

# EMPRESARIOS

## DE GALICIA

# EVARISTO CASTROMIL OTERO

1876-1969



## O EMPRESARIO DOS COCHES DE LIÑA

**Daniel Seijas Llerena**

Doutorando en Historia na USC



Evaristo Castromil de mozo.  
Ano 1911

Evaristo Castromil Otero naceu en Santiago de Compostela no ano 1876, froito do matrimonio conformado entre Ramón Castromil Rey (1839-1921) e Juana Otero Miras (1838-1922). O pai de Evaristo era empregado da casa bancaria de Olimpio Pérez e a nai rexentaba unha pensión de estudantes no número 12 da rúa do Pombal. Influenciado seguramente pola profesión do pai, o aínda mozo Castromil realiza estudos de Comercio na súa cidade natal, así coma algúns cursos na Escola de Artes e Oficios, centro este último onde adquiriría unha sensibilidade que debeu estar na orixe da orientación artística dalgúns dos seus descendentes.<sup>1</sup>

Xa desde moi novo Evaristo comeza a traballar, desde abaixo, na Caja de Ahorros de Santiago de Compostela, da que axiña pasaría á casa bancaria de Olimpio Pérez, á que tan ligada estivo a súa familia, pois ademais do seu pai e del mesmo, dous dos seus fillos traballarían tamén na emblemática empresa que fundara o camerano Manuel Pérez Sáenz. Alí iría paseniñamente, debido á súa agudeza e á súa seriedade, escalando postos dentro da empresa ata chegar á posición de apoderado xeral.

---

<sup>1</sup> Agradézoilles a axuda prestada para a realización desta biografía a Marisel Llerena Orgaz e, sobre todo, a Ramón Castromil Ventureira.

No ano 1898, Evaristo Castromil contrae matrimonio con Juana Casal Arnaud, da que terá dous fillos, Ramón e Carmen. No entanto, a desgraza axiña chegaría, pois en 1905 falecería a súa esposa que soamente contaba con 26 anos de idade. Volvería casar en 1913, en Ponteareas, coa mestra de escola Gloria Covelo Villaverde. A súa segunda esposa, sería posteriormente, nos anos da II República, copropietaria, xunto con Felipe Gil Casares, do Colegio Compostela, situado no número 5 da rúa das Orfas.

Evaristo Castromil comezaría a exercer como corredor de comercio, ademais de traballar para a devandita casa bancaria, xa nos primeiros anos do novo século. Pouco máis tarde, entraría por primeira vez en contacto co mundo da automoción cando en 1910 obtén a representación en exclusiva para toda Galicia dos automóviles Mitchell, un fabricante norteamericano de Wisconsin. Castromil, que importaba estes vehículos polo porto de Vilagarcía e que tivo o seu primeiro cliente no cardeal Martín Herrera, non só vendía aqueles, senón que tamén os empregaba para alugamento a xeito de taxi. Para este último fin deuse de alta en 1911, igual có seu futuro competidor Julio Bruzos Varela, na matrícula da contribución industrial por un «taxi ou automóbil de alugamento», con 4 asentos e 16 cabalos fiscais.

Porén, a venda de automóviles naquela altura non sería aínda un gran negocio xa que no ano 1910 na provincia da Coruña só estaban dados de alta 36 vehículos de motor. En Galicia habería que esperar ata a década de 1920 para ver a eclosión deste sector, que mesmo daquela non deixaba de estar dirixido a público de posición social elevada. O negocio de Castromil, que era naquel momento o único das súas características que existía en Santiago de Compostela, non foi dado oficialmente de alta como «garaxe» na Matrícula Industrial ata xaneiro de 1913. As súas instalacións estaban situadas na rúa do Hórreo, nos números 58-60.

A experiencia dos primeiros anos no sector da automoción amosoulle probablemente a Evaristo Castromil que se as perspectivas da venda de automóviles nun mercado como o galego eran daquela relativamente reducidas, non era este o caso para as do transporte público. A lonxitude do tendido ferroviario era moi limitada e a tradicional dispersión do hábitat e a proliferación de feiras e mercados xeraba unhas necesidades de transporte público insatisfeitas ou deficientemente atendidas polos

medios tradicionais de transporte. Este era o motivo polo que o desprazamento de viaxeiros e mercadorías por medio de automóbiles acadara en Galicia un desenvolvemento relativamente rápido en relación co seu nivel de benestar económico, de xeito que segundo unha estatística de 1912, existían aquí 19 das 103 liñas de automóbiles de servizo público existentes en España, unha proporción que máis que duplicaba a nosa participación en calquera outro indicador económico.

