

El ocaso de la armaduría gallega y la emergencia de los nuevos señores del transporte emigratorio a América: los consignatarios (1847-1880)

ALEJANDRO VÁZQUEZ GONZÁLEZ

Universidade de Vigo

RESUMEN

La emigración gallega contemporánea a América hasta 1870 fue transportada predominantemente en veleros gestionados por firmas armadoras autóctonas. La armaduría de veleros transatlánticos tuvo su época dorada de 1850 a 1860, sin llegar a constituir líneas regulares, ni conseguir consolidar su penetración en el transporte a vapor. La subsiguiente crisis emigratoria, acaecida hasta fines de la década de 1860, contrajo aparatosamente la actividad armadora. El aumento del flujo que se dio a partir de fines de los años sesenta propició el establecimiento de escalas regulares por parte de grandes navieras de vapores. La armaduría gallega de veleros emigratorios sucumbió en 1876, y su último intento de operar a vapor concluyó en 1880, pero ya a partir de 1870 las grandes compañías habían marginado al grupo armador autóctono en beneficio de un nuevo grupo social preeminente en el sector, vinculado a las navieras a vapor: los consignatarios.

Palabras clave: Emigración, transporte, armadores, consignatarios, navieras.

ABSTRACT

The contemporary Galician emigration to America until 1870 used predominantly sailing ships managed by local shipowners. The transatlantic sailing fleet lived its golden age between 1850 and 1860, however it did not manage to set up regular lines or consolidate its presence in steam ship transport. The following emigratory crisis, which took place towards the end of the sixties, seriously reduced shipowner activity. The increase in the flow which took place from the end of the sixties favoured the establishment of regular services by big steam ship companies. The Galician emigratory sailing fleet succumbed in 1876, and its last attempt to operate with steam concluded in 1880, but already, from 1870 the big companies had isolated the local ship owning group in favour of a new social entity, which was pre-eminent in the sector, and closely bound to the steam shipping companies: the shipping agents.

Keywords: Emigration, transport, shipowners, shipping agents, shipping companies.

1. LOS ARMADORES GALLEGOS DE BUQUES EMIGRATORIOS: AUGE Y LIQUIDACIÓN DEL SECTOR (1847-1880)

De 1830 a 1876 la mayor parte de las comunicaciones establecidas entre Galicia y América, tuvieron como cauce común unos medios de transporte eficaces, aunque lentos, poco espaciosos y azarosamente impuntuales: los veleros emigratorios¹. Estos buques estuvieron gestionados predominantemente por diversas firmas comerciales gallegas, que transportando pasajeros, emigrantes, algunos tipos de carga e informaciones, contribuyeron tempranamente a establecer puentes humanos entre los puertos gallegos y los de los emergentes países americanos, articulando y expandiendo el mercado laboral transatlántico gallego-americano². Nuestro estudio se centra en los condicionamientos históricos que posibilitaron el auge de la armaduría gallega de buques emigratorios de vela, en la crisis y posterior liquidación de este importante sector de la actividad portuaria gallega decimonónica, así como en las transformaciones más relevantes que afectaron a unos grupos sociales selectos, hegemónicos en la intermediación y el transporte de emigrantes gallegos en las décadas de 1860/70.

Como mínimo, cerca de 163.000 migrantes gallegos a América circularon en una u otra dirección por los puertos gallegos de 1835 a 1880 (Vázquez González, 1999). Tanta clientela supuso unos importantes y concentrados ingresos para unas 16-18 firmas armadoras gallegas en los años de mayor actividad velera. Este selecto grupo, integrado por armadores, consignatarios y agentes emigratorios principales, supusieron un máximo de unas 30-35 firmas comerciales operantes cada año, que concentraron la parte de león de todo el movimiento de pasajeros con ultramar. El segundo grupo de operadores que se benefició del tráfico emigratorio estuvo compuesto por fondistas y cónsules portuarios que actuaban como agentes emigratorios, y en ocasiones incluso al por mayor, y por agentes establecidos en las diversas villas de la Galicia costera y prelitoral. Estos operadores desplegaron su actividad en ámbitos de acción más reducidos y fueron organizativamente dependientes de los miembros del grupo anterior. Por último, el grupo de los subagentes o pequeños agentes comisionistas minoristas, dependientes de los operadores de los anteriores grupos, se beneficiaron más modestamente del intenso proceso emigratorio de sus respectivos entornos. A estos grupos de operadores habría que agregar todos aquellos que prestaban dinero para financiar los pasajes, los intermediarios y funcionarios que se lucraban tramitando documentos, transportistas terrestres, casas de comidas en ruta, y entre otros, comerciantes de alimentos, textiles, maletas y baúles para el viaje.

1 Sobre las características de los buques de vela, vid. De la Madrid (1989), Vázquez González (1990, 1992a, 1992b, 1994 y 1999).

2 Sobre la caracterización de la emigración gallega a América vid.. Vázquez González (1988); Eiras Roel/Rey Castelao (1992); Rodríguez Galdo (1993 y 1995); Villares/Fernández (1996); Devoto (1996); Cagiao/García Domínguez (1997); Moya (1997); Vázquez González (1999).

El primer grupo, el de los armadores emigratorios de los puertos gallegos, estuvo compuesto por personas y familias pertenecientes a la burguesía comercial e industrial gallega, que a partir de 1835 vieron en el tráfico emigratorio una nueva rama de su actividad comercial. Algunos de ellos, sobre todo coruñeses, habían participado en la trata legal e ilegal de esclavos africanos con destino a Cuba (Alonso Álvarez, 1986, 1992 y 1994), de donde siguieron importando azúcar, tabaco, ron, palo campeche y otros artículos coloniales. Las expediciones emigratorias facilitaron estas importaciones al proporcionar un rentable viaje de ida para unos comerciantes que poco tenían que exportar. Desde los años treinta-cuarenta, las expediciones al Río de la Plata posibilitaron la importación de cueros al pelo, e incluso un comercio triangular de retorno con Cuba a la que surtían principalmente de tasajo. Estas actividades comerciales se vieron potenciadas en la década de 1850 con el auge emigratorio. Hacia el tráfico emigratorio fluyeron importantes capitales para la compra y armadura de veleros transatlánticos, dada la existencia de reducidas oportunidades alternativas de inversión en nuevos sectores económicos, en un contexto crítico para la industria tradicional (textil lencero, curtidos, salazones) (Carmona Badía, 1990a y 1990b: 23-48; Santos Castroviejo, 1990), tras las compras de tierras y rentas desamortizadas por parte de la burguesía urbana gallega (Villares Paz, 1982).

Entre los integrantes de este exclusivo grupo abundaron los fomentadores de pesca y salazones como Agustín Pla y Avalle, Antonio Graña, Curbera Hnos., Francisco Tapias, Francisco Tapias e Hijo mayor, Francisco Tapias y Hno., Francisco Molíns, José Agulla, Juan Rocafort, Juan Antonio Méndez, Juan Ventura Moreu, Manuel Carreró, Manuel Goday, Salvador Rocafort, Simón Agulla, José Barreras y Casellas, José Benito del Río, Pedro Maristany, Salvador Buhigas, Curbera y Rovira, Vda. de Santos e Hijo, Vicente de Vicente, Pedro Mártir Molíns, Benito Texidor, Benito Maristany Ferrer, Sabino Presas o Ramón Cirera. Los productos derivados de la pesca con los coloniales, entre otros, eran remitidos a diversos puntos de la península ibérica en cabotaje, en los buques que en otras ocasiones se armaban para América.

Estos comerciantes-armadores participaron en diversas iniciativas industriales. José Agapito de Ugarte fabricaba vidriería en A Coruña (1840-1851, 250 empleados)³, él mismo era copropietario con Diego M^a de Bolívar de una fábrica de cobertores de algodón en A Coruña. Bolívar era además agente de seguros sobre buques y cargamentos del Lloyd Barcelonés (1856)⁴. La familia Maristany tuvo una fábrica de tejido de hilo en Coruña (1870). Braña, Abella y Cía. construyeron varios buques veleros en sus astilleros de A Graña (Ferrol)⁵, participaron en la producción textil fabril (O Roxal-Ferrol),

³ José Pastor también produjo vidrio en 1870 en La Palloza (A Coruña).

