

## O PAPEL DOS PORTOS NO DESENVOLVEMENTO DO SECTOR PESQUEIRO: O PORTO DE VIGO

CARLOS M. LOSADA SOUTELO  
Departamento de Exportacións Pesqueiras e Medio Ambiente  
Autoridade Portuaria de Vigo

*Recibido:* 31 de outubro de 2005

*Aceptado:* 21 de abril de 2006

### 1. INTRODUCCIÓN

Das máis dun cento de definicións de “porto”, a que máis se achega á realidade é esta: *“Na cadea de transporte, o porto é o elo que fai posible o intercambio comercial entre o mar e a terra”*.

Por iso, non é posible entender a extracción dos produtos do mar, sexan estes cales sexan, sen ter instalacións na terra que fagan posible o seu transporte e o seu desembarco nas mellores condicións e co mínimo risco para as persoas, para as cousas que interveñen nas operacións e para o medio que os rodea.

Isto ocorreu en case todos os portos, que xa veñen de séculos atrás, pois se aproveitaban lugares onde se gozaba dun abeiro ou dunha protección natural, coma os ríos, as rías, os golfos, as praias, as baías, etc.

Poderíamos falar dos portos en xeral, mais coido que é interesante, para facérmolos unha idea, materializar a experiencia dun destes portos, que estea preto de nós e que a maioría da poboación que ten relación co mundo da pesca é lóxico que coñeza, como por exemplo o porto de Vigo.

No caso de Vigo, a súa protección natural era tan boa –como sucede na maioría dos portos das Rías Baixas– que, ao longo da súa historia, propiciou e fixo posible o asentamento progresivo de poboación que buscaba traballo nunha das actividades máis importantes que existiu na antigüidade nos litorais: a pesca.

Desde hai moitos séculos, a ría de Vigo foi un asentamento de moitas tribos e poboadores que viviron ao carón do mar que, de xeito doado, lles resolvía varias necesidades básicas, entre elas a da alimentación. A partir do século XI comeza un asentamento de xente que non se vai interromper ata hoxe.

Durante oito centurias as praias do Areal, do Berbés ou de Bouzas foron o lugar elixido polas naves que chegaban ás nosas costas para descargar os produtos que transportaban. Os volumes máis importantes eran os da pesca que, despois de metelos en caixas, eran levados aos mercados de toda a Península.

Na mesma praia, ou nos seus arredores, era exposto o peixe nas cestas para a súa venda, e cando o tempo era desagradable pola choiva ou polo forte vento, a venda do peixe facíase baixo os soportais das casas da ribeira, ao carón da praia.

Pode dicirse que Vigo naceu economicamente no Berbés, que na actualidade é onde se asenta o porto pesqueiro e todas as instalacións necesarias para a súa supervivencia, pois ata o século XVIII a principal actividade era a derivada da pesca, embrión da futura industrialización da cidade. Cunhas praias moi seguras e protexidas dos temporais grazas a unha ría que as protexe do vento dos distintos puntos cardinais, ese lugar consolidouse como zona de descarga do peixe que viña das ricas augas da ría e das augas do litoral pontevedrés, conformándose coma o principal mercado dese produto para o abastecemento da poboación local e das provincias próximas.

Nun primeiro momento, esas mesmas praias servían para desembarcar mercadorías e persoas que chegaban de lugares próximos, pero o asentamento da poboación e a protección da ría, como refuxio natural permanente, fixo que foran chegando a esta zona moitos barcos en busca dun lugar de descarga seguro para os seus produtos. Utilizaban Vigo como fonte de subministración e como estadía das súas tripulacións, e tamén para reparar os estragos derivados da aventura marítima.

O constante aumento da poboación e das mercadorías, ademais da pesca que chegaba a Vigo, e con isto as demandas de praia e de zonas de descarga, fixo que a finais do século XIX se fixeran as primeiras obras importantes na ribeira do Berbés.

