

EMPRESARIOS

DE GALICIA VOLUME 2

ANTONIO SANJURJO BADÍA

1837-1922



A SEGUNDA LIÑA DA INDUSTRIALIZACIÓN VIGUESA*

Joseba Lebrancón Nieto
Investigador do IDEGA



A mediados da década de 1860 abriuse en Vigo un novo obradoiro de fundición.¹ Este establecemento pertencía a Antonio Sanjurjo, un mozo industrial nacido en Sada que proviña dunha familia de ferreiros. O seu pai posuía o seu propio obradoiro de fundición, caldeiraría e relojaría, e anos despois o seu irmán Miguel chegaría a rexentar un establecemento metalúrxico similar na vila coruñesa.² Antonio Sanjurjo Badía naceu en 1837; tras traballar no obradoiro de relojaría e na fragua da súa familia, emigrou a Cuba, previo paso por Santiago de Compostela. Nesta illa —asociado cun dos seus irmáns e cun gaditano— parece que levou a cabo a súa primeira experiencia empresarial. Estes e outros datos da biogra-

* Agradezo a axuda prestada por Manuel e Enrique Sanjurjo Blein, así como a Xosé R. Barreiro Fernández polas facilidades de que dispuxen para a consulta do Fondo Sanjurjo Badía na Real Academia Galega.

¹ Malia que se ignora a data exacta na que Antonio Sanjurjo abriu o seu obradoiro, nun rexistro de 1867 aparecen unicamente el e Primo Ortega Vaamonde como fundidores establecidos en Vigo. Ademais, contamos cunha listaxe de empregados, cuxa data máis temperá é de febreiro de 1865. Cfr. Rexistro Mercantil de Pontevedra, Matrícula Xeral de Comerciantes, 1867, folla 6 e Real Academia Galega (en adiante RAG), Fondo Sanjurjo Badía (en adiante FSB), *Carpetas de Xornais de Sanjurjo*, 1865-1866.

² RAG, FSB, *Carpetas de correspondencia*, carta de Manuel Sanjurjo Badía do 18/11/1887 e RAG, FSB, *Carpetas de correspondencia*, carta de Manuel Martínez do 28/02/1898.

fía de Sanjurjo aparecen no opúsculo de Avelino Rodríguez Elías, publicado en 1921,³ que é unha das poucas referencias existentes da figura de don Antonio e a única realizada en vida deste sobresaliente empresario e mecánico.⁴

Tras volver de Cuba, decidiu instalarse no porto vigués. Daquela, a cidade olívica era unha pequena vila mariñeira.⁵ No seu obradoiro, Sanjurjo empregou algúns operarios formados na fundición de Ortega Vaamonde, sucesora do establecemento pioneiro en Vigo, La Fundidora de Lelabourier.⁶ Dos doce traballadores identificados nas dúas empresas, Manuel González e Antonio Rodríguez, que foran aprendices con Ortega, chegaron a ser encargados con Sanjurjo.⁷ Nos anos seguintes o obradoiro de Sanjurjo non fixo senón medrar. En apenas dez anos pasou de algo menos de trinta operarios a ocupar a máis de sesenta.⁸ Logo da paréntese provocada pola crise política de 1873, a actividade recuperouse e acadou os setenta empregados en 1875, vinte anos despois⁹ superaría os cento cincuenta. Este crecemento veu canda un cambio na estrutura interna da fábrica. Dos dous obradoiros iniciais de fundición e ferraría pasouse ás oito divisións presentes a mediados da década de 1890.¹⁰ O crecemento da empresa deixou pequena a instalación primitiva do Areal e obrigou a abrir unha factoría maior, La Industriosa, na avenida do Duque de la Victoria en 1880, actualmente García Barbón.¹¹

³ RODRÍGUEZ ELÍAS, Avelino: *El homenaje a D. Antonio Sanjurjo Badía*, Vigo, 1921.

⁴ Entre as referencias posteriores pódense citar as de RUÍZ ALDEREGUÍA e OLLERO MARÍN (1982: 84-95), e GONZÁLEZ MARTÍN (1993: 95-120).

⁵ CARMONA BADÍA (1985).

⁶ CARMONA BADÍA e NADAL I OLLER (2005: 163-164).

⁷ RAG, FSB, *Carpetas de xornais de Ortega Vaamonde, 1861-1863*, e RAG, FSB, *Carpetas de xornais de Sanjurjo, 1865-1866*.

⁸ RAG, FSB, *Carpetas de xornais de Sanjurjo, 1865-1866 e 1868-1875*.

⁹ RAG, FSB, *Carpetas de xornais de Sanjurjo, 1868-1875 e xaneiro-xuño de 1895*.

¹⁰ A factoría dividiuse en dous obradoiros de fundición, un de potes e outro de pezas, unha fragua, unha caldeiraría, unha carpintaría, os tornos e dous postos de *axuste*, a parte da peonaxe. RAG, FSB, *Carpetas de xornais de Sanjurjo, xaneiro-xuño de 1895*.

¹¹ A construción desta factoría foi financiada por un crédito concedido por Manuel Bárcena a Antonio Sanjurjo. RODRÍGUEZ ELÍAS (1921: 10) e Arquivo provincial de Pontevedra, *Protocolos*, atado 17.453, folio 690.

Antonio Sanjurjo dispoñía de catálogos nos que detallaba os diferentes produtos, modelos e variantes que lle ofrecía ao posible comprador.¹² Pero, lamentablemente, esas referencias comerciais non se conservaron. Ante a imposibilidade de dirixirse directamente ao empresario, moitos clientes facíanlle chegar por carta os seus pedidos a Sanjurjo. Algunhas delas consérvanse no Fondo Sanjurjo Badía custodiado pola Real Academia Galega. A través desta correspondencia podémonos achegar á composición da actividade desta factoría. Non obstante, convén ter presente as súas limitacións. Primeiro, o seu carácter tardío; as misivas máis temperás son posteriores en máis de vinte anos á posta en funcionamento da empresa. Segundo, constitúen un rexistro un tanto aleatorio; as carpetas conservadas, que non son todas as que no seu momento deberon de existir, conteñen cartas ordenadas por data, o que lles confire aos pedidos unha forte concentración temporal. Dos 226 encargos consultados entre 1887 e 1908, case o 70% están datados en once meses.¹³ En todo caso constitúen unha mostra relevante dabondo como para achegármonos á dedicación produtiva de La Industriosa.

Táboa 1. Estrutura dos pedidos remitidos a Antonio Sanjurjo, en porcentaxe

| | 1887-1890 | 1896-1901 | 1902-1904 | Total |
|--|-----------|-----------|-----------|-------|
| Maquinaria e as súas pezas | 44,6 | 34,5 | 43,5 | 41,4 |
| Materiais de construción | 25,0 | 27,6 | 23,1 | 24,8 |
| Caldeiras, fornos e cociñas | 10,7 | 17,2 | 16,7 | 15,3 |
| Potes e outros elementos de ferraxaría | 12,5 | 17,2 | 12,0 | 13,5 |
| Elementos de fundición | 7,1 | 3,4 | 4,6 | 5,0 |
| Total | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| Número total de pedidos | 56 | 58 | 108 | 222 |

Fonte: elaboración propia a partir de RAG, Fondo Sanjurjo Badía, Carpetas de correspondencia.

¹² RAG, FSB, *Carpetas de correspondencia*, carta de Narciso Feijoo do 25/10/1903.

¹³ En maio e xuño de 1904 están datadas 47 cartas e en xullo de 1887 fórono 24. En setembro e outubro deste último ano rexistráronse 19 pedidos, en xullo e agosto de 1897 outros 20. Nos meses de marzo e outubro de 1903, respectivamente, catorce e once encargos. RAG, FSB, *Carpetas de correspondencia*.