⁴ Otros consignatarios emigracionales como B. Herce, J. Menéndez, J. A. Ugarte, Vda. e Hijos de Santos, Presas y Cirera, Diego M^a de Bolívar, con otros 15 comerciantes coruñeses, habían fundado en 1845 una "Compañía de Seguros Marítimos", (Barreiro Fernández, 1986: 361).

⁵ Fundado en 1850 por el banquero D. Victoriano Braña, en ocho años construyó, entre otros buques, 2 fragatas y 6 bergantines. En 1858 pasó a propiedad del también armador D. Augusto J. de Vila, construyéndose 2 fragatas, 7 corbetas, un bergantín, 2 goletas y varios menores hasta que el arancel librecambista de 1869 provocó el cierre del astillero en 1874. (Rodríguez González, 1988: 128).

fabricaron vidrio, y operaron como contratistas de carreteras y suministradores de la Armada (Carmona Badía, 1990a: 220). Agentes importantes como Antonio Rodríguez Obaya (escribano) o Manuel Rey Perfumes (médico) eran comerciantes y profesionales liberales. B. Herce, Juan Menéndez y Eduardo Santos eran propietarios de buques de vapor de cabotaje desde 1841⁶.

La banca gallega nucleaba sobre todo el grupo armador coruñés: Bruno Herce, Augusto J. de Vila, Gregorio J. Babé, y José Agapito de Ugarte fueron promotores del Banco de La Coruña (1858); Victorino Braña también fue banquero. José Pastor tenía casa de banca desde 1776 que en 1925 se convirtió en el Banco Pastor S.A., y el compostelano-carrilense (Manuel Pérez Saénz había fundado en 1847 la banca que continuaron sus descendientes⁷. Ligado a este grupo se hallaban Ramón Francisco Piñeiro y José Benito Abalo accionistas de la siderurgia de Sargadelos-Carril (Carmona Badía, 1993: 26-36), y Benigno Artime que también fue banquero.

El poder económico que detentaban era acompañado del político, unas veces directamente (Francisco Yáñez Rodríguez y Joaquín Yáñez Rodríguez fueron alcaldes de Vigo en los años cincuenta. José Benito Abalo diputado a Cortes, Babé alcalde de A Coruña, Fernando Conde Domínguez fue alcalde de Vigo, Manuel Bárcena y Franco alcanzó tal dignidad en 1880, y fue presidente de la Diputación Provincial, y senador varias legislaturas (conservador); o indirectamente, a través de enlaces familiares (Elduayen, Urzáiz, Montero Ríos). Varios de ellos fueron además cónsules de diversos países extranjeros (Manuel Bárcena Franco cónsul múltiple) y contratistas de obras públicas. Estos escuetos ejemplos no agotan el polifacetismo de esta burguesía estrechamente ligada a las actividades portuarias⁸. La múltiple actividad económica, aunque inteligible dentro de estrategias de diversificación de riesgos, derivaba más bien de la reducida escala de las actividades comerciales e industriales existente en la Galicia litoral de la época, que abocaba a la expansión diversificada de las actividades empresariales, y propiciaba la concentración de muchas de ellas en pocas firmas comerciales.

⁶ Los registros de nuestras bases de datos BEMIS (emigrantes) y BDB (buques) contienen innumerables referencias sobre casi todos los que fueron alguien en el transporte y comercialización de pasajes a América (Vázquez González, 1999). Otras fuentes documentales primarias, entre las que destaca con mucho la prensa del país, nos han permitido rastrear, con precisión casi diaria, la presencia de los principales tratantes de emigrantes autóctonos. Pero como quiera que la mayoría de las fuentes documentales utilizadas no aportan datos extraemigratorios, las filiaciones que se relacionan en este estudio han sido cotejadas con las relaciones nominales publicadas por diversos autores. En este primer caso con (Santos Castroviejo, 1990: 139-149 y Tettamancy Gastón, 1900: 443-444).

⁷ Hijos de Pérez Saénz (1885-1901), Olimpio Pérez (1902-1909), Olimpio Pérez e Hijos (1910-1914), Hijos de Olimpio Pérez (1915-1956). Sobre la banca gallega vid., "Facal Rodríguez (1985) y Alonso (1984).

⁸ Los Yáñez (Vigo) fueron negociantes de madera; Manuel Bárcena y Franco (natural de Llerena, Santander) también se dedicaba a los curtidos y la vinatería; José Ramón Curbera Pascual (natural de Arenys de Mar) inmigrado en 1775, fundó una conservera en 1808. La diversificación de las actividades de este grupo social acapara y controla casi toda actividad económica extraagraria relevante de una economía escasamente urbana y poco desarrollada. En las relaciones nominales de dicha burguesía de Galicia abundaron los oriundos de la costa catalana y cantábrica, inmigrados durante el siglo XVIII y primer tercio del XIX, procedentes algunos de ellos de la emigración americana temprana, y con crecientes lazos familiares entre muchos de ellos.

En 1852, entre los 60 mayores contribuyentes por cualquier concepto de A Coruña capital se hallaban 10 armadores emigratorios: Victoriano Braña, Bruno Herce, Francisco Ferrer y Albá, Diego M^a. Bolívar, Manuel Rodríguez Abella, José Presas, Augusto J. de Vila, José Agapito Ugarte, Eduardo Santos y Gregorio J. Babé⁹. Entre los 50 mayores contribuyentes de la provincia de Pontevedra en 1861 reconocemos a varios armadores emigratorios entre los industriales fabriles y manufactureros: José Agulla (Bueu), Salvador y José Rocafort (Marín), Agustín Cobián de Seijas (Pontevedra), Primo Ortega, Francisco Curbera, Francisco Tapias Ferrer, Juan Ventura Moreu, Manuel Bárcena, Juan Buch y Poch, Francisco Molíns (Vigo). También entre los comerciantes: José Benito Abalo y Salvador Buhigas (Carril), Luis Pou (Vilagarcía), Juan Manuel Landa e Ignacio Reyes (Pontevedra), Félix Villoch, Esteban Domenech, Nicolás Gómez, Francisco Yáñez Rodríguez, Mariano Pérez, José Carbajal Pereira, Antonio López de Neira, y Ramón Velasco David (Vigo). En total 24 de los 50 máximos contribuyentes provinciales por razón de industria y comercio, ninguno entre los 50 mayores contribuyentes por la contribución territorial¹⁰.

Las firmas comerciales que armaban expediciones emigratorias no siempre eran plenas propietarias de los buques, ya que su propiedad podía estar compartida por inversores ajenos a las sociedades que los gestionaban. Estas sociedades consignaban pasajeros directamente y apoderaban a diversos agentes locales para contratar pasajes a crédito o al contado, y éstos a su vez tenían empleados (subagentes) que cooperaban en la labor de campo. El negocio emigratorio, aunque tendente a cierta regularidad anual en los embarques en coyunturas de intensa demanda, se basaba en el resultado de cada expedición, no existiendo una auténtica estructura de líneas regulares. Los armadores realizaban además funciones de consignatarios tanto para empresas extragallegas, como para armadores de otros puertos de Galicia, por lo que no hubo una clara separación entre el grupo armador y el de los consignatarios emigratorios hasta fines de los años sesenta.

Reuniendo datos procedentes de diversas fuentes documentales hemos tratado de confeccionar unos índices de presencia de los principales operadores del tráfico emigratorio gallego-americano, que se resumen en la Tabla I y Figura 1. Las series representadas en la Figura 1 nos aproximan al número de armadores gallegos (predominantemente de buques de vela), navieras a vapor (mayoritariamente extranjeras), y el conjunto de armadores, consignatarios y agentes principales en el tráfico emigratorio gallego-americano de 1847 a 1881. Cuatro puntualizaciones sobre estos indicadores: Primero, se trata de una base de datos que contiene 226 registros con 587 anotaciones sobre la presencia de firmas comerciales operantes en el tráfico migratorio por puertos gallegos, diferenciando las compañías navieras para las que consignaban. Las informaciones han sido extraídas de anuncios de la prensa gallega, de protocolos notariales, y de otras fuentes documentales¹¹.

⁹ *Boletín Oficial de la Provincia de La Coruña*, Suplemento al boletín del (21/6/1852).

¹⁰ *Boletín Oficial de la Provincia de Pontevedra* (11/10/1861).

