

# VIGO Y EL TRAFICO

Por

cura al lugar lejano donde el consumidor se acerca él para comprarlo.

Efectuada la descarga, la falta de locales para macerar los productos de las caladas representa el importante factor de desmerecimiento. El pescado queda expuesto, en verano, a los rigores del sol, que activa su descomposición; en invierno a la lluvia, que lo va limpiando de hielo y de sal, contribuyendo al mismo deplorable fin.

En cumplimiento de las disposiciones en vigor, los armadores han de exportar el cuarenta por ciento de su pescado. Pero esta operación exige otras preparatorias, de lavado, empaquetado, etc., para las cuales no dispone, en la congestionada Ribera del Berbés, de dependencia alguna, ni municipal ni particular.

Añadamos a esto las demoras que, un innecesario reconocimiento ocasiona, respecto al pescao de exportación. Llegados los buques generalmente por noche a puerto, se podría aprovechar esta para despachar las expediciones que deben salir en el día pesquero inmediato; pero la necesidad de esperar a la práctica de la inspección sanitaria, en la mañana siguiente, ha de producir no pocas veces la pérdida de aquel único medio de transporte, retrasando en 24 horas cuando menos la llegada de la pesca a los mercados.

Y ni para el almacenamiento durante ese espacio de tiempo, ni para los de mayor duración, existen depósitos maras suficientes en el puerto.

Hay otros aspectos perjudiciales para el tráfico como los hurtos crónicos de pescado, la frecuente falta de corrección no reprimida de algunos elementos, etc.

Frente a la Lonja del Berbés, el pescado, en cajas, a la intemperie, por carencia de locales donde prepararlo para su envío a los mercados

## Un perjuicio grave para nuestra economía

La insuficiencia de los servicios pesqueros del puerto de Vigo, repercute dañosamente en la economía local. El que haya repasado atentamente las cifras contenidas en nuestro reciente número extraordinario, estará convencido de la superioridad, que otros puertos alcanzan sobre el de Vigo, en orden al rendimiento del pescado desembarcado en ellos.

La Coruña, Gijón, Pasajes... no están sensiblemente más cerca que Vigo de los mercados distribuidores nacionales, Madrid y Barcelona, principalmente. No obstante, han obtenido en 1941, así como en los años anteriores, precios medios mucho más elevados. Las diferencias son, por ejemplo, nada menos que dos pesetas en kilogramo de merluza, y poco menos en el de pescadilla.

Dada la cantidad de esta especie que se consume, imagínese en cuantos millones se perjudica al año la economía de la industria establecida en Vigo, los ingresos del Ayuntamiento, y la saneada renta que el uno por ciento para obras pesqueras proporciona al organismo administrativo del Puerto. Y añádase a ello los que no se obtienen por alejamiento de la flota que aquí debiera hacer su base permanentemente.

No es la primera vez que ponemos sobre el tapete este problema. La ineficacia de esas anteriores intervenciones, nos persuaden de la necesidad de insistir, hasta que se modifique el modo de entender los intereses vitales, tan insuficientemente dotados.

## Algunas causas de la desfavorable situación

Son diversas las causas que ocasionan la frecuente depreciación del pescado, desembarcado en Vigo y exportado al interior. No hemos de referirnos ahora a algunas cuyo remedio no está al alcance de la mano, de un modo inmediato, como es por ejemplo la lentitud de los transportes ferroviarios.

Más bien queremos parar la atención en la órbita del puerto, y analizar a la ligera algunos de los motivos que contribuyen a mantener en él una organización de servicios rudimentaria, impropia del primer puerto pesquero de España.

Nos encontramos, en primer término, con la insuficiencia del hielo. La producción es absorbida por la exportación y por los buques, pero como es escasa, el pescado no llega en las debidas condiciones de fres-

## LOS SUBPRODUCTOS DE LA PISCICULTURA

### PIELES DE PESCADO PARA CURTIR

Desde hace algunos años, se viene estudiando la utilización de las pieles de pescado, para mediana curtiduría apropiada, utilizar el cuero obtenido, no sólo en diversos artículos de marroquinería y de muebles, sino también de calzados. Son, principalmente, las pieles de los escualos las que han sido objeto de interesantes tentativas y de varias aplicaciones.

Como la flor de la piel de los tiburones es muy rugosa por la presencia de dientes minúsculos de constitución calcárea; se hacen desaparecer por un procedimiento que consiste en templar las pieles durante dos horas en un baño ácido, y los dientes se aprovechan para la fabricación de mordientes para las muelas del pulido. Las pieles se neutralizan después por medio de una solución de sal con carbonato de sosa, sometiéndolas a continuación al curtido. También se pueden hacer desaparecer las rugosidades por medio de una solución conteniendo 100 gramos de ácido clorhídrico por litro saturada de sal marina, operando a la temperatura de 23° C.