Santiago dispoñía de comunicación ferroviaria con Vigo e Portugal, a través de Padrón, Vilagarcía de Arousa e Pontevedra, pero carecía non só de liña ferroviaria co interior senón mesmo coa capital provincial. Por este motivo, foran xurdindo desde os primeiros anos do século empresas de autocares, que se foron engadindo ás tradicionais dilixencias, que partindo de Santiago de Compostela conectaban a cidade xacobeá con vilas da importancia de Noia, Muros, Negreira, Vimianzo, Ourense, Lalín ou A Estrada. En todo caso, era a rota Santiago-A Coruña a de máis demanda de tráfico que, nas vésperas da Primeira Gran Guerra, era explotada en réxime de libre competencia polas dúas principais empresas compostelás da época: El Noroeste de Julio Bruzos e La Regional de Antonio Sanjurjo Badía e do seu fillo Manuel Sanjurjo Otero. As liñas de transporte rodado evitaban o traxecto cara ao sur, que ao estar servido pola compañía de ferrocarril do West Galicia, era o único no que este medio de comunicación exercía competencia.

Sería neste contexto no que Evaristo Castromil decide entrar no negocio do transporte de viaxeiros e mercadorías por estrada, para o que estableceu no ano 1917 a empresa que levaría o seu apelido, primeiro como empresario individual e, máis adiante baixo a forma de sociedade anónima. A súa entrada nesta actividade produciríase precisamente explotando o tramo que, partindo de Santiago, as empresas existentes non querían: o de Santiago a Pontevedra. A carestía do carbón, consecuencia das folgas mineiras asturianas e dos problemas de importación consecuencia da Primeira Guerra Mundial, levara a compañía ferroviaria a suprimir en abril de 1918 varios trens mixtos da devandita liña. Esta decisión unilateral causou un gran descontento non só nos viaxeiros senón tamén nos concellos afectados, que á iniciativa do de Santiago, se organizaron para tratar de procurar alternativas aos servizos suprimidos. Nesta conxuntura, ofreceu Evaristo Castromil cubrir tales servizos, o que lle permitiu obter o

Fotografía da páx. seguinte:  
Empregados de Castromil  
fotografados por Chicharro,  
anos trinta



EMPRESA COSTA RICA DE ELECTRICIDAD Y TELECOMUNICACIONES





BANDO DE LA CORONA

apoiado de todas as corporación implicadas. En todo caso, a rota ofrecida por Castromil non era exactamente a do West Galicia, que pasaba por Vilagarcía, senón un Santiago-Pontevedra, vía Caldas de Reis. A Santiago-Vilagarcía-Pontevedra pasaría a ser operada pola empresa La Emprendedora, de xeito que ambas competían no traxecto de Santiago ao cruzamento de Redondo Pontecesures, pero non no resto do percorrido.

Evaristo daría así de alta na matrícula industrial o seu autocar de 14 asentos destinado a «servizo permanente Santiago-Pontevedra» o día 2 de xullo de 1918. Daquela, a empresa aparecía domiciliada na rúa do Vilar, no número 70. Dous meses despois Castromil mantiña xa con regularidade unha frecuencia diaria entre Santiago-Pontevedra e viceversa; e facía paradas en lugares como O Milladoiro, Faramello, Escravitude, Padrón, Cesures, Ponte Valga, Caldas de Reis ou Porráns. Existían billetes de tres clases: o prezo dos de primeira clase entre Santiago e Pontevedra era de 10 pesetas, 7,60 pesetas en segunda e 5,60 pesetas en terceira. Segundo os anuncios de Castromil publicados nos xornais por aquel ano, o percorrido tiña unha duración de 2 horas.

O comezo da circulación destas dúas empresas por estas novas rotas, asestaríalles unha ferida mortal ás dilixencias que compartían os mesmos tramos e que as faría desaparecer case ao momento, debido á superioridade dos motores de gasolina fronte á tracción animal. Pero tampouco a empresa ferroviaria, que restabelece os servizos suprimidos en setembro de 1918, consegue subtraerse dos efectos da competencia das novas liñas de transporte por estrada.