Esta fábrica situábase entre a produción siderometalúrxica de base e toda sorte de consumidores finais de artigos metálicos. O obradoiro vigués mercaba lingote, pranchas, perfís, tubos, chapas e arame a firmas como Altos Hornos de Bilbao, ás asturianas Duro Felguera y Moreda, ou La Iberia e Tubos Forjados, da capital bizkaína.¹⁴ En La Industriosa estes produtos básicos transformábanse en bens destinados a ser empregados directamente polos seus compradores, xa fosen cazolas ou máquinas. O principal grupo de mercancías encargadas foi precisamente o englobado baixo o rótulo de maquinaria e as súas pezas. Esta rúbrica compoñíase en boa medida de bombas de succión, empregadas xeralmente en pozos. Sanjurjo non só vendía o aparello, senón que tamén enviaba a algún dos seus operarios para que se encargase da súa instalación e posta en marcha.¹⁵ Menor importancia tiñan os muíños fariñeiros, as trituradoras de uva e, xa a comezos do novecentos, as serras para os serradoiros mecánicos. Só nalgunha ocasión se trataba da venda dunha máquina completa.¹⁶ Era máis habitual que o interesado solicitase algún traballo de mantemento ou pezas de recambio, como rodicios, chumaceiras, cilindros e aínda algún parafuso.¹⁷

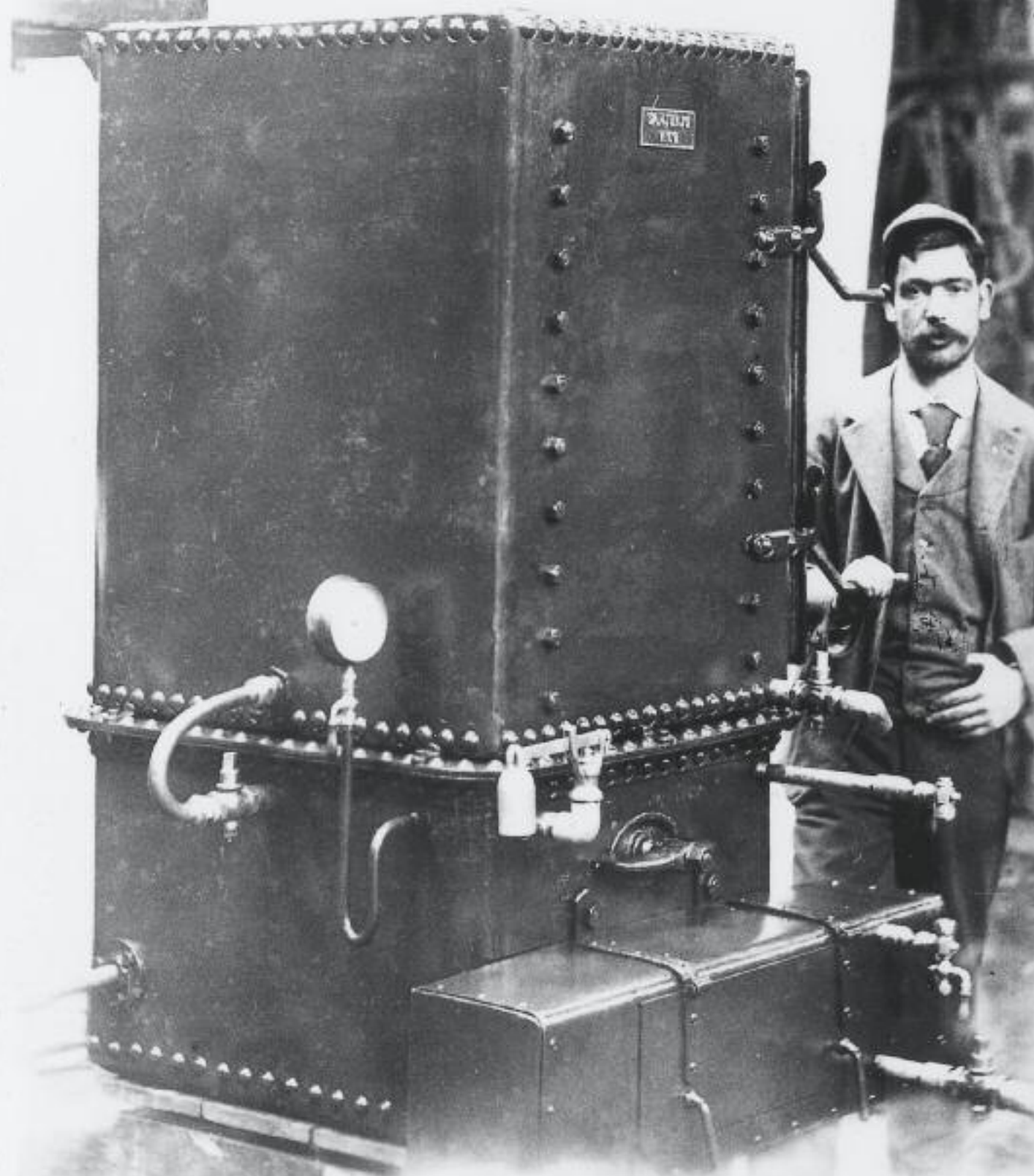
O segundo grupo de artigos que se lle solicitaban a Sanjurjo eran os materiais de construción. Estes eran fundamentalmente canos, tubaxes e chemineas, ademais de balaústres, varandas, balcóns e galerías. Tamén

¹⁴ RAG, FSB, *Carpetas de correspondencia*, carta de La Iberia do 22/03/1897, de Altos Hornos de Bilbao do 05/10/1897, de Tubos Forjados do 24/03/1899, de Duro y Cía. do 28/03/1899, Duro y Cía. do 23/06/1899 e de Moreda y Gijón do 17/10/1899.

¹⁵ No verán de 1887 o rapaz Miguel instalou o servizo dun pozo de auga, montando a bomba, a tubaxe, o depósito e a manga de goma; RAG, FSB, *Carpetas de correspondencia*, carta de Baltasar Reigosa do 05/07/1887.

¹⁶ RAG, FSB, *Carpetas de correspondencia*, carta de Ignacio García do 03/08/189 e de Dámaso Areal do 27/05/1904.

¹⁷ «[...] le mandé [...] dos cajas que contienen un modelo de pié y tapa para la máquina trompo, como este modelo se hizo en Coruña y me lo mandan aquí por un carretero para que lo viese no se si le falta alguna pieza pues los carreteros tratan bastante mal los bultos y no sé si se perdería alguna pieza por lo mismo examínelo y si ve que le falta algo haga favor de arreglarlo [...] me hace mucha falta pues ha de servir para machembrar cajas de embases para las fábricas de escabeche [...]», RAG, FSB, *Carpetas de correspondencia*, carta de Escudero e Hijos do 29/10/1902.



se dedicaba Sanjurjo a fabricar portas e ventás metálicas. Algo máis afastadas se situaban as caldeiras, os fornos e, sobre todo, as cociñas económicas.¹⁸ Tanto estas como os elementos de construción adoitaban ser pedidos por particulares que estaban construíndo unha casa ou reformando a súa vivenda.¹⁹ Os potes tiñan case tanto peso como este último grupo e mesmo fora maior a finais da década de 1880. Ferraxeiros de toda Galicia pedíanlle a Sanjurjo pucheiros e outros moitos elementos de quincalla para despois vendelos nas súas tendas.²⁰ Por último, vasos e columnas ornamentais, cruces para sepulturas e campás de igrexa compoñían os outros elementos de fundición que completaban a produción de Sanjurjo.²¹ A campá maior da colexiata viguesa no ano 1876 foi precisamente unha das obras da fundición que tiveron máis eco público.

O interese de Antonio Sanjurjo polas máquinas e a súa capacidade para canto tivese que ver coa mecánica animárono a participar nun proxecto papeleiro, La Cristina. Esta constituíu un dos poucos intentos da industria galega por protagonizar o salto do papel manual á produción de papel continuo.²² Tras unha primeira experiencia baldía a comezos da década de 1860, a empresa foi mercada a mediados do decenio seguinte por Manuel Lafuente, anteriormente un accionista minoritario, asociado con Antonio López de Neira, Basilio González Besada e co propio Sanjurjo Badía.²³ Nos anos seguintes e ata a adquisición da papeleira por López de Neira, que lla vendeu máis tarde a José Curbera, Antonio San-

¹⁸ Rara vez os pedidos eran desatendidos. Isto non impediu que se producisen atrasos que ocasionaron a queixa dalgún cliente; RAG, FSB, *Carpetas de correspondencia*, carta de Jesús Bal do 20/01/1898.

