

# EL PESCADO, EL FERROCARRIL Y LA CARRETERA



Desde el 15 de septiembre de 1949, en Francia se han rebajado las tarifas aplicables al transporte de pescado por ferrocarril. La medida ha repercutido en aumento del tráfico, y aprovechando esta experiencia, una Federación de exportadores ha solicitado una nueva reducción del 22 0/0, para las expediciones del detall, entre 60 y 1.000 kilogramos de peso.

No sobra traer a colación este ejemplo dentro de nuestro país. Porque, de seguir así las cosas, a pesar de las trabas que supone la escasez y carestía de los carburantes, la carretera volverá a desplazar al ferrocarril en el tráfico del pescado a los grandes centros consumidores. Al menos, los resultados del movimiento de pesca fresca entre el litoral y Madrid, en 1949, acusan esa tendencia con mucho vigor.

En la historia de este problema—pues tiene historia, como casi todos los que a la pesca marítima afectan—, pudiera recordarse lo que ha ocurrido en España antes del año 1936. La Compañía Nacional del Oeste de España, después de intensa campaña en pro de la reducción de las tarifas aplicables al pescado, de repetir cientos de veces en la Prensa que costaba cinco veces más enviar un vagón de sardina a Madrid que el mismo vagón con un automóvil de lujo, decidió rebajar un poco los tipos de percepción.

Los resultados se tradujeron en aumento inmediato del tráfico. A pesar de la baratura de la gasolina entonces, y de la abundancia de camiones, aquella medida contuvo su auge, al menos en relación a los puertos servidos por dicha Compañía.

Seguramente aquella experiencia ha sido olvidada. También es posible que hoy no sirva de mucho, pero siempre conviene recordar los hechos vividos por el riesgo de que se repitan.

El ferrocarril es posible que no tenga hoy necesidad del pescado como fuente de tráfico. También es posible que cuando esa necesidad se produzca algún día, que por fortuna de todos se producirá, el pescado fresco se haya acostumbrado definitivamente a andar por las carreteras.