En xaneiro de 1919, Castromil comeza tamén a ofrecer os seus servizos entre Santiago e A Coruña, cunha frecuencia diaria. Era este un traxecto moi disputado. Aínda á altura do ano 1921, Castromil non se atopa en condicións de facerlle a competencia, neste tramo, a empresas como La Regional con 3 frecuencias diarias, El Noroeste con 2 frecuencias ao igual que El Brigantino, mentres que El Compostelano tiña unha soa frecuencia. Nese mesmo ano, Castromil levaba as súas oficinas á praza da Fuenterrabía.

O ascenso do negocio de transportes de Evaristo Castromil, ao que tamén se lle uniran o de mercadorías coa adquisición de camiións para servizo permanente de liña entre Santiago e A Coruña, comezaba a ser importante e medraba de xeito espectacular. En febreiro de 1922 coa ad-



quisición de 4 novos flamantes autocares Saurer, chasis Hispano Suíza de 30/40 CV, en Garaje Alonso da Coruña, pola cantidade de 145.000 pesetas, estaba en condicións de poder ampliar o servizo a tres novos traxectos, de xeito que pasou a ofrecer conexión desde Santiago —ademais de coa Coruña (dúas horas e media)—, con Ourense (catro horas), con Vigo (tres horas) e con Betanzos (dúas horas). Unha das causas ás que se debe o despegue de Castromil no ano devandito foi a merca da empresa La Regional aos herdeiros do finado Antonio Sanjurjo Badía, que implicou, entre outras cousas, a entrada na ruta Santiago-A Coruña. En 1924 ampliou o servizo a Noia e a Muros. Neste último ano, Santiago de Compostela era considerada a cidade de España cun maior número de conexións por autobús. A rúa da Senra, onde Castromil tiña as súas saídas convertíase no centro neuráxico do transporte por estrada en Galicia.

Castromil era, xa que logo, unha das primeiras empresas galegas de transporte por estrada cando se promulga a Real orde do 4 de xullo de 1924, que significou un drástico punto de inflexión na historia da regulación do sector. A orde citada, e toda unha batería de regulamentos que a desenvolveron durante os cinco anos seguintes, establecía un réxime de monopolio para os transportes regulares de viaxeiros por estrada. En síntese, establecíase un mecanismo de concesión para cada liña a unha única empresa, que se comprometía en troques a pagar un canon e a transportar o correo e outros efectos públicos; a partir dese momento, só o abandono ou unha chea de flagrantes incumprimentos levarían á revogación do monopolio e á posibilidade de entraren novas empresas. Para a concesión da licenza no momento do cambio lexislativo outorgábase-lles preferencia ás empresas existentes que foran concesionarias do servizo de transporte do correo ou a aquelas que realizasen a mesma liña desde un ano antes como mínimo da Real orde devandita. A nova norma, que popularmente pasou a ser coñecida como «lei de exclusivas» significaba unha radical transformación do sector, que persistiría practicamente ata os nosos días, e outorgáballes unha forte vantaxe ás empresas beneficiarias. No caso de traxectos onde existiran varias empresas en funcionamento no momento da promulgación da Real orde, aquelas que non obtiveran a nova exclusiva deberían cesar na súa actividade nun prazo de cinco anos.

Evaristo Castromil foi consciente desde o primeiro momento da transcendencia do cambio na regulación que establecía a lei de exclusi-

vas, e aplicou toda a súa estratexia para conseguir as concesións nas liñas que explotara ata daquela. O resultado foi extremadamente favorábel para os seus intereses, o que probabelmente foi consecuencia tanto da seriedade do servizo que mantivera e da boa presentación dos proxectos coma do esforzo aplicado sobre os organismos encargados de outorgar as concesións. Neste último sentido, o propio Evaristo estivo residindo en Madrid durante o proceso de incoación dos expedientes de concesión das exclusivas, e semella que alí recibiu o apoio do seu veciño da compostelá rúa do Vilar, Luís Rodríguez de Viguri, daquela ministro de Fomento no directorio militar de Miguel Primo de Rivera.

Deste xeito Castromil obtén definitivamente no ano 1928 a exclusiva sobre a liña A Coruña-Santiago-Pontecesures-Caldas-Pontevedra-Vigo, a máis importante de Galicia. Isto significaba que as empresas que, como El Noroeste e La Unión, viñan operando nela non tiñan outra saída que a súa venda a Castromil.