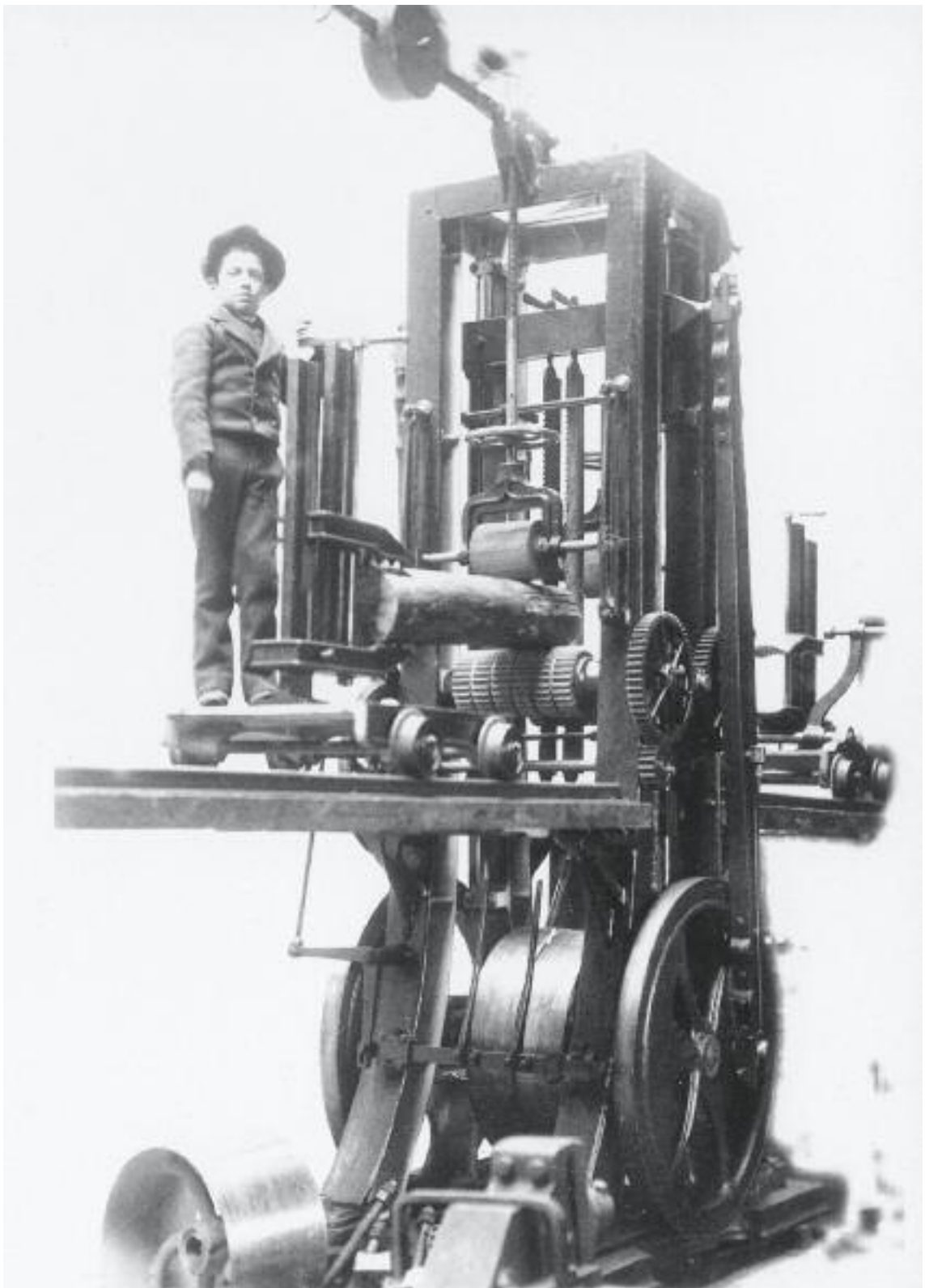
¹⁹ RAG, FSB, *Carpetas de correspondencia*, carta de Ezequiel Mera do 16/06/1887, do 06/07/1887, do 22/07/1887 e do 28/07/1887.

²⁰ RAG, FSB, *Carpetas de correspondencia*, carta de Luís Pérez Piñeiro do 17/08/1897 e de Joaquín Vicente Trigo do 18/08/1902.

²¹ RAG, FSB, *Carpetas de correspondencia*, carta de Rafael Álvarez do 17/10/1887 e «[...] 4 jardineras iguales a las que hace tiempo confeccionaron en esa fábrica para la Alameda de Pontevedra [...]»; RAG, FSB, *Carpetas de correspondencia*, carta de Antonio Alemarte do 08/07/1897.

²² CARMONA BADÍA, Xoán, e Jordi NADAL I OLLER: *El empeño industrial de Galicia: 250 años de historia, 1750-2000*, Fundación Pedro Barrié de la Maza, A Coruña, 2005, pp. 93-95.

²³ Arquivo Provincial de Pontevedra, *Protocolos*, atado 17.471, folios 1384 e 1392.



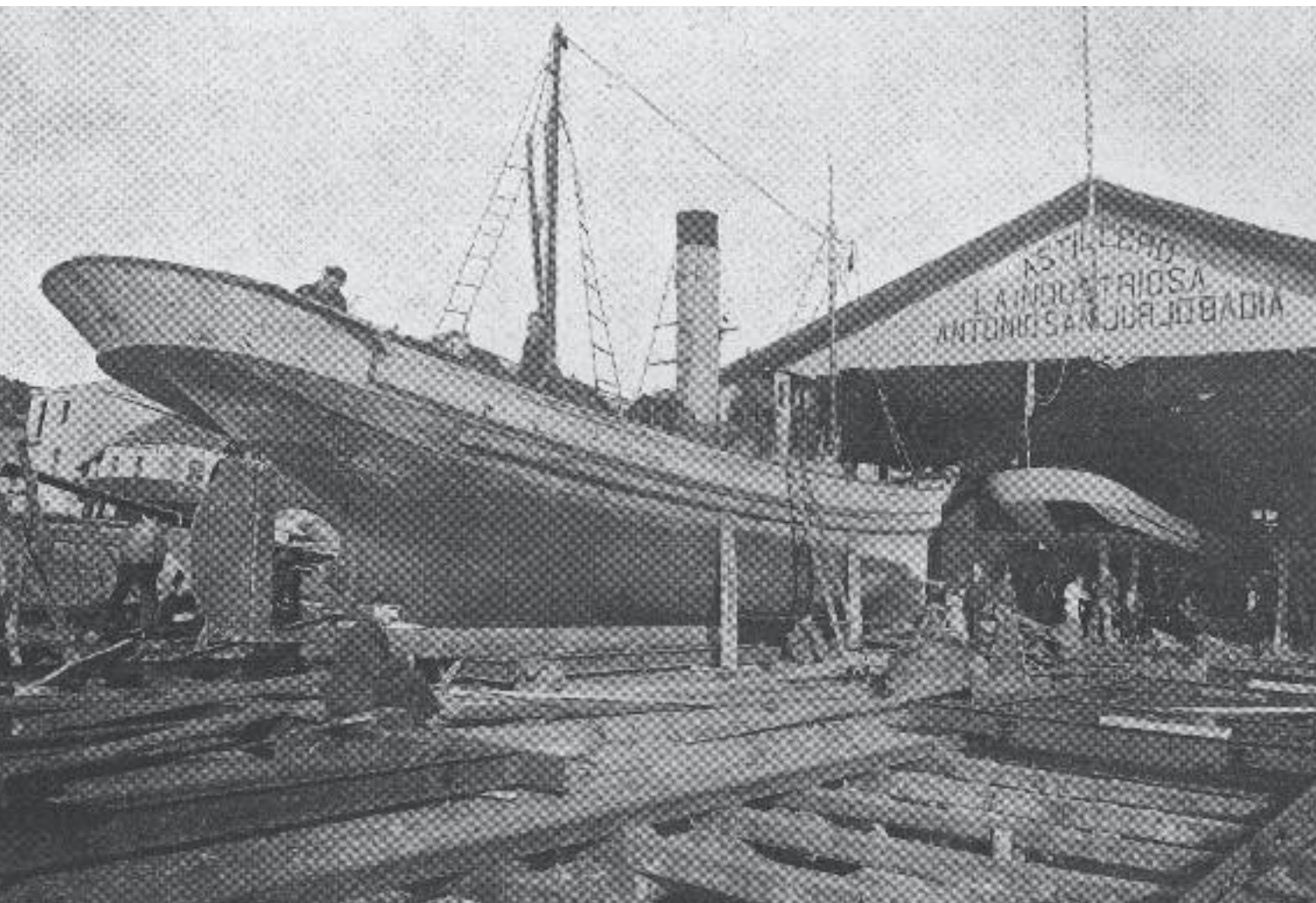
jurjo encargouse da dirección técnica da fábrica.²⁴ Neste labor non só era o encargado, directo ou por delegación, de facer funcionar as máquinas, senón que facía uso da súa fundición para subministrarlle a La Cristina as pezas de recambio precisas.

A fundición de Sanjurjo ofreceulles, xa que logo, unha ampla gama de produtos metálicos ao consumo doméstico, á construción, ao sector naval e a todo o conxunto da economía do seu contorno. Pero hai unha liña do seu negocio, transversal á clasificación que aparece na táboa, na que probablemente se plasma o máis relevante da contribución do fundidor e mecánico sadense ao desenvolvemento económico de Galicia. Trátase do conxunto de produtos e servizos dos que na área de Vigo apenas había oferta e que só La Industriosa durante algúns anos e posteriormente el e un pequeno grupo de obradoiros, estiveron en condicións de operar. O medio século no que Sanjurjo dirixiu a súa empresa viguesa, foi a época na que se instalou na cidade a industria moderna, en forma de fabricación hermética de conservas, e foi a época na que se transformou radicalmente a tradicional actividade pesqueira, de xeito que pasou da vela ao vapor. Os dous fenómenos, que marcaron o nacemento do Vigo moderno, non serían posibles se non fose pola existencia dunha mínima infraestrutura técnica, todo o rudimentaria que se queira, que ofrecera reparacións para as máquinas e que ofrecera algúns elementos de fundición e, mesmo, que fabricase algunhas máquinas sinxelas. No obradoiro de Sanjurjo fabricáronse grellas para o procesado da sardiña, prensas para o traballo dos envases de lata, autoclaves e torradores para a súa elaboración previa ao envase. Fábricas punteiras como a noiesa de Alejandro Carreño ou as dúas maiores empresas conserveiras da época, Massó e Curbera, contáronse entre os seus clientes para este tipo de produtos. Abofé que só cubriu unha parte pequena das demandas da industria, pero tamén é seguro que a industria viguesa —e non só a viguesa— recorreu acotío a Sanjurjo para reparar unha máquina ou para a elaboración dalgunha peza necesaria para non deter por semanas o funcionamento dunha fábrica ou a saída ao mar dun vapor de pesca. Sen dúbida, Sanjurjo foi a referencia mecánica

