

Aquelas parellas de vapores de Marín

Humberto Santiago Esperón

No nº 16 desta revista, a correspondente ao ano 2022 deixáronse sobre a mesa unha serie de temas que necesitaban un estudo, se cadra, mais profundo e de maior extensión que o abordado nas citadas notas. Un deles era o das parellas de arrastre de vapor, desde o seu nacemento ata a súa desaparición por varias razóns, non excluíntes, entre as que podemos contar a aparición e desenvolvemento das portas de arrastre, (u-sadas tanto polos bous como polas bacas), os maiores custos de ex-plotación da parella sobre o arrastre practicado cun só barco, a aparición do motor diésel, que proporciona maior potencia de tiro, e en definitiva toda unha serie de avances que abocaron á súa extinción, aínda que en certos caladoiros seguiron usándose como é o caso do bacallao, cuxa recente desaparición está ligada, en parte, á aparición do conxeador.

Con respecto ao incremento da potencia de tiro, hay que señalar que non só foi debida a aparición do motor diésel. Tamén hai que responsabilizar deste incremento á aparición das máquinas alternativas “compound” (compuestas), de dous ou tres cilindros, e a substitución das primeiras caldeiras pirotubulares polas acuatubulares que permitían achegar maiores presións e consecuentemente, mayores potencias de tiro. No que segue, intentaremos explicar como eran, a qué obedeceu a súa aparición, etc. como

parte da nosa historia marítima e de pesca, en particular no caso de Marín, que xunto con Bouzas, foi onde arraigaron con mais forza e onde se fixeron mais afamadas.

E como non, faremos continuas referencias ao citado nº 16 da revista *OS GALOS* do ano 2022.



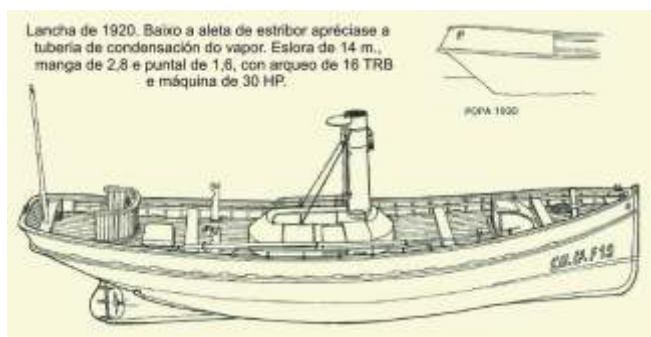
Parellas e bacas de arrastre no peirao de Marín en 1956

A VAPORIZACIÓN DA FLOTA SARDIÑEIRA.

Tal como se dixo no citado número da revista, a escaseza da sardiña para subministrar a unha industria conserveira en expansión, favoreceu a aparición do cerco, (a traíña), e as traíñeiras, como embarcación auxiliar de suma importancia, en detrimento do "xeito" e das lanchas xeiteiras e dornas, e pola súa vez a falta de sardiña, como consecuencia, entre outros factores, do emprego da pesca da ardora, e da dinamita, propiciou que, cada vez, as

traíñeiras tivesen que desprazarse máis lonxe a pescar¹. De aí a utilizar o vapor como método mecánico para mover as embarcacións é a consecuencia lóxica dado o desenrolo do vapor nos barcos mercantes nese momento. Ao principio utilizádoos como propulsión nas embarcacións de "enviada" comprando a flote a sardiña ás traíñeiras, pero co paso do tempo utilizando as propias "enviadas" como pesqueiros do cerco con cabrestantes mecánicos movidos polo vapor dado que as redes eran cada vez máis grandes e máis pesadas e difíciles de manexar².

Con anterioridade nas propias trasiñeiras ou nas "lanchas" de maior tamaño, montouse unha pequena máquina de vapor, tal como se aprecia no dibuxo inferior.



Como alternativa tamén se montaron motores de gasolina ou diésel, as célebres "motoras", que pouco tempo despois desapareceron. Descoñecemos as razóns para descartar este tipo de motores, aínda que segundo algúns autores "desapareceron porque non daban tan bo resultado como as máquinas de vapor"³. Dende logo non foi por razón de espazo.