A necesidade de financiar a adquisición de parte do material móbil das firmas disoltas, así coma de atender as novas necesidades do tráfico levou a Evaristo Castromil a transformar a empresa en sociedade anónima no ano 1929. A nova sociedade nacería cun capital social de cinco millóns de pesetas, valor no que se taxaban as contribucións do fundador, constituídas por edificios, automóbiles, mobiliario, e outros diversos elementos. Pero en todo caso, o principal activo da nova sociedade anónima non eran os vehículos ou os edificios, senón precisamente as exclusivas, que se valoraban en máis de tres millóns e medio de pesetas. No primeiro Consello de Administración entrarían, ao seu carón, un grupo de persoeiros locais ou galegos, que poderían facilitar relacións e financiamento. O primeiro deles, Felipe Gil Casares, que se incorporaba como presidente do Consello, era catedrático da Facultade de Dereito, e estaba casado coa filla do xa finado Olimpio Pérez Rodríguez, unha das principais accionistas da casa de banca Hijos de Olimpio Pérez. Ao seu carón, entraban tamén Emilio Martínez Baladrón, indiano que fixera fortuna en América; Julio Santiago Molina, o que fora xerente dunha empresa de autocares que Castromil mercara por terras de Alacant; o director do *Faro de Vigo* e importante empresario vigués Manuel Otero Bárcena; e como conselleiro delegado o propio Evaristo Castromil. Como dato curioso e que deixa ver tanto a sensibilidade de Evaristo cara ás artes plásticas,

Edificio Castromil na Praza de Galicia de Santiago. Fotografía de Chicharro, ano 1930



CASTROML S.A. AUTOMOVILES

coma a habilidade para usar estas como elemento de prestixio para a compañía, o papel das accións ao portador eran unhas sobresaíntes litografías decoradas con preciosos debuxos da catedral e dun autocar Saurer da Empresa Castromil, feitos polo artista compostelán Camilo Díaz Baliño e impresas na imprenta Roel da Coruña.

Símbolo tamén do crecemento empresarial de Castromil, foi a adquisición no mesmo ano no que se transforma en sociedade anónima dun edificio que se convertería axiña en todo un referente da modernidade en Santiago de Compostela ata o seu derrubamento no ano 1975: O Edificio Castromil, construción que fora promovida por Manuel Ramallo Gómez e por Ángel Gontán Sánchez, e ideada polo arquitecto Rafael González Villar. Tras 3 anos de obras, o edificio acabárase de construír no ano 1926, destinouse, nos seus primeiros anos, para albergar o Café-Restaurante Quiqui-Bar, ata que en 1929 o adquire Castromil para convertelo en oficinas, parada e despacho de billetes, e outros usos. Evaristo pensara trasladarse a vivir ao primeiro andar deste edificio pero debido a unha doenza neurolóxica da súa muller decidiron quedar na casa da rúa do Vilar, xa que o ruído dos autocares que estaban na parte de abaixo podía agravar aquela enfermidade. Nisto hai que ter en conta que, o primeiro vehículo que saía era o de Ourense e que o facía ás 6 da mañá. O motor deste tiña que estar aceso unha media hora antes para que quecesen aqueles motores de aceite pesado.

Nese mesmo ano, Castromil, S.A. tiña un cadro de persoal de 110 empregados. Ademais pasárase dos 26 autobuses dos que dispoñía en 1926 a xa 48 autocares que percorrían diariamente unha media de 95.000 quilómetros diarios. Destes 48 autocares, no Concello de Santiago déranse de alta 25, dos cales 17 eran da marca Saurer case todos de 30 prazas, salvo os NAG que eran de 36 prazas. Ademais deran de alta nese concello dous camións Saurer para transportar unha carga de 4 toneladas cada un. Xa en 1930, aumentara o número de traballadores a 120 e o de autocares a 50, o que a convertía na empresa das súas características máis importante de Galicia, que se encargaban de facer as seguintes frecuencias nestas liñas:

- Santiago-A Coruña: 7 frecuencias / A Coruña-Santiago: 7 frecuencias
- Santiago-Vigo: 4 frecuencias / Vigo-Santiago: 4 frecuencias

- Santiago-Noia: 4 frecuencias / Noia-Santiago: 4 frecuencias
- Santiago-Betanzos: 1 frecuencia / Betanzos-Santiago: 1 frecuencia
- Vigo-Pontecaldelas: 1 frecuencia / Pontecaldelas-Vigo: 1 frecuencia
- Santiago-Ourense: 2 frecuencias / Ourense-Santiago: 2 frecuencias
- Santiago-Noia-Muros: 2 frecuencias / Muros-Noia-Santiago: 2 frecuencias
- Santiago-Ordes-Carballo: 1 frecuencia / Carballo-Ordes-Santiago: 1 frecuencia.