²⁴ RODRÍGUEZ ELÍAS, Avelino: *El homenaje a D. Antonio Sanjurjo Badía*, Vigo, 1921, pp. 10.

do novo sector industrial e pesqueiro vigués dos anos 1865 a 1892, unha referencia práctica, resultado da formación no propio obradoiro. En definitiva, a segunda liña da fronte nas primeiras escaramuzas da batalla viguesa pola industrialización. O regreso de José Barreras Massó a comezos da década de 1890, xa como enxeñeiro formado na Escola de Enxeñeiros de Barcelona significaba unha oferta diferente, a da cualificación técnica baseada nos estudos académicos. Pero, con todo, o establecemento dos estaleiros Hijos de J. Barreras en 1892 e dos obradoiros mecánicos anexos non lle fixo perder importancia ao obradoiro de Sanjurjo, pois a demanda medraba nuns anos como foron os vinte e cinco anteriores ao estalido da primeira gran guerra, nos que a pesca e as fábricas de conservas se multiplicaron como nunca.

Estaleiro La Industriosa



En todo caso, a que foi principal limitación de Sanjurjo tamén lle afectou a Barreras. O industrial sadense fabricou máquinas de todo tipo, incluídas as de vapor —dixose que el foi o primeiro fabricante privado que as fixo en Galicia—,²⁵ pero endexamais conseguiu especializarse como construtor mecánico. Mesmo nos anos da guerra mundial seguía fabricando un pouco de todo, cociñas económicas, baixantes para os canos, bombas e prensas. O problema de Sanjurjo foi o mesmo que lle afectou ao conxunto da industria española de construcións mecánicas por esta época. Uns aranceis elevados para os aceiros necesarios para a caldeiraría e a maquinaria e reducidos para esta última facía que fose máis rendible importar a maquinaria que construía aquí. As empresas españolas fabricaron máquinas de diversos tipos, pero entre a propia limitación do mercado interno e o problema arancelario, para sobrevivir tiveron que aceptar pedidos de todo tipo, fundamentalmente de fundición.²⁶ Desta forma, non existiu antes da primeira gran guerra unha industria especializada de construcións mecánicas en España.

Nalgunha ocasión Sanjurjo podía equipar por completo unha empresa que se estivera establecendo. Así, en 1904, cando un empresario de Ribadavia decidiu mecanizar o seu serradoiro, mercoulle a La Industriosa todo o necesario. Eixes, chumaceiras, unha cinta e, por suposto, a serra.²⁷ Pero a tarefa máis cotiá era a de manter, reparar e fabricar as pezas de recambio necesarias para eses aparatos. Este cometido abranguía desde proporcionar parafusos e utensilios en cantidade modesta,²⁸ ata fabricar vagonetas para o transporte da madeira ou revisións xerais das instalacións a firmas como La Concepción de Laraño, preto de Compostela.²⁹ Tamén se encargaban toldos e o aparato necesario para a súa extensión e prego. Tendeiros preocupados polos elementos «[...] pues como el sol es

²⁵ RODRÍGUEZ ELÍAS (1921: 10).

²⁶ NADAL OLLER (1992: 149-151).

²⁷ RAG, FSB, *Carpetas de correspondencia*, carta de Ambrosio Vázquez do 25/04/1904.

²⁸ RAG, FSB, *Carpetas de correspondencia*, carta de Juan Haz do 26/01/1898 e de Ramón Valverde do 27/10/1903.

²⁹ RAG, FSB, *Carpetas de correspondencia*, carta de Escudero e Hijos do 12/10/1903 e de Ezequiel Mera do 15/04/1904.

tan fuerte se me están echando a perder los géneros», interesábanse nun artefacto que prometía abeirar os seus establecementos da intemperie.³⁰

Moitas outras construcións mecánicas non acadaban tanta complexidade coma as prensas de liño,³¹ que aínda se solicitaban, ou as trituradoras de uva. A fabricación ou reparación destas adoitaba estar acompañada da présa por atender o rogo dun usuario inqueda pola proximidade da vendima.³² Había pedidos que lle chegaban a Sanjurjo pola difusión oral das calidades das súas máquinas. Un veciño de Cuntis, informado por un amigo seu da Estrada, encargoulle un muíño de millo igual ao que uns anos antes os operarios de La Industriosa lle instalaran a este último.³³ Ás veces, a fama ocasionaba situacións chocantes. Un viticultor de Pontearreas, interesado en adquirir unha sulfatadora para as súas viñas, pediulle ao industrial vigués que, sabendo elixir a mellor, lle mercara e enviara unha máquina.³⁴

Outra anécdota abofé curiosa exemplificou a capacidade técnica de Sanjurjo. En 1898, ao estalar a guerra cos Estados Unidos, temendo a invasión pola armada inimiga, ideou un somerxible. En apenas dous meses, en agosto dese ano, estivo preparado para facer as probas de mar. O batiscafo navegou, mergullouse e, sobre todo, puido volver á superficie con don Antonio ondeando un pendón vermello e amarelo, bordado pola súa muller, no que se podía ler a lenda «Por España».³⁵ Alén deste capítulo, o mantemento de barcos estaba entre as tarefas habituais da factoría. Moitas embarcacións precisaban axustes ou recambios nos motores de vapor que parte deles comezaban a incorporar.³⁶ Outras necesitaban reparar hélices

³⁰ RAG, FSB, *Carpetas de correspondencia*, carta de Telmo Parada do 25/05/1887, de Ulpiano Nogueira do 25/05/1904 e de José Vilas do 26/05/1904.

³¹ RAG, FSB, *Carpetas de correspondencia*, carta de Juan Lomba do 31/07/1897.

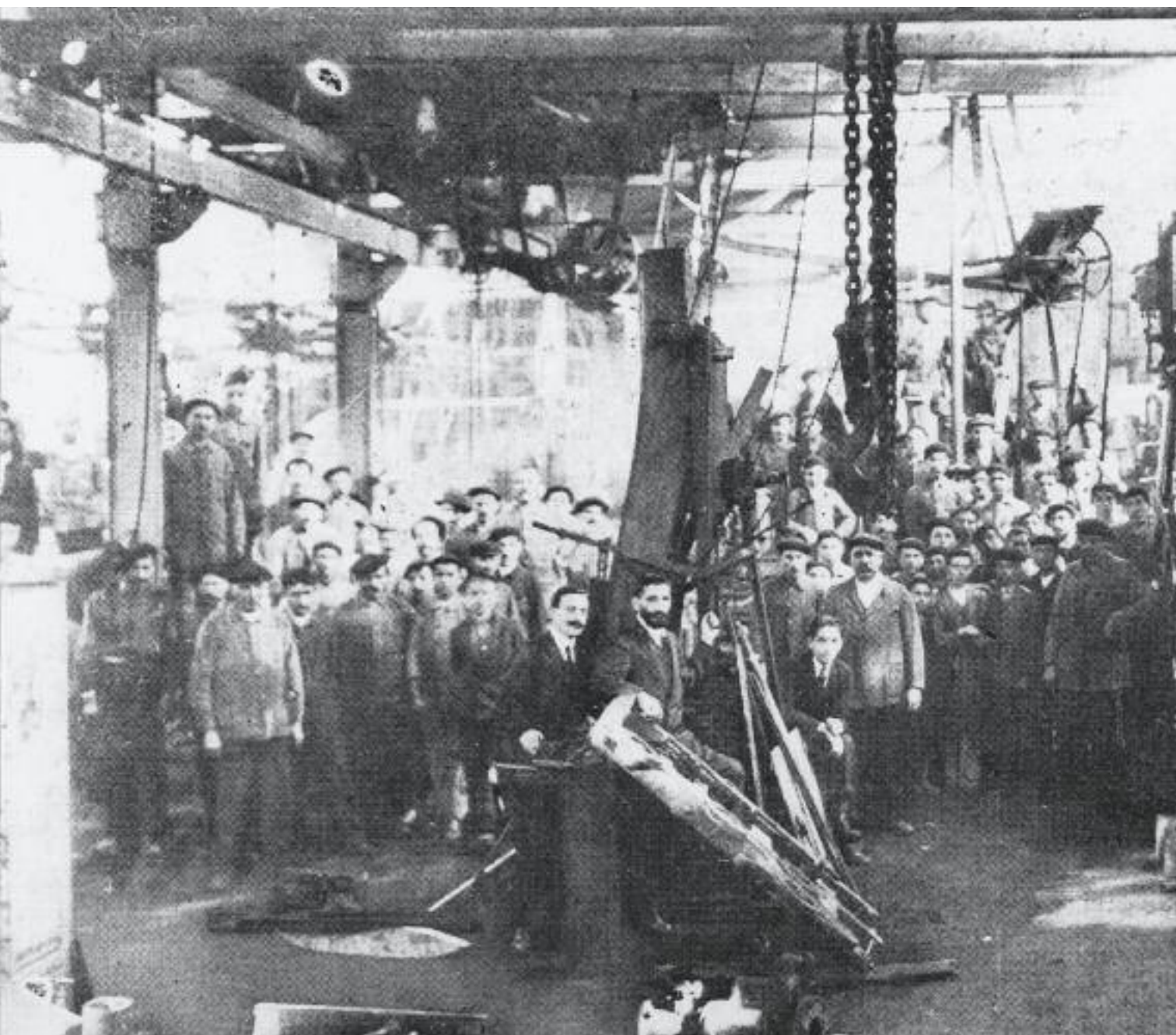
³² RAG, FSB, *Carpetas de correspondencia*, carta de José Pazo Martínez do 29/09/1887 e de Francisco Álvarez do 03/09/1900.