De calquera xeito, as "motoras" utilizadas tiñan entre 10 e 30 TRB. e con 4-5 nudos de velocidade, e as maiores sobre 17 m. de eslora. E tiñan unha vantaxe substancial respecto das antigas traíñeiras: non



Unha "motora"

dependían do vento. Por outra banda a tripulación necesaria era moito menor, pois pasou de 20-26 homes nas maiores a 12-14 ao non necesitaren tripulantes-remeiros, e porque posuían una maior versatilidade, pois faenaban o mesmo con cercos de xareta que con palangres. Posteriormente, estas "motoras" gañaron en manga e en puntal, máis que en eslora e transformáronse en barcos, no sentido máis amplo da palabra, con esloras entre 17-20 m., mangas de 4-5 m., puntais sobre 2.50 m. e velocidades da orde dos 8 nudos con cuberta corrida de proa a popa. Os "fondeiros" de Marín son un claro exemplo desta polivalencia⁴, inda que os primeiros chamados como tal eran de propulsión a vela: Aínda estamos en 1890.

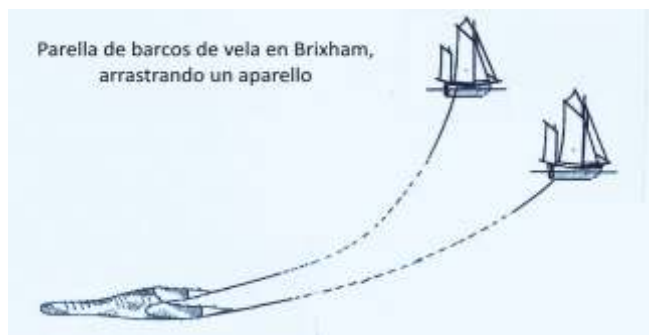


Peirao do Oeste de Marín nos anos 1930, onde se aprecia na parte inferior dereita, unha "motora" de gasolina, xunto a un galeón a vela e tres vapores sardiñeiros.

A partir da implantación do vapor a bordo dos barcos, insistimos para a pesca da sardiña ao cerco, e para aproveitar fóra da campaña que iba de xaneiro a xullo, os mesmos barcos usábanse para a pesca con volantas e palangres ou tamén con liñas. E o máis interesante para nós é que os empezaron a utilizar como arrastreiros na pesca das parellas ou con "viga" ou percha.

Isto que acabamos de dicir queda confirmado pola seguinte nova aparecida no Faro de Vigo do

30.11.1904 : *"O vapor "Paulina" que chegou onte a Vigo procedente de Liverpool, trouxo dúas maquinillas para D. Ignacio Rivero e D. Lisardo Rodríguez de Marín, quen pensan utilízalas na pesca do bou, (arrastre) nos seus vapores nomeados "Rápido" e "Relámpago." Estes señores recibiron días pasados os seus aparellos de Valencia. Tamén se di que D. Joaquín Nantes e D. Fernando Rodríguez, tamén de Marín, encargaron o material necesario para efectuar a pesca por este sistema cos seus vapores palangreiros/sardiñeiros "Morrazo" e "Rayo." O custo do aparello é de mais de seis mil pesetas. A pesca efectuarase por parellas. Chegou xa o momento de que os naturais do país cansados de ver aos estranxeiros señorearse destas costas e explotalas coa arte de pesca chamado bou se decidan a facer o mesmo"*⁵.



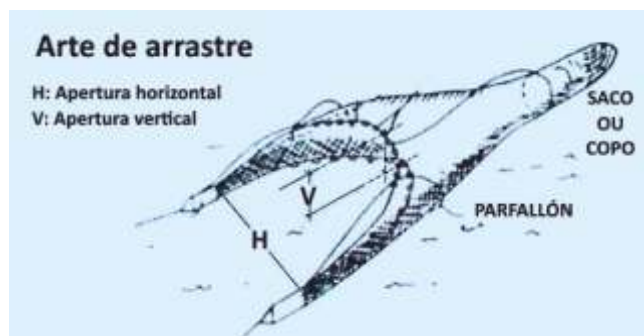
Da noticia anterior convén remarcar dous feitos. O primeiro que en Inglaterra, o mesmo que no Levante español, por esas datas (1890), empezábase a pescar cun novo arte: o arrastre en parella, que xa se viña utilizando previamente coas barcas de vela nos portos de Brixham e Grimsby, na Gran Bretaña, pero que coa utilización do vapor deu un salto impresionante. O segundo, a procedencia levantina dos aparellos, consecuencia de que no Mediterráneo xa practicaban o arrastre en parellas a vela.