Ademais diso tiña servizos habituais aos balnearios de Mondariz, Caldelas de Tui, A Toxa e algúns de Portugal.

Vemos pois como os autobuses de Castromil conseguían vertebrar xa a comezos dos anos trinta as principais poboacións da franxa atlántica, algo que o ferrocarril non sería quen de facer ata 1943, ano no que se abre a liña da Coruña-Santiago. E mesmo estendía tal vertebración a un importante hínterland deste primeiro Eixe Atlántico do transporte, pois, o desenvolvemento doutras moitas pequenas empresas de transporte de viaxeiros por estrada que se produce neses anos faise en función das posibilidades de conexión dos itinerarios do Castromil con outras localidades, polo que adaptarían para este efecto os horarios e as frecuencias. A empresa El Veloz, que conectaba Pontevedra con Vilagarcía, enlazaba na primeira destas localidades co Castromil da liña A Coruña-Vigo; Automóviles de Tuy, S.A. facía o servizo de Vigo á Guarda, a Tui, ao Porriño e a Valença do Minho, e conectaban coa chegada a Vigo da mesma liña.

A pesar do crecemento da empresa e da súa transformación en sociedade anónima, Castromil seguía a ser unha empresa tipicamente familiar, na que a familia fundadora mantivo durante todo este período unha participación superior ao 70% do capital. Un segundo grupo de socios estábeis, cunha participación mínima, sempre inferior ao 5%, foi o constituído por Julio Santiago Molina e Ramón Fernández Vázquez, curmán este último do dono da empresa El Celta, antigo propietario dunha empresa de carruaxes de tracción animal e logo do Garage Moderno na rúa do Hórreo, e concesionario xeral para Galicia dos camións e automó-



biles NAG e OM. De acordo con este carácter familiar da empresa, no ano 1933 accede por primeira vez a cargos directivos Ramón Castromil Casal, o fillo de Evaristo, que contaba daquela con 33 anos. O seu pai seguiría desempeñando o cargo de conselleiro delegado.

En todo caso, e malia que a familia fundadora mantén durante todo o período de crecemento e consolidación da empresa, unha clara maioría no capital, a empresa tivo tamén, desde o momento inmediatamente seguinte á súa transformación en sociedade anónima, un socio financeiro, que resultara fundamental para permitir a expansión. Tratábase da casa bancaria de Hijos de Olimpio Pérez, dirixida desde a morte de Olimpio Pérez Rodríguez no ano 1915 por Marcelino Blanco de la Peña. Os Castromil tiñan xa desde comezos do século fortes vencellos con esta empresa, na que traballaran e seguían a traballar varios membros da familia, e da que formaba parte Felipe Gil Casares. A rápida expansión que a empresa de transporte precisa acometer durante a segunda metade dos vinte para cubrir os servizos que abandonaban os seus competidores frustrados pola denegación das súas concesións a partir da lei de exclusivas sería difícil sen o forte apoio da casa bancaria. Este apoio adoptou a forma dunha importante liña de crédito ata o intre da transformación, que se completou coa toma dun 25% do capital da empresa logo da conversión en sociedade anónima. A continuidade desta dobre política durante os anos da República e a posguerra civil sería un factor de estabilidade e do éxito da empresa fundada por Evaristo fronte a outras empresas do mesmo sector.

A Guerra Civil e o cambio político dos anos seguintes atoparían á Castromil en moi boa posición non só para evitar calquera tipo de problemas cos novos poderes do Estado, senón máis ben para tirar partido da nova situación. Na década anterior á guerra Evaristo mantivera relacións con algúns elementos do galeguismo. Así encargoulle traballos a Camilo Díaz Baliño ou concedeu descontos nos autobuses para a asistencia a actos relacionados co Estatuto de autonomía. Pero en todo caso, a súa relación máis pública fora de asistencia a actos dos sectores máis moderados e dereitistas daquela tendencia, como por exemplo á homenaxe ofrecida a Rajoy Leloup no ano 1934. Pero o que de sospeitoso puidesen ter estas veleidades de preguerra quedaba perfectamente anulado pola forte relación que a empresa mantiña con Felipe Gil Casares, antigo



Evaristo Castromil co seu  
neto Ramón Castromil  
Ventureira. Ano 1934



COMPRESA CASTRO MIL

MODELO  
KR

...INDIA ...  
...UPP MOTOR DIESEL  
...QUIRIDO POR  
...ASTROMIL





deputado da católica Acción Popular, reitor da universidade e un dos homes máis fortes do novo réxime na cidade, así coma pola rápida adhesión á Falanxe do presidente da empresa Ramón Castromil Casal.

