrancáraa o mar.

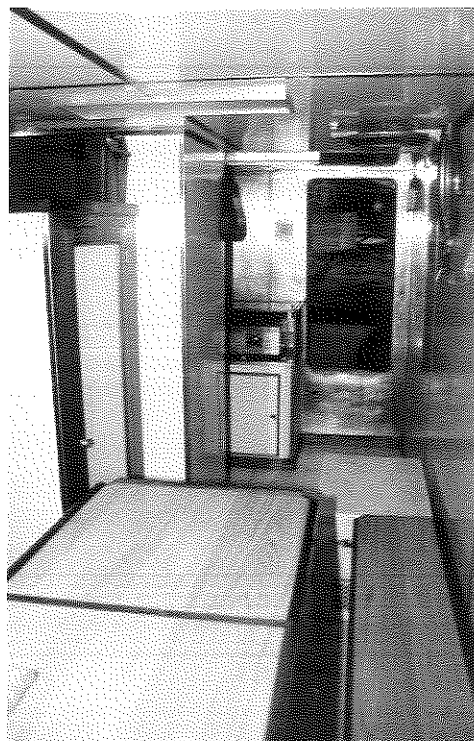
Alcei a vista e vin o tambucho rodando pola cuberta. Aínda estaba enteiro. Esperando que pasase a ola, aproveitei para saír correndo cara a porta de entrada da sala de máquinas. Nela esperábame o segundo mecánico, que me estaba observando. Non sabía o que sucedía ata que o informei. Cerramos esa porta e pasamos ao interior do comedor. Alí aínda non había ninguén, estabamos os dous sós e decidimos abrir a porta do comedor, pola popa, porque nos coincidía máis cerca.

Entre os dous, e entre ola e ola, fomos aproximando o "tambucho" ao seu sitio. Cando chegaba unha ola corríamos refuxiarnos ao comedor. O meu compañeiro colleu as puntas e o martelo que xa tínhamos á man. El pasouse pola parte de dentro do rancho mentras eu, desde fora, seguí terminando de colocalo no seu sitio. Cando estivo ben posto, cravouno ben e cerrouno. Veuse para o comedor, unha vez que pasou a ola e se vaciou a cuberta.

A angustia

Pouco a pouco foi chegando algún que outro compañeiro desde o rancho de proa. Desde ese rancho podíase pasar un pouco mellor, pero sempre con moita precaución. Tamén había que esperar a que pasasen as olas.

Ante tal situación era necesario alimentarse. Como non se podía preparar nada quente na cociña debido á forte oleaxe, o que comíamos era pan, tabletas de chocolate e algunha cousa máis. Ademais tampouco tiñamos moitas gañas de comer.



Cociña e comedor dun barco

O temporal ía en aumento. Por iso, desde que me levantei sempre estiven pensando en meu pai, que estaba noutro barco moito máis pequeno. Comenteino cos compañeiros e eles trataban de animarme. Dicianme que estaba máis en terra e que navegara toda a noite a porto e que por alí non debía de cargar tanto o mal tempo. Tamén me dician que meu pai sabía moi ben o que facía porque era un bo patrón. Eles sabían mellor ca min; a maioría navegaran con el e apreciábano moito.

Como o temporal non amainaba, funme á ponte para saber se comunicara o noso patrón con meu pai. Eu sabía que comunicaban a diario. O día anterior xa lle comentara a información do parte meteorolóxico e xa lle recomendara que navegase para terra.

A subida á ponte desde o comedor facíase polo interior. Había uns pasos de escaleira que daban a un pequeno descanso anterior á porta da ponte. Nese espazo estaba o tanque de auga potable para servizo da cociña, do lavabo e da ducha, tiña dous ollos de boi, por un víase toda a popa do barco, e polo outro o costado de estribor.

Na ponte estaban o patrón, o primeiro mecánico e dous mariñeiros máis. O que fixera a garda de noite aínda non se deitara. Turnábanse co patrón á roda do timón xa que este movíase cun sistema por cadea e cansaba moito. Mentras un estaba no timón, os demais informaban da situación: un no embrague do motor, outro na ventaiña de estribor e outro na ventaiña de babor. Estes avisaban o timonel cando viña unha ola para que puxese o barco en popa co motor desembragado e o barco parado; así, nesta situación, esperábase que fose pasando todo.