¹¹ *El Faro de Vigo* (1854-1881), *Boletín Oficial de la Provincia de Pontevedra* (1847-1881), *La Concordia* (Vigo) (1873-1876), *El Miño* (Vigo) (1860-1868), *La Oliva* (Vigo) (1870-1873), *El Pensamiento de*

TABLA I. Armadores, navieras a vapor y agentes migratorios principales en la emigración gallega a América (1847-1881).

Armadores (A), navieras a vapor (B), consignatarios y agentes migratorios principales (C) en la emigración gallega a América (1847-1939)							
Años	A	B	C	Años	A	B	C
1847	8	0	9	1864	6	0	6
1848	11	0	11	1865	5	1	9
1849	5	0	8	1866	1	1	4
1850	6	0	7	1867	6	1	13
1851	11	0	19	1868	2	1	4
1852	12	0	25	1869	1	1	2
1853	12	0	23	1870	5	5	26
1854	13	0	30	1871	4	2	6
1855	17	1	31	1872	1	5	15
1856	14	0	28	1873	5	14	41
1857	16	1	36	1874	3	13	27
1858	16	1	32	1875	3	8	17
1859	16	1	29	1876	2	9	12
1860	18	3	35	1877	0	5	6
1861	13	1	14	1878	1	5	6
1862	9	0	9	1879	1	6	12
1863	7	0	7	1880	1	6	15
				1881	0	6	13

(Elaboración propia)

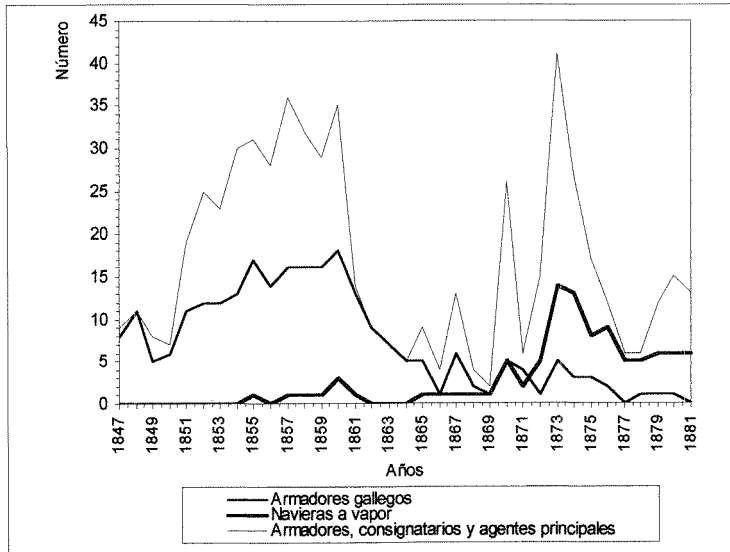


Figura 1. Armadores, consignatarios, agentes principales y navieras a vapor operantes en Galicia (1847-1881).

Galicia (1866), *La Gacetilla de Santiago-Diario de Santiago* (1872-1874), *El Avisador Comercial* (La Habana, 1847-1848), *La Gaceta de La Habana* (1854-1875), *Boletín Oficial de la Provincia de La Coruña* (1847-1881), *La América* (1868), *El Gallego* (1862-1863), *Protocolos Notariales del Archivo Histórico Provincial de Pontevedra* y *Archivo Histórico de la Universidad de Santiago de Compostela* (1850-1861), y Listas de embarque del *Archivo General de la Administración Pública* y del *Archivo Histórico Provincial de Pontevedra*.

Segundo, las series deben considerarse muy próximas a la realidad por defecto, por lo que las ocasionales fuertes fluctuaciones anuales pueden responder en escasa medida a insuficiencias de la muestra, pero la coyuntura queda bien reflejada en las mismas. Tercero, entendemos por agentes principales, aquellos mayoristas que tuvieron agencias o local fijo, y especialmente los residentes en los puertos de embarque de emigrantes y zonas de emigración tempranamente intensa. Con el aumento de las áreas implicadas en la emigración, aquellos agentes que hasta 1870 eran importantes en localidades como Baiona, Cangas do Morrazo, Bueu, Caldas de Reis, Cambados, Catoira, Corcubión, Padrón, Santiago de Compostela, o Betanzos, perdieron peso entre los principales operadores. En todo caso, en la jerarquía de las redes de agentes emigratorios, los agentes principales serían aquellos que estuvieron directamente e inmediatamente vinculados a los armadores, e integrantes del grupo de mayoristas. Los armadores, verdaderos cabezas de redes comercial-transportísticas, fueron operadores a gran escala y hacia ellos convergían directamente emigrantes y pasajeros, y por supuesto también los remitidos por agentes, grandes y pequeños, desde sus respectivas áreas de captación de emigrantes. Cuarto, la nómina recogida en las Tablas II a V se presenta cruzando una distribución geográfica con el orden cronológico en la aparición de cada firma comercial o consignación en el tráfico emigratorio, y con el reagrupamiento de estirpes de operadores emigratorios. Por último, debido a las características de las fuentes documentales utilizadas, en las tablas de presencia registrada de operadores emigracionales, cabe la posibilidad de que algunas de las breves intermitencias existentes en ciertos operadores y épocas, respondan a problemas de subregistro.

Los indicadores que presentamos se corresponden claramente con las fluctuaciones cuantitativas de la riada migratoria, aunque la nómina de los propietarios de buques veleros fue mayor que la que hemos elaborado, ya que era frecuente financiar las expediciones y sobre todo los buques entre varios inversores, aunque sólo uno de ellos figurase formalmente como armador. Hubo además algunos casos de flete de buques enteros por parte de comerciante o empresarios, para conducir pasajeros y carga¹². Por otra parte, aunque generalmente las expediciones armadas en Galicia eran netamente emigratorias y acarreaban emigrantes en tropel, en ocasiones la carga predominaba frente a un reducido pasaje.

¹² Tal fue la operación de flete que Ramón Blanco (Padrón) contrató en 1856 con el armador de Vigo Benito Texidor para ir y volver a La Habana en la Brikbarca/Corbeta *Luna*. Ese otoño Don Benito no se hallaba en Vigo, por lo que su apoderada y esposa, Magdalena Haz de Texidor, procedió a fletar parte de su nave en el mes de septiembre en 96.000 rr. (en oro o plata), para salir del veinte al veinticinco de octubre. El comienzo de los preparativos de la expedición se retrasó hasta que el fletador presentó como avalista a su padre Ramón Blanco de San Julián de Bastabales (Padrón), saliendo el buque el día 24 de Noviembre. *AHPP*, Protocolos Notariales (Ca 2049, Ca3381 y Ca 2108(1)) y *La Gaceta de La Habana*, Movimiento del puerto. (6/12/1856). El caso más relevante fue el del flete por parte de Urbano Feyjoó Sotomayor (1854) de varios buques emigratorios de las matrículas de A Coruña y Vigo para conducir la totalidad de sus colonos a La Habana; vid. Rodríguez Galdo./ Dopico, F. (1981: 94-95).

La Figura 1 nos permite comprobar: Primero, la supremacía del número de armadores gallegos de veleros frente a las navieras a vapor coetáneas, hasta la década de 1870; Segundo, la crisis del sector al estancarse la emigración en la década de 1860, y la desaparición de la mayor parte de los armadores; Tercero, en la década de 1870 el triunfo del vapor supuso la potenciación de la faceta consignataria de algunas firmas que ya consiganaban, y de los escasos armadores de veleros que alcanzaron los años setenta, actuando a partir de entonces como comisionados de navieras a vapor, principalmente extranjeras; Cuarto, solamente 7 casas comerciales armadoras de los años cincuenta o sesenta continuaron en el tráfico emigratorio como consignatarios después de 1870: Tapias, Bárcena y Barreras (Vigo), Santiago Sierra (Carril), y Herce, Carricarte y Pastor (A Coruña), o sea el 11% de todos los que operaron. Cinco de ellas comenzaron su actividad emigratoria en los años cincuenta o antes (Tapias) y otras dos lo hicieron en los años sesenta. Quinto, la entrada en el sector de la consignación emigratoria de nuevas firmas comerciales de la mano de las grandes compañías de vapores transatlánticos.

