

GALEÓNS DE AROUSA

"Fuxe o día encol das ágoas

nas velas do galeón

que leva a estrela da tarde

na punta do botalón"

"Outa mar". L. Amado Carballo.

O galeón tal e como se coñeceu na Ría de Arousa na primeira metade do século XX, era unha embarcación adicada ao transporte dos máis diversos materiais e cunhas características axeitadas á devandita funcionalidade: panzudos de proa; con moita manga; cuberta ocupada en gran parte pola adega; popa redonda. A pesar do aspecto robusto, eran moi manexabeis, coa súa fasquía mariñeira de proa levemente lanzada, armados co aparello de balandro (mastro inclinado cara a popa, en lembranza do antigo aparello de relinga, botalón e percha; velas de foque, trinquete e cangrexas) e os catro grandes remos que suplían a falta de vento. A partir dos anos corenta comezaron a instalarse motores de explosión de ata 60 CV, conservando, poren, o aparello.

Proba da docilidade do barco era a súa cativa tripulación: un patrón e dous mariñeiros. E para facer a embarcación axustada ás condicións dunha ría enguedellada, inzada de recursos e centros de produción (telleiras, fábricas de conserva e salgazón, serradoiros, riqueza madeireira, barro,...) nunha beiramar abundante en praias, esteiros e con a penas dous ou tres portos dignos de tal nome, calaban pouco, tiñan unha obra viva moi plana, e un leme con dúas posicións, unha máis baixa que a quilla e outra ao mesmo nivel, de modo que onde houber pouca auga, podelo levantar ao berro de "timón arriba". Deste xeito podían amarrar nos pequenos embarcadiros das telleiras e fábricas de salga a cargar e descargar barro, tella, e peixe, ou varar nas propias praias para recibir aos carros do país cargados con puntais de piñeiro. Este era o tipo de galeón cotián nas abras de Rianxo, Taragoña, Isorna, Vilanova, A Pobra, A Illa, Cambados, Vilagarcía, O Grove, Ribeira, Palmeira, Bodión, Dena e Vilalonga. Non obstante existía outro tipo de galeón na Ría, concretamente no porto fluvial de Pontecesures. As súas características, menos evolucionadas segundo Staffan Mörling, se diferenciaban en que a popa era recta e máis estreita que a proa e armaba vela de relinga, axudada ás veces por un pequeno foque.

A adaptación ao medio, condicionou a variedade de tamaños e medidas, a diversidade de aparellos, e a versatilidade de funcións: así, os pequenos galeóns que transportaban o barro das encaixonadas, que protexían as minas escavadas en plena ría, aos pequenos mercantes de cabotaxe ancorados fronte A Toxa, ou os que carrexaban argazo a pequenas distancias, xeralmente non superaban os 10 metros de eslora, aparelaban un pao e decote carecían de botalón e foque. Os máis comúns, que facían rotas no interior da Ría, armaban de balandro con un mastro e unha superficie veleira entre 150 e 190 M², tiñan arredor de 13 metros de eslora, catro de manga, 1,50 de puntal, e andarían polas 15 toneladas de rexistro bruto. E con as condicións devanditas, podían navegar a unha velocidade superior a 6 nós. Non obstante, para

singraduras fora da Ría, levando tella a Marín; carrexando madeira de Camariñas; comprando peixe a flote dende Muros ata Leixoes, empregáronse galeóns ben cumpridos: máis de 20 mts. de eslora, dous paos, botavara nas cangrexas, 30 TRB de desprazamento e tripulación de catro ou cinco homes.

Compre, non obstante, distinguilos dos sinalados como "balandros" nos Rexistros de buques das Comandancias, onde a cotío se confunde os galeóns coa denominación do aparello que armaban. Os "balandros", de estrutura e aparello que poderíamos chamar internacional, eran máis grandes, tiñan xeralmente dous paos perpendiculares á cuberta e se diferenciaban na caída vertical da roda e o deseño da popa, semellante á coñecida por "rabo de galo". E diremos tamén que a confusión chegaba aos peiraos, posto que de cotío tras as denominacións de "balandros", "lanchas" e "botes" de carga, agachabase a inconfundible silueta dos galeóns.