A proliferación dos barcos de vapor, en Galicia, deu lugar a unhas embarcacións construídas en madeira, fundamentalmente nos asteleiros da Ría de Vigo, como Vda. e Hijos de J. Barreras, A Industrial de A. Sanjurjo Badía, Enrique Lorenzo, posteriormente Vulcano, Cardama, Armada, Troncoso e Santodomingo... dando orixe aos denominados "vapores tipo Vigo", que eran barcos orixinariamente para a pesca de sardiñas con traíña, e que oscilaban entre as 20-30 TRB. e os 17 m. de eslora.

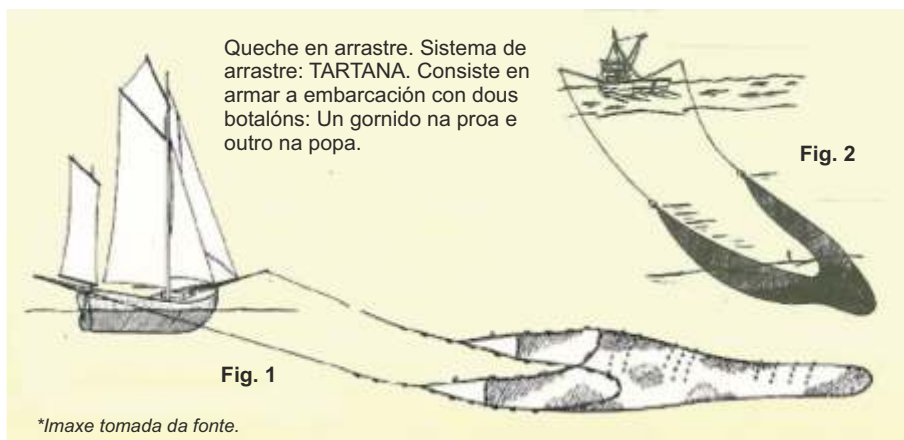
Este tipo de barcos, como xa se dixo, chegaron a exportarse a outras rexións e norte de África en número próximo a 400 unidades. Tamén noutros asteleiros e varadoiros da Ría de Vigo, como o de Domaio, o de San Adrián, o de Moaña,... e na Ría de Pontevedra en Marín, os asteleiros do Tombo e da Mouta onde estaban situados os de Hermida, os de Villanueva e M. Pardavila, (os coñecidos como asteleiros de Carragal), os de José M^a Bofill, (do que despois falaremos como propietario da Naviera do Noroeste), con cerca de 300 traballadores, e os de Tiburcio e Cia. Ademais tamén se montaron unhas gradas e galpóns para a J.O.P. (Junta de Obras del Puerto). Tamén en Etribela-Os Praceres os Asteleiros de Praceres, (coñecidos como os de Birbiricho) moi próximo a outro mais pequeno xunto ao Colexio do Sagrado Corazón, no arranque da autovía que une Os Praceres con Pontevedra nunha pequena praia coñecida como a Praia de Os Praceres. En Ardán (Marín) nos arredores da Playa do Santo estaban tamén os de Omil, (Pirigallo).

UN POUCO DE HISTORIA : A REDE DE ARRASTRE.

Para centrar o tema conveñamos en definir a arte de arrastre, a rede, dunha forma grosera, como un saco cónico coa súa boca aberta, que é remolcado por unha ou dúas embarcacións e que filtra auga. Deste xeito, e convenientemente lastrado, na súa tralla inferior, a arte barre o fondo capturando os peixes e crustáceos que se asentan sobre él, ou que están a unha certa altura, dependendo da abertura vertical (v) da rede, o que se consegue mediante unha serie de flotadores na chamada "relinga de flotadores" ou tralla de cortizas. En contraposición á relinga lastrada denomínaselle relinga de chumbos ou "plomos".