Los armadores emigratorios gallegos de buques de vela, poco numerosos antes de 1847, tuvieron en la década de 1850 y hasta 1861 su época de esplendor. Durante el período en que operaron, los más activos de ellos armaron un máximo de 2 o 3 buques anuales, cada uno de los cuales realizó como mucho 2 o 3 viajes redondos a América. Realizar tres viajes anuales, de septiembre a marzo, sólo era posible en el destino cubano. Si iban destinados al Río de la Plata el máximo era de dos viajes anuales, aunque podían combinar ambos destinos. A partir de 1860, más que la presencia de algunas navieras a vapor en este mercado, fue la débil emigración a América durante gran parte de los años sesenta la causa de la drástica reducción del número de operadores transportísticos emigratorios. A fines de los años sesenta y primeros setenta, el nuevo auge emigratorio reanimará ligeramente una tendencia agónica para las actividades armadoras de buques con pasajeros a América que concluirá en torno a 1880.

Para competir con los más seguros y rápidos buques a vapor, los buques de vela mejoraron la privacidad de sus transportados, construyendo un mayor número de cámaras, ampliaron la dotación de víveres y las raciones, y ofrecieron sus pasajes a precios más económicos que sus competidores. La segunda estrategia de la armaduría gallega para mantenerse dentro del sector como transportistas, la de introducirse en el vapor, también acabó en frustración. El único intento mancomunado de penetrar en el capital de una compañía de vapores transatlánticos había fracasado tempranamente en 1855 (Vapores Zangróniz), y la única realidad individual de armaduría de buques a vapor (J. Barreras) duró muy pocos años (1876-1880). La escasa concentración del sector y el retraso tecnológico autóctonos, unidos a la internacionalización del transporte transatlántico de pasajeros, y a la delantera tomada por las grandes compañías navieras, supuso el final de la importante faceta que como armadores de buques emigratorios a América tuvo el grupo social más dinámico de la economía gallega de la época. El final de esta faceta no significó la pérdida de preeminencia de muchas de las citadas sociedades comerciales dentro de la economía marítimo-portuaria gallega, aunque se vieron

forzados a reducir su actividad armadora al cabotaje, pero, en todo caso, muy pocos pasaron a formar parte del nuevo grupo preeminente entre los operadores migratorios autóctonos: los consignatarios.

2. CRISIS EMIGRATORIA, EL TRIUNFO DEL VAPOR Y LA EMERGENCIA DEL NUEVO GRUPO PREEMINENTE DE LA INTERMEDIACIÓN Y TRANSPORTE EMIGRATORIO TRANSATLÁNTICO: LOS CONSIGNATARIOS

Varios armadores y consignatarios gallegos de veleros comenzaron durante las décadas de 1850 y 1860 a hacerse con la representación de compañías navieras a vapor españolas principalmente en el tráfico con La Habana, pero fue en los años setenta cuando comenzaron a aparecer en los puertos gallegos algunas de las grandes compañías transatlánticas a vapor, las inglesas *Pacific Steam Navigation Co.* y la *Royal Mail Steam Packet Co.*, las francesas *Compagnie Générale Transatlantique Française* y *Messageries Maritimes*, y la alemana *Hamburg Amerikanische Packetfahr A.G.* Desde de entonces la burguesía portuaria gallega perdió gran parte del control sobre la oferta de transporte, y redujo su beneficio unitario por pasaje en favor de las navieras, pero aumentó la escala de su negocio con los auges emigratorios, la difusión del proceso emigratorio a nuevas comarcas gallegas, y el embarque por puertos gallegos de emigrantes y pasajeros de otras regiones de la península ibérica. Ahora eran comisionistas pero con un movimiento comercial generalmente muy superior al existente anteriormente.

Hasta 1870 la organización del transporte de pasajeros gallegos a ultramar había consistido principalmente en expediciones aisladas, de duración limitada, con grandes riesgos y altos beneficios, emprendidas para aprovechar alguna posibilidad específica de ganancia. A partir de entonces esta organización tradicional todavía existió ocasionalmente en el caso de los “tramps”, pero ahora también había una navegación regular con determinadas rutas que no sólo atendían demandas, sino también estimulaban el tráfico (Girard, 1977: 335). Los nuevos medios organizativos y tecnológicos empleados por las nuevas navieras, sus intensas e importantes relaciones financieras y políticas, la expansión de sus actividades económicas, más allá de las transportísticas, en varios continentes, unido a su tendencia hacia una feroz competencia en precios, subvenciones, y propaganda, fueron pruebas de su gran poder. Las líneas de vapores regulares, directas y rápidas, pronto adquirieron la santidad de instituciones y, en particular, fueron asociadas con la administración de unos imperios que en su rápida expansión dependían de la transmisión de mensajes, migrantes, oficiales y tropas (Jackson, 1988: 269; Llorca Baus, 1990). La necesidad de reducir gastos de estancia en puerto, obligó a una primera restricción en el número de escalas favoreciendo a los puertos mejor dotados: Ferrol, A Coruña, Carril-Vilagarcía, Marín y Vigo, lo que llevó al rápido eclipse de los armadores de los restantes puertos.

TABLA II. Principales Armadores, Consignatarios y Agentes emigratorios de los puertos gallegos (1847-1881) (1/4).

Denominación	1847	1850	1860	1870	1880
BAIONA					
**Manuel García de la Fuente			*	*	
**Manuel de Arriaga (PENINSULAR)				*	
VIGO					
* Cap.Esteban Domenech		+			
* Cap.Juan Ventura Villoch		+			
**Ventura Moreu		+			
* Juan Ventura Moreu			*	*	*
* Cap.Martínez Alonso			*	*	*
* Cap. Juan Tapias Ferrer			**		
* Francisco Tapias e Hijo mayor/1858 Fco.Tapias Ferrer y Hno.			*****	*	** **
**Francisco Tapias (Vapor LILIAN)					*
Francisco Tapias/1907 Fco.Tapias y Hno. (MENSAJERIAS)					* **
* Francisco Yáñez Rodríguez			*	*	*
* Ramón Yáñez Rodríguez			*		
* Cap.José Mariano Fábregas			**		
* Andrés Blanco			*	*	*
* Francisco Molins			*	*	*
**Pedro Burales			*	*	*
**Vicente de Vicente			*	*	*
**Bonifacio Tizón			*	*	*
**Nicolás Gómez			*	*	*
**Mariano Pérez			*	*	*
**Mariano Pérez (WHITE STAR)			*	*	*
**Carsí Hnos.			*	*	*
**Juan Carsí Hnos. (Vapor JOSE)			*	*	*
* Fermín González Cadaval			*	*	*
* Pedro Mártir Molins			*	*	*
* Benito Teixidor			****	*	*
* Magdalena Haz de Teixidor			*	*	*
* Curbera y Rovira			****	*	*
**José Ramón Curbera			*	*	*
* Curbera y Hnos.			*****	*	*
* Víctor Curbera y Rovira/1860 Víctor Curbera y Rovira y Cía.			**	*	*
**Curbera Hnos. (Vap. PELAYO y otros)				*	**
**Félix Villoch			**	*	*
**Norberto Velázquez Coppa			**	*	*
**Coca Hnos.			**	*	*
* Tomás García			*	*	*
**Ortega y Cía.			*	*	*
**Ortega y Cía. (PINILLOS)			*	*	*
**Menéndez Bárcena e Hijo (PSNC)			*	*	*
**Sres.Menéndez y Bárcena (A. LOPEZ Y CIA.)			*	*	*
**Sres.Menéndez y Bárcena (PENINSULAR)			*	*	*
**Bárcena y Hno. (RMSFC)			*	*	*
**Bárcena (PSNC)			*	*	*
**Manuel Bárcena y Hno. (PSNC)			*	*	*
**Manuel Bárcena y Franco (PSNC)			*	*	*
**Manuel Bárcena y Hno. (OLANO)			*	*	*
**José Rubido			*	*	*
**José Benito del Río			*	*	*
**José Barreras y Hnos.			*	*	*
* José Barreras y Casellas			*	**	***
* José Barreras y Casellas (Vapores propios)			*	**	***
**Pablo Pardo			*	*	*
**Ramón Velasco David (Vap. AMBOTO)			*	*	**
**Ramón Velasco David (Vap. VICTORIA)			*	*	*
**Antonio Conde (URIGEN)			*	*	*
**Antonio Conde (Vap. IBARRA N°2)			*	*	*
**José Carbajal Pereira (Vap. CIFUENTES)			*	*	*
**José Carbajal Pereira (OLAVARRIA)			*	*	*
**José Carbajal Pereira (VAPORES ASTURIANOS)			*	*	*
**Cap.Miguel de Vergés			*	*	*
**Carreras y Molins (A. LOPEZ Y CIA.)			*	*	**
**R.Carreras Iregorri (A. LOPEZ Y CIA.)			*	*	*
* Mariano Alonso			*	*	*
**Mariano Alonso (ANGLO-AMERICANA)			*	*	*
**Buch y Alonso			*	*	*
Estanislao Durán (RMSFC)			*	*	*
**José B.Arenales (OLANO)			*	*	**
**Manuel A. Blanco (OLANO)			*	*	**
**Antonio López de Neira (MARQUES DE CAMPO)			*	*	*

TABLA III. Principales Armadores, Consignatarios y Agentes emigratorios de los puertos gallegos (1847-1881) (2/4).