Outra das características distes, era a presenza do rancho dos tripulantes a proa e da cámara do patrón a popa. Respondían á necesidade dun espazo para o descanso, xa que as singraduras adoitaban ser delongadas: os galeóns de Vilanova que compraban o peixe a flote, botaban polo menos tres días no mar, e os que ían ate Leixoes tardaban unha semana en retornar a porto; os de Vilalonga que levaban barro a Vilagarcía, botaban ás veces oito días no peirao do Ramal agardando vagóns de ferrocarril disponibéis para cargar, ou, se subían ata Pontecesures, esperaban durante días ancorados en Catoira a que remitise a correntada do Ulla, crecido polas choivas...

Os galeóns construíanse con madeira de carballo e piñeiro do país nas diversas carpinterías de ribeira da beiramar arouzá, sobre todo en Isorna, Ponte Beluso e Noalla, ben por carpinteiros da zona, ben por outros que se desprazaban alí por tempadas e chantaban os alboios nas praias. Entre estes distinguíanse os da parte de Noia e O Freixo, onde, malia tratarse dunha embarcación presente na Ría de Arousa máis que en ningunha outra, se fixeron a maioría dos galeóns.

A figura do galeón na Arousa foi familiar ate a década dos sesenta, na que comezaron a desaparecer aceleradamente polo desenvolvemento das comunicacións por terra e a competencia dos camións. Ata ese intre, a súa presenza foi masiva, derivada das especiais condicións marítimas, das dificultades do transporte terrestre e, como dicía no ano 1923 o Conde Santibañez del Río no xornal vigués "Galicia", por ser o galeón "el vehículo de comercio más modesto que navega". Baste dicer que hai 45 anos, aínda quedaban en Vilalonga arredor de medio centenar.

"Cando o corsario ofrece Misas, mal anda o galeón"

Refraneiro popular.

UN POUCO DE HISTORIA.-

Dende as referencias do galeón baixo medieval, protagonista das navegacións oceánicas dos séculos XVI e XVII, as diversas embarcacións que recibiron tal denominación, foron acompañadas dos cualificativos, carga, espazo, bodega, capacidade. Na Galicia, estas calidades o identificaron así mesmo co trincado, "buque insignia" da flotilla de

embarcacións empregadas nas artes do cerco real e a traíña en diversas rías galegas ata o século XX, e onde era o encargado de transportar os pesados aparellos de pesca. Segundo José María Massó, o galeón tal e como se coñeceu nas Rías Baixas ata hai poucos anos, se deriva daquel trincado, que sería un barco banceado a tope, de popa cadrada, proa non moi lanzada, cuberta ata a caderna mestra e un grande espacio aberto a popa para acomodar o aparello. O trincado ou galeón empregaría fundamentalmente os remos para desprazarse, aínda que tamén armaría nun principio unha latina, para despois aparelar con vela de relinga. Para Staffan Mörling, os trincados-galeóns suxeitos dos cercos reais das Rías Baixas, teñen o seu punto de referencia nas lanchas de relinga de dúas proas, que serían as antecesoras do galeón contemporáneo. Por último, Juan Carlos Arbex identifica os galeóns coas lanchas volanteiras do Alto, presentes nos portos de A Guarda, A Pobra de Caramiñal e Porto do Son ata comezos do século XX. En calquera caso, seguindo sempre a hipótese de Mörling, as volanteiras formarían parte das embarcacións derivadas da lancha de relinga, co que, de novo, temos a esta como inspiradora do galeón moderno.

O que si semella claro, é que o noso galeón é produto dunha dobre evolución: na súa funcionalidade e na súa estrutura.

