

trar que, salvo en los casos de cordilleras elevadas que bordean o terminan en el litoral, existe una vasta terraza, la plataforma continental, que prolonga los continentes por debajo del fondo de los océanos, trad. cast., Buenos Aires, EUDEBA, 1961, pp. 27-28).

Con todo, la curiosidad intelectual de Cornide no pararía ahí, llevándole los atinados planteamientos sobre la realidad batimétrica de las rías (pp. xiii y xiv), así como, aunque sin adelantar el nombre con que más tarde sería conocido e intuir empíricamente la existencia del plancton, substancia o nata de las tierras que conducen y deponen en las grandes bahías las avenidas de los ríos" (pág. 92), lo que en la ciencia del momento presente equivale a todos los organismos que son arrastrados con las corrientes" (THORSON, Gunnar: La vida en el mar, trad. cast. Madrid, Ediciones Guadarrama, 1971, pág. 40). Añadamos, por último, que me se detuvo a la hora de discutir determinados aspectos terminológicos de las obras de Rondelet o Linneo, por ejemplo, con los que discrepaba; lo cual, además de «la rigurosidad de su criterio taxonómico», revelaba acierta dosis de valentía.

Bienvenida sea, pues esta nueva salida a la luz del Ensayo... de Cornide de Saavedra, para mayor gloria de Galicia, mejor conocimiento de nuestra historia pesquera, y solaz de los lectores que presumo, y deseo, habrán de ser muchos.

Madrid, agosto, 1983.

I. Profesor de la Facultad de Ciencias Políticas y Económicas de la Universidad Complutense.

**ENSAYO
DE UNA HISTORIA
DE LOS PECES**

POR
DON JOSEP CORNIDE

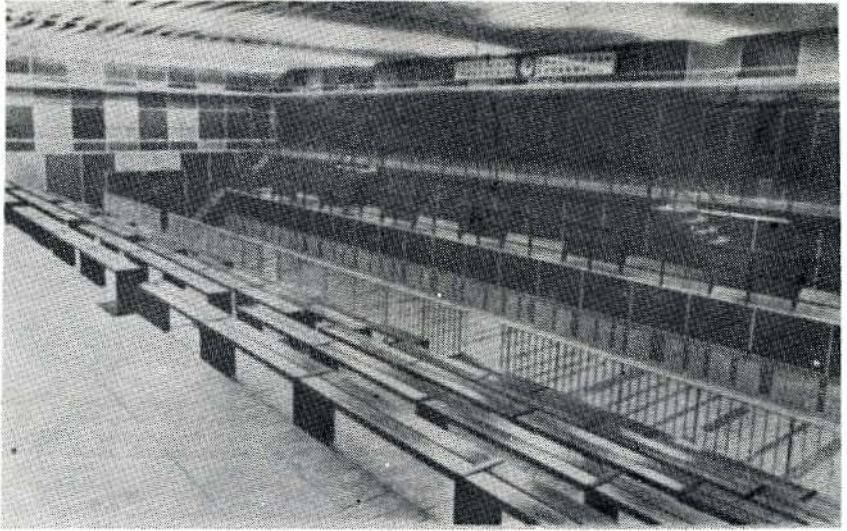
**ESTUDIO
PRELIMINAR**

POR
VALENTIN PAZ-ANDRADE

EDITORIAL DO CASTRO

VENTA EN LIBRERIAS

BOULOGNE-SUR MER, SU RANGO Y SU NUEVA LONJA



DURANTE muchos años Boulogne-sur-mer, capital de la Normandía francesa, se ha considerado el primer puerto de Europa. Desde hace bastante tal sueño ha sido desvanecido. Vigo, como nosotros nos hemos cuidado en señalar, hace años que ha sobrepasado al gran puerto normando, el primero de Francia. Como lo ha sobrepasado también Las Palmas de Gran Canaria. Mientras estos se acercaban a las 200.000 toneladas de descargas al año, el puerto francés se mantenía en torno a las cien mil.

Los franceses han mimado el progreso pesquero de Boulogne. En la República gala Lorient le sigue en importancia. Lorient emplazada en la Bretaña, primera región pesquera de Francia. Sin embargo, y a pesar de las grandes inversiones que en este segundo puerto se vienen realizando desde finales de los años veinte, su volumen global de descargas por año sigue oscilando entre las sesenta mil y las setenta mil toneladas.

La verdad es que a pesar de los esfuerzos realizados, notorios y en general bien orientados, la progresión pesquera de Francia se halla desde la segunda Guerra Mundial ralentizada, casi diríamos estancada. Otro tanto le ocurre a la Inglaterra y con más acento depresivo aun a Alemania Federal. La verdad es que del grupo de los comunitarios solo Dinamarca y Holanda están conociendo cierto grado acelerado de expansión y crecimiento pesquero. Más de lo segundo que de lo primero, si nos referimos al factor espacial.

TODO esto no parece demasiado claro para los franceses, país tan cartesiano y a la vez tan chauvinista. Algo que nosotros, francamente, nos parece muy difícil de armonizar. Para ellos, sin embargo, debe ser muy fácil porque desde De Gaulle a Mitterrand lo tienen por pan comido, según la realidad va demostrando.

La cosa viene a cuento porque en Boulogne-Sur-mer en fecha reciente el tráfico pesquero ha cambiado de asiento. La vieja "criée" —sala de subastas— ha sido abandonada. Venía funcionando en la Bassin Napoleón, desde 1945. Ahora se ha instalado con modernidad y alta tecnificación en la Bassin Loubet, después de haberse ejecutado obras portua-

rias importantes para la arribada de grandes arrastreros. Aunque la antigua lonja se habría construido hace menos de cuarenta años, los franceses la consideraban "vetusta".

Tanto la lonja de Boulogne como la de Lorient y otras en la República transpirenaica se administran por la Cámara de Comercio local. Esta circunstancia basta para explicar el permanente interés por mantener en la vanguardia comercial y técnica un servicio fundamental como es el de la sala de subastas, con lo que trae consigo, en un puerto pesquero moderno.

TODO lo expuesto tiene su moraleja. El puerto de pesca es una organización dinámica que necesita estar en la vanguardia del mercado. Cualquier anquilosamiento de los resortes del tráfico cuya cabecera es el puerto, lesiona la vitalidad económica del sector. Lo cual obliga a considerar el puerto como una célula dinámica de avance y progresión. No como un tinglado recaudatorio o poco más.

El sistema de administrar los puertos pesqueros dentro de una rígida técnica burocrática, como viene ocurriendo en España, es poco racional y a la postre antieconómica. Incluso para el propio Tesoro. Frena muchas veces la expansión nacional, y casi siempre la modernización de los servicios. El ejemplo de Vigo está a la luz de todos.

Lo que viene ocurriendo con el pantalán número tres confirma cuanto venimos diciendo. A todo esto se ha llegado no solo por la falta de idoneidad y la injusticia del privilegio que, con la complicidad de la Administración de aquel tiempo se ha conseguido algún día. La causa viene de más atrás, por que la mecanización de la faena de descarga desde la bodega del pesquero ya estaba implantada en otros países. Y en esto si que Boulogne sur-mer lleva muchos años de ventaja a Vigo. En eso, pero no en lo otro. Por ejemplo en lo de apodarar a su mejor puerto como la Wall Street europeo du poisson, como algún periódico de aquel país titula al puerto normando. Sin desconocer, naturalmente que, cada uno, de su imaginación, puede hacer el uso que se le antoje.

MAREIRO