Denominación	1847	1850	1860	1870	1880
REDONDELA	1	1	1	1	1
José Mateo Otero			*		
CANGAS			*		
**Juan Casas			*		
BUEU			*		
* José Agulla			*		
**Manuel Pérez			*		
**Juan Francisco do Pazo			*		
**Agustín Pla y Avalle			*		
PONTEVEDRA			*		
**Ramón Refojo e hijo		*			
**Ignacio Rodríguez		*			
**Juan Manuel Lamela		*			
**Alejandro Posada			*		
Ignacio Reyes			*		
* Tomás García			*		
* Sra. Vda. e Hijos de Echevarría				***	
**Manuel Otero Cardesi				*	
**Bernardo Sánchez Cobián (PSNC)					**
**Bernardo Sánchez Cobián (HAPAG)					**
**Cándido Landa (OLAVARRIA)					*
**Cándido Landa (VAPS.ASTURIANOS)					*
**Francisco Vieira Carballo (MENSAJERIAS)					**
Francisco Vieira Carballo (OLANO)					*
**Agustín Cobián de Seijas (PSNC)					*
MARIN					
**Juan Antonio Méndez		** **			
**Juan Manuel Landa e Hijos		*			
* Simón Agulla		*	*		
**Antonio Graña		*	*		
**José Rocafort (A. LOPEZ)			*		
**José Rocafort (PENINSULAR)				*	
CALDAS DE REIS					
Tomás Mosquera		*	***		
**Frutos Mosquera		** *			
**Mosquera Hnos. (ITALO-AMERICANA)				*	
**Manuel Rey Perfumes		** ** *			
**Antonio Rey Perfumes		**			
Laureano Cobián		*	***		
CARRIL					
* Ramón Francisco Pifeiro		** *			
* José Benito Abalo/1861 José Benito Abalo y Cia.		*	** ** *		
**Francisco Martínez e Hijo.		*			
**Julián García		**			
**Salvador Buhigas		*	*		
**Salvador Buhigas y Prat (CGTF)				*	
**Salvador Buhigas y Prat (VAP.AMBOTO)				*	
**Salvador Buhigas y Prat (VAP.VILLA DE BILBAO)				*	
**Salvador Buhigas y Prat (URIGEN)				*	
**J. Juan Dodds (RMSPC)			*		
Santiago Sierra			*	***	
**Santiago Sierra Yáñez (A. LOPEZ Y CIA)				*	
Santiago Sierra Yáñez (PENINSULAR)					***
Santiago Sierra Yáñez (PSNC)					***
Ricardo Urioste (RMSPC)					***
VILLAGARCIA					
Luis Pou		*			
**Isidoro Blanco y Orense		*	*		
**José Carús		*			
**Salvador Buhigas y Prat			*		
Salvador Buhigas y Prat (PSNC)					***
* José Cuevas del Valle				*	*
**José García Reboredo (PENINSULAR)				*	*
**José García Reboredo (A. LOPEZ Y CIA.)				*	*
**José García Reboredo (ITALO-AMERICANA)				*	
VILANOVA					
**Manuel Goday		*			
CAMBADOS					
**Manuel Carreró		*	*		
**Manuel González Arosa			*		
Antonio Carballedo			**		

TABLA IV. Principales Armadores, Consignatarios y Agentes emigratorios de los puertos gallegos (1847-1881) (3/4).

Denominación	1847	1850	1860	1870	1880
PONFECSURES	1	1	1	1	1
**Juan Manuel Landa y Hnos.		*			
Antonio Rodríguez Obaya		***	*		
**Antonio Orense		*			
**Sres.Cobián y Piñeiro		*			
**Ramón Piñeiro y Orense		*			
**Nicolás García (ITALO-AMERICANA)				*	
**Eugenio Amenal			*		
**José Varela			* *		
PADRON					
* Ramón Francisco Piñeiro		* **			
**Ramón Roquet		*			
**José Pérez Cedrón		*			
* Ramón Blanco			*		
SANTIAGO DE COMPOSTELA					
* Manuel Pérez Sáenz		****	**		**
Manuel Pérez Sáenz (PSNC)					***
**Manuel Pérez Sáenz (RMSPC)					*
**Manuel Pérez Sáenz (HAM)					*
**Manuel Pérez Sáenz (MENSAJERIAS)					*
**Manuel Pérez Sáenz (Vap. PELAYO)					**
**Andrés Farina Martínez			*		
**Ramón Botana			*		
**Manuel Rodríguez			*		
**Jorge Tojo			*		
**Harguindey Hnos.					*
**Quirino Almoína					**
**Quirino Almoína (CGTF)					**
**Benito Sánchez (LINEA ALLAN)					**
Benito Sánchez (ANGLO-AMERICANA)					**
Benigno Artime (A. LOPEZ Y CIA.)					**
**José Pereiras (CGTF)					*
**Francisco Villeda (RMSPC)					*
**José Fernández Vázquez (PSNC)					*
**Manuel Trasmonte (ITALO-AMERICANA)					*
CORCUBION					
**Vicente Pou (PENINSULAR)				*	
CORUÑA					
* Bruno Herce			*****		
**Bruno Herce (LINEA DE VAPS. ESP. ENTRE SANTANDER Y LA HABANA)			**		
Sres.Herce y Alsina (MENSAJERIAS)					***
* Cap.Ferrer		**			
* Cap.Funes		**			
* Cap.Fano		*			
* Cap.Barros		*			
* Cap.Sandelis		*			
* Cap.Bareño		*			
* Cap.Terreros		*			
* Cap.Juan Villoch		*			
* Cap.Ramón Senande		* *	*		
* Cap.Rubianes		*			
* Braña, Abella y Cia.		****			
* Juan Menéndez		**			
* Vda. de Juan Menéndez		***			
* Eusebio da Guarda			*****		
Eusebio da Guarda (A. LOPEZ Y CIA.)					**
**Eusebio da Guarda (CGTF)					*
* Augusto J. de Vila			*****		
* Bartolomé de las Casas Diez			* **		
* José Agapito de Ugarte			*****	*	
**José Agapito de Ugarte (URIGEN)					*
* Diego María de Bolívar			*****	*	
**Sabino Presas			*		
* Gregorio J. Babé			* *****		
Cap.Francisco Senande			**		
**José Presas			*		
* Sres.Núñez y Casas			*****		
**Maristany y Hno./1860 Maristany			*	*	
* Cap.Carricarte		*			
* Martín de Carricarte			****		
Martín de Carricarte (OLANO)					*

TABLA V. Principales Armadores, Consignatarios y Agentes emigratorios de los puertos gallegos (1847-1881) (4/4).