Con respecto á primeira cuestión, chama a atención a profusión de noticias dende o século XV sobre o emprego dos trincados-galeóns para a pesca coas devanditas artes, tanto nas Rías Altas como nas Baixas e, polo contrario, a práctica inexistencia de referencias ás súas funcións de carga, ata o punto que nin Cornide nin Labrada falan deles entre a chea de balandros, vascotes, pinazas, queches, pataches e laúdes, protagonistas do comercio marítimo. Curiosamente, Claudio González Zúñiga apunta que con motivo da crise da industria de salgazón a fins do século XVIII, a resultas da perda de mercados en Portugal e as distorsións ocasionadas polo estanco do sal, moitas lanchas e galeóns abandonaron as faenas pesqueiras para dedicarse á máis lucrativa actividade de contrabando de sal co país veciño. Na Ría de Arousa, os libros máis antigos da 2ª lista de embarcacións, consultados por S.Mörling na Comandancia de Vilagarcía (que abarcan todo o litoral Sur da Ría), datan o primeiro galeón inscrito no ano de 1834, denominado, significativamente, "El Fomentador", como proba da súa relación coas actividades das fábricas de salga. Non quere dicir, sen embargo, que non houbera galeóns dedicados ao transporte na Ría en datas anteriores, xa que os libros de inscrición comezan, precisamente neses anos.

Hipoteticamente, pois, poderíamos aceptar que o emprego do galeón como embarcación de carga desvencellado da pesca, é relativamente moderno e data da segunda metade do século XVIII.

Os cambios na súa estrutura virían dados, precisamente, pola devandita evolución funcional: segundo Staffan Mörling, a aparición da popa redonda en troques da puntiaguda propia das lanchas de relinga, e a instalación da cuberta con corredores ás bandas da bodega, cubrindo gran parte do barco, terían lugar no século pasado, derivadas das necesidades de aumentar capacidade e seguridade nun barco encargado de transportar todo tipo de materiais. A utilización da vela de relinga como elemento fundamental de propulsión, quedando os remos para funcións auxiliares, sería outro resultante da susodita evolución. A aparición do aparello de balandro, moito máis sinxelo e manexable que a vela de relinga, sería posterior.

E, sempre segundo Mörling, de aí o carácter arcaico do galeón de Pontecesures, co aparello de relinga e dúas proas. Como lembranza da personalidade pescadora dos galeóns, quedarían os "galeóns das artes", grandes lanchóns abertos, sen vela e con dúas proas, que serviron para levar e largar as xábegas nas postas de numerosas praias das Rías Baixas, ate mediados os anos cincuenta da presente centuria.

En resumo, as formas do airoso galeón da Arousa, tal e como o acordan os avós do litoral comprendido entre Camariñas e A Guarda, datarían, hipoteticamente, do século pasado.

"¡Airosos y fuertes galeones que parecen navegar hasta en contra del viento!".

Conde de Santibañez del Río. "Galicia" (Vigo), 31/8/23.

FUNCIÓNS QUE DESENVOLVÍAN.-

Algo xa apuntamos nos apartados anteditos; non obstante agora tentaremos de sistematizar algo máis a información.

Pódese dicir que os galeóns atendían na Ría fundamentalmente a tres tipos de tráfico: a compra de peixe a flote para as fábricas de conserva e salgazón, que tamén exportaban os seus produtos nos grandes galeóns; o comercio da madeira, xa fosen puntais de pino, leña ou labra; e por último o de barro e materiais de construción producidos nas telleiras e caleiras.

No primeiro caso, o seu centro era, sen dúbida Vilanova, aínda que A Pobra do Caramiñal tamén tivo gran importancia ata os anos vinte do presente século, e os fomentadores de O Grove, Ribeira, Vilagarcía, Rianxo, A Illa, Vilaxoan e Cabo de Cruz empregaron galeóns e balandros como principal medio de transporte. Por este tempo, mariñeiros e veloces, de manobra rápida e gran aparello airoso, daba xenio miralos ben entrados en vento, sorteando o bosque de mastros das lanchas do xeito nas calas da entrada da Ría de Muros, fronte á Illa de Tambo, na Ría de Pontevedra, ou na praia de Barra, próxima a Cangas.