No ano 1934 (Decreto de 27 de novembro de 1934) os arbitrios da pesca pasaron a depender da xunta do porto, inicialmente repartidos co concello, que os viña percibindo ata ese momento. Este feito motivou un enfrontamento entre as Administracións. Por unha parte, os concellos da ribeira, especialmente o de Vigo, cuxa perda de ingresos ía ser importante, como así se expón no *Expediente instruído para modificar el anteproyecto de Ley de Pesca Marítima* do ano 1935, motivándoo en que “*el arbitrio que se cobra desde tiempo inmemorial lo percibe el Ayuntamiento desde 1904, siendo el valor medio anual de la lonja de El Berbés de 738.717,23 pts. (entre los años 1930 al 35), suponiendo casi el 15% de los ingresos municipales*” (Arquivo Municipal). Esa perda de ingresos supoñía, segundo o Concello de Vigo, o peche dos comedores para os pobres, das escolas, dos dispensarios, etc. Por outro lado, o Ministerio de Obras Públicas, coa percepción dese arbitrio, resolvía o financiamento das obras de dragaxe e de construción de diques nos portos pesqueiros. É a partir do ano 1939 cando a Comisión Administrativa de Portos comeza a percibir o 25% do arbitrio.

Tal foi a importancia que adquiriu a pesca en Vigo que xa no ano 1928 se requiriu para este porto a consideración de primeiro porto pesqueiro nacional. Máis tarde, coa aparición da pesca conxelada, pasa a ser o maior de Europa no que se refire aos movementos deste produto.

Ata hoxe, aínda que con flutuacións, se mantivo á cabeza das descargas de peixe, e hoxe é referencia mundial neste tráfico, como o demostran os máis de 400 profesionais que cada ano solicitan visitar as lonxas e as instalacións do porto pesqueiro de Vigo, facendo posible que se consolidara en Vigo a Segunda Feira Europea de Peixe Conxelado (Conxemar), que alberga os froitos do mar asociados (marisco, peixe fresco, algas, etc.) e os sectores próximos (maquinaria, transportes,

utensilios, recursos e investigación, etc.). Este ano comezou a andaina dunha nova feira dedicada á acuicultura, na que as empresas radicadas en Vigo consolidaron o peso importante deste sector no ámbito mundial.

## 2. HISTORIA

Cómpre considerar estes altibaixos que tiveron lugar en varios períodos porque incidiron de xeito fundamental na evolución do sector pesqueiro na nosa xeografía:

- Primeira etapa da pesca fresca destinada ao autoconsumo, pequena comercialización aos pobos e ás vilas próximas, ademais de para a fabricación de salgaduras e de peixes prensados, fabricación que se viu impulsada a finais do século XIX polas acabadas de estrear fábricas de conserva.
- Crise pesqueira do ano 1920, que orixinaría o cambio de porto de base a outros portos do Estado, como Huelva ou As Palmas.
- Aparición do caladoiro do “*Grand Sole*” ou Gran Sol (versión castellanizada do francés, *Gran Linguado*) alá polo ano 1924.
- Período 1932-1938 cunha grave crise xerada polas grandes capturas e pola abundancia de sardiña, que colapsa os mercados coa conseguinte caída dos prezos e coa parada masiva dos pescadores e dos mariñeiros. Prodúcese a quebra dunha gran parte da flota da baixura. Comeza a reclamarse por primeira vez unha regulación de capturas e de prezos.
- Acceso dos barcos a Terranova no ano 1950. Nun só ano duplícanse as capturas de bacallau descargado no porto de Vigo (no ano 1949 descárganse 19.115 tm e no ano 1950 descárganse 41.525 tm). Coinciden no tempo coas primeiras concesións de viveiros de mexillón en batea na ría de Vigo.
- No ano 1961 pónense en funcionamento os primeiros almacéns frigoríficos na ría de Vigo (no ano 1960 ponse en marcha a empresa Pescanova e no ano 1961 bóta-se o *Lemos*, o primeiro buque conxelador), e comezan as descargas de peixe conxelado procedente de buques pesqueiros conxeladores.
- As restricións impostas aos buques españois no ano 1978 para traballar en caladoiros estranxeiros (especialmente conxeladores) fai que as casas armadoras utilicen a figura da “empresa de capital mixto” para resolver este problema que facía imposible pescar nas augas xurisdicionais, e que agora pasaban a ser de 200 millas. Esta manobra de supervivencia fai que unha gran parte da flota conxeladora española perda o pavillón e o cambie polo dos países con caladoiros.
- Entre os anos 1980 e 1990, coa aparición da loxística e a súa aplicación ao transporte da pesca, cambia o escenario das descargas e da concentración en Vigo de toda a pesca conxelada. O acceso faise xa en caixóns universais ou “colectores do tipo *reffer*” (desenvolvemento deste tráfico en Vigo) en buques mercantes e a través doutros portos, respondendo así á localización de novos caladoiros en todo o mundo e á comercialización de novas especies.