Denominación	1847	1850	1860	1870	1880
CORUNA (Continúa)	1	1	1	1	1
**Ramón Ares			*		
**Antonio Fernández			*		
**Ramón Cereira			**		
**Francisco Otero y Miranda			**		
**Manuel Pérez			**		
**Ferrer			*		
**Vda. de Santos e Hijo (A. LOPEZ Y CIA)				**	
**Vda. de Santos e Hijo (PENINSULAR)				*	
**Valentín Martínez				*	
* Pastor Hnos.				*	
José Pastor/1873 J. Pastor y Cía. (PSNC)				***	
**José Pastor y Cía. (HAPAG)				**	
Melchor Sastre (OLAVARRIA)				**	
* Núñez e Hijo				*	*
* Sres. Vega y Veiga				*	*
* Francisco Ferrer y Lluch				*	*
**Nicolás M. del Río (Vap. Pelayo)				**	
BETANZOS					
* Manuel Martínez Vega			*		
FERROL					
* Manuel de Ciarán		*	*	****	*
* Cap. Carcaño		*			
* Aquilino Fernández				****	
* Ramón Rodríguez Tubin				*****	
* Santiago Montenegro Villamar				*	
**Nicasio Pérez (PENINSULAR)				*	
VIVEIRO					
Francisco Ramón López (A. LOPEZ Y CIA)				*	
RIBADEO					
* José María Bengoechea		*	*	*	
**José María Bengoechea (PENINSULAR)				*	

Las primeras compañías a vapor que unieron España con América estuvieron íntimamente ligadas a su condición de buques-correos. Este cometido favoreció al puerto Cádiz como cabeza y fin de las líneas transatlánticas en detrimento de otro puerto atlántico con vieja tradición postal: A Coruña. Lo que ya ocurriera en los veleros-correo siguió aconteciendo con los vapores-correo españoles. Los pasajeros que desearan embarcar en los buques-correo a vapor hasta 1861 deberían embarcar en Cádiz, o realizar transbordo los llegados en cabotaje. Esta modalidad de viaje, que combinaba el cabotaje peninsular con la navegación transoceánica, no desapareció con la irrupción de líneas navieras que realizaban escalas en los puertos gallegos en su ruta hacia América,

¹³ De 1 de mayo de 1851 a 12 de abril de 1857, el servicio postal fue realizado en buques-correo a vapor de la Marina de Guerra de España, ayudados por tres viajes que hicieron los buques de vapor de Zangróniz Hermanos y Cía. del Comercio de la Habana, que con el nombre de Cía. Trasatlántica Española cubrían la línea Vigo-Puerto Rico-Habana. De 12 de mayo de 1857 a 12 de mayo de 1858 el correo viajó en los buques-correo de vapor a Puerto Rico de la empresa Gauthier Hermanos, del comercio de París ("Vapores Correos Trasatlánticos"). De 12 de julio de 1858 a 31 de diciembre de 1861, en buques-correo de vapor de la Compañía de Vapores Españoles Correos Trasatlánticos, bajo cuyo nombre operaban varios navieros catalanes. La Sociedad de Navegación e Industria y la casa Bofill, Martorell y Cía., ambas de Barcelona. llamada popularmente "Los Catalanes", funcionó de 12/6/1858 por 10 meses más 2 de prórroga. En 6/6/1859 salió de nuevo a subasta este servicio y fue adjudicado a la Sociedad de Navegación e Industria, a la casa Bofill, Martorell y Cía., y a Pablo Tintoré y Cía, todos de Barcelona., por 1 año prorrogable por 4 meses a voluntad del gobierno. Volvió a salir a subasta por Real Decreto de 1/7/1860, y lo vuelvieron a ganar "Los Catalanes", por 1 año y prórroga de 4 meses. En 1861 fue la casa Antonio López y Cía. de Alicante la que salió triunfadora de la subasta. Iniciarás sus viajes en enero de 1862. (Garay Unibaso, 1987: 172-174).

aunque quedó prácticamente circumspecta a la compañía que obtuviera la concesión del transporte oficial del correo¹³. La dependencia de las compañías de vapores transatlánticos respecto de las subvenciones estatales en concepto de transporte postal fue común a toda Europa. El monopolio postal para determinadas rutas fue cedido mediante contrato adjudicado en subasta a grandes compañías que necesitaban de la subvención para ser operativas. Por su parte el estado subsidiaba –inicialmente o permanentemente– servicios no rentables ya que requería que zarparan suficientes buques, cargados o no (Jackson, 1988: 267). Hasta los años setenta, para una gran proporción de aquellos que se dirigían al Brasil, los puertos portugueses de Oporto y Lisboa fueron sus principales puntos de referencia, perdiendo desde entonces gran parte de su papel intermediario con el establecimiento de escalas en los puertos gallegos por parte de las líneas de vapores a Sudamérica.

Los vapores que en la década de 1850 realizaban escalas en los puertos gallegos en su ruta americana no eran por lo general buques correo, y la frecuencia de sus escalas no era regular. El corto número de buques de cada compañía, los elevados precios de los pasajes, el reducido número de pasajeros de las clases altas que embarcaban por Galicia, y la fuerte competencia de la vela debieron dificultar la articulación de líneas estables. Durante la década de 1860 se dieron los primeros ensayos para valorar la conveniencia de fijar escalas en los puertos gallegos por parte de grandes navieras europeas. La reducida emigración de la época no favoreció la consolidación de estas escalas, pero el auge emigratorio ocurrido en torno a 1870 decidió a varias navieras extranjeras a incluir los puertos gallegos en sus líneas hacia la América del Sur, en una coyuntura de auge general de la emigración europea con aquel destino. Poco más tarde también penetraron en el tráfico gallego-cubano, que ya estaba siendo cubierta por compañías españolas.

Las primeras grandes navieras extranjeras que llegaron a los puertos gallegos se habían constituido a partir de 1840, y ya se habían forjado una buena reputación en singladuras europeo-americanas que no pasaban por Galicia. La aparición de nuevas compañías, la expansión de sus actividades, el aumento de sus flotas y de la competencia entre ellas, requerían de nuevos focos de demanda. Al consolidarse como regiones emigratorias a América, y sobre todo a Sudamérica, las provincias norteñas españolas del Cantábrico y del Atlántico junto con las del norte de Portugal, y tras un breve período de prueba, las grandes navieras a vapor comenzaron a realizar escalas regulares, que progresivamente se hicieron más frecuentes.

En 1860 había hecho algún viaje de prueba la *Pacific Steam Navigation Company* (PSNC) y en 1870 regulariza una escala mensual¹⁴. La compañía *A. López y Cía.* fijó su

¹⁴ Popularmente llamada Compañía del Pacífico. La compañía británica *Pacific Steam Navigation Company* se fundó en 1840 disponiendo inicialmente de dos vapores gemelos encargados a los astilleros *Curling & Young*: *Chile* y *Perú*, botados en Marzo de 1840, (700 TRB, eslora: 60,34m. manga: 8,84m.) arbolaban dos palos aparejados en cruz y ruedas de paletas movidas por una máquina de vapor de 180 HP. (Garay Unibaso, 1987:110). La PSNC, que llegaba con veleros a Chile en 1840, será una de las grandes –si no la más grande– compañía transatlántica del mundo desde 1870 (Jackson, 1988: 268).

primera escala gallega en 1861 (Marín) y a partir de 1865, siempre según los datos disponibles, consolidó su presencia¹⁵. En 1870 la *Royal Mail Steam Packet Company* (RMSPC) realizó escalas en Carril y a partir de 1873 de forma regular¹⁶. En 1872 la *Compagnie Générale Transatlantique Française* (CGTF) anunciaba en Galicia su escala en Gibraltar y a partir de 1873 en A Coruña¹⁷. La *Olano Larrinaga y Cía.*, la *Hamburg Amerikanische Packetfahr A.G.* (HAPAG)¹⁸, las *Messageries Maritimes*¹⁹, y la *The Belgian Royal Mail*, establecieron sus escalas en 1873. Otras compañías, que podemos denominar oportunistas, no crearon escalas regulares estables sino que aprovecharon la fuerte emigración de los años setenta para realizar incursiones temporales en el mercado gallego. La *White Star Line* aparece por primera vez en 1870 y repitió en 1873 sin llegar a consolidar sus escalas, pero a partir de los años diez canalizará emigrantes

