

EL PESCADO Y LOS TRENES

Ante el exprés que nos brindan

Desde anteriores números de esta revista, se viene concediendo atención preferente al proyecto de un exprés pesquero Vigo-Coruña a Madrid. Sabemos, en efecto, por informes oficiosos, que se está incubando la mejora, sujeta a trámites papeleros, demorados y ociosos, cuando se trata de iniciativas tan evidentemente beneficiosas como esta.

Por esa parsimoniosa tramitación—parsimonia, por otro lado, muy puesta en razón tratándose de servicios ferroviarios pesqueros españoles—el nuevo exprés no comenzará a lanzar su lastimero pitido hacia los llanos de Castilla hasta el primero de Enero. Los reyes de 1931 nos traerán a los pesqueros gallegos el regalito del tren exprés

Siempre suelen llegar retrasados a Galicia los presentes de esta clase. Y también esto del retraso, resulta explicado cuando de comunicaciones férreas se trata, especialmente si son de la clase a que nos vemos condenados por ahora.

Decimos que llega tarde la mejora a Galicia, porque de otros puertos menos importantes que Vigo, ya están saliendo desde hace días trenes pesqueros expresos para Madrid.

Uno de estos puertos precursores es Algeciras, servido por los Ferrocarriles Andaluces. Algeciras tenía un lentísimo tren de mercancías para el pescado. Salía del estrecho a las doce del día y llegaba a Atocha cuarenta horas después. Pero ya está Algeciras de enhorabuena. Ahora está servida por un exprés veloz, que ha reducido las cuarenta horas a poco más de veintitrés. Sale a las seis de la mañana y llega a las cinco cincuenta.

Si esta misma proporción se aplica a los trenes pesqueros gallegos, el de Vigo-Coruña a Madrid no tiene porque invertir en el viaje más de dieciocho o diecinueve horas. Y, en consecuencia, para estar a las siete de la mañana

en Madrid, basta con que salga de los puertos a las doce del día anterior, hora compatible con la llegada de los barcos al Berbés y con las actividades de venta, preparación, embalaje y facturación indispensables.

De este factor de la hora de salida, depende fundamentalmente el éxito de la mejora que se trata de implantar. El tren ha de procurar batir con eficacia la competencia de los autocamiones, cuya salida solo se supedita al momento en que las expediciones se hallan listas para emprender la marcha hacia su destino. Pues, en este punto, sospechamos que van a cometer las compañías del Oeste y del Norte, una grave equivocación. Se dice que fijan la salida del tren en la hora de seis de la mañana, y esto equivaldría a mermar grandemente la importancia del nuevo servicio, colocándolo en condiciones que harían inviable su explotación con franco éxito.

En este punto, nos parece que las Compañías debieran mostrar mayor atención a las voces de la industria interesada en esta clase de transporte. Como se ha hecho en Algeciras, y en Málaga, y en Cádiz, puertos estos dos últimos que también cuentan o van a contar muy en breve con la mejora que aquí tan vivamente anhelamos.

Solo faltaba que nosotros llegáramos a tener exprés pesquero después de tarde, mal planeado, con un horario perjudicial e inadecuado. La Compañía del Norte y la del Oeste, si realmente quieren acallar por una vez las quejas justificadísimas del litoral que tienen la misión de comunicar con el centro, no deben olvidar el sentido de estas leales indicaciones.

Y si lo olvidan, no se extrañen de llevar con el pecado la penitencia. Una penitencia que, de rechazo, vendrá a recaer como siempre en la sufrida industria de la pesca.