Olas na Costa

En comunicación permanente

A telefonía estaba encendida e non se escoitaban máis que lamentacións doutros barcos que tamén o estaban pasando mal. O mariñeiro que estivo de garda xa vira como un barco tiraba bengalas pedindo auxilio. O noso patrón chamá-rao, pero non se puido ir onda el: perdéranos de vista. Máis tarde soubemos qué barco era – o “*García Fra*”, de Burela – e que xa superara as dificultades. Navegaba como podía, igual que nós.

Ao entrar na ponte preguntolle ao patrón se sabía algo de meu pai. Dime que o chamara pola telefonía, pero que non lle podía contestar: o vento rompéralle a antena da emisora grande e coa pequena só escoitaban os barcos que ían cerca. Logo díxome que comunicara co barco compañeiro e que navegaban á vista facendo un rumbo Sur-Este coa intención de chegaren ao porto de Santander.

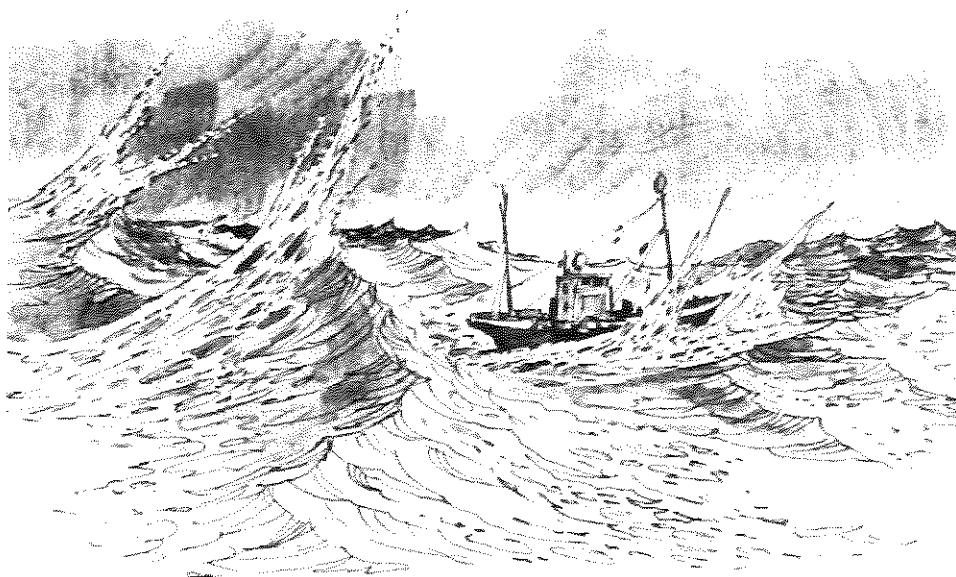
Ao verme preocupado, o noso patrón tranquilizoume dicindo: *“como podes ver- dicía -, eles non teñen tanto temporal coma nós e poden navegar a ese rumbo. Nós temos que ir como manda o tempo; non temos outra alternativa”*.

Preguntei tamén polos outros barcos que o día anterior estaban cerca de nós. No barco compañeiro tiña familiares e amigos, e con tanto vento e tanto mar non se vía nada, só auga e espuma das olas. O patrón contestoume que estaba moi preocupado. Sabía que tiña problemas gordos co timón; porque se lle cruzaban os eslabóns da cadea, foron tomando moito desgaste. Dime: *“Non sei se teremos que virar ao vento para estarmos cerca del por se lle sucede algo”*.

No ollo do furacán

Aos que estabamos nese momento na ponte non nos parecía nada fácil, mais nese momento chamounos outro barco dicindo que se encontraba ao costado do noso compañeiro para o que fixese falla, que estivésemos tranquilos. Eran boas noticias. Acortaran eslabóns e xa manobraban ben. Así e todo víronse obrigados a romper a obra morta do barco para que desaloxara máis axiña a auga da cuberta.

Máis tranquilo, ao pouco tempo baixei ao comedor a reunirme cos meus compañeiros.



Debuxo aparecido no xornal "El Progreso"

A mañá pasámola no comedor comentando as incidencias. O temporal sempre ía en aumento. Sobre o mediodía rolou o vento ao Noroeste facendo o mar máis arbolado e o vento máis forte. Nós tamén tivemos que poñer o rumbo que nos mandaba o temporal, pois non tiñamos outra alternativa. Desde os ollos de boi víamos cómo rompían as olas.