Máis complicada é a apertura horizontal (h) do aparello. Cronoloxicamente esta apertura conseguiu-se cunha viga (o *bean trawl* dos ingleses), e uns patíns nos seus extremos para salvar os obstáculos, nos arrastreiros de vela.



Previamente, como xa se dixo nas mencionadas notas, ensaiouse e pescouse, cun botalón (fig.1) ou Fig. 2 con tangons. (fig.2)

AS PRIMEIRAS PARELLAS.

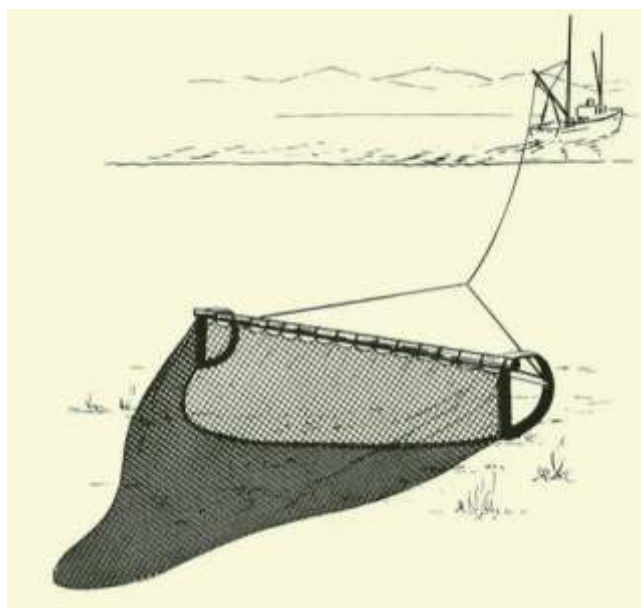
Os primeiros ensaios de arrastre en parella con propulsión mecánica efectuáronse en España, antes que en Inglaterra ou Francia e foron levados a cabo, como xa se dixo, en Cádiz, cos vapores que prestaban servizo de pasaxeiros entre a poboación de Porto Real e o Porto de Santa María. Os barcos quedaron inactivos ao inaugurarse o ferrocarril de Cádiz a Sevilla, solicitando o seu propietario, a compañía armadora Butler Hermanos, un permiso para utilizar estas embarcacións na pesca de arrastre á parella. A oposición a tal pretensión por parte das parellas de vela foi tan patente, que só co apoio dos respectivos concellos chegou a ser autorizada a título de ensaio e limitada ás costas do Norte de África, por Real Orde do 26 de Abril de 1865, despois como xa se citou, de un altercado co as autoridades portuguesas. Non obstante esta experiencia en África pronto fracasou.⁶

Parecida historia sucedeu coa Naviera do Noroeste SA. fundada en Marín o 15 de Abril de 1901, cuxo principal accionista era o catalán afincado nesa localidade D. José María Bofill Molfullada. É o caso que o Sr. José M. Bofill, propúxose ampliar a súa flota de cabotaxe que estaba formada ao menos polo barco "RIOTESA", e mandou construír nos asteiros cataláns BURELL e CIA dous novos barcos xemelgos, o "ONS" e o "SALVORA" das mesmas

dimensións. Eslora : 27.60 m. Manga : 5.10 m. Puntal : 3.40 m. 118 TRB e 84 CVI. Non obstante en 1905 decide reconvertilos á pesca de arrastre⁷. Recoñecidos os vapores por un mecánico "*para ver se podían pescar sós ou tiñan que facelo en parella*",

concluíuse que a falta de potencia dos buques aconsellaba a segunda opción, para o cal se procedeu a acondicionar o casco e a instalar maquinillas elevadoras da arte. Sen embargo a escasa pericia do persoal de a bordo provocaba continuas perdas dos aparellos, coa conseguinte paralización das faenas. Isto levaría en definitiva ao fracaso que, á marxe doutras causas, arrastrou ao Sr. Bofill á bancarrota. Nestas datas