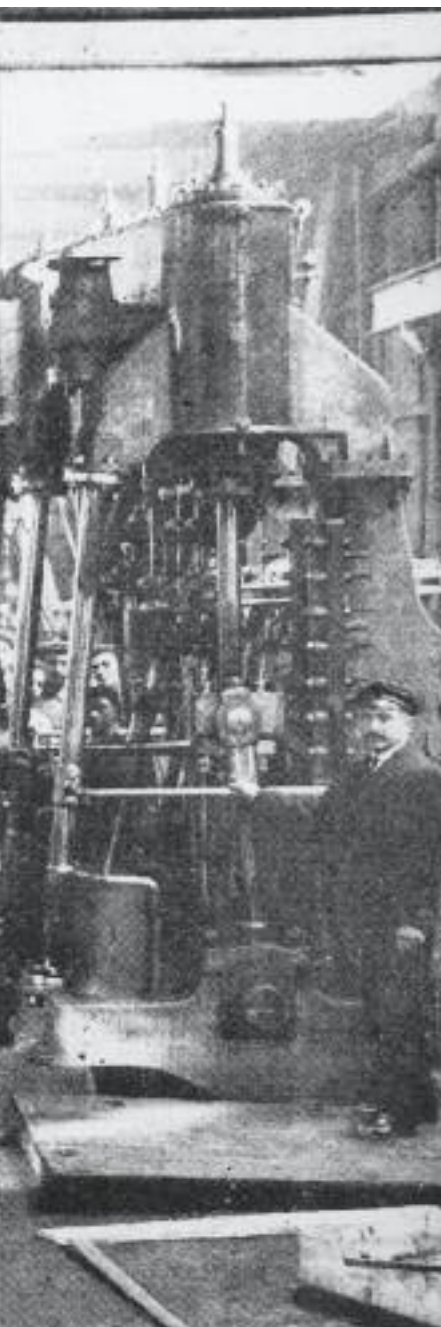
³³ RAG, FSB, *Carpetas de correspondencia*, carta de Diego Sueiro do 13/04/1890.

³⁴ RAG, FSB, *Carpetas de correspondencia*, carta de Dámaso Areal do 27/05/1904.

³⁵ Para unha información máis polo miúdo do submarino, véxase RUÍZ ALDEREGUÍA, Francisco José, e Juan José OLLERO MARÍN: «El submarino portaminas Antonio Sanjurjo», *Revista General de Marina* (08-09/1982: 89-93).

³⁶ RAG, FSB, *Carpetas de correspondencia*, carta de Plácido Castro do 29/03/1904 e de Plácido Castro do 19/04/1905. GIRÁLDEZ RIVERO (1996).





danadas ou revisar os cascos, como o torpedeiro francés. Este chegou a porto cunha vía de auga que puido ser reparada sen contar cun dique seco.³⁷ Finalmente no ano 1911, Sanjurjo abriu o seu propio estaleiro e varadoiro, situado no Areal vigués, onde case medio século antes se situara o seu primeiro obradoiro de fundición³⁸ e onde agora estaban traballando dous estaleiros, o de Hijos de José Barreras e o de Ernesto García, este último de moi inferior dimensión ca o primeiro. Traballando xa con normalidade ao ano seguinte, Sanjurjo construíu en 1912 nove vapores de pesca cun total de 340 toneladas de arqueo, o que significaba que xa no seu primeiro ano superara os cinco vapores dun dos seus veciños, malia que aínda se atopara moi lonxe de Barreras, que naquel ano botou 25 vapores e superou as 1400 toneladas. Os seus clientes estiveron en Vigo, Cangas, Ribeira, Marín, Gijón e Alacant.³⁹

Malia que en ocasións Sanjurjo, igual ca Barreras, montaba maquinaria propia, na maior parte dos casos o que facían era importala e adaptala aos cascos, non poucas veces construídos por carpinteiros de ribeira de Santo Adrián de Cobres ou do Freixo. Neste sentido, as dificultades para a importación de maquinaria que implicou a primeira gran guerra supuxeron un importante estímulo para a fabricación propia da maquinaria naval e para o aumento da dimensión das instalacións. En 1918 Sanjurjo construíu nos seus obradoiros máquinas de vapor de 100, 300 e 500 CV para buques de armadores de toda España,⁴⁰ aínda que segundo un informe militar do ano 1918, o problema estaba sobre todo na caldeiraría,

[...] pues aún los talleres de Sanjurjo y los de Barreras, ambos de Vigo, que hacen alguna se surten del resto en donde la encuentran, generalmente de Valencia y utilizan recomponiéndola mucha desechada por inútil e incluso algunas calderas de buques naufragados [...]. En ningún

³⁷ O caso do torpedeiro francés foi descrito polo biógrafo orixinal de Sanjurjo; Rodríguez Elías (1921), p. 12. Máis correntes debían ser outra clase de reparacións máis modestas, moito menos aparatosas; RAG, FSB, *Carpetas de correspondencia*, carta de Elisardo Rodríguez do 27/05/1904.

³⁸ Real Orde do 12 de abril de 1913, *Gaceta de Madrid* (18/04/1913: 174-175).

³⁹ *Vigo Marítimo*, núm. 23, febreiro de 1913.

⁴⁰ *La Voz de Galicia*, 17/05/1918.

taller tienen material para calderería, a lo sumo punzonadoras y remachadoras, alguna que otra para curvar plancha de poco espesor que en general lo hacen a mano.⁴¹

Ao rematar a guerra as instalacións de Sanjurjo ampliáranse para tratar de satisfacer a demanda ocasionada por ela, e contaba con dúas bancadas preparadas para construír barcos de entre 50 e 100 toneladas de arqueo, así coma dúas vías ou carros varadoiros en rampla destinados a subir as embarcacións. O estaleiro dáballes traballo a uns cincuenta operarios, entre carpinteiros de ribeira, carpinteiros de branco, calafates, serradores e outros oficios e fabricaba exclusivamente embarcacións de madeira, o mesmo que facían daquela os seus veciños, aos que no momento de rematar a guerra se engadira un novo estaleiro, o de Troncoso e Santodomingo.

A proliferación de constructores navais na ría de Vigo durante o conflito, e a crise posterior ocasionada pola desaparición da demanda de guerra, así coma o falecemento de Antonio Sanjurjo en 1922, golpearon o negocio do Areal. En 1923, o seu fillo Manuel Sanjurjo estableceu unha sociedade con Francisco Cardama Godoy, un carpinteiro de ribeira que montara durante a guerra un pequeno estaleiro na punta de San Gregorio, ao final do veciño barrio de Guixar. Cardama encargárase de dirixir tamén o dos Sanjurjo ata que a finais da década o recheo do Areal forzou o desprazamento da maior parte da industria que alí se aloxaba cara ao barrio de Coia, onde Cardama — igual ca os demais constructores navais que non sucumbiran á crise do sector pesqueiro de mediados dos vinte — se estableceu daquela de forma independente.



Omnibus de La Regional

⁴¹ «Memoria presentada como consecuencia do percorrido verificado polas catro provincias de Galicia, 1918-1919», pp. 42-43 (Archivo General Militar, Segovia, terceira sección, división primeira, atado 32).

Táboa 2. Distribución xeográfica dos pedidos, en porcentaxe

| | 1887-1890 | 1896-1901 | 1902-1904 | Total |
|--|-----------|-----------|-----------|-------|
| Sur de Pontevedra e provincia de Ourense | 42,9 | 41,4 | 38,9 | 40,5 |
| Norte de Pontevedra, interior da Coruña e Lugo | 19,6 | 15,5 | 25,0 | 21,2 |
| Vigo, ría e comarca | 14,3 | 25,9 | 17,6 | 18,9 |
| Costa e litoral de Pontevedra e da Coruña | 19,6 | 15,5 | 17,6 | 17,6 |
| Resto de España | 3,6 | 1,7 | 0,9 | 1,8 |
| Total | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| Número total de pedidos | 56 | 58 | 108 | 222 |

Fonte: elaboración propia a partir de RAG, Fondo Sanjurjo Badía, Carpetas de correspondencia.

