

## 1860, la emigración a América (II)

**Este proceso se convirtió en un negocio para todos, hasta el Concello de Cangas cobraba un impuesto**

José Moreira Pumar | O Morrazo

25-06-16 | Faro de Vigo-Morrazo

<https://www.farodevigo.es/o-morrazo/2016/06/25/1860-emigracion-america-ii-16584304.html>

No solo la clase llana buscó la oportunidad de mejorar su situación en la emigración. La diáspora emigratoria alcanzó también a familias bien situados en la sociedad canguesa que un día deciden abandonar su patria chica y embarcarse a la aventura americana, pero estos la cuestión del pasaje lo tenían mejor, no precisaron endeudarse. Individuos considerados de "hacendados y propietarios" como es el caso de D. Francisco Tadeo Giráldez que en 1874, soltero y a sus 40 años, vende la "tomada de monte llamada de Bajín" de 6 ferrados (2.581 m. cuadrados) en 2.000 reales, (500 pts) al conocido prestamista D. Hipólito Camiña. Según sus propias palabras "son para costear los gastos que le ocasiona el viaje a las Américas".

Los numerosos casos contabilizados hay siempre relatos calamitosos que creen ver en la emigración una salida a sus problemas, pero por desgracia o mala suerte no ocurría siempre así.

D. Ignacio Zabala Pimentel (1A) último hidalgo perteneciente a la "Casa de Rodeira" dice tener de su matrimonio ocho hijos, la mitad, varones, los cuatro deciden tomar camino de la emigración con la firme determinación de "buscase un mejor porvenir", pero este como a otros muchos le será adverso. El mayor, D. Leodegario, emigra a la Argentina en 1863 y dos años más tarde, regresaría a Cangas "en deplorable estado de enajenación mental y así continua actualmente", dirá su padre en 1879. El segundo de los hijos, D. Manuel estando soltero marchó hace cuatro años a la República Argentina "con propósito de adquirir un porvenir sin que actualmente tenga noticias tuyas. El tercero de los hijos D. Angel, señala también que hace cosa de cinco años, copiando de sus hermanos marchó a La Argentina para regresar aquel mismo año muy enfermo y ahora ya restablecido se incorporó nuevamente a sus estudios de Filosofía en Santiago donde prosigue actualmente. El cuarto y último D. Fermín salió al mismo tiempo que el anterior, pero para la isla de Cuba y regresó desilusionado de aquella Isla este año de 1879 "también muy enfermo" con quien vive hoy en casa ya recuperado. Señalaba su padre que todos estos viajes le ocasionaron números gastos pues "se hicieron a mis expensas".

### El negocio de la emigración

Tanto el sastre como nuestro pedagogo y tantos otros no fueron ajenos a las llamadas que en esos momentos empresarios, armadores y consignatarios de Vigo ven en la emigración un verdadero "chollo", un lucrativo negocio (como hacen hoy las mafias trayendo a Europa sirios y africanos). Estos mandaban comisionados a recorrer villas y parroquias con el fin de reclutar gentes con que aumentar el número de pasajeros con destino al otro lado del Atlántico asegurándoles un gran porvenir en aquella tierra dorada. El lucro radicaba en que las embarcaciones debían ir más pasajeros de los que debían, al completo. Las mismas "casas navieras" se encargaban de todo. Solían prepararles toda la documentación necesaria haciendo se eliminase cualquier obstáculo. Estos mismos gestores tenían en América establecimientos o

casas de giro donde le tramitaban los dineros que enviaban a la Península o cualquier otra gestión de herencia de un pariente fallecido en aquellas tierras debían recibir en España.

Para estos traficantes los preferidos para adquisición del pasaje eran los agricultores, pues estos aunque no dispusieran de dinero efectivo tenían a su favor la propiedad de la tierra con que hipotecar el viaje. De suyo, hemos comprobado que nuestros campesinos rechazaron, en lo posible, el sistema hipotecario, los intereses suponían una carga añadida, de ahí que prefirieron vender alguna de sus propiedades con que pagar el pasaje. Otros, los menos, los que no eran dueños de terrenos y carecían de efectivo acudían al prestamista asistido de un avalista o fiador, por lo general, un pariente próximo que garantizase la devolución.

Todos quieren sacar "tajada" de la coyuntura emigratoria, incluso nuestro propio Ayuntamiento no desaprovechó la ocasión de arañar algunos reales. Prueba de ello es que en sesión celebrada en agosto de 1871, los ediles de Cangas acuerdan por unanimidad imponer un impuesto especial a toda persona que solicitase ausentarse de esta villa a las "Posesiones de Ultramar con destino a La Habana o extranjero".

El importe del viaje a América para aquellas paupérrimas economías costaba una fortuna y conseguir el dinero un grave inconveniente, un obstáculo insalvable para unas economías tan precarias. De ahí, que gran parte de los emigrantes debían pedir crédito hipotecario. Naturalmente el importe del pasaje estaba en función de la duración del viaje, no era lo mismo viajar a La Argentina que a Cuba.

La vecina de Aldán, Andrea Fernández, viuda y mayor de 70 años, declaraba en 1869, haberse endeudado para costearles a sus tres hijos varones el importe del pasaje a Cuba bajo la promesa de devolverlo. Al cabo de algunos años, su madre dirá que su hijo Manuel le envió desde La Habana 1.000 reales, Antonio mandó dos onzas de oro (640 reales) y el tercero Serafín "al que tuve que vender una vaca por valor de 500 reales para pagarle el pasaje a La Habana, me giró una onza de oro" o sea 320 reales.