- A sobreexplotación pesqueira e a entrada de todos os países ribeiregos no eido da pesca e da fabricación de fariñas, ademais da exportación dos seus produtos a países consumidores, fai que a mediados dos anos noventa comece unha etapa, que aínda hoxe non rematou, que supón a loita continua para non renunciar aos dereitos históricos de pesca dos nosos barcos, ademais de tratar de frear a caída dos prezos do peixe, forzada pola invasión de produtos a baixo prezo de países non consumidores pero que teñen nas súas augas os principios caladoiros de peixe.
- A gran cantidade de persoas dedicadas a este negocio e o volume de portos pesqueiros e de lonxas espalladas polo litoral fixeron prioritaria a tarefa de mellorar a calidade dos seus elementos e a adaptación á normativa comunitaria destes mercados pesqueiros.
- No ano 2000 constatouse a necesidade dunha redución dos mercados pesqueiros e da concentración das operacións desta importante mercadoría para ser capaces de controlar os prezos e de regular a súa extracción co fin de garantir o seu futuro e o das xentes que viven do mar, así como evitar a perda de competitividade e o desprazamento destes centros de negocio cara a outras cidades próximas ao consumo deste produto.
- Outro fito importante nos albores do século XXI é a crise das plataformas dixitais no eido dos mercados pesqueiros. Os portos con grandes mercados pesqueiros que apostaron por esa tecnoloxía perderon o seu protagonismo en favor das grandes áreas e dos mercados centrais (Alemaña, Bélxica, Inglaterra, Irlanda, etc.).
- No primeiro quinquenio do ano 2000 o escenario vaise aclarando e a especialización dos mercados pesqueiros con grandes requisitos de tipo sanitario, pesqueiro, de facenda, cualitativos, loxísticos, etc., fai posible a deslocalización das áreas específicas de loxística pesqueira en favor das localidades periféricas, cuns custos máis baixos e cuns recursos humanos especializados máis económicos.

Táboa 1

ANOS	MOLUSCOS	CRUSTÁCEOS	PEIXES	TOTAL
1921	0	0	26.048	26.048
1922	0	0	s.d.	s.d.
1923	0	0	32.506	32.506
1924	0	0	25.601	25.601
1925	0	0	26.600	26.600
1926	0	0	27.928	27.928
1927	180	38	29.344	29.562
1928	11	48	34.603	34.662
1929	1	133	27.606	27.740
1930	0	0	31.927	31.927
1931	828	177	44.391	45.396
1932	114	108	39.361	39.583
1933	168	98	44.522	44.788
1934	873	61	52.014	52.948
1935	275	56	63.550	63.881
1936	900	51	46.237	47.188
1937	579	70	59.972	60.621
1938	584	43	58.253	58.880
1939	783	41	44.418	45.242
1940	1.252	56	49.448	50.756

Táboa 1 (continuación)