Se volvemos ao conxunto do negocio do obradoiro de fundición, cómpre sinalar que, das cartas consultadas, a case que totalidade dos pedidos procedían de Galicia. De Madrid, por exemplo, só chegaron dous encargos, un de vasos ornamentais e outro de balcóns.⁴² Vigo e a súa comarca, desde Baiona ata Redondela ou o veciño porto de Cangas, remitiran apenas un quinto dos encargos. A maior parte da produción encamiñábase polo sur da provincia, cara á Guarda, a Tui, Pontearreas ou á Cañiza, ata chegar ao Carballiño e a Ourense. Outra parte importante dos envíos distribuíanse polo resto da rexión, xa dirixíndose ao norte por terra, camiño de Pontevedra, Santiago de Compostela ou mesmo Lugo, xa por mar cara a Muros, Noia, Corcubión ou A Coruña. Estes últimos destinos, así coma os portos da ría de Vigo, tiñan a vantaxe de dispoñer dunha comunicación directa e relativamente barata coa cidade olívica. Algún cliente non deixou de recalcar a conveniencia de transportar as mercancías por barco, e mesmo o intercambio de pedidos e obrigas de pagamento.⁴³

⁴² RAG, FSB, *Carpetas de correspondencia*, carta de Rafael Álvarez do 17/10/1887 e de Antonio Ron Varela do 11/06/1902.

⁴³ RAG, FSB, *Carpetas de correspondencia*, carta de José Lago Quintela do 04/01/1898.

Táboa 3. Comunicación de Vigo cos núcleos orixe dos pedidos, en porcentaxe

| | 1887-1890 | 1896-1901 | 1902-1904 | Total |
|--|-----------|-----------|-----------|-------|
| Núcleos con porto de mar | 20,4 | 18,6 | 17,6 | 18,6 |
| Núcleos con estación de ferrocarril | 50,0 | 35,6 | 45,4 | 43,9 |
| Núcleos comunicados por estrada ou camiño | 29,6 | 45,8 | 37,0 | 37,6 |
| Distancia media á estación máis próxima (en quilómetros) | 13,3 | 17,6 | 17,8 | 16,9 |
| Total | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| Número total de pedidos | 56 | 58 | 108 | 222 |

Fonte: elaboración propia a partir de RAG, Fondo Sanjurjo Badía, Carpetas de correspondencia.

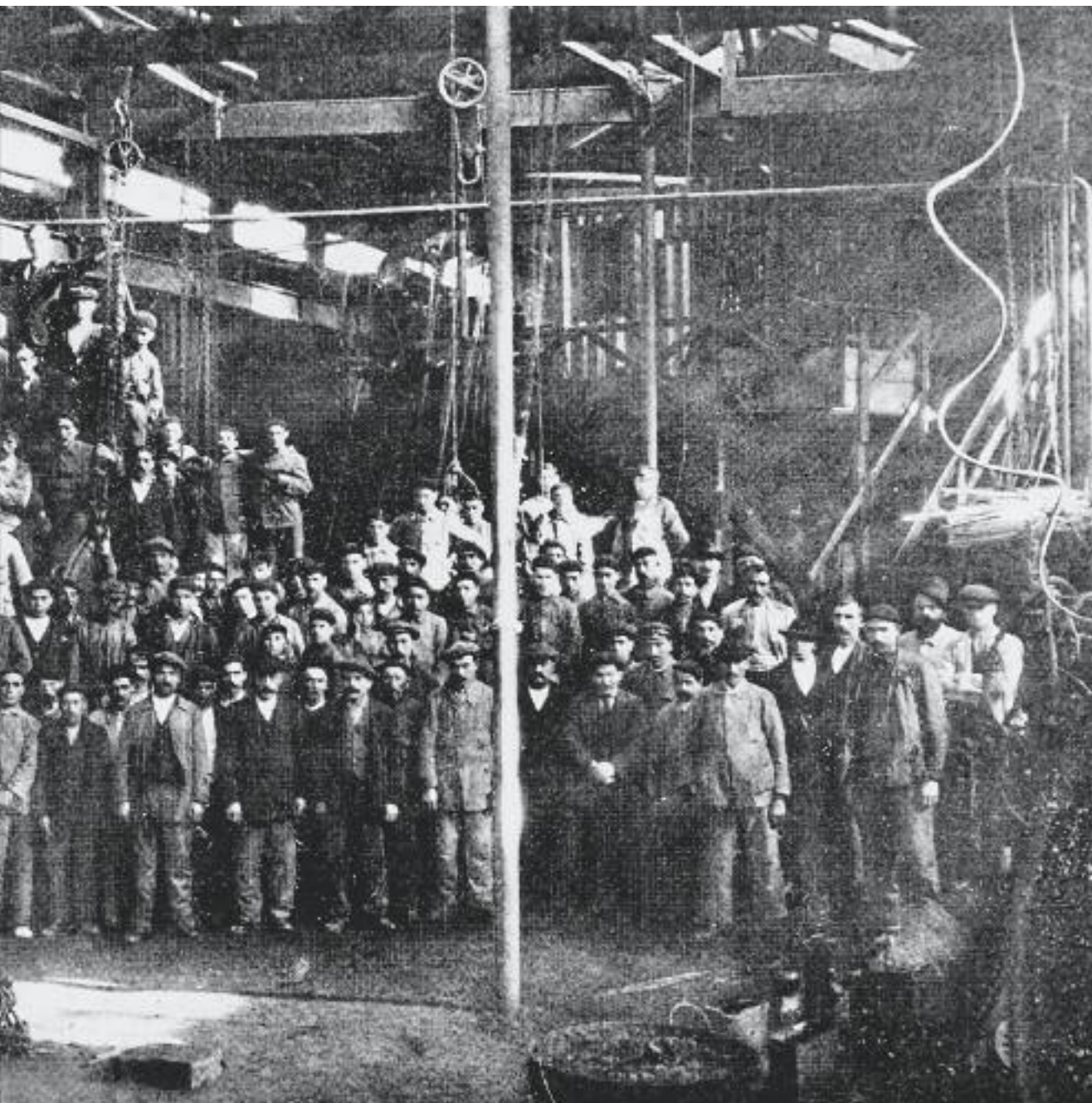
Pero máis do 80% dos pedidos tíñanse que enviar por transporte terrestre. Case a metade das localidades desde onde chegaban os encargos dispoñían dunha estación que as conectaba por ferrocarril con Vigo. Isto permitíalles transportar de forma rápida os vultos enviados por Sanjurjo. Pero non sempre resultaba barato. Ás tarifas do ferrocarril sumábaselle o elevado peso dos artigos adquiridos, como cociñas, caldeiras, balcóns ou bombas de auga. En moitas ocasións os interesados debían sinalarlle a Sanjurjo que enviase os vultos en pequena velocidade, para reducir o custo do transporte.⁴⁴ Ademais, un terzo longo dos pedidos procedían de localidades que non dispoñían de comunicación directa por ferrocarril. Aos compradores quedábanlles tres opcións. Primeira, podían decidir combinar o transporte terrestre coa navegación de cabotaxe.⁴⁵ Segunda, unha vez chegados os paquetes por ferrocarril á estación, só quedaba subilos a unha carreta ou ao lombo dunha mula ata o seu destino.⁴⁶ A

⁴⁴ RAG, FSB, *Carpetas de correspondencia*, carta de Teixeira e Hijo do 28/07/1897.

⁴⁵ Para facer chegar unha cociña económica a Mondoñedo parece máis doado enviala por mar ata Ribadeo e logo transportala en carro os 34 quilómetros que separan as dúas localidades; a outra opción era percorrer os non menos de 50 quilómetros que, en liña recta, median entre a sé episcopal e Lugo, ata onde chegaría por ferrocarril; RAG, FSB, *Carpetas de correspondencia*, carta de Aquilino Rodríguez Fernández do 11/01/1898, de Ramón Santiago do 14/01/1898.

