

VALENCIA

SIN UN PUERTO Y CON TRES

PRODUCCIÓN, MERCADO Y FLOTA

POCO suele hablarse de Valencia como puerto pesquero. Las flores y las naranjas, y sobre todo el arroz, eclipsan la condición marinera de la ciudad del Turia. Sin desconocer que estos productos constituyen las fuentes principales de la economía de Valencia, hoy nos toca tratarla en su aspecto pesquero.

En las estadísticas figura con una producción de unas 5.000 toneladas anuales. La verdad oficial, en este caso, suele quedarse a la mitad del camino. Las entradas de pesca, según cálculos basados en la recaudación del arbitrio municipal del 0'10 pesetas en kilogramo vendido en la ciudad, exceden de 10.000 toneladas en aquel período, computándose en esta cifra las introducciones procedentes de otros puertos próximos, como Castellón, Vinaroz, Santa Pola...

De cualquier modo, Valencia es un mercado pescadero importante. Con casi medio millón de habitantes en la capital, y un cordón de núcleos densos, Chiva, Requena, Utiel, Torrente, etc., dispone de un área de consumo capaz de absorber más de 20.000 toneladas de pescado fresco al año, además de contar con una zona rural tradicionalmente aficionada al pescado prensado y salado.

La flota que habitualmente opera en este puerto se calcula en unos 33 buques superiores a 60 toneladas, 30 inferiores a este desplazamiento y de más de 30, y multitud de embarcaciones menores, espe-

cialmente de vela y remo. Aunque no se trate de efectivos muy importantes, desarrollan una actividad del máximo interés, incluso en el orden gremial. Y es indudable que representan para la economía valenciana un elemento digno de mejor suerte, especialmente desde que se han montado barcos modernos y amplios, que son garantía de eficacia en las capturas y de permanencia en el rendimiento.

EL PUERTO PROYECTADO

No dispone Valencia de un puerto donde alojar a su flota pesquera, y organizar con la mínima eficiencia sus tráfitos. De antiguo está proyectada la construcción en el muelle del Cabañal, y desde hace muchos años, la Junta de Obras y Servicios, viene recaudando el impuesto de obras, con destino a unas que se sienten cada día con mayor apremio, pero que no parecen próximas a comenzar.

De cualquier modo, el proyecto cifrado en 456.000 pesetas poco vendría a mejorar la situación. Se trata de una suma demasiado modesta, especialmente hoy, para dotar a una ciudad como Valencia de un puerto pesquero digno de la población. No faltará quien diga que el Mediterráneo no es Atlántico, y que la flota no tiene grandes exigencias. Dada la densidad de población de Valencia, siempre será un mercado pesquero atractivo, llamado a mayor expansión que la adquirida hasta hoy.

De todos modos, es abiertamente paradójico que una Junta de Obras del Puerto que proyecta un

puerto tan modesto, se lance a apadrinar el proyecto de construcción de una nueva Lonja, presupuestado en unos tres millones y medio de pesetas. El asunto ofrece singular interés para la industria pesquera valenciana y merece párrafo aparte.

EL NEGOCIO NEGRO

No nos referimos al estraperlo, señores. Nos referimos al carbón. No es que precisamente ambos conceptos sean incompatibles, ni siquiera que marchen siempre divorciados. Pero no es eso lo que ahora queremos decir, aunque el carbón lo admita todo.

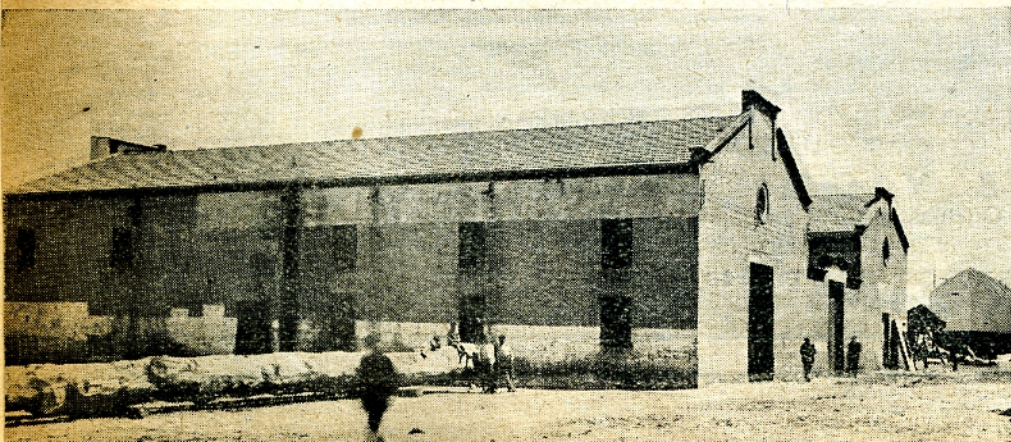
Pensamos que el negocio se clarificaría al finalizar la guerra. Como no han finalizado más que las hostilidades, la negrura del negocio carbonero, en relación con la pesca, no hay miedo que desaparezca por ahora.

Ningún lector será tan ingenuo como para suponer que solo destacamos el color de la materia traficada, para bautizar el tráfico. Si de la misma compacidad cromática son otros aspectos del negocio, lo negro, en este caso, es una síntesis expresiva.

Como que hasta es negro el porvenir, para los que ahora se han enfangado con tanta voracidad en el hervidero de las cuencas, los cargues, los embarques, los monopolios de distribución y demás fases del mismo oscuro proceso, con sus muchas veces depredatorias secuelas portuarias. El fuel y el gas-oil se van encargando, poco a poco, de arreglar lo que ningún poder humano pudo someter a un régimen permanente de eficacia y de mediana limpieza.