ANOS	MOLUSCOS	CRUSTACEOS	PEIXES	TOTAL
1941	928	83	36.393	37.404
1942	1.165	69	31.323	32.557
1943	1.113	109	42.101	43.323
1944	1.159	82	50.234	51.475
1945	944	56	64.019	65.019
1946	1.629	40	52.454	54.123
1947	1.182	59	57.115	58.356
1948	1.642	64	47.932	49.638
1949	1.468	85	45.348	46.901
1950	1.321	53	54.967	56.341
1951	1.419	78	47.110	48.607
1952	1.764	76	44.118	45.958
1953	2.262	65	49.820	52.147
1954	1.848	46	52.394	54.288
1955	1.558	58	57.664	59.280
1956	1.869	112	55.720	57.701
1957	2.329	181	60.026	62.536
1958	3.293	159	60.801	64.253
1959	4.077	154	70.949	75.180
1960	5.586	153	59.719	65.458
1961	9.423	217	65.170	74.810
1962	12.679	162	66.503	79.344
1963	17.140	74	63.361	80.575
1964	13.168	54	74.351	87.573
1965	18.563	62	62.654	81.279
1966	16.574	245	55.933	72.752
1967	18.818	257	55.382	74.457
1968	14.356	297	57.112	71.765
1969	25.125	200	57.837	83.162
1970	23.016	165	55.524	78.705
1971	25.088	187	50.356	75.631
1972	23.130	495	51.882	75.507
1973	16.324	624	54.480	71.428
1974	18.214	221	56.086	74.521
1975	17.628	305	65.778	83.711
1976	17.447	195	56.909	74.551
1977	16.380	247	54.809	71.436
1978	16.683	225	51.151	68.059
1979	15.454	222	53.582	69.258
1980	16.917	245	53.094	70.256
1981	16.720	305	55.950	72.975
1982	16.157	327	54.696	71.180
1983	15.239	224	55.483	70.946
1984	14.916	273	63.168	78.357
1985	14.971	196	57.398	72.565
1986	15.252	177	64.616	80.045
1987	17.232	179	62.662	80.073
1988	15.964	193	53.966	70.123
1989	15.584	215	46.238	62.037
1990	15.474	378	45.372	61.224
1991	15.504	397	46.659	62.560
1992	32.027	474	45.623	78.124
1993	31.518	785	43.414	75.717
1994	35.740	749	47.347	83.836
1995	35.880	860	51.675	88.415
1996	36.177	528	47.354	84.059
1997	36.104	777	42.269	79.150
1998	36.610	720	41.650	78.980
1999	37.353	800	41.466	79.619

En "Peixes" non se inclúe o bacallau verde.

### 3. ACTUALIDADE

Todos estes elementos van desencadeando unha metamorfose que comeza a deixar ver un sistema maduro de contorna non só extractiva da materia prima, como era hai moitos anos cando a riqueza quedaba en mans dos intermediarios que normalmente se asentaban ao redor das capitais.

Nestas datas, os portos cun asentamento importante do sector pesqueiro necesitan non só unhas boas lonxas, certificadas e de novo cuño, senón que é imprescindible que posúan unha variedade de empresas que facilite as sinerxías e que consiga unha masa crítica de produto que chegue tanto en avión coma en camiión ou en barco e que faga posible a existencia e a explotación de todos estes subsectores, pois unha concentración deste tipo consegue unhas vantaxes que se transforman en aforro para toda a cadea existente entre a extracción e o cliente:

- 1) Disponibilidade da man de obra axeitada.
- 2) Xa que logo, provisión dunha alta capacidade de emprego.
- 3) Diversidade da contorna, que permite abarcar sectores tan distantes coma o frío, a construción naval, a electrónica, a hidráulica, a informática, e favorecer aos sectores próximos (náutica deportiva, de lecer, de pasaxeiros, de mercantes, etc.).
- 4) Asentamento necesario das universidades para cubrir a demanda de postos de traballo especializado e técnico.
- 5) Economías de escala nos sectores de servizos.
- 6) Asentamento progresivo de empresas estranxeiras, atraídas polo aumento e pola especialización do sector.
- 7) Dinámica orientada a manter o liderado, o que obriga a ter os mellores equipos en todos ámbitos, cunha especial atención ás sinerxías de I+D+i para que non perdan a orientación de servizo ao sector produtor e ao comercializador, e non só para facer publicacións dirixidas a engrosar uns currículos pouco útiles para a industria e para a realidade social.

