



El lápiz certero y enérgico de Ignacio Senra, supo sorprender, con afortunado realismo, esta escena en el Berbés, al llegar a tierra los productos disputados al mar

Perspectivas económicas

La jerarquía de Vigo, como puerto de pesca

por V. Paz-Andrade

Boulogne, Vigo,
La Rochelle, Lorient...

DE la Europa continental, Boulogne-sur-mer es el puerto donde la producción pesquera alcanza mayor volumen. El segundo lugar de esta jerarquía, es justo que lo reivindicemos para Vigo.

En Francia se lo disputan Lorient y La Rochelle, empeñados recientemente en animado duelo de estadísticas. Pero así el puerto bretón, como el del Mediodía, han de resignarse a reconocer la supremacía del nuestro.

Boulogne sobrepasa normalmente las 50,000 toneladas de pescado por año. Vigo suele quedarse a decorosa distancia de esa cifra: en las 35,000 toneladas aproximadamente. La Rochelle, en decadencia acentuada, no llega a las 25,000; ni Lorient-Keroman, por el momento, a las 20,000.

Tal inferioridad de La Rochelle y Lorient — que también comprende a La Coruña, Setubal, Cádiz y Larache — clasifica a Vigo en la primera categoría entre los puertos pesqueros de Europa al Atlántico. Y la superioridad del citado puerto francés del Mar del Norte, deja a Vigo el segundo puesto entre los centros de mayor producción pesquera del Continente.

Características de la producción de Vigo

Hemos destacado un primer dato comparativo, de evidente utilidad para estimar la importancia económica que la pesca marítima tiene en Vigo. Este dato nos revela, ante todo, que la función industrial se cumple brillantemente, con resultado caudaloso.

Si ahondáramos en el análisis, bien pronto llegaríamos a advertir que no tiene solamente valor cuantitativo la producción pesquera del gran puerto gallego. Acaso su más singular característica sea la variedad.

En las caladas que arriban a los núcleos pesqueros importantes de otros países domina siempre una especie: o el arenque, o el bacalao, o la caballa, o alguno de los peces planos... De las restantes especies, sólo tres o cuatro más acusan normalmente su presencia en los copos de los «trawlers» con cantidades apreciables.

Vigo, en cambio, no es puerto de sardina, ni de merluza, ni de caballa, ni de besugo exclusivamente. Lo es de estas clases de peces y de casi todas las demás susceptibles de aprovechamiento alimenticio. En punto a diversidad de especies, incluidas las de crustáceos y moluscos, tal vez ningún otro puerto de pesca pueda rivalizar con éste.

Cantidad y valor

Pero no basta con realizar copiosas caladas; con echar durante las costeras muchos miles de toneladas sobre los muelles, aunque apuren los lances la gama múltiple de

la fauna marina comerciable. Requiere, además, que los productos disputados al mar con tanto riesgo, tras pelea ruda y constante, sean en tierra objeto de una explotación racional. Se precisa asegurar la efectividad del rendimiento pecuniario, que de una riqueza tal deba obtenerse.

En este aspecto la categoría de Vigo como puerto de pesca decae lamentablemente. Sus 35.000.000 de kilogramos de pescado por año, acaso en el que acaba de extinguirse — y sólo en él — se hayan convertido en unos 35.000.000 de pesetas. En los ejercicios precedentes el valor en primera venta de la pesca no alcanzó a los 20.000.000 de pesetas. Durante cuatro años consecutivos — 1921, 1922, 1923, 1924 — ni siquiera llegó a los veinte millones.

Y ahora, subrayemos un contraste sensible. Con toda seguridad podría afirmarse, que de sus 50.000 toneladas, Boulogne-sur-mer obtiene anualmente cifra superior a la equivalencia de 60.000.000 de pesetas. De Lorient y La Rochelle, cuya producción es, como hemos visto, considerablemente inferior a la de Vigo, no sería aventurado decir que si no lo igualan, se aproximarán mucho a su nivel, en lo referente al rendimiento metálico de sus 20 ó 25.000 toneladas anuales.

El puerto indispensable

Aunque parezca contradictorio, el fenómeno que acabamos de esbozar no esconde secreto alguno. La explicación está, simplemente, en que la Naturaleza y la actividad particular no pueden hacerlo todo. Una y otra se vienen superando en el caso de Vigo, hasta un límite increíble. Un límite que ya debemos ir suponiendo infranqueable.

Por muy propicios que se mantengan los hados, y por mucho que se prolongue la tensión del esfuerzo privado, sin dotar al puerto de lo que ha menester, el rango económico de éste no podrá elevarse más.

Hasta ahora se desarrolló, sino al margen de la acción oficial, exiguanamente estimulado por ella. De esta suerte ha llegado a ser Vigo, en producción de pesca, el primer puerto de Europa en el Atlántico, sin lograr que el Estado se mostrara enterado de tan interesante evolución.