-
- 15 La empresa *Antonio López y Cía.* se fundó en Alicante el año 1856, estableciendo un servicio regular de vapores entre Alicante y Marsella, con tres vapores. Poseía además, otros dos vapores de su propiedad con los cuales realizaba viajes a través del Océano. Adjudicado a la Empresa, en 10 de Septiembre de 1861 y en subasta celebrada en Madrid, el transporte de la correspondencia pública entre la Península y las Islas de Cuba, Puerto Rico y Santo Domingo, y siendo los dos buques últimos citados los únicos que llenaban las condiciones del contrato, adquirió en los últimos meses de dicho año 1861 seis vapores. Con estos ocho vapores comenzó el servicio en los primeros meses de 1862. En 1877, habiéndose prolongado las líneas de la Compañía hasta América Central, se adquirieron cuatro vapores más, que junto con los anteriores, constituían una flota de doce vapores con un tonelaje bruto de 27.511 toneladas (Llorca Baus, 1990: 17-60). En el año 1881 se transformó la Empresa *A. López y Compañía* en Sociedad Anónima, con el nombre de *Compañía Trasatlántica*, y establecida en 1884 una nueva línea de vapores de la Península a Filipinas, se adquirieron once vapores más. La progresión creciente del comercio marítimo español exigía el establecimiento de nuevas líneas: de acuerdo la Compañía con el Estado, e ínterin se aprobara un nuevo contrato, se establecieron en 1886 los nuevos servicios que comprendían las líneas regulares a los Estados Unidos, Venezuela, Colombia, Buenos Aires, Fernando Poo y Marruecos, y los servicios combinados con los principales puertos de Europa, América, Asia y Oceanía. Esta compañía subvencionada constituía una auténtica flota auxiliar de guerra (Rodríguez González, 1988: 402).
- 16 Conocida en Galicia como la Mala Real Inglesa. La compañía británica *Royal Mail Steam Packet Company* operaba desde 1839. En 1841 se estableció una línea entre Southampton y Brasil-Plata. En 1842 empezó a funcionar en Cuba la agencia de correos de la RMSPC con 2 vapores de 450 HP de La Habana a Southampton, escalas: Southampton-Coruña-Madeira-Barbados-Nassau-Southampton, 9.208 millas en 41 días y 14 horas, 9 nudos aproximadamente. Su agente en Coruña era Sres. Vda. de Santos e Hijos. (Garay Unibaso, 1987: 106).
- 17 La Compañía General Trasatlántica francesa se fundó en 1862, con buques de ruedas. En 1883, puso en servicio el primer "Normandie" construido en Newcastle y que navegó a 15 nudos. La compañía obtuvo ese año la concesión de las líneas de América del Norte, de América Central y de las Antillas que ella explotó con paquebotes de 10.000 toneladas (153 m. de largo), con 9.500 HP que alcanzaban los 18,8 nudos y 16,8 en servicio (Brossard, 1976: 296; Girard, 1977: 311).
- 18 Compañías Hamburguesas. La Hamburg-Amerika-Line fue fundada en 1847, tuvo su primer vapor a hélice en 1856. (Brossard, 1976: 211; Girard, 1977: 311).
- 19 Conocida como Compañía de las Mensajerías Marítimas. La primera compañía francesa fue la de las "Messageries Imperiales" convertida en "Messageries Maritimes". En 1851, el estado francés hizo con ella un contrato para el servicio postal hasta entonces asegurado por sus propios vapores. Era con diferencia la primera compañía francesa a vapor en 1874. Las grandes unidades del tipo "Niger" o "Iraouaddy" desplazaban 5.400 toneladas con 2.400 HP con una velocidad de 13 nudos. En 1888 armaba navíos como el "Brasil" que, con 5.685 toneladas y 5.400 HP, alcanzaban 15 nudos en servicio y transportaban 900 pasajeros. (Brossard, 1976: 212; Girard, 1977: 310). Establecieron líneas del Mediterráneo, Océano Indico, Oriente y Atlántico Sur.

gallegos a los Estados Unidos desde Liverpool²⁰. En 1873 la *Línea Postal Italo-Americana de Navegación al Río de la Plata* anunciaba en Galicia sus escalas en Cádiz. Entre 1872-1873 la *Línea Allan* funcionó de forma regular, así como la *Olavarría y Cía.* (1872-1874), la *Compañía Anglo-Americana* (1873-1876), la de *Vapores Asturianos* (1875) y la *Línea Regular de Vapores a Buenos Aires* (1876). Asimismo otros vapores de navieras españolas aprovecharon el tirón de los setenta. A partir de los años ochenta, el aumento de la emigración gallega y la creciente proporción de la emigración española por puertos gallegos animaron a otras compañías de buques transatlánticos a establecer consignatarios y escalas en Galicia, y especialmente desde principios del siglo XX, unas de forma oportunista-coyuntural, pero las más se implantaron sólidamente.

La organización de la venta de pasajes en la época en que los armadores gallegos encabezaban la jerarquía de los operadores migratorios era sencilla, se programaba un viaje *sine die* después de estimar la demanda, y por medio de agentes y subagentes se iba contratando el pasaje. Cuando se completaba la contratación del pasaje y de la carga se fijaba la fecha de partida, y si la mar lo permitía embarcaban y partían. La duración del trayecto y la fecha de regreso eran imponderables, la afluencia de informaciones sobre sus resultados era escasa y muy lenta en el tiempo. Con la entrada de las grandes compañías navieras la organización de las casas consignatarias se modernizó bajo los auspicios de las centrales navieras, que como ya dijimos fueron generalmente extranjeras. La mayor exactitud de la arribada de los vapores, su superior velocidad y capacidad, las necesidades de cargar combustible, y la oferta de transporte que cada línea destinaba a cada escala, obligaron a la introducción de nuevas formas de organización burocráticas, a una actividad constante, necesaria para mantener las líneas en funcionamiento y rentabilidad, y a implementar nuevos sistemas de información, más rápidos y discretionales como fueron consecutivamente el correo a vapor, la telegrafía con hilos-telegramas, los cables submarinos, y durante el primer tercio del siglo XX, la TSH, el teléfono y la radio.

Los nuevos consignatarios debían asegurar a las navieras para las que operaban unos niveles de embarque de emigrantes que garantizaran la rentabilidad de las nuevas escalas. Para ello, los consignatarios contaban a partir de 1870 con una amplia difusión de la emigración americana en la Galicia litoral y prelitoral, con los inicios de la difusión en el interior, con la expansión de las redes de agentes, y con la intensificación y modernización de la publicidad en la prensa²¹. Además, las casas consignatarias y agencias/agentes emigratorios también comenzaron a renovarse, y poco después, los muy detallados acuerdos y el sistema mancomunado creado por las navieras entre 1898 y 1908 produjeron un cambio en el carácter de las agencias de emigrantes. El viejo tipo de tosco vendedor-agente de los años setenta y ochenta desapareció después del cambio de

20 Esta compañía fue fundada en 1870 con navíos de hélices y aparejados con 4 mástiles. (Brossard, 1976: 211).

21 Sobre las relaciones entre las firmas consignatarias y la prensa gallega, vid. Luca de Tena (1993), y Barreiro Fernández (1997).

siglo; el negocio emigratorio llegó a ser más burocrático y más como una oficina de viajes de los tiempos modernos²². En España el término Agencia de Viajes implicaba por ley una oferta turística y no la emigracional, ya que oficialmente las agencias de emigración continuaron estando prohibidas, y la modernización de las agencias se reflejó más en la organización de las firmas consignatarias que en las agencias del interior que generalmente obtenían su licencia de actividad comercial -y su posible tapadera legal- como estancos, tiendas de pueblo, consulados oficiales u honorarios, y cualquier otro tipo de establecimiento mercantil.

La más importante de las compañías transatlánticas españolas tuvo sin embargo un reducido papel en la emigración gallega a América, las líneas que partiendo de Barcelona realizaban escalas en puertos mediterráneos rumbo a Cádiz-América no tocaban Galicia, y las que partían del norte español siguieron generalmente realizando transbordo en Cádiz, lo que alargaba la duración del viaje. La cuota que detentaron esta compañía y las otras navieras españolas en el mercado gallego fue mucho menor que a nivel estatal, predominando abrumadoramente las extranjeras, excepto durante la breve coyuntura de la Primera Guerra Mundial, en la que debido a la neutralidad española y a la drástica reducción del número de compañías extranjeras operativas, la proporción de buques y emigrantes conducidos bajo bandera española aumentó sustancialmente²³. Esta incapacidad de la marina española fue algo normal también en el tráfico de mercancías desde muy atrás en el tiempo²⁴.

3. CONCLUSIONES

La emigración gallega contemporánea a América hasta 1870 fue transportada predominantemente en veleros gestionados por firmas armadoras autóctonas. La armadura de veleros transatlánticos tuvo su época dorada de 1850 a 1860, sin llegar a constituir líneas regulares, ni conseguir consolidar su entrada en el transporte a vapor. La subsiguiente crisis emigratoria, acaecida hasta fines de la década de 1860, contrajo aparatosamente la actividad armadora. El aumento del flujo que se dió a partir de fines de los

²² Lo mismo apunta para el caso danés, Hvidt (1980:345).