Os compañeiros que baixaban da ponte despois de faceren o relevo ao timón informábanos das incidencias. O primeiro mecánico era o que máis veces subía e baixaba pois controlaba co segundo que por abaixo as máquinas funcionaran ben e que non houbese auga na sentina. Tranquilizábanos dicindo que via o patrón moi sereno e que iso era bo. Había que confiar.

Volví a subir á ponte para saber algo máis sobre meu pai. Cando ía abrir a porta, cerráronma desde dentro berrándome que me agarrase ben. Como estaba no "rellano" da escaleira suxeiteime ben e mirei polos ollos de boi cara a popa. Nese momento vin o que nunca vira: esas grandes olas cheas de espuma que poñían de branco o azul do mar. Dixen para min: *"se o barco aguanta esta, máis xa non ten para onde ir"*.

A ola deunos con tal forza que o barco parecía de xoguete. Levouno o mar e deixouno atravesado, totalmente escorado e coa cuberta chea de auga. Grazas a que tiñamos todas as comportas abertas, desaloxou axiña a auga. Logo o patrón puxo o barco en popa.

Por fin chega a calma. Retorno a porto.

No momento en que a ola nos impactou, eu sentín que algo sucedía na ponte. De repente abriuse a porta da ponte e dixerónme que subira coñac. Collín unha botella no comedor e levéillela o máis rápido que puiden. Creio que foron segundos. Ao entrar xa vin o que sucedera: ao timonel enganchoulle a roda do timón unha man e partiulle a “muñeca”. Tiña suxeito o primeiro mecánico mentras un mariñeiro lla estaba poñendo no seu sitio. Collendo do botiquín as vendas, inmovilizanlle o brazo e véndanlle a man. O coñac era para reanimalo xa que se desmaiara. Pouco faltou para ocorrerme a mín o mesmo: ver cómo a man lle colgaba do brazo non era para menos.

Cando peor o pasamos foi desde o mediodía ata as catro da tarde. As olas seguían facendo do barco o que querían coma se fose unha casca de noz.

A partir das catro o mal tempo foi remetendo. Ao anoitecer xa podíamos navegar a pouca máquina sen ter que desembragar. O perigo, a Deus grazas, desaparecera.

Tomou entón o mando o segundo patrón, que tamén era de fiar e bo timonel. Navegamos con rumbo a Foz, o noso porto base, aumentando a velocidade segundo pasaban as horas. Pouco a pouco, íamonos achegando a terra.

O patrón baixou ao rancho de proa para descansar. Vía esgotado. Eu estaba alí, porque no rancho de popa non se podía xa que estaba todo mollado. Antes de dormir díxome que meu pai navegaba sen novidade, en marcha libre rumbo a Santander. Tamén nos comunicou as malas novas: había algún barco afundido, outros desaparecidos e outros con grandes avarías. Como o barco de meu pai ían os demais de Foz, chegando a Santander sen ningunha novidade.

Os nosos barcos, o “QUINTANERO” e o “NUEVO QUINTANERO”, entraron en Foz sen máis novidade.

Xa en terra, coñecemos as terribles consecuencias da Galerna. O porto de Celeiro foi o que máis sufriu: perdeu tres barcos e un total de 30 náufragos deixaron a vida. Os barcos chamábanse “*TODOS LOS SANTOS*”, “*MARY LOLY*” e “*BADIOLA*”.