xa se pescaba á parella no Cantábrico. Xa se citou o caso de D. Ignacio Mercader quen contratou cos asteiros ingleses David Allan & Shipbuilders de Leith a construción dun barco, de madeira, o "Mamelena". Este barco de 40,32 TRB. e 19,75 TRN. dedicouno á pesca de arrastre con "perchas" ou vigas (*bean trawl*) como se viña armando naquel tempo nas costas francesas e inglesas, e no Sur e Levante de España. Convén sinalar, non obstante, acertadas innovacións suxeridas por un tal Catelín, experto redeiro procedente dun porto de Andalucía.

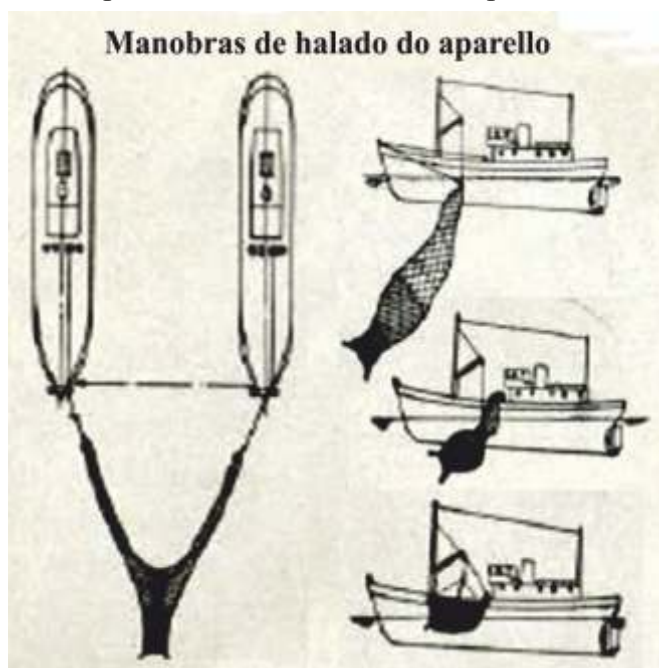


No debuxo de arriba pode verse a arte de arrastre con "perchas", viga ou "bean trawl".

En Maio de 1881 agregouse o barco “Mamelena nº 2” de 70 TRB. e 125 CV. Construído no mesmo astoleiro e con ambos os dous se fixeron os primeiros ensayos en augas donostiaras do arrastre “a parella” como o viñan practicando, a vela, os veleiros levantinos⁸.

A principios do século XX nas Vascongadas, foron xa varios os armadores que asociaron os seus vaporciños para practicar a pesca a parella, como se fixo co “Enderrena” e o “Sebastiana” e unha vez desfeita esta parella montouse o “Enderrena” co “Pepe nº 2”, e outra co “Bebé” e o “Lucerna” pertencentes a varios armadores guipuzcoanos aos que puideramos dar o título de precursores.

Nesta época en Galicia, sobre todo en Vigo, comezaron a montar as máquinas e caldeiras importadas do estranxeiro aos cascos de madeira producidos nas súas gradas primeiramente á flota sardineira do cerco e posteriormente ao arrastre con parellas.



Pode verse un esquema do largado e virado do aparello de arrastre “á parella” na nota 9 así como algúns elementos característicos.

As primeiras parellas de vapor o foron con carbón. As ultimas con “fuel” e queimadores. O carbón importábase directamente de Inglaterra ou no seu defecto, era carbón asturiano ou leonés, sempre de inferior calidade e de menor poder calorífico.

En Marín para o adestramento de patróns e mariñeiros no manexo da nova arte á parella, fixéronse

vir do porto de Águilas (Murcia) catro expertos, contratados polo armador Francisco Crespo Casal para que ensinasen aos nosos mariñeiros o manexo da nova técnica, que rapidamente foi asimilada polos patróns de xeito que aos tres meses se fixo innecesario o servizo destes expertos, que regresaron ao seu pobo. Non obstante como xa se sinalou, tamén en Galicia debía existir certa tradición con parellas de vela pois doutro xeito sería imposible tan rápida adaptación.