²³ Para los años en que disponemos de datos estadísticos oficiales (1912-1939), los buques con pasajeros al exterior de bandera extranjera supusieron el 54,26% de las entradas de similar concepto de pasajeros por puertos españoles, el 80,92% en A Coruña y el 93,26% en Pontevedra (Vigo-Vilagarcía), y el 51,05, el 85,18 y el 92,75% de las salidas, respectivamente. (DGIGE, 1914-1949). Las escasas diferencias existentes entre las cifras de la provincias gallegas están íntimamente ligadas a la notable presencia de emigrantes a Cuba, y el predominio de los reemigrados de aquella isla, en el puerto de A Coruña. En este sector -el cubano- del mercado transatlántico de pasajeros, las compañías españolas tuvieron tradicionalmente una mayor penetración, que en los otros.

²⁴ A nivel de mercancías y durante el siglo XIX también la marina mercante española poseía una reducida cuota de mercado. Rodríguez González (1988: 135), proporciona las cifras porcentuales siguientes del tráfico español de mercancías en Bandera Española: 17% (1870), 13% (1880), 30% (1890), 27% (1895) y 22% (1899).

años sesenta propició el establecimiento de escalas regulares por parte de grandes navieras de vapores.

La internacionalización del transporte de emigrantes gallegos a América indujo un importante cambio de los principales operadores emigratorios gallegos, tras el declive de la armaduría gallega durante la década de 1860 y su inadaptación a las nuevas condiciones del transporte transatlántico de pasajeros/emigrantes. La armaduría gallega de veleros emigratorios sucumbió en 1876, y su último intento de operar a vapor concluyó en 1880, pero ya a partir de 1870 las grandes compañías habían contribuido a marginar al grupo armador autóctono en beneficio de un nuevo grupo social hegemónico en el sector –los consignatarios– estrechamente vinculados como comisionistas a grandes navieras a vapor, predominantemente extranjeras.

BIBLIOGRAFÍA

- Alonso, J. A. (1984): "La banca y la economía de Galicia en el primer tercio del siglo XIX", *España, 1898-1936: Estructuras y cambio*, Madrid, 189-236.
- Alonso Álvarez, L. (1986): *Comercio colonial y crisis del Antiguo Régimen en Galicia (1778-1818)*, A Coruña.
- Alonso Álvarez, L. (1992): "Comercio exterior e atraso económico. Os intercambios de Galicia con Latinoamérica, 1764-1868", en Alonso Álvarez, L. (Coord.), *Os intercambios entre Galicia e América latina. Economía e Historia*, Santiago, 11-76.
- Alonso Álvarez, L. (1994): "Comercio exterior y formación de capital financiero: el tráfico de negros hispano-cubano, 1821-1868", *Anuario de Estudios Americanos*, tomo LI, nº2, 75-92
- Barreiro Fernández, J. R. (1986): *Historia de la ciudad de La Coruña*, La Coruña.
- Barreiro Fernández, X. M. (1997): "Publicidade e emigración. O pintor coruñés Román Navarro e a Compañía Lloyd Real Holandés", *Estudios Migratorios*, 4, 185-195.
- Brossard, Maurice de (1976): *Historia Marítima del Mundo*, Tomo II, Barcelona.
- Cagiao, P./García Domínguez, M^a. T. (1997): *Muller e emigración*, Santiago.
- Carmona Badía, J. (1990a): *El atraso industrial de Galicia. Auge y liquidación de las manufacturas textiles (1750-1900)*, Barcelona.
- Carmona Badía, X. (1990b): "Crisis y transformación de la base industrial gallega, 1850-1936", en Nadal, J./Carreras, A.: *Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX y XX)*, Barcelona.
- Carmona Badía, J. (1993): "Sargadelos en la historia de la siderurgia española", *RHI*, nº3, 11-36.
- De La Madrid, J. C. (1989): *El viaje de los emigrados asturianos a América*, Gijón.
- Devoto, F. J. (1996): "Las migraciones españolas a la Argentina desde la perspectiva de los partes consulares (1910). Un ejercicio de tipología regional", *Estudios Migratorios Latinoamericanos*, 34, 479-506.
- Dirección General del Instituto Geográfico y Estadístico (1914-1949): *Estadística de la emigración e inmigración de España, 1912-1939*, Madrid.
- Eiras Roel, A./ Rey Castelao (1992): *Los gallegos y América*, Madrid.
- Facal Rodríguez, M^a. J. (1985): "O sistema financeiro galego da segunda metade do século XIX", *Galicia. Monográfico nº2. Quatro estudos de historia económica de Galiza*, 71-88.

- Garay Unibaso, Francisco (1987): *Correos Marítimos Españoles. vol.II. Correos Marítimos españoles a la América española (Cuba, Pto.Rico y Sto. Domingo) De 1827 a 1861*, Bilbao.
- Girard, L., (1977): “El Transporte”, en Habakkuk, H.J./Postan, M., *Historia económica de Europa. tomo VI, Parte I. Las revoluciones industriales y sus consecuencias: Renta, población y cambio tecnológico*, Jaén.
- Hvidt, Kristian (1980): “Danemark. Emigration from Denmark.” en CIHMSSC: *Les migrations internationales, de la fin du XVIII^e siècle à nos jours*, Paris, p. 345.
- Jackson, G. (1988): “The shipping industry”, en Freeman, M.J./ Aldcroft, D.H., *Transport in Britain*, Manchester, 253-283.
- Luca de Tena, Gustavo (1993): *Noticias de América. O relato da grande emigración americana na prensa de Galicia e de Ultramar*, Vigo.
- Llorca Baus, C. (1990): *La Compañía Trasatlántica en las campañas de Ultramar*, Madrid.
- Moya, J.C. (1997): *Cousins and strangers. Spanish Immigrants in Buenos Aires, 1850-1930*, Berkeley, Los Angeles.
- Rodríguez Galdo, M. X./Dopico, F. (1981): *Crisis agrarias y crecimiento económico en Galicia en el siglo XIX*, La Coruña, 67-112.
- Rodríguez Galdo, M. X. (1993): *Galicia, país de emigración*, Oviedo.
- Rodríguez Galdo, M. X. (1995): *O Fluxo migratorio dos séculos XVIII ó XX*, Santiago.
- Rodríguez González, A. R. (1988): *Política naval de la Restauración (1875-1898)*, Madrid, 1988.
- Santos Castroviejo, S. (1990): *Historia da pesca e a salgazón nas Rías Baixas dende as Ordenanzas Xerais da Armada de 1748 ata o desestaque do sal de 1870*, Vigo.
- Tettamancy Gaston, F. (1900): *Apuntes para la historia comercial de La Coruña*, La Coruña.
- Vázquez González, A. (1988): “La emigración gallega: Migrantes, Transporte y Remesas”, en Sanchez-Albornoz, N. (Coord), *Espanoles a América. La emigración en masa (1880-1930)*, Madrid, 80-104.
- Vázquez González, A. (1990): “Alguns aspectos do transporte da emigración galega a América (1850-1930)”, en De Juana, J. / Castro, X. (eds), *V Xornadas de Historia de Galicia. Galicia y América: El Papel de la emigración*, Orense, 117-134.
- Vázquez González, A. (1992a): “Emigración e Transporte de Galegos a América, 1900-1930”, en Alonso Álvarez, L. (Coord), *Os intercambios entre Galicia y América Latina. Economía e Historia*, Santiago, 77-110.

- Vázquez González, A. (1992b): “El transporte de emigrantes gallegos a América”, *Galicia & América. Cinco siglos de Historia*, Santiago, 1992, 32-35.
- Vázquez González, A. (1994): “De la vela al vapor. La modernización de los buques en la emigración gallega a América, 1835-1939”, *Estudios Migratorios Latinoamericanos*, nº 28, 569-596.
- Vázquez González, A. (1999): La emigración gallega a América (1830-1930), Tesis doctoral, Fac. de Ciencias Económicas e Empresariales, Univ. Santiago de Compostela (inédita).
- Villares Paz, Ramón (1982): *La propiedad de la tierra en Galicia (1500-1936)*, Madrid.
- Villares, R./Fernández, M. (1996): *Historia da emigración galega a América*, Santiago.