Cada un dos almacéns, adoitaba fretar o seu propio barco de compra que, provisto de grandes tinas nas adegas, facíase ao mar con abundante sal para someter ao peixe a unha primeira salgazón, xa que podía estar máis de 48 horas ao pairo nas bocas das rías na espera das lanchas e motoras sardiñeiras. Xa de volta a porto, unha colla de mulleres descargaba o barco de compra, trasladando o peixe en grandes cestas polo peirao ata o almacén.

O comercio da madeira tiña o seu centro indiscutible nos serradoiros da beiramar de Carril e Vilagarcía, onde descargaban os chamados galeóns mineiros de Rianxo, os de Taragoña, os que baixaban polo Ulla procedentes de Pontecesures, e os que facían a liña das Rías do Norte (Noia, O Freixo e Camariñas). Posteriormente, os puntais de pino do país, eran exportados ao Norte de España, Inglaterra e Gales, mediante grandes veleiros de cabotaxe. Aínda que de menor entidade, o porto de Cambados tamén coñeceu un activo comercio madeireiro no primeiro tercio do século en curso. Para facer rendibles os fretes, os galeóns adoitaban aproveitar a viaxe de volta das singraduras do

Norte, carrexando leña para os portos arousáns (por exemplo, este comercio mantívose no Grove ata os anos sesenta), ou labra dos serradoiros de Noia e O Freixo empregada para alimentar os fornos das telleiras.

As rotas do tráfico de barro e cerámica (ladrillo, refractario, canalizacións e tella), tiñan o seu orixe na Enseada de O Umia-O Grove. Alí as minas e telleiras de Castrelo, Dena, Vilalonga e Ardía (O Grove), e as encaixonadas abertas no mar, subministraban aos galeóns unha carga que, as veces era transportada aos pailebotes de dous ou tres paos ancorados na Poza do Beiró, e máis tarde aos pequenos vapores de cabotaxe de entre 300 e 500 TRB que non podían entrar nos pequenos peiraos das telleiras. Outros galeóns levaban barro a Vilagarcía e Pontecesures, ou subministraban materiais de construción aos almacenistas de todos os portos da Ría

e, por fin, os máis grandes se aventuraban a transportar os devanditos materiais a Pontevedra, Vigo, Noia, Muros, Corcubión e Camariñas, por citar os portos de destino máis frecuentes. Para decatármonos da súa capacidade de carga, baste dicir que un galeón de pouco máis de trece metros de eslora, podía transportar normalmente 15000 ladrillos e arredor de vintecinco toneladas de barro. Rematando xa co tráfico de materiais de construción, a única caleira arousán, sita na península cambadesa de Tragove, empregou en numerosas ocasións balandros e galeóns para os seus envíos a diversos portos do litoral galego.

Pero o galeón tiña outros empregos que, sendo máis restrinxidos, non deixaban de ter importancia na zona onde se producían. Como, por exemplo, o activo comercio de balume, que servía de abono nas terras de labor da beiramar do Salnés, entre as diversas parroquias comprendidas entre Noalla e San Miguel de Deiro. As frecuentes visitas de galeóns da zona de Cambados á outra beira da Ría, na procura de viño a Cabo de Cruz, ou a vender legumes e hortalizas a Ribeira. O importante tráfico de liño e millo levado a cabo polos galeóns cesureños, na segunda metade do século XIX, con destino a Vigo. Nas descargas de sal dos pailebotes e mercantes que non podían amarrar nos portos de Vilanova e Cambados por falta de calado, ou no peirao de madeira da factoría de bacallao que funcionou en Palmeira nos anos vinte.

A versatilidade do galeón fica demostrada nestas páxinas, que non pretenden ser exhaustivas. As dificultades do transporte terrestre, incrementadas despois da Guerra Civil; ás súas características axeitadas ás condicións da Ría; o volume de carga que podía soportar; e o seu prezo relativamente accesible (un galeón medio do trinque valía no 1918 unhas dúas mil pesetas, multiplicadas por cinco en 1942, se era de segunda man), fixeron do galeón o Land Rover da década dos corenta e os cincuenta.

