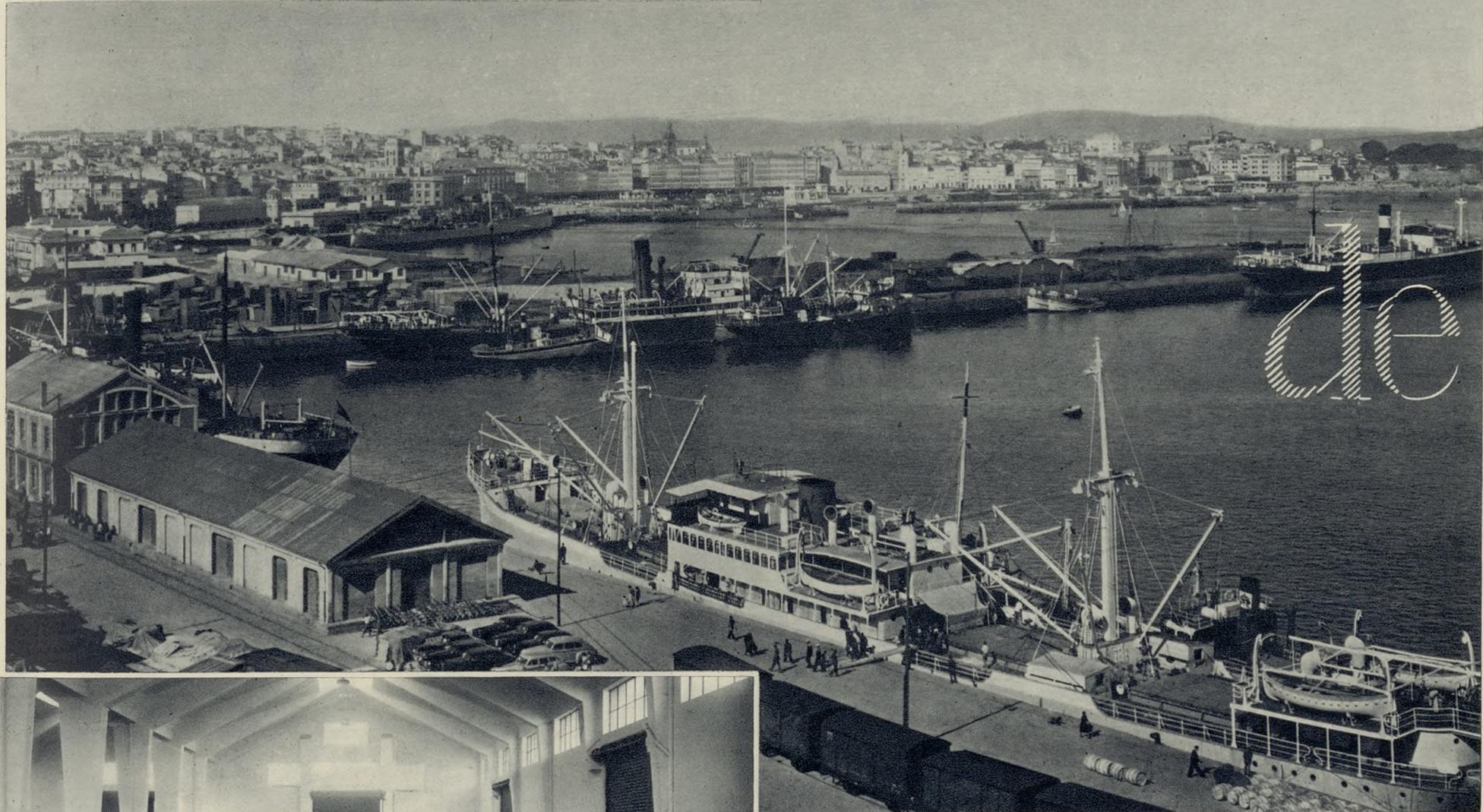


El puerto



La Coruña

PARA los romanos que, hace veinte siglos, construyeron en La Coruña la Torre de Hércules, el mundo acababa cincuenta kilómetros al sur, en el cabo de Finisterre.

Poco podían suponer que dieciséis siglos más tarde su «finis terræ» iba a comenzar a ser el principio del mundo para millares de emigrantes gallegos.

Siendo el segundo puerto importante más occidental de Europa, es natural que La Coruña sea el trampolín de partida hacia el Nuevo Mundo, no sólo de los emigrantes, sino de una gran parte del tráfico comercial intercontinental. Su situación, verdaderamente privilegiada, le ha colocado en medio de las rutas que cruzan el Atlántico con dirección a América o al Mediterráneo.

Aunque el magnífico puerto natural era conocido ya de los navegantes fenicios que iban a Inglaterra en busca de estaño, la verdadera historia del moderno puerto de La Coruña comenzó hace apenas setenta y cinco años, en 1877. Esta fecha es la de la constitución de la Junta de Obras del Puerto, un organismo que, junto con sus homólogos de las demás provincias litorales españolas, ha dotado al país de una de las mejores redes portuarias del mundo, tanto en el Atlántico como en el Mediterráneo.

Gracias a la Junta, el puerto de La Coruña es hoy uno de los mejores de Europa, con ocho muelles, que en total forman una línea de atraque de tres kilómetros, con

calados de hasta diez metros. Todos los muelles están enlazados por medio de vías férreas con la red de ferrocarriles españoles.

En la actualidad, el puerto maneja anualmente unas 600.000 toneladas de mercancías, pero sus instalaciones tienen una capacidad superior a esta cifra. Cuenta con doce grúas, cuatro «carros de vasada» y dos básculas de 40 toneladas. Tiene depósitos carboneros para buques españoles y extranjeros, y un moderno sistema de triple conducción para la manipulación de carburantes líquidos.

Actualmente, el puerto está experimentando una gran expansión, que se verá notablemente incrementada con la puesta en servicio del nuevo utillaje: once grúas eléctricas y cuatro gabarras metálicas. El nuevo plan de obras del puerto se ha iniciado ya: ampliará la línea de atraque en casi otros tres kilómetros y construirá, al lado del puerto comercial, un moderno puerto pesquero.

El coste de construcción de este puerto será superior a los sesenta millones de pesetas, una inversión pequeña en comparación con el volumen de pesca de La Coruña. Así, por ejemplo, sólo el año pasado el valor de las capturas realizadas por barcos pesqueros con matrícula en La Coruña ascendió a 150 millones de pesetas.