### 4. CONSIDERACIÓNS

Logo destas liñas, coído que calquera lector pode albiscar o apaixonante que é este sector no que Galicia está á cabeza de moitos proxectos importantes e, desde logo, no que Galicia é a porta de entrada e de distribución dunha gran parte do peixe que se consome na Península Ibérica e en gran parte do mundo (elaborados, conservas, etc.).

Esta situación, que se desenvolve nos eidos portuarios das grandes cidades, non foi casual senón que aproveitou o asentamento de empresas do sector e auxiliares, e as vantaxes que xeraban as sinerxías configuradas ano tras ano, século tras século, como xa vimos anteriormente, e que consolidaron os puntos fortes destes grandes mercados específicos de peixe, como pode ser o porto pesqueiro do Berbés e a súa contorna.

Hai uns poucos anos, conscientes desta realidade, propúxose darlle un pulo a esta situación e fíxose un plan quinquenal de investimentos para renovar as instalacións xa amortizadas e avellentadas polo tempo.

Entendemos que sen estas medidas estaríamos a ver (como pasou noutros portos do norte de Europa) un porto de descarga que enviaría os seus produtos aos mercados centrais sen deixar ningún valor engadido na nosa terra e quedándonos coa parte ingrata da pesca a expensas do mercado e dos recursos, co risco de desaparecer no caso de existiren problemas de abastecemento nun momento especialmente complexo para a dimensión que temos no noso país. Por iso, aproveitando as posibilidades de investimento propias da Administración portuaria, facilitouse o asentamento de empresas relacionadas coa pesca, consolidándose así a estratexia de *clúster* na contorna próxima ao Berbés, que en comparación con outros lugares de referencia está, en principio, dando bos froitos.

Facer unha análise da importancia do porto de Vigo para a pesca nun traballo coma este sería complexo, pero o que si resulta doado é deducir, logo das liñas anteriores, que se non houbese porto non habería pesca descargada e, xa que logo, non habería industrias pesqueiras nin en Vigo nin na súa contorna.

Cómpre tamén valorar a importancia do porto pesqueiro para Vigo. Coido que non hai familia nesta área xeográfica galega que non teña un membro vinculado coa industria pesqueira dun xeito ou doutro. Nas táboas in-out da pesca, elaboradas polo Departamento de Economía Aplicada da Facultade de Ciencias Económicas e Empresariais da Universidade de Santiago de Compostela, podemos chegar ata os últimos lugares onde incide a riqueza que xera a pesca, pois neste tipo de tráfico marítimos case o 80% das ganancias de cada marea repártese na contorna do porto base en reparacións, en equipamento, en nóminas, etc.

Estas conclusións fan que o binomio pesca-porto se retroalimente, sobre todo en lugares como en Galicia, na que unha gran parte da súa industria está vinculada ao sector pesqueiro e na que o coñecemento marítimo da súa poboación é alto. Por iso, nos próximos anos imos tentar non perder o liderado neste complexo pero apaixonante motor económico, facilitándolles o labor ás empresas que traballan ao redor da pesca e impulsando estratexias de penetración en mercados exteriores aproveitando que somos consumidores da súa materia prima.

Este desenvolvemento debe ser sostible e, desde o noso punto de vista, non se debe basear nunha política de recheos permanentes pois, como porto fluvial que somos e ante a falta de solo industrial na contorna de grandes cidades como Vigo, hai que buscar solucións imaxinativas e pouco duras ambientalmente, como son conexións con lanzadeiras soterradas coas plataformas loxísticas, xa que, doutro xeito, nalgún momento se chegaría ao despropósito de lesionar o noso patrimonio que foi o que nos fixo líderes mundiais.

É importante abordar este grave problema, pois non só as actividades industriais senón os servizos básicos da poboación están sen se resolver en moitos lugares (depuradoras, compactadoras de lixo, auditorios, escolas, parques e xardíns, etc.) e os concellos miran para os seus portos como solución aos seus problemas.

Este será o gran reto dos portos nas augas das rías ou dos ríos galegos nos próximos anos.