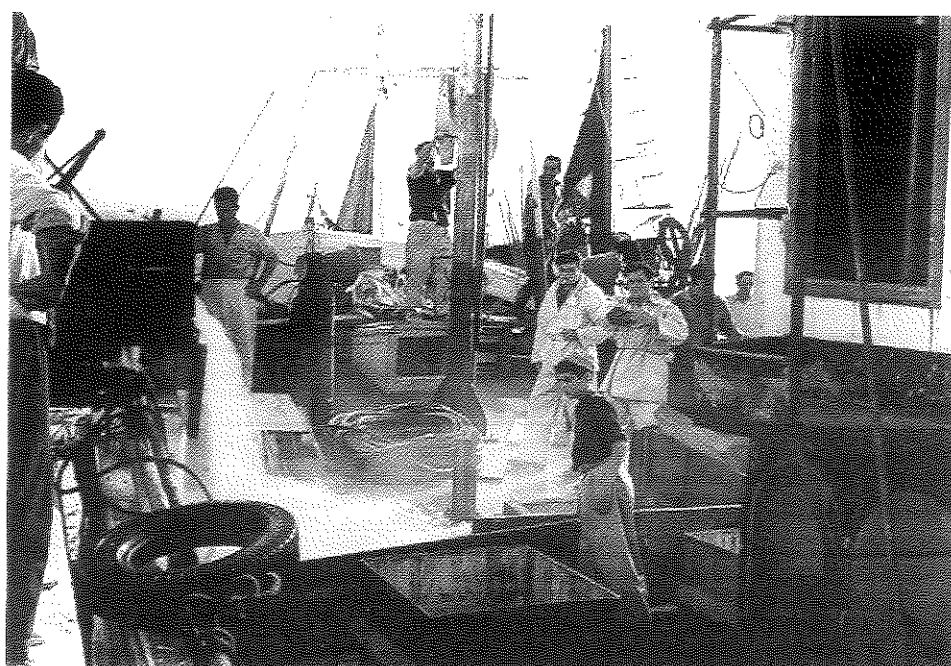
Un barco do porto veciño de Burela chamado “*MARÍA ANTIGUA*” houbo que abandonalo, recollendo a súa tripulación outro barco, lamentando a morte dun mariñeiro.

En Foz, por sorte, non tivemos que lamentar ningunha perda.

O temporal pasou; a vida continua

Pasamos varios días preparando o barco para a pesca do bonito coa modalidade do “tanqueo” (sistema de pesca con cebo vivo: sardiñas pequenas, anchoas, etc).

Na mañá do día 16 saímos para o porto de Celeiro para asistir á celebración dos funerais polos mariñeiros falecidos. Ao rematar o acto relixioso zarpamos con outro barco dese porto rumbo a Vigo para pescar cebo vivo, e así, unha vez máis, fixémonos de novo ao mar para pescar bonitos.



Traballando na cuberta do barco

**LISTA DE BARCOS E MARIÑEIRO DE FOZ
QUE SUFRIRON A GALERNA DO ANO 1961**

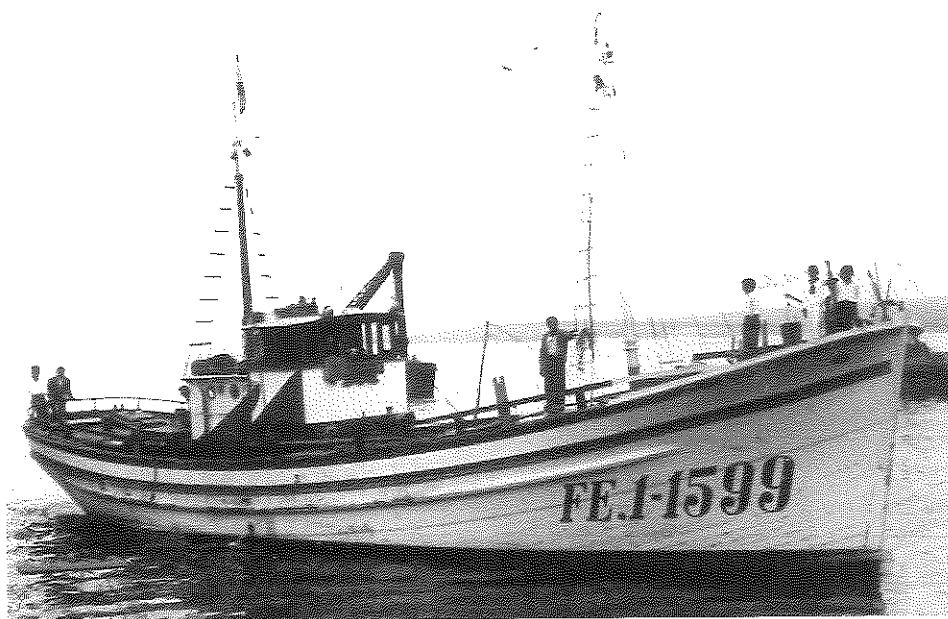


"Quintanero"

"QUINTANERO"

Tripulación:

Eliseo Ares Otero	Patrón (1º)
José M ^a Otero Caserío	Patrón (2º)
José López Martínez	Mecánico (1º)
Francisco Castro Basanta	Mecánico (2º)
José Antonio Fernández García	Cociñeiro
Ricardo Lage Lousas	Mariñeiro
Jesús Castiñeira Martínez	"
Bernardo García Aguiar	"
Leopoldo López López	"
Luis Navarro Rodríguez	"
José Manuel Otero Palmeiro	"
Manuel Castro Basanta	"
Vicente Fraga Martínez	"
Ramón Alonso Méndez	"
Balbino Fernández Fraga	"
Manuel Moreda López	"
Antonio Ares Méndez	"
Francisco Otero Blanco	" (estaba de "baixa")
Emilio José López Castro	" (estaba na "mili")

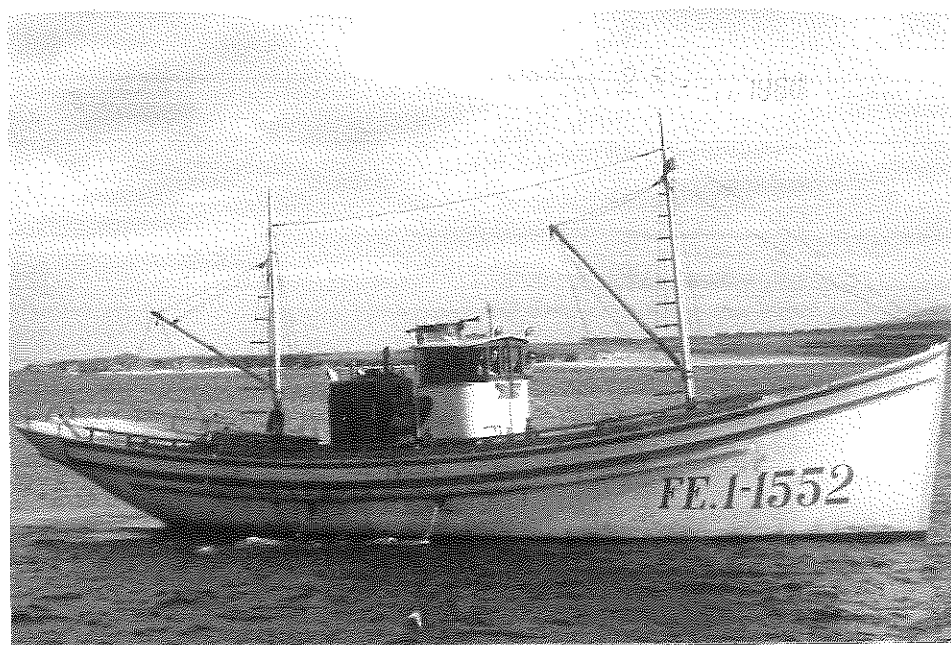


"Nuevo Quintanero"

"NUEVO QUINTANERO"

Tripulación:

Ramón Ares Otero	Patrón (1º)
Francisco Otero López	Patrón (2º)
Francisco Fraga Nécega	Mecánico (1º)
Salvador Incera Solana	Mecánico (2º)
Eliseo Otero Ares	Cociñeiro
Manuel Lestegás Otero	Mariñeiro
Jesús Moreda López	"
Antonio López López	"
Julio Fernández Fraga	"
Angel Castro Basanta	"
Manuel Fernández Penabad	"
Ramón López López	"
José López Beltrán	"
José Solveira Páxaro	"
Francisco Alonso Rivas	"
Eduardo Peláez González	"
Manuel Fernández Neira	"
Fco. Balbino Teijeiro Rodríguez	"



"Ares Otero"

"ARES OTERO"

Tripulación:

Antonio Ares Otero
 José Antonio López Rodríguez
 Cándido Otero Blanco
 Pedro Antonio González
 Gerardo Alonso González
 José Pérez Martínez
 José Ramón Moreda López
 José M. Rodríguez Vázquez
 Francisco Niñez Pérez
 José Lestegás Otero
 Cándido Lestegás Otero
 Balbino López Fraga
 M. Francisco Moreda Otero
 Eduardo Pacios

Patrón (1º)
 Patrón (2º)
 Mecánico (1º)
 Mecánico (2º)
 Cocinero
 Mariñeiro
 "
 "
 "
 "
 "
 "
 "
 "
 "