As parellas que operaron en Galicia pódense clasificar de acordo coa súa tonelaxe en:

- Parellas pequenas ou costeiras, chamadas tamén “pastilleiras” ou parellas do día, de 80 a 100 toneladas de desprazamento e de 17 a 20 m. de eslora.

- Parellas de amplo radio de acción, con 22-28 m. de eslora que poden permanecer no mar de quince a vinte días, de singladura, acadando os distantes bancos de La Rochelle, Grande Sole e Petit Sole. Acostuman a rastrexar en fondos de 100 a 350 m. Levan adegas (neveiras), comenentemente illadas.

Un terceiro tipo de parellas, das que non existían en Marín son as bacallaeiras, que por especiais razóns, seguían practicando a pesca en parellas. Ata os anos 60 do pasado século viñanse construíndo un novo tipo de parella máis potente e eficaz con casco de aceiro forma “Maier”. En particular, as construídas en Barreras montaban motores Barreras-Werspoor, que eran os motores construídos en Barreras, ao principio baixo licenza da compañía holandesa Werspoor.

O VAPOR EN MARIN.

Estamos en 1890, e no porto marinense prodúcese a importación do arrastre do bou por parellas a vela do Mediterráneo.

A principios de século, sobre 1902 / 1904, os barcos a vapor dedicados á pesca do palangre, ou do cerco ou traíña, adaptáronse á nova modalidade de pesca o arrastre ao bou e á parella como continuación do arrastre a vela, tamén á parella, que se importara do Levante español, como xa se dixo, vía Andalucía. Estes barcos, os xa citados “fondeiros”, tiñan entre 17 e 23 m. de eslora e estaban construídos en madeira. Montaban os primeiros unha máquina a vapor “compound” e o seu custo oscilaba entre as 17.000

e as 40.000 pesetas á parte dos aparellos correspondentes.

Parece ser que a primeira parella, en Marín, que se dedicou á pesca de arrastre no litoral galego foi a formada polos barcos, xa citados, "Morrazo" e "Rayo", que anteriormente se dedicaran á pesca con palangre. O "Morrazo" foi construído arredor do 1900 nos Asteleiros de Marín para os Sres. Heraclio Méndez e Pepe Santos. Do "Rayo" non fomos quen de obter datos.

Á parella inicial seguíronlle a formada polo "Relámpago" e o "Rápido", sardiñeiros, e mais tarde outra nova formada polo "Rosa" e o "Echegaray". O "Relámpago" foi construído en Vigo en 1900 para José Santiago, Ignacio Rivero, Lisardo Pintos, Fidel Rodríguez, Juan Areosa e Eugenio Sánchez.

O "Rápido" construído tamén en Vigo en 1901 e adquirido en 1912 por Elisardo Rodríguez, Fernando Rodríguez Pazos, Ignacio Rivero Parada e Francisco Crespo Casal.

O "Rosa", construído en Vigo para o Sr. Curbera de Bueu, e adquirido despois por Emilio Gutiérrez Fuentes, Francisco Pérez Altuzarra e Justiniano Quevedo Martínez.

O "Echegaray" construído en Marín e adquirido por Francisco Pérez Altuzarra, José Santiago e Laureano González,

Outros barcos de vapor foron :

O "Romana", construído en Vigo por Cándido Cortegoso en 1896 e comprado polos fillos de Antonio F. Cordeiro a M. Ferrer, de Vigo.

O "Sofía" construído en Bouzas para unha sociedade de armadores formada polos Sres. Manuel Casal Veiga, Sabino López Iglesias, Paulino Casal Areosa e Cándido Lloret Massó.

O "Dous Amigos" construído en San Adrián en 1895 para Alejandro dos Santos Zapateiro e Francisco Prado.

O "Asunción" construído en Marín en 1900 por Gabriel Santiago para José M^a Massó Crespo.

O "Senén" construído no Freixo en 1860 adquirido ao seu propietario por José Sobral Portela en 1900.