Hemos encontrado préstamos de verdadero latrocinio a estos emigrantes. Un claro ejemplo, es el de Agustín Piñeiro Menduiña, un marinero de 39 años casado que desea ir a Cuba "en demanda de trabajo" y, como muy bien afirma, "necesito reunir dinero, para el pasaje", dirá ante notario. El industrial salazonero vecino de Aldán, D. Nicolás Mandado Alfaya, le presta los 1420 reales que necesita, pero las condiciones que le impone son exageradamente abusivas, de verdadera usura. Le exige que el principal a devolver se convierte en 1.880 reales más el 12% anual de los 1.420 rls pagadero todo ello dentro de un año "pagados religiosamente en casa del industrial". Naturalmente hay por medio un fiador pariente suyo, Antonio Sotelo labrador que responderá de la suma en caso de impago.

A Cuba el importe del pasaje era más económico por ser menos duradero. El vecino de Coiro Manuel González, dice haber pedido un préstamo de 860 reales para viajar al puerto de La Habana. A la Argentina el precio nos lo proporciona el perito agricultor de la villa don José M<sup>a</sup> Barreiro. Dice tener 7 hijos, sus dos únicos varones, Valentín y Rufino decidieron viajar juntos a Buenos Aires. Su padre dice haberles pagado el importe del billete, dando al primero 1.550 reales y 1.200 al segundo.

En términos parecidos, los padres de Ignacio Estévez a la hora de clarificar su testamento en junio de 1868, afirmaban que hace algunos años siendo su hijo todavía un adolescente le costearon el pasaje a la ciudad de Buenos Aires cuyo importe "fue de 80 pesos o sea 160 escudos" (es decir 1.600 reales). Se lamentaban que a pesar de los años transcurridos "todavía no devolvió los 80 pesos del pasaje".

Otro caso de los muchos que podíamos relatar es el de Josefa Rodríguez Martínez vecina de Darbo en el lugar de Lameiro del Castelo quien en 1865, se vio en la necesidad de hipotecar todo su patrimonio compuesto de casa terrena con terreno circundante de 7 ferrados y otros más de labradío y viña para pagar, entre otras cosas, el pasaje a su nieto Juan Broullón Rodríguez que se fue con destino a Buenos Aires. La deuda la había contraído con D. Juan Casas conocido comerciante y prestamista por valor de 2.020 reales.

Había casos que el precio del pasaje se contrataba directamente con los propios armadores. El vecino de Bueu Leopoldo Rúa pretende embarcar a su sobrina Florinda Abal con destino a Montevideo. Leopoldo se compromete ante notario "a pagar a los armadores del buque que embarquen a su sobrina la cantidad de 140 escudos (1400 reales) por derecho de flete".

Manuel González Herbello y Manuel González Carballo, el primero, vecino de Cangas un mozo de 27 años que según su testimonio acaba de "licenciarse de la armada nacional y haber hecho la campaña en la Guerra del Pacífico" Ambos desean emigrar a La Habana con objeto de "emplearse y ganarse la vida por temporada". Ninguno de los dos tiene efectivo ni tierras que empeñar, son marineros, por lo que se ven obligados acudir al prestamista D. Joaquín Francisco Graña González los 1.700 reales importe de ambos pasajes.

Por otros más casos, sabemos que el pasaje a la capital Argentina era más caros, oscilaba entre los 1.200 y 1.300 reales.

A estas alturas entre 1850 a1860 todavía no habían hecho acto de presencia en Vigo las Grandes Compañías Navieras, su escala lo harán más tarde a finales de ese mismo siglo. En este período estudiado, los buques que cruzaban el Atlántico eran modestos veleros: goletas, bergantines y corbetas que cruzaban temerosos el proceloso mar sin calendario fijo de llegada. Sus propietarios son siempre armadores vigueses.

Partían de Vigo en cualquier época del año con preferencia en invierno esperaban que el aforo de la embarcación fuese lo suficiente rentable, ponían rumbo a La Argentina con escala en Montevideo, la ruta de la Habana vendría poco después.

Aunque no son muchos los datos que tenemos de aquellos navieros y sus embarcaciones, conocemos alguno de ellos. Por ejemplo, sabemos que en enero de 1854, el bergantín "Ramonito" había anunciado a los cuatro vientos la inminente salida de este puerto de Vigo al mando del capitán y propietario D. Juan Tapias Ferrer. En su publicidad advertía que el bergantín partiría con destino al puerto de Buenos Aires a la mayor brevedad. Precio del pasaje, 65 duros (1.300 reales).

D. José Barreras era otro conocido armador vigués que hacía ruta trasatlántica en su "bergantín-goleta", tenía por nombre "J B" (las iniciales de su propietario) su rutinario destino era la Habana. En este bergantín, tienen pasaje con destino a aquel puerto dos esperanzados muchachos Manuel González Herbello y Manuel González Carballo. Otro velero que hacía ruta a Montevideo y Buenos Aires era el buque "Ignacia" al mando del capitán D. Manuel Soto en el que D. Agustín Pla Avalue, fomentador de sardina, dice haber hecho viaje a aquel último puerto en 1867. Tres años después, el mismo capitán aparece al mando de la corbeta Nueva Ignacia

Conocemos los nombres de otros industriales que, probablemente, estarían involucrados en este lucrativo negocio, entre ellos a don Francisco Gil Montrelles fomentador de sardina en Cangas y copropietario en tres embarcaciones: el bergantín Cristino, el bergantín-goleta Rita y otro llamado Viejo Feliz.

Prudencio Landín, en su libro (De mi viejo Carné pág. 75 a 78), relata que de Pontevedra partía en 1861 una goleta recién construida en aquella ría pontevedresa llamada Los Nodales. Medía 64 varas de largo y tenía tres palos, estaba al mando del capitán vigués Leopoldo Neira con viajes a Montevideo y Buenos Aires. Tenía capacidad para 300 pasajeros.

***Profesor e investigador de Cangas***