"Una embarcación representa comunicación. Es este el carácter que la hace tan interesante para el estudio etnológico. No es solo un medio de comunicación sino, muchas veces, en alguna medida, un producto de la comunicación..."

Staffan Mörling, "Las embarcaciones tradicionales de Galicia".

O GALEÓN NA PAISAXE SOCIAL AROUSÁN.-

O galeón foi compañeiro inseparable do acontecer social arousán, compartindo as súas diversas tonalidades: a ledicia da festa, a tensión do conflito, a dor da traxedia. O galeón participou cos seus tripulantes, dos roles de vítima, soporte e protagonista das reviravoltas dos traballos e os días. Vexamos algúns anacos tomados ao chou.

Xa quedan poucos vilagarcíans que lembren as regatas que, nos agostos dos anos vinte, convertían peirao de ferro, gabarras e todo tipo de embarcacións, en improvisadas plateas ateigadas de xentes de todas as condicións. Dentro das competencias, faluchos, traíñeiras e balandros de recreo, deixaban paso á regata máis esperada: a dos galeóns armados de balandro, cuxas evolucións causaban admiración a propios e estraños. A afección era tal que os patróns non se conformaban con regatear na Ría, senón que se trasladaban ás competicións que tiñan lugar en Baiona poucos días despois. Mesmo algúns prolongaban a competencia no traballo, a ver quen pasaba o Bao da Illa máis lixeiro que o devalo da marea que o deixaba en seco. Tamén o 15 de Agosto, polo Carmen, enchíase o Mar da Toxa de balandros, galeóns, botes e gamelas, e facíase unha gran festa no mar. E os habitantes da Arnosa e a Fianteira, que aínda conservan nos ollos da lembranza ás imaxes do mar inzado de velas engalanadas, acordan tamén que cando se abría a veda do marisco, alá polo outono, saían infinidade de pequenas embarcacións veleiras para o Bao, onde botaban máis dun mes. Con elas ía un galeón a modo de "barco nodriza", coa adega cuberta de palla, cativo colchón de noites húmidas, e algún que outro pipo de viño do país, responsable de máis dunha troula improvisada despois das esgotadoras xornadas do raño ao ombreiro.

Non todo eran festas; os galeóns tamén teñen unha historia preñada de naufraxios. Como o do "Ocho Hermanos", da matrícula de Vilagarcía, partido en dous o 13/2/38 por un mercante alemán á altura de Nemiña, cando levaba un cargamento de ladrillo e tella a Camariñas. Ou de salvamentos, como o levado a cabo no 17/9/18, por un providencial galeón de Rianxo que rescatou a tres dos seis tripulantes dunha lancha que deu volta de quilla entre Cambados e O Grove.

Noutras ocasións, os galeóns sufriron os mesmos vaivéns das actividades ás que servían de soporte. Así, no 1902, en plena guerra das traíñas, os barcos de compra das fábricas da Arousa víronse envoltos nunha verdadeira batalla naval á altura de Ons, cando foron abordados por un mar de xeiteiros alporizados porque o peixe que transportaban proviña das traíñeiras viguesas. Máis tarde, no devalo da IIª República, os galeóns madeiros de Rianxo, Leiro, Isorna e Catoira ficaron varados nas praias ou no rianxeiro peirao de "sete focos", pola fonda crise que paralizou a industria madeira en toda Galicia. E a súa imaxe de triste inactividade, de seguro acompañou aos seus tripulantes, obrigados a pañar ameixa nos lombos do Ulla para escorrentar a fame.

O réxime de propiedade dos galeóns era diverso: uns, eran das fábricas ás que prestaban servizo, xa fosen de conserva ou vencelladas á fabricación de materiais de construción. Daquela, a totalidade dos seus tripulantes eran asalariados, aínda que no segundo caso abundaba o carácter familiar da empresa. Nembargantes, moitas veces os

galeóns pertencían a particulares que eran contratados polas fabricas para traballar ao seu servicio. Neste caso o patrón-armador cobraba segundo o volume de carga que transportase, e logo pagaba do seu peto o xornal dos mariñeiros. Para que nos fagamos unha idea, no ano 1931 os tripulantes dos galeóns das fábricas de salga de Vilanova cobraban algo máis de 3 pts. Quince anos máis tarde, os que faenaban noite e día a traballo feito nas encaixonadas do Mar da Toxa, sacaban tres veces máis.