O "Rafaela" e o "San Francisco" propiedade de Locaniara e Cernello

E por último o "Estrivela-Marín" botado ao mar

en 1902 e propiedade de Salvador Touza e Senén Sobral, que naufragou nos baixos de Corrubedo en 1910.

Outras parellas famosas foron : Manolito e Josefita, Lexionario e Mosqueteiro, Isabel e Aurora, Xustiniano e Luisito, Río Ebro nº 2 e 3, Chimbos, Víbora, Tigre, Loriga, Almirante, Teucro e Leritos. Tamén están o Río Lerez e o Río Lerez nº 3, de José Santiago, armador tamén dos Río Lerez nº 4 e Río Lerez nº 5, que foi, este último, o primeiro barco da flota de Marín que no ano 1936 tivo corrente eléctrica proporcionada por unha dinamo.

Hai que sinalar que é difícil rastrexar se os anteriores barcos traballaban ou non á parella, excepto que se diga expresamente, pois as fontes consultadas non recollen en moitos casos a arte de pesca á que se adicaban.



Porto de Marín

Ademais da parella formada polo "Salvadorito" e "Senencito" xa citada no nº 16, propiedade de Senén Sobral, cuxo naufraxio deu lugar á aparición do sistema de pesca "á baca", que é basicamente unha derivación do bou, xa que ao igual que este é unha arte de arrastre con portas, coa salvidade que as operacións coa arte non se efectúan polo costado senón dende a popa e para virar e meter o saco o barco cía e mete as malletas por proa¹⁰

A relación seguinte, segundo J. M. Veiga Blanco, "O Bea", redeiro, patrón e posteriormente armador, recolle as parellas de litoral de Marín entre 1950 e 1970. Algunha destas parellas aventurábase no verán ata o Gran Sol. Entre os armadores mais representativos convén citar ademais a : Eugenio Solla Malvido (Pernil), Luis Pérez Quevedo, e Tomás Taracido Álvarez. Ademais de Jose Pérez Graña e Vicente Iglesias.

Flota de parellas de arrastre de litoral. Marín 1950 - 70

ARMADORES	1º BARCO	2º BARCO
Fronador y Salvador	Guillermo Monis	Pepe Monis
Alcántara	General Franco	General Varela
Senén Sobral	Clarín	Campoamor
Gulias y Compañía	Rinconete	Cortadillo
José Carragal	Ntra Sra. de Begoña	Ntra Sra. de Lourdes
	Virgen de Arrate	Virgen de la Antigua
Ramón Touza	Franco	Gallarza
	Alerta	Linares
Francisco Ferrer	Natividad	Castilla (Ferrer)
	Rosalina	Calisto
	Ntra Sra. del Carmen	Ntra Sra. Perpetuo Socorro
Luis Santiago	Río Lérez 5	Río Lérez 4
Eugenio Solla	Agosto	Julio
	Eugenio Solla	Esperanza Santiago
Claudino "Chuvia"	Uzturre	Burutzia
Manuel Costas	José Ramón	Maruja Costas
Eusebio Santiago	Lorenzo Domínguez	Domínguez Seoane
Eladio Santos y Hermida	Nvo. Melquiades	Melquiades Álvarez
Carragal y Pardavila	Mar Domingos 1	Mar Domingos 12
José y Eusebio "Asos"	Zorro	Zorrita
Manoio "Aso"	José Antonio Lasa	Ven
José Garrido	Mogor	Portocelo
Francisco Pérez	Río Urola	Río Oria
Paco "O Xeniño"	Fernandito Domínguez	Domínguez Macalla
José "O Xeniño"	Pedro Herrero	Rufina García
Miguel Segarra	Marisco	Mar Bella
Bias Fontán	Su	Ni
Antonia Puga "Mata"	Francisquito	Leonor
Luis Pérez Quevedo	Luisito	Justiniano
Luciano Soto	Lázaro 3	Lázaro 4 "Palancanas"
Andrés Soto	Estrella	Javiera
Luciano Pardavila	Tnte. Coronel Lobo	Umbelina Franco
José González "Cachaza"	Morazán	Moncayo
	Novo Constante	Constante Barreiro
Eduardo Santiago	Borneira	Mª del Carmen
	Mar de España	Palacio Valdés
José Campelo	Isabel	Aurora
	José Campelo	Antonio Campelo
Fernando de Castro "Cact"	Hipólito Rodal	Inocencio Barreiro
Hnos Solla-Ignacio "Carr"	Placeres	General Queipo de Llano
Ignacio "Carracho"	Cordero de Dios	Cordero de Belén
Eugenio "O Xeniño"	Portuondo Hermanos	Hermanos Portuondo
Vicente Iglesias	Paco Maravillas	Victor Montenegro
Losé García "Marajato"	Neptuno	Anfitrite
Luciano Pardavila	Foral	Mari
Manuel Pardavila	Ángel Nuestro	Antonio María
Chiribolla- Andrés "Coché"	Juan Mardomingo	Mateo Mardomingo