Con una flota más numerosa y potente; con afán y capacidad crecientes tanto en el elemento marinero como en el armador; con importantes industrias anexas, conserveras, frigoríficas, navales, etc... Pero sin muelles suficientes para el atraque y operaciones de aprovisionamiento, sin salas de venta y preparación medianamente confortables y holgadas; sin la organización adecuada de los servicios de transporte, mercados, y demás que el tráfico pesquero exige, queriendo realizarlo con riguroso sentido de su productividad. En fin, sin puerto.

El ejemplo de 1930

No apuntamos la conclusión anterior, para defender derechos de Vigo a la posesión de un moderno puerto de pesca, utillado con largueza. Queremos, sencillamente, poner de relieve la magnitud de la lesión que — entretanto no logra realizar este legítimo anhelo — habrán de experimentar fatalmente los intereses de un pueblo, que tiene en la industria pesquera la piedra angular de su economía.

Sin duda esta industria habrá de elevar aun más el volumen de sus extracciones. Pero los productos no alcanzarán la cotización debida, mientras subsistan los obstáculos que sólo puede remover un puerto técnicamente montado para la más provechosa explotación de la pesca.

El ejemplo de 1930, a pesar de haber sido tal vez el año de más proficuos rendimientos desde hace muchos, no contradice nuestra tesis. Antes la robustece, pues esa mayor utilidad benefició solamente a aquella parte de la industria cuyos productos se destinan a conserva. Y fué posi-

ble, precisamente porque esta fabricación viene de antiguo organizada en Vigo para absorber grandes cantidades de las especies preferidas, y cotizarlas a mayor precio cuando la demanda afluye.

En cambio, para el resto de la industria, dedicada al abastecimiento en fresco, el año 1930 no habrá resultado sensiblemente más próspero que los anteriores. Y no por escasez de pescado: por disponer, para manipularlo comercialmente, de una organización arcaica, deplorablemente inferior a la importancia de la producción.

El transporte y la propaganda

Más a lo vivo pudiera señalarse aún, el interés que encierra para Vigo esta cuestión, — que no envuelve el propósito de encarecer el precio a que el consumidor paga el pescado, sino más bien el de abaratarlo. — Dos factores influyen poderosamente en la utilidad a obtener de los productos pesqueros: el transporte y la propaganda, problemas que un puerto moderno debe atender celosamente.

Respecto al primero, va a sernos permitido apelar, por última vez, a la comparación con los puertos franceses repetidamente citados. De Boulogne — lo pregonan miles de carteles distribuidos por toda Francia — salen diariamente seis trenes expresos con pescado para los mercados del interior de la República. De Vigo, para el centro de España, sólo un asmático convoy de mercancías, que invierte en el recorrido 36 horas. Y si lleva unidades isotérmicas o frigoríficas para el pescado, a la iniciativa particular hay que agradecerlo.

Se da, aun, esta desesperante paradoja: las expediciones de los otros dos puertos galos, La Rochelle y Lorient, saliendo a la misma hora de las estaciones de origen, llegan a Madrid mucho antes que las expediciones de Vigo, permitiéndose incluso a aquellas viajar desde Irún en trenes correos españoles, vedados para el pescado español. Y para colmar la medida de la resignación, aún tenemos este hecho: que el transporte de un vagón de pescado desde Vigo a Madrid cuesta 2,15 pesetas, mientras que en Francia, por igual recorrido, apenas marca la tarifa unas 800.

¿Puede dejar de reconocerse que semejante situación ha de mermar forzosamente, con daño para todos, el rendimiento cotidiano de la principal riqueza de Vigo?

Repercusión parecida, aunque menos concreta, proviene de la falta de propaganda del pescado como alimento. En España existen zonas extensísimas donde no se conoce fresco. Y en las que normalmente lo consumen, aún perduran prejuicios erróneos acerca del valor nutritivo de sus componentes. Cuando las gentes sepan que una libra de determinado pescado proporciona al organismo dos veces más calorías que una libra de ternera, y tres veces más que igual cantidad de pollo, preferirán aquél a la carne, lo pagarán de mejor gana, y se alimentará más eficazmente.

Un ideal a conseguir

Ni respecto a los problemas apuntados, ni a otros que también afectan intensamente a la industria pesquera podrá adelantarse un paso, si la España oficial no se vence, como simuló estarlo en otro momento, de la necesidad de estructurar racionalmente la explotación de la riqueza del mar. Una riqueza que sólo se acometa resueltamente por el Estado la creación de algún gran puerto de pesca, utillado y servido como los que funcionan en el extranjero. He ahí un ideal que Vigo debe

seguir manteniendo, pero no solamente por la primacía que ostenta como puerto de mayor producción pesquera. Con ese ideal habrá que identificar la ambición de dotar a España de algo cuya falta acusa manifiesto retraso; de algo que a España habrá de preocupar afanosamente, cuando resuelva tratar a la europea las fuentes más generosas de su economía.

