

# La organización del puerto pesquero en Vigo

por MAREIRO

Los edificios donde habrá de concentrarse el tráfico pesquero de Vigo, sobre los muelles de las nuevas dársenas del Berbés, ya recortan su vigorosa silueta sobre el fondo opulento del mar. Dentro de algún tiempo, relativamente corto, los servicios de vías, tinglados, almacenes, lonja, etc. estarán en punto de funcionar.

Antes de que ese momento llegue, urge estudiar la organización de esos servicios, a fin de que el puerto rinda los frutos que de él se esperan. Realmente un puerto pesquero moderno, no es lo que suelen entender por tal las personas escasamente preparadas en esta rama de la economía. No es un desembarcadero de pesca, un lugar de subastas y de expediciones, meramente. Es eso y mucho más. Es una organización completa y eficiente, que comienza en los caladeros, y termina de un lado en la mesa del consumidor y de otro, en la hacienda del productor.

Sería grave error plasmar la organización de un puerto pesquero, con un estrecho sentido burocrático. Un puerto es siempre un órgano de comercio. Y si es puerto pesquero, debe vincular dos características, la industrial y la mercantil, atendiendo a estos dos aspectos con la misma intensidad.

El puerto de Vigo merece, en cuanto a su organización, cuidados especiales.

Se trata del primero en España que va a estructurarse con una organización nueva, creada después de fructuosas experiencias extranjeras en esta materia. Y de que habrá de servir de instrumento al mayor tráfico pesquero conocido entre nosotros.

El acierto que en esta estructuración se logre, habrá de rendir copiosos frutos, no solo por la amplitud del campo sobre que habrá de proyectarse, sino por el precedente que representará respecto a los demás centros industriales pesqueros del litoral hispano, necesitados de una obra semejante.

\* \* \*

Sin entrar a discriminar aspectos generales del problema, que pueden ser otro día objeto de nuestra más detenida atención, nos parece oportuno anticipar el examen de algún aspecto local, a iugar un papel de importancia en este asunto.

Hemos destacado que el puerto es una organización económica, y como tal ha de verse necesariamente en relación con los intereses de sus usuarios. Poco importaría construir amplios muelles, grandes salas de venta y empaques, numerosas vías, etc. si los buques no acuden a descargar sus caladas. La habilitación material del puerto es una parte importantísima de la obra, pero no lo es todo.

El resto habrá de hacerlo la organización que se establezca, con sentido de atraer y nunca de alejar el tráfico; función que requiere un trato económico adecuado. Hasta ahora el tráfico pesquero está intervenido por dos administraciones: la municipal y la del Estado. Ambas se acercan a la producción pesquera para gra-

varla, siquiera en el caso de la Administración central el tributo presente un porcentaje de amortización de las cantidades invertidas en el puerto.

Hasta ahora esa doble intervención se desenvuelve sin colisiones. ¿Como se producirá mañana, cuando el Ayuntamiento deje de prestar el servicio de mercado al mayor, asumido por la otra de las partes intervinientes?

Sea cual sea la solución que a este problema se aplique, estimamos que debe pensarse teniendo en cuenta los intereses afectados. La imposición fiscal de cualquier orden que sea, debe tener una justificación y una medida. No se debe prescindir de la primera, porque todos los actos de la una administración pública han de responder a una razón moral; no conviene rebasar la segunda, porque pudiera convertirse el incremento momentáneo en perjuicio grave a la larga. Y máxime, tratándose elementos industriales no adheridos definitivamente a determinado lugar.

\* \* \*

El primer objetivo a lograr mediante el establecimiento del puerto pesquero, es la concentración del tráfico. Esta concentración hasta ahora se ha efectuado naturalmente, por la proximidad de los caladeros, la tradición industrial y otras circunstancias que van perdiendo, día a día virtualidad.

Mientras la industria no alcanzaba un gran desenvolvimiento comercial, sus movimientos eran casi espontáneos, no se acomodaban a las resultancias del cálculo, que se tienen en cuenta ordinariamente, cuando se trata de emprender negocios comerciales correctamente planteados.

Apesar de las favorables circunstancias que ayudaron a la creación del emporio pesquero que tiene su sede en Vigo, se ha operado en gran parte la dispersión de la flota, que desde nuestro medio se ha transplantado a los de otros puertos, atraída por alicientes de mayor provecho. Si la organización portuaria hubiera actuado con más eficacia, posiblemente las proporciones de la dispersión se hubieran reducido mucho.

Esa eficacia habrá de perseguirse ahora, ofreciendo una compensación en facilidades terrestres, a la dificultad que representa el agotamiento de los caladeros cercanos, donde la flota de altura apenas tiene materia estimable a explorar.

Si la situación de Vigo en orden al transporte no mejora, puertos como Cádiz, Pasajes, e incluso La Coruña, aunque carezcan de instalaciones modernas, ofrecerán al productor mayor incentivo comercial. Y a la postre éste será el resorte más poderoso.

Interesa a todos prevenir estas posibles consecuencias, desfavorables para la potencialidad pesquera que aun detenta nuestro puerto, con carácter de primacia. La organización eficiente de los servicios portuarios, asegurará a Vigo la permanencia en la situación que hoy disfruta y la superará, si cabe.