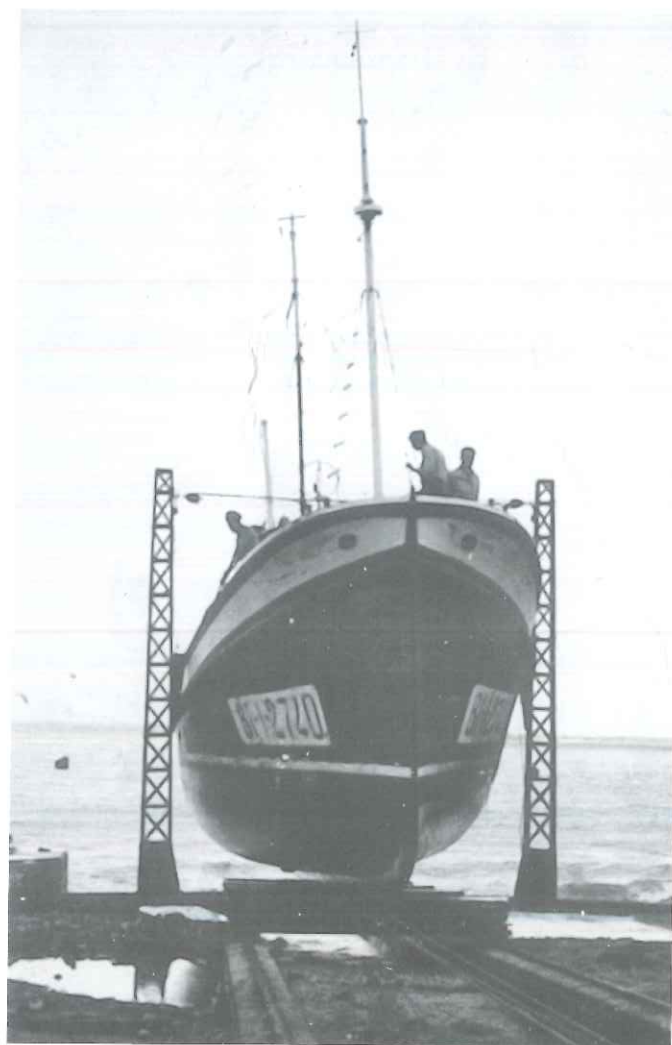


"Gavilán de Mar"

"GAVILÁN DEL MAR"

Tripulación:

José M ^a Otero López	Patrón (1 ^o)
Cándido Otero Fraga	Patrón (2 ^o)
Francisco Fernández Penabad	Mecánico (1 ^o)
José M ^a Otero Fraga	Mecánico (2 ^o)
José Sánchez Sánchez	Cociñeiro
Ramón Otero López	Mariñeiro
César Otero López	"
Manuel Otero López	"
Manuel Díaz Méndez	"
Edmundo García López	"
Eliseo Val Moreda	"
Ramón Castiñeira Otero	"
Emilio Fraga Díaz	"
Valentín Lestegás Caramés	"
Balbino Solveira Iglesias	"
Eugenio Palmeiro Rodríguez	"
Manuel Otero Fraga	"



"Madre Rosa"

"MADRE ROSA"

Tripulación:

Manuel Marful Fernández	Patrón (1º)
José Antonio Marful Fernández	Patrón (2º)
Ricardo López Pérez	Mecánico (1º)
Pedro López Fernández	Mecánico (2º)
Ramón Veiga Fernández	Cocinero
Jacinto González Fernández	Mariñeiro
Remigio Incera Solana	"
Salustiano Alonso Escalera	"
Eliseo López Eiras	"
Mario Pena Marful	"
Manuel Fanego Gómez	"
Jesús Fanego Gómez	"
Balbino López Neira	"
Ramón Palmeiro Veiga	"
Rafael Otero Eiras	"
Juan Pérez Mariño	"



"Urbiola"

"URBIOLA"

Tripulación:

Saturnino García López
 Alfredo Couto Navarro
 Tomás Villarino Neira
 Rosendo Fernández Beltrán
 Jesús Fernández Fernández
 José Antonio García Díaz
 Balbino Fraga Couto
 José M^a Pérez Martínez
 Santiago López Beltrán
 José Eiras Fernández
 Jesús Varela García
 Santiago Pérez Martínez
 Abel García Fanego

Patrón (1º)
 Patrón (2º)
 Mecánico (1º)
 Mecánico (2º)
 Cocinero
 Mariñeiro

"

"

"

"

"

"

"



"Normando"

"GALERNA", que despois dunhas reformas pasou a chamarse

"NORMANDO"

Tripulación:

Normando Leivas Fraga	Patrón (1º)
Alberto Otero López	Patrón (2º)
Domingo Rodríguez Méndez	Mecánico (1º)
Pedro Fraga Fraga	Cociñeiro
Manuel Veiga Varela	Mariñeiro
Leonardo Fraga Couto	"
Santiago López Fernández	"
Santiago López Neira	"
Remigio Fraga Fraga	"
Narciso Rodríguez Méndez	"
Julio Neira García	"
José Antonio García Díaz	"
José García Díaz	"
Pedro Rodríguez Páxaro	"
José Vilar López	"
Antonio González García	"



"Jesús Dolores"

O barco "**JESÚS DOLORES**" tamén faenaba á pesca do bonito, pero eses días non se encontraba no mar pola morte do armador, pai do patrón e do primeiro motorista.