**Información elaborada por José Manuel Veiga Blanco "O Bea"*

NOTAS:

1 Gómez Giráldez F.J. Estudos do sector pesqueiro Galego. Vigo 1988

2 Nas Rías Baixas as primeiras embarcacións de vapor aparecen o redor de 1900. O vapor levaba utilizándose na mariña mercante desde os iniciais experimentos de Robert Fulton, quen en 1803 establecería a primeira liña regular no río Hudson en EEUU. cun vapor propulsado por rodas de paletas, aínda que nese

mesmo ano empezábase a experimentar por parte de John Stevens con hélices.

3 Rodríguez Santamaría.. Os motores de explosión na pesca. Vasconia Industrial e Pesqueira. Xunio 1926.

Instálanse en lanchas e traíneiras de a penas 10 TRB. co a popa comenentemente modificada para facerlle sitio a hélice, e montan motores importados de Suecia, Norteamérica e Inglaterra cunha potencia arredor dos 10 HP. Isto explica que a tonelaxe media das embarcacións que non empregan vapor baixe de modo acusado entre 1922 e 1927. A imprantación do motor de explosión ten substancialmente ventaxas respecto a os vapores de pequena tonelaxe, pois ademais de aforrar espazo da propia máquina, afórrase o espazo de tanques de auga, carboneiras, ...

4 Os "fondeiros" orixinariamente eran barcos de vela tripulados por 5-6 mariñeiros adicados á pesca de anzó ou "pincho" tanto con liñas como con palangre. Pescaban pescada, ollomol, congro e especies afíns. O nome vén da súa pesca a grandes fondos, para o que tiñan as súas áreas de pesca a gran profundidade, pero sempre dentro da ría, aínda que de vez en cando, pescaban por fóra de Ons. Con posterioridade as "motoras" tamén se dedicaron ao pincho e con redes: boliche, betas, xeitos, volantas, ...

5 Isto último en clara referencia aos vapores ingleses, franceses e alemáns que arrastraban nas costas galegas coa arte do bou. En particular os franceses "Saint Jean" e "Sirius" que descargaban con certa frecuencia na lonxa da Coruña de El Muro, que empezaron a arrastrar con proteccións de peles de touro, (mandiletas) na zona do copo. " La Voz de Galicia" do 22.08.1903

6 Ver o citado número da revista OS GALOS.

7 Referencia aparecida na Revista VIDA MARÍTIMA do 20.02.1906

8 O Mamelena nº 9 foi o primeiro da serie construído con casco de ferro de todos os Mameleñas que chegaron a ser doce.

9 Os seguintes esquemas están sacados do libro : La Pesca de Arrastre en Pareja. De José Mª Navaz e Sanz. Soc. Oceanográfica de Guipúzcoa. Donostia 1948.

10 Como xa se dixo, o sistema do arrastre "a boca", tal como se coñece por aquí, para os barcos co a maquinaria de arrastre a proa da ponte, naceu en Marín, cando quedou "viudo" o "Senencito" parella do "Salvadorito" do armador Senén Sobral. Ver nº 16 da revista OS GALOS. Ano 2022.