Con lo cual vuelve a confirmarse que no hay mal que por bien no venga. La flota pesquera saldrá ganando con la transformación, y ya veremos después qué cantos de sirena se ensayan para atraer lo que se fué.

En estos edificios Marina Auxiliante S. A. tiene instaladas: fábrica de hielo, cámaras frigoríficas y almacenes de redes



LONJAS

REALIZACIONES GREIALES

Los industriales pesqueros valencianos se agrupan en dos organizaciones complementarias de sus negocios: "Marina Auxiliante", S. A., y la "Sociedad Progreso Pescador". Han surgido como reacción contra la indiferencia en que se debatían los negocios pesqueros, sin puerto para la flota, sin fábricas de hielo, sin cámaras, sin varadero... No puede negarse que su creación respondió a una necesidad económica desatendida, y cumplió una finalidad social, sin la que los valencianos no hubieran podido abastecerse con flota propia de pescado fresco.

"Marina Auxiliante", S. A., en 1907 construyó una lonja, en la playa de Levante. Ocupa una superficie de 35 x 100 metros cuadrados. Otra lonja fué construída en la misma playa, por la otra entidad patronal, en 1920. Las dos funcionan en la actualidad, y cumplen holgada y eficazmente su misión.

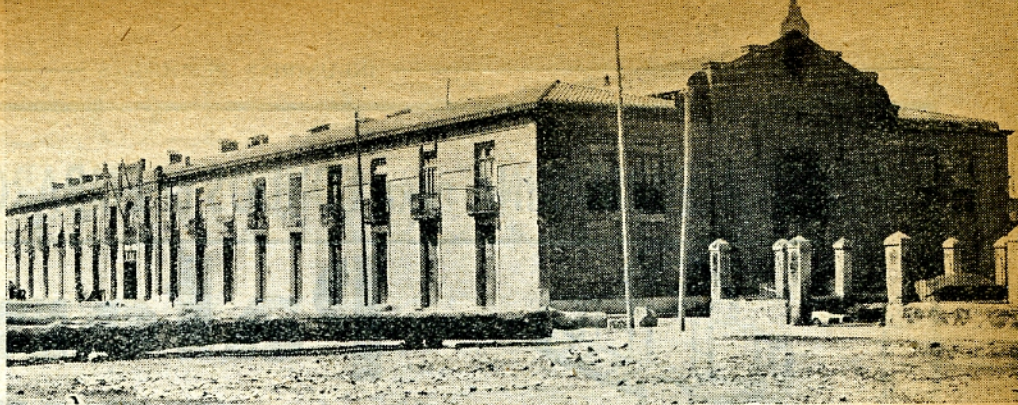
En 1928, "Marina Auxiliante", S. A., llevó a buen fin otra realización importante: construyó una fábrica de hielo, con producción diaria de 36 toneladas como mínimo, y cámaras frigoríficas con capacidad para 3.000 cajas de pescado. También construyó cámaras frigoríficas el "Progreso Pescador".

Completando estas instalaciones existen, también de propiedad de aquella entidad de armadores, almacenes para el entintado de las redes, viviendas para pescadores, etc.

Esta labor se ve ahora en indudable peligro, con el proyecto de nueva lonja. Como es natural, los ingresos que producen las actuales, son precisamente los que permiten emprender las obras de carácter colectivo, en beneficio de toda la flota, que en medio de la abstención general se iniciaron y prosiguieron.

EL PROBLEMA DE LAS LONJAS

Siguiendo un orden lógico, la primera obra pública a construir en este medio pesquero, debería ser el puerto. Y precisamente el último, la lonja, ya que no respon-



He ahí una de las lonjas de contratación del pescado, en la Playa de Levante. Por su amplitud y aspecto exterior, mejora a muchas de los grandes puertos atlánticos

de a ninguna necesidad real, o que al menos se halle al presente desatendida. ¿Por qué la Junta de Obras del Puerto ha invertido este orden?

Se trata de un problema de rentabilidad, más que de necesidad. Según los cálculos barajados en una memoria que trata de explicar y justificar el proyecto, se van a invertir tres millones y medio, pero se van a extraer de la industria cerca de 400 mil pesetas al año.

Si la misión de aquel organismo administrativo fuera la de participar en los productos de la industria pesquera, socializando una porción de los mismos, nada habría que oponer. Tal concepción no es la que cuadra a dichas juntas, y por eso la disconformidad de los industriales está plenamente justificada.

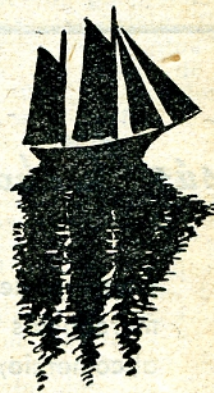
Mientras la flota carezca de línea de atraque suficiente, donde pueda realizar sus operaciones sin riesgo a tener que suspenderlas para dar preferencia a otros buques de más porte; mientras con la utilización de los varaderos ocurra lo mismo, la Junta de Obras del Puerto tiene un deber importante a cumplir con la flota pesquera, aunque no pueda esperarse de su cumplimiento que sea tan rentable como construir una lonja.

La industria viene tributando

desde hace muchos años, con destino a las obras que indispensablemente se necesitan para los tráficos de la flota, mucho más ahora que ésta se ha engrandecido. ¿No sería preferible acometer la construcción del puerto del Cabañal, con la amplitud necesaria para instalar todos los servicios, antes que entregarse a la fantasía de levantar un imponente edificio de lonja, que constituirá una permanente muestra de la falta de sentido orgánico con que los problemas portuarios de la pasca son tratados en este caso?

Es de desear que así suceda.

M.



Grupo de 68 viviendas para pescadores, en la misma Playa, también construido por Marina Auxiliante S. A.