A súa tripulación estaba composta por:

Ramón Léstegás Pérez
 Jesús Lestegás Pérez
 José Rodríguez Vázquez
 Cándido Grande García
 José Ramón Alonso Basanta
 Eduardo Palmeiro Basanta
 Ramón Friol Rodríguez
 Cándido Basanta Novás
 Ángel Couto Fanego
 Jaime Niñez Pérez
 Emilio Val Moreda
 Ramón Méndez Rodríguez

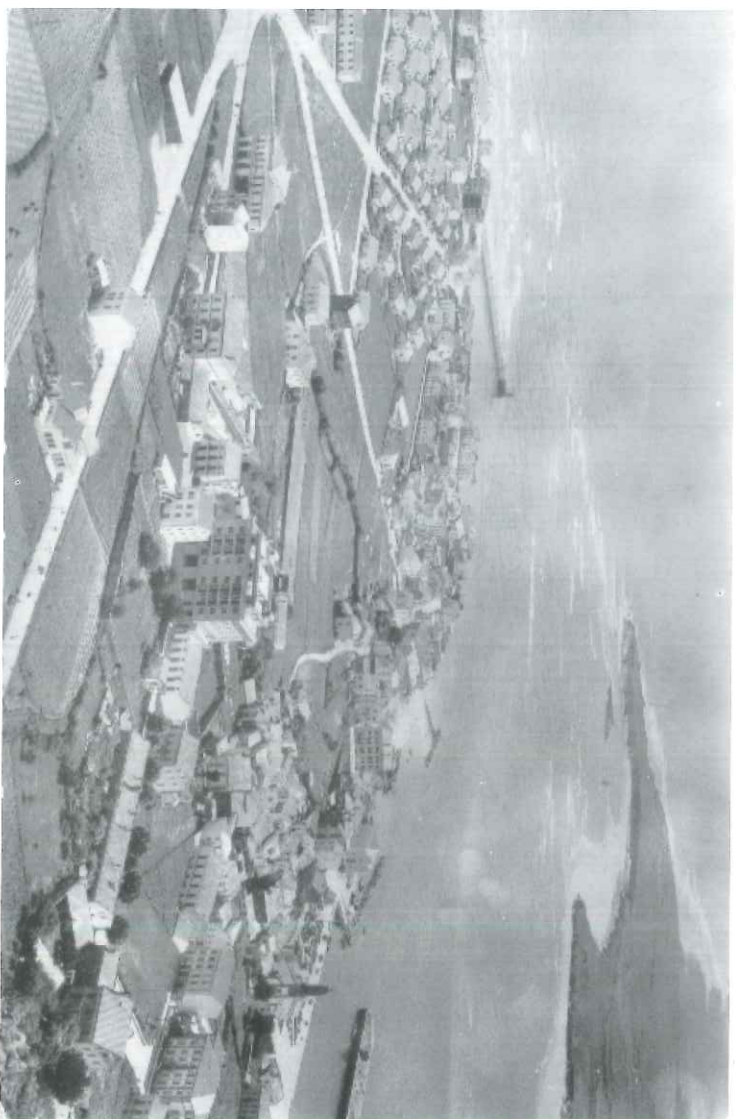
Patrón
 Motorista (1º)
 Motorista (2º)
 Cociñeiro
 Mariñeiro
 "
 "
 "
 "
 "
 "
 "

Outros mariñeiros de Foz estaban embarcados en barcos doutros portos cercanos. Tamén eles sufriron as consecuencias desta “Galerna”.

Uns e outros, familiares, amigos e veciños, gardan na súa memoria os tráxicos momentos vividos.

Afortunadamente poden contárnolo, quedando así constancia para o coñecemento de xeracións vindeiras.

Foz, Xullo de 2006



Vista aérea de Foz en 1961