Pois ben, ao igual que os seus compañeiros doutras ramas da produción, tanto os patróns como os mariñeiros dos galeóns arousáns comezaron a asociarse, xuntos ou por separado, a partir da segunda decena do presente século para defender os seus intereses. Velaquí algunhas destas asociacións:

- "Unión Pinera" de Rianxo, mixta, constituída no 1915 baixo o padroado de José Arcos Moldes.
- "El Progreso" de Vilagarcía, Patróns de embarcación de tráfico da Ría de Arousa. Constituída no ano 1922.
- "Unión Marítima" de Rianxo. Funcionaba no ano 1929.
- "Unión Marítima" de Pontecesures. Constituída no ano 1931 con 180 afiliados. Pouco despois se federaría na CNT, onde continuaría ate a Guerra Civil.
- "Unión Marítima" de Vilalonga. Constituída no ano 1931.
- Asemade, existía unha sección de mariñeiros de cabotaxe no "Sindicato General de Trabajadores" de Vilagarcía, afiliado á CNT durante toda a República.

E o asociacionismo levou de seu unha certa conflictividade a bordo das embarcacións de cabotaxe da Ría de Arousa. As veces, as tirapuxas tiñan a súa orixe nos intereses xerais da actividade en cuestión: foi o caso do boicot que mantiveron no ano 1921 os lancheiros de Vilagarcía contra do tráfico de madeira de pino, en protesta polo arancel imposto á exportación. Outras, os conflitos eran propiamente laborais, como os sostidos en 1931 polos mariñeiros de Vilanova e Pontecesures, para acadar diversas melloras. E, por fin, tamén se deron os que poderíamos chamar conflitos sociais, caso da participación dos lancheiros de Rianxo e os mariñeiros de Vilagarcía e Pontecesures na folga xeral convocada pola CNT en toda Galicia, no mes de Xaneiro de 1932, ou os de solidariedade, como o paro seguido polos devanditos lancheiros de Rianxo durante a enguedellada folga do porto vilagarcían, acaecida en 1915.

Ate aquí algúns retrincos da complicidade social dos arousáns e os galeóns; agora resta tan só dar fe da súa desaparición.

*"¿E son as súas cadernas aquelas por onde o Sol
se asoma como se fosen reixas?"*

Samuel Taylor Coleridge. A Balada do Vello Mariño.

INFORME DRAMÁTICO SOBRE A DESAPARICIÓN DO GALEÓN.-

Como xa dixemos, a figura do galeón a vela deixou de navegar pola Ría de Arousa nos anos sesenta. Antes abandonou un dos seus cometidos máis característicos: a compra de peixe a flote. A dicir de Arturo Romaní, as presións da Seguridade Social e dos Concellos, dos que dependían as Lonxas que deixaban de percibir o canon de venda, e os progresos do transporte por estrada, remataron con ela na década anterior. Poucos anos máis tarde, a competencia dos camións, a masificación dos medios de propulsión mecánica dos barcos, e a desaparición de moitas das actividades productivas tradicionais da beiramar que os sustentaban (fábricas de salga, telleiras e serradoiros), retiraron definitivamente ao vehículo de transporte máis popular da Ría de Arousa. E as mesmas praias, esteiros e calas que coñeceron a súas arribadas de traballo, serviron de cemiterio: A Arnosa, as enseadas da Illa e a do Terrón, en Vilanova, as vellas areiras de Catoira, O Campo da Insua de Pontecesures, as praias de O Facho e Sartaxes en Castrelo...