A guerra significou así, como para calquera outra empresa, algunhas requisas de autocares para transportar tropas rebeldes á fronte, problemas de subministración de pezas de recambio e suspensións temporais de certos servizos e liñas de transportes de viaxeiros, pero non lle afectou á estrutura de xestión nin implicou maiores prexuízos para a empresa, que mesmo durante ela continuou coa política de renovación do seu material móbil que comezara pouco antes, orientándose — signo da época — á substitución doutras marcas en favor das alemás. En 1940 estaban rexistrados en Santiago de Compostela 28 autocares, dos cales 14 eran da prestixiosa casa alemá Krupp; quedaban so 8 Saurer e o resto das marcas empregadas por Castromil eran a Chevrolet, Buick, Citroën, NAG e Studebaker.

O franquismo mantería o sistema de concesións establecido pola lei de exclusivas de 1924, o que limitaba sensibelmente a competencia entre as empresas propietarias de coches de liña. O enorme valor que adquirirían así as concesións de preguerra nos activos das empresas era un importante atranco para o crecemento das maiores delas e constituíase como un factor de mantemento da pequena empresa no sector. Castromil medrou así nos anos seguintes tratando de gañar clientes a outros medios de locomoción e aproveitando o crecemento da demanda de transporte, pero tivo o seu crecemento limitado polo propio réxime de exclusivas.

Probabelmente, este ambiente de limitacións do crecemento no sector do transporte levou a Evaristo Castromil Otero a entrar noutra man de pequenos negocios na década dos corenta tal e como foi a montaxe, xunto cuns socios portugueses, dunha fábrica de alfombras situadas a carón dos garaxes que a Empresa Castromil posuía pola zona da rúa Montero Ríos, e que se denominaba Alfombras Compostela. Outra iniciativa curiosa na que participou como socio capitalista foi a montaxe dun obradoiro na casa Gótica situada na Algalia de Arriba, e que estaba rexentada polo artista Roberto González del Blanco. Este obradoiro chamado Fábrica Jacobea, dedicábase a elaborar pezas de acibeche, crucifixos, cunchas de vieiras, etc.

Como curiosidade, mais en todo caso indicativa da presenza da empresa na economía e na sociedade galega da época, diremos que,

Fotografía da páx. anterior:  
Autobús Krupp da empresa  
Castromil na compostelá  
praza de Galicia. Ano 1956



cando nos anos sesenta a nova empresa compostelá Televés comeza a distribuír os seus primeiros centos de antenas de televisión por Galicia, o vehículo usado para o facer foi precisamente a rede da firma Castromil.

Evaristo Castromil Otero, ostentou o cargo de conselleiro delegado de Castromil, S.A., ata a súa morte, na súa casa da rúa do Vilar 19, o 29 de outubro de 1969 á idade de 93 anos. Foi enterrado no panteón familiar do cemiterio santiagués de Boisaca. Coa morte de Evaristo, o seu fillo Ramón pasa a ocupar o seu posto na empresa, mentres que o neto, o virtuoso pianista, Ramón Castromil Ventureira, ocuparía a presidencia da compañía de transportes. Un dos grandes méritos acadados por Evaristo Castromil foi o de ser quen de imprimirlle unha especie de *alma* ou carácter propio á empresa, de saber adquirir un compromiso co cliente a través dun xeito modélico de levar a empresa. Segundo el dicía, as empresas están destinadas a ter ganancias pero dun xeito prudente, xa que estes beneficios en cartos teñen que traducirse sempre en poder ofertarlle o mellor servizo ao cliente. Tamén hai que ter en conta que en Galicia e nos lugares onde emigraron os galegos, a palabra Castromil adaptouse como sinónimo para denominar un autocar ou coche de liña. Dada a puntualidade da que gozaba o servizo de autocares de Castromil, no medio rural o paso destes vehículos pola estrada marcaba as horas, a xeito do reloxo, da xente que estaba acostumada a velos pasar pola estrada.