

# EL MATADERO INDUSTRIAL DE GALICIA

UNA EXCELENTE MEJORA PARA LA ECONOMIA NACIONAL



El proyecto de un gran matadero industrial en Galicia arranca de una decisión tomada por el general Primo de Rivera durante una de sus visitas a Galicia. Según aquel proyecto el matadero se instalaría en Monforte de Lemos, y sería un establecimiento al estilo de los más modernos de Estados Unidos y del Canadá. El sacrificio del ganado sería, en todo caso, el detalle fundamental del mecanismo de la función, pero no su única finalidad. En lugar de exportarse, como ahora, las reses en vivo, serían despenadas en el matadero regional y pasaportadas en canal, con lo cual se evitaría en ellas la pérdida de peso que experimentan en razón directa con las horas de recorrido, así como la muerte por asfixia y traumatismo, calamidades que atentan con dolorosa frecuencia contra la economía de la industria ganadera. Los vagones primitivos de maderas machiabradas, con el único respiradero de la puerta de acceso, abierta y cruzada por tablas, serían reemplazados por otros más sólidos, con aparatos frigoríficos, que harían llegar la carne a sus destinos en perfectas condiciones de salubridad y sabor, merced a ese conveniente compás de espera entre sacrificio y consumo, que los industriales denominan oreamiento, impuesto por el propio viaje. Por otra parte, en los puntos terminales de las expediciones de carne, muy especialmente en Madrid, Barcelona y Bilbao, que absorben la mayor parte del contingente ganadero de Galicia, se simplificarían grandemente las atenciones, por lo común onerosas, a pesar de los arbitrios municipales, que aquellos Ayuntamientos consagran a sus respectivos mataderos.

Las palabras del general Primo de Rivera dejaron encendida en Galicia una hoguera de esperanza respecto a esta mejora, pero que habían de apagar los vientos mudables de la política. Se trazaron planos, y técnicos pecuarios, acreditadísimos, emitieron sus informes. No hubo una sola disidencia en lo que se refería a lugar de emplazamiento. Unicamente Lugo (capital) había insinuado ciertos deseos de que el matadero se instalase próximo a su núcleo urbano; pero supo renunciar comprensivamente a la aspiración en cuanto se le demostró que implicaría ésta un verdadero fracaso industrial y, consiguientemente, un daño notorio para la economía nacional y regional. Obvias eran las razones: el ganado de las provincias de Pontevedra y Orense, e incluso el muy copioso del sector de Santiago, tendría que trasbordar en Monforte para dirigirse a Lugo y después, de retroceso, recorrer nuevamente la distancia de Lugo a Monforte, a fin de proseguir camino al interior de la Península. Pero otros argumentos de no menos peso abonaban el emplazamiento del matadero en el lugar designado: el de que zonas de producción muy importantes, tales como Castro-Caldelas, Trives y Viana del Bollo