Co desenvolvemento do cultivo do mexillón, que precisaba embarcacións de moita manga, cuberta espaciosa, e con capacidade de carga para procesar o molusco procedente das bateas, algúns galeóns tiveron a oportunidade de sobrevivir, aínda que moi reformados: a cuberta cegou as adegas, o motor desterrou a arboradura, a algúns se lles engadiu obra morta e reconvertiron a popa redonda en cadrada....Outros, con menos sorte, serviron de mortos nas bateas e afundíronse, ano tras ano, cos temporais do inverno. Tamén, como fase terminal, se lles buscou un emprego residual como areeiros e dragas, e deste xeito continúan algúns, medio desfeitos, en diversos portos.

Hoxe aínda pódese recoñecer o pinchón dalgún galeón, reconvertido en auxiliar de batea, en Meloxo, As Sinas, A Illa, Vilanova, Vilaxoan e Carril, e albisca a liña inconfundible do seu casco saudoso de velas e jarcias. Pero en breve tempo, senón lle buscamos remedio, a Ría de Arousa perderá non só unha das súas embarcacións máis características, senón a memoria de todo ese rico e complexo andamiage colectivo que tivo no galeón o seu vórtice.

Dionísio Pereira

BIBLIOGRAFIA.-

- Allegue, G.: "Galicia: O oficio de vivir: O mar", Vigo, 1990.
- Arbex, J.C.: "Pesqueros españoles", Madrid, 1986.
- Baña Heim, J.: "Costa de la Muerte: Historia y anecdotario de sus naufragos", A Coruña, 1980.
- Calo Lourido, F.: "As artes da pesca", Santiago, 1980.
- Carreras y Candi, F.: "Geografía del Reino de Galicia", 4 vols., Barcelona, 1934.
- Díaz de Rábago, J.: "La industria de la pesca en Galicia", Santiago, 1885.
- Filgueira Valverde, J.: "Archivo de Mareantes", Pontevedra, 1946.
- González Zúñiga, C.: "Medidas que se deben adoptar para el fomento de la pesca y salazón de Galicia.", Pontevedra,

1850.

- Leiro, A.; Daporta, X.M.; Otero,S.: "As Telleiras (Cabaqueiros)", Vigo, 1993.
- Massó y García Figueroa, J.M.: "Barcos en Galicia de la Prehistoria hasta hoy y del Miño a Finisterre.", Pontevedra, 1982.
- Mörling S.: "Las embarcaciones tradicionales de Galicia", Santiago, 1989.
- Romaní, A.: "La pesca de bajura en Galicia", Sada/A Coruña,1981.

ARQUIVOS

- Arquivo Goberno Civil Pontevedra: Rexistro de Asociacións.
- Arquivo Comandancia de Marina Vilagarcía: Lista 2ª de Rexistro de Buques.

PRENSA

- A Nosa Terra (A Coruña-Santiago), 1921, 1934.
- El Compostelano (Santiago), 1931.
- El Eco de Santiago (Santiago), 1929.
- Galicia (Vigo), 1923.
- Galicia Nueva (Vilagarcía), 1915-31.
- Gran Enciclopedia Gallega, Voz José Arcos Moldes e Ribeira.
- Solidaridad Obrera (A Coruña), 1931-33.
- La Voz de Galicia (A Coruña), Especiais "Galicia" adicados aos portos pesqueiros. Ano1989.

ENTREVISTAS

- Leonor Galiñanes, mariñeiro de Cambados, 93 anos.
- Francisco Crespo, traballador fábrica de ladrillos na Arnosa, antigo tripulante de galeón, 59 anos.
- Francisco de Pepe, antigo patrón e armador do galeón "Puerto de la Barrosa", da Arnosa-Vilalonga, 84 anos.
- José Soutullo Torres (José de Perico), antigo carpinteiro de ribeira de A Revolta-Noalla, constructor de galeóns, 70 anos.
- Servando Devesa, membro dunha familia de O Grove, propietaria de diversos barcos de cabotaxe, entre eles un

galeón, 62 anos.

- "O Asturiano", encargado fábrica de ladrillos, Castrelo.

- Ramón García, membro dunha familia armadora de tres galeóns, de Pontecesures, 25 anos.