# EL PUERTO PESQUERO

MEIRO

tera, que contribuyen a la ineficiencia de los servicios, aunque no sean causa directa de la depreciaclón señalada. Otros aspectos que una razón de decoro urbano obliga a tratar, poniendo orden en la algarabía exoesiva, y evitando que, a expensas de la confusión, prospere lo que no deba prosperar.

## Hay que tener

### visión amplia

Para terminar con este estado de cosas, es preciso enfocar los problemas del puerto de Vigo, con una visión más amplia. Al decir esto, creemos tocar el punto neurálgico de la cuestión, porque de siempre ha sido el defecto a que nos referimos. El vigor económico acusa siempre en este sector un ritmo de crecimiento más acelerado, que la marcha administrativa. Cuando los servicios se implantan y las obras se terminan, la industria necesita ya ámbitos mayores, medidas que no se sospechaban cuando aquellos se proyectaron.

La escasez de hielo tiene esa misma explicación. Cuando la iniciativa privada pretende ponerse al compás de las necesidades inmediatas y futuras del puerto, proporcionando a éste producción suficiente y cámaras frigoríficas y congeladoras, la visión estrecha se opone, como si la mayor dotación del puerto pudiera perjudicar al bien general, cuando evidentemente lo favorece.

La misma iniciativa ha pretendido remediar la falta de localidades, para evitar el espectáculo que ofrecen las fotografías que acompañan a estas notas. Se trataba de construir, en espacios libres de una de las



*Los bonitos inundan el pavimento. Mas que una expresión de abundancia, la fotografía refleja el inadecuado trato que recibe una mercancía destinada al consumo humano, y con la cual Vigo debe conquistar mercados.*

dársenas, un galpón provisional, donde los armadores pudieran preparar el pescado que tienen necesidad de exportar.

El mismo obstáculo ha impedido esta solución, que podía no ser muy decorativa, pero que indudablemente había de contribuir a que el pescado llegase antes y con mejor grado de frescura a los mercados, rescatando un porcentaje de precio que hoy se pierde sin provecho para nadie. Después de todo, la belleza del lugar no había de resentirse mucho, porque donde existen otras construcciones improvisadas, se levantara otra de perentoria necesidad, solo durante el tiempo que falta hasta que las definitivas se terminen.

Otros aspectos de la organización portuaria, exceden ya de la actividad particular, pero es preciso que se inspiren en ella.

## Lo que es un

### puerto pesquero

Un puerto pesquero es una gran factoría comercial. Ha de regirse con mente acostumbrada a penetrar en la complejidad de los problemas, que conciernen a nuestra mercancía específica.

Si este sentido dinámico y ejecutivo, no preside la organización de los servicios del puerto, habremos montado una máquina perjudicial, retardataria, ineficaz.

Vemos alzarse en los muelles pesqueros, la línea de nuevos edificios, que han de alojar la vida pesquera; edificios ligados a las necesidades del tráfico, a las de carga y descarga, venta, facturaciones, transporte, información, etcétera.

Es deseo de todos que la técnica acierte a plasmar y ordenar esas creaciones, sin influjo de nadie; pero la experiencia directa de los que actúan a diario en el puerto, no debe ser desdeñada.

Se trata de crear la obra máxima de Vigo, el núcleo matriz de su economía, la estructura definitiva del puerto pesquero que ejerce la supremacía entre los de España, y es preciso que en ella se refleje el aliento y el esfuerzo de cuantos puedan rendirlo con utilidad.

Y sobre todo, no será ocioso repetirlo, es indispensable no encogerse ante las exigencias orelentes de la flota y de la situación privilegiada del puerto; marchar delante de las necesidades y no a la zaga de ellas, empujando y sin esperar a que nos empujen.

Vivimos horas de transformación y de ansiedad, en las que pueden conquistarse posiciones ventajosas para mañana. Vigo sabe en que hora vive, y despierta todos los días con afanes de haerla fecunda.

## BRICACION DE CALZADO

Para la pesca y curtido de pieles de tiburón se han constituido buques-factorías, que son auxiliados por pequeñas balleneras que conducen a ellos, dos o tres veces por día, la pesca capturada, para ser después despedazada y curtida en el buque-factoría. En 1941 se estableció una factoría en la isla de Luanda, que pertenece a Portugal, en la cual se tratan los marés de Angola, donde son muy abundantes, y de los cuales se extrae la grasa, la hiel y las pieles; extrayéndose del aceites productos farmacéuticos y produciendo con los colores extraños.

Todos los deshechos y detritus, incluso la sangre, se introducen en toneles especiales provistos de serpentinas a vapor que extraen la humedad contenida en ellos, una vez secos, son sometidos a molturación y tamizados para obtener una harina de piensos muy nutritiva.

El contenido de las pieles de pescado ha sido objeto de diferentes estudios publicados en el «Leder Zeitung» y en el «Frankfurter Zeitung».