⁴⁶ A comezos de setembro de 1900, coa vendima próxima, un cliente do Rosal solicitoulle a Sanjurjo que lle enviase por ferrocarril os piñóns que precisaba para reparar a súa trituradora de uva; O Rosal atópase a uns 15 quilómetros de Tui, a estación máis próxima. RAG, FSB, *Carpetas de correspondencia*, carta de Francisco Álvarez do 03/09/1900.





distancia media destes núcleos ata a estación máis próxima andaba polos 17 quilómetros e a súa tendencia foi crecente. Esta circunstancia talvez fose síntoma da difusión das máquinas polo interior de Galicia, desde comezos do século XX,⁴⁷ e do paulatino desprazamento das fraguas rurais polas modernas fundicións industriais. A terceira opción consistía en confiarlle integramente a trasfega a un carreteiro. Ao longo de todo o período consultado non faltan exemplos con encargos realizados desde A Cañiza, A Estrada, Lamosa, A Guarda, Baiona ou Salceda de Caselas. Xeralmente esta decisión obedecía a criterios de custo, por considerar excesivamente caro o transporte por ferrocarril.⁴⁸ A tardía conexión ferroviaria coa meseta, o tortuoso trazado existente en Galicia e a alta dispersión do poboamento conferíanlle unha gran relevancia á rede de camiños e ao transporte de mercancías e pasaxeiros por eles. Esta circunstancia concernía directamente a Sanjurjo, xa que durante anos tivo que enviar por estrada boa parte da súa produción. Nun primeiro momento La Industriosa ocupouse en subministrar armazóns, buxas e outros compoñentes a construtores de carruaxes.⁴⁹ Máis tarde, cando apareceu o automóbil, a curiosidade mecánica de don Antonio axudoulle a introducirse na nova tecnoloxía.

En 1903 adquiriu Automóviles Compostelanos, unha empresa creada en Santiago de Compostela no ano 1900 para realizar o transporte de viaxeiros entre esta cidade e A Coruña. A empresa compostelá adquirira cinco vehículos da marca Dion Bouton, de 22 prazas cada un, movidos por un motor de carbón, que tardaban cinco horas no seu percorrido.⁵⁰ Nun contexto de forte discontinuidade tecnolóxica no ámbito dos novos transportes mecánicos, onde coexistían aínda varias alternativas para este tipo de tracción, a aposta polo vapor ou pola bencina/gasolina era igualmente arriscada, e o feito é que a empresa foi á quebra no ano 1903.⁵¹ Como eran poucos os posibles interesados que se sentían seguros coa tec-

⁴⁷ FERNÁNDEZ PRIETO (1992).

⁴⁸ RAG, FSB, *Carpetas de correspondencia*, carta de Miguel Pereira do 03/07/1887, de Ezequiel Mera do 22/07/1887, de Domingo Lamela do 14/07/1897, do 07/06/1904, de Juan Pantaleón do 08/06/1904 e de Miguel Pérez do 08/06/1904.

⁴⁹ RAG, FSB, *Carpetas de correspondencia*, carta de Piñeiro e Gómez do 29/03/1901.

⁵⁰ *La Energía Eléctrica*, do 10/04/1902.

⁵¹ *Gaceta de Galicia*, 03/09/1903.

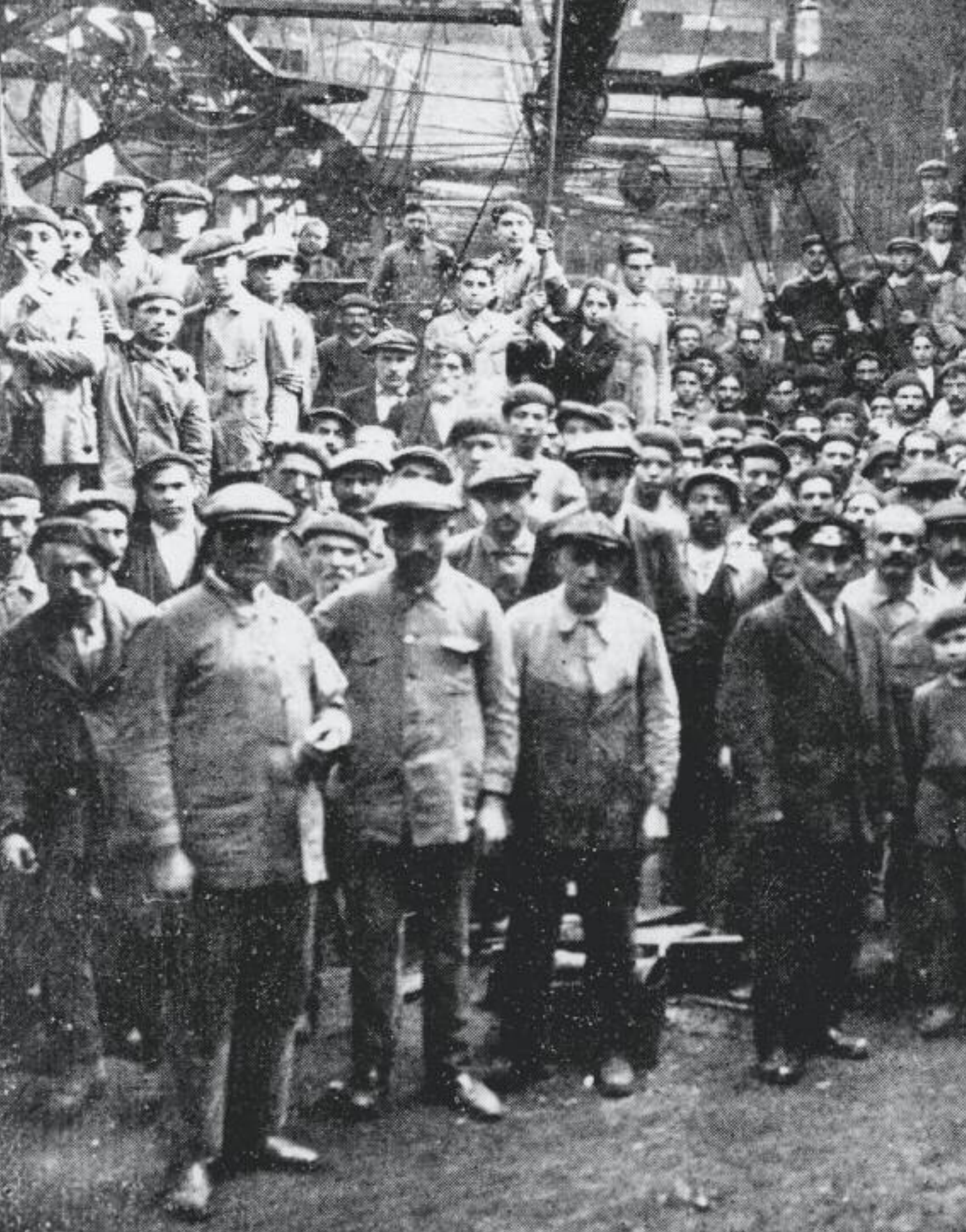
noloxía do vapor, Sanjurjo mercou na subhasta por 6500 pesetas os cinco vehículos que a Automóviles Compostelanos lle custaran 30.000 e dispúxose a entrar no negocio do transporte por estrada; estableceu na cidade do Apóstolo a xestión, as cocheiras e os obradoiros desta nova rama da súa actividade.

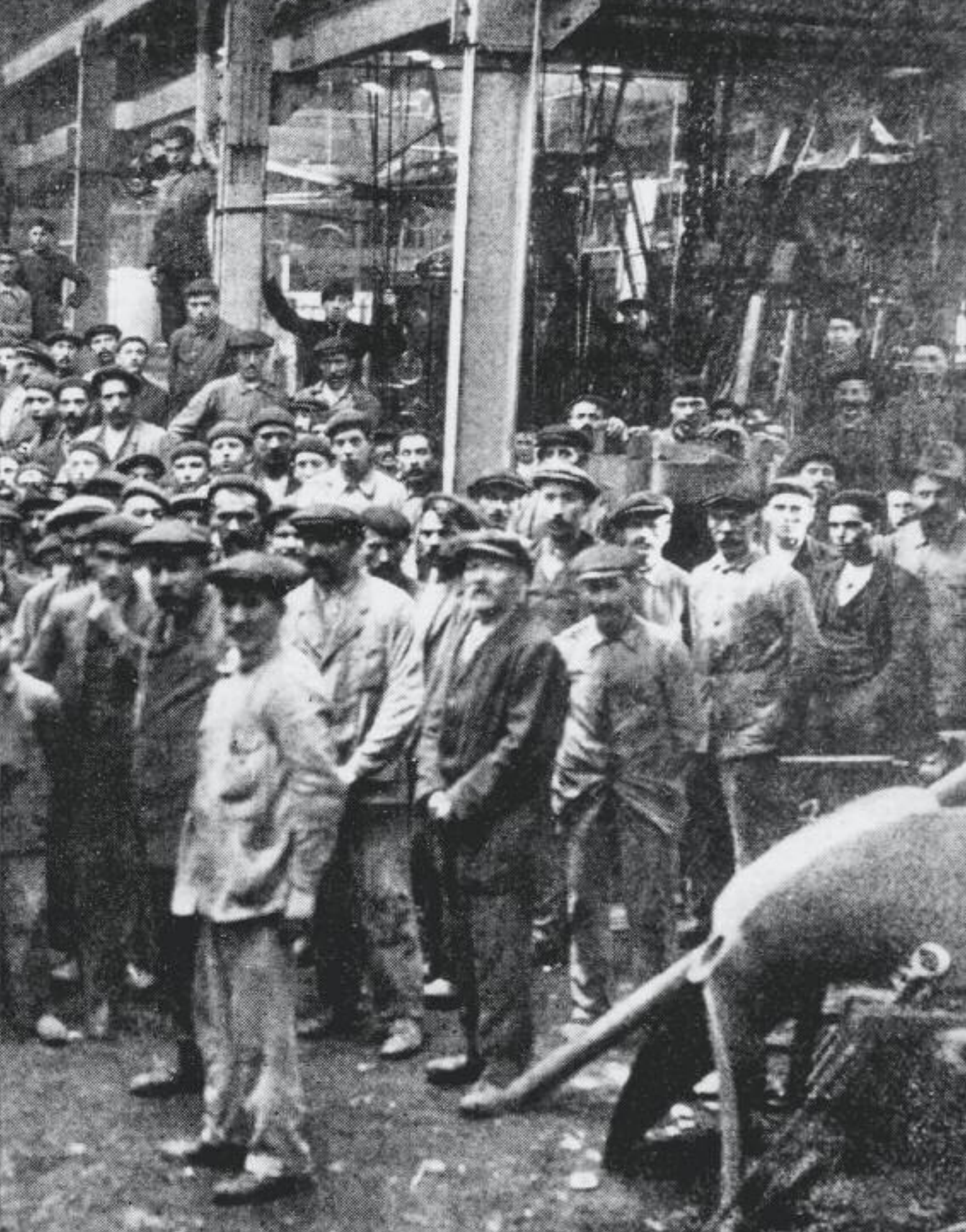
Sanjurjo restableceu axiña o servizo coas mesmas *carruaxes*, e comezou a pensar na súa substitución por outros de gasolina xa no ano 1907, no que encargou un da alemá marca SAG e outro á francesa Dion Bouton.⁵² O pésimo resultado do primeiro deles atrasou a transición, de forma que só en 1912 Sanjurjo puido contar cunha frota composta maioritariamente por vehículos de combustible líquido. Ademais de homologar a vella empresa de transporte do vapor aos motores de combustión interna, o empresario sadense conseguiu reducir as avarías e reparalas máis rapidamente, así coma reducir substancialmente o tempo do traxecto, que pasou a facerse en menos de tres horas. Isto permitiulle cubrir o percorrido orixinal de Santiago de Compostela á Coruña con só dous vehículos de maneira que liberou os demais para outras rutas. Desta forma, e baixo a nova denominación de La Regional, puido pasar a ofrecer o transporte de pasaxeiros, de paquetería e o servizo de correos entre Vigo, Pontevedra, A Estrada, Santiago de Compostela e A Coruña.⁵³ Entraba así, no tramo sur dos seus servizos, en competencia co ferrocarril ao mesmo tempo que establecía unha nova intermodalidade co transporte carreteiro tradicional. A importancia deste novo xeito de transporte non pasou desapercibida para os seus coetáneos. En 1905, Plácido Castro, un consignatario de Corcubión que, ademais de axente de varias casas financeiras, concesionario dun depósito flotante de carbón e propietario dunha fábrica de salga, estaba interesado en puxar polo servizo de correos. Dentro do seu ofrecemento prometía unha mellor e máis rápida comunicación coa Coruña. Para logralo non dubidou en solicitarlle a don Antonio a apertura dunha nova liña de autobuses entre a capital e a vila costeira.⁵⁴

⁵² Archivo Barro Chavín, Copiadores Correspondencia, carta do 11/08/1911 de Barro a H. Gallet de Puteaux.

⁵³ *Gaceta de Galicia*, 09/09/1913 e RODRÍGUEZ ELÍAS (1921: 12).

⁵⁴ RAG, FSB, *Carpets de correspondencia*, carta de Plácido Castro do 19/04/1905.





Antonio Sanjurjo, casado con Concepción Otero García, tivo cinco fillos, tres deles homes. Para completar a formación destes e preparar a sucesión nos seus negocios, igual ca outras familias da burguesía industrial viguesa de finais do oitocentos, don Antonio enviounos ao estranxeiro a cursar estudos universitarios. Os tres se converteron en enxeñeiros; o maior, Antonio, en Inglaterra, Manuel en Alemaña e Fernando, o pequeno, en Bélxica. Este, especializado en química e encargado seguramente de ampliar a gama de coñecementos e produtos da empresa familiar, desapareceu moi novo, en 1903.⁵⁵

A sucesión de don Antonio á fronte da empresa iniciouse no primeiro decenio do novo século. O primoxénito, especializado en mecánica, acompañouno en Vigo, primeiro na fundición e máis adiante no estaleiro.⁵⁶ Contra finais desa década e antes do estalido da guerra europea, malia que o vello industrial continuaba sendo a cabeza visible de La Industriosa, a súa dirección cotiá recaía xa en Antonio Sanjurjo Otero. Neses mesmos anos Manuel —enxeñeiro industrial— facíase cargo dos negocios de Santiago de Compostela, principalmente de La Regional. Nos seus anos na cidade coruñesa, adquiriu os servizos da central telefónica do ferrocarril e —xunto co seu parente Manuel Otero Bárcena— fíxose cargo da liña de teléfono da estación de Cornes, que comunicaba Santiago de Compostela con Carril.⁵⁷ Igual ca o pai,⁵⁸ os dous irmáns desenvolveron unha intensa vida pública, cada un na súa respectiva residencia, como concelleiros e membros destacados das forzas vivas do seu tempo. Ademais de comisións varias e verbenas de carácter benéfico, Manuel foi concelleiro do concello compostelán durante varios gobernos, ademais de formar parte da Xunta Arcebispal.⁵⁹

⁵⁵ GONZÁLEZ MARTÍN (1993: 113).

⁵⁶ GONZÁLEZ MARTÍN (1993: 115).

⁵⁷ *Gaceta de Galicia*, 09/07/1913; *Diario de Galicia*, 27/12/1913 e 08/01/1914.

⁵⁸ Antonio Sanjurjo Badía foi concelleiro de Vigo, membro da Xunta Directiva da Cámara de Comercio e da Xunta de Obras do Porto, e perito mecánico do porto; RODRÍGUEZ ELÍAS, A.: *El homenaje a D. Antonio Sanjurjo Badía*, Vigo (1921: 14-15). Ademais estivo presente no padroado que, pouco antes do estalido da primeira guerra mundial, intentou establecer unha Universidad Industrial Hispanoamericana; *El Noticiero de Vigo* (20/06/1913).

⁵⁹ *El Correo de Galicia*, 23/08/1909, 10/01/1910, 12/01/1910 e 13/11/1914; *Gaceta de Galicia*, 19/06/1916; e *El Correo de Galicia*, 25/01/1917.

A temperá desaparición de Antonio en 1918 e a moi avanzada idade do fundador, que superaba xa os oitenta anos, obrigaron a Manuel Sanjurjo Otero a trasladarse a Vigo. Puido facerse cargo de La Fundidora e das súas distintas divisións, pero non ocorreu o mesmo coas empresas dirixidas desde Santiago de Compostela. La Regional foi traspasada a outro empresario compostelán do transporte, que coa compra dos vehículos de Sanjurjo convertíase no máis importante do sector en Galicia, un posto no que se mantería el e os seus sucesores durante máis de setenta e cinco anos. O seu nome era Evaristo Castromil.⁶⁰

Antonio Sanjurjo Badía faleceu en xaneiro de 1922. Tras de si deixou unha empresa a pleno rendemento tras seis décadas de funcionamento. Iso de seu xa é mérito dabondo para figurar na xenealoxía da formación do tecido industrial vigués e galego. Á parte quedan os enxeños, as *habilidades* e a ampla gama de produtos, servizos e negocios nos que logrou estar presente.

Bibliografía

- CARMONA BADÍA, X.: «La formación de la industria conservera gallega», *Papeles de Economía Española* (Galicia) (1985) núm. 3; serie Economía de las Comunidades Autónomas.
- e J. NADAL I OLLER (2005): *El empeño industrial de Galicia: 250 años de historia, 1750-2000*, A Coruña, Fundación Pedro Barrié de la Maza.
- FERNÁNDEZ PRIETO, L. (1992): *Labregos con ciencia: Estado, sociedade e innovación tecnolóxica na agricultura galega, 1850-1939*, Vigo, Xerais.
- GIRÁLDEZ RIVERO, X. (1996): *Crecimiento y transformación del sector pesquero gallego (1880-1936)*, Madrid, Ministerio de Agricultura.
- GONZÁLEZ MARTÍN, G. (1993): *El orgullo de ejercer de vigués*, Vigo.
- NADAL I OLLER, J. (1992): *Moler, tejer y fundir: Estudios de historia industrial*, Barcelona.
- RODRÍGUEZ ELÍAS, A. (1921): *El homenaje a D. Antonio Sanjurjo Badía*, Vigo.
- RUÍZ ALDEREGUÍA, F. J., e J. J. OLLERO MARÍN (agosto-setembro de 1982): «El submarino portaminas Antonio Sanjurjo», *Revista General de Marina*.

⁶⁰ A biografía pode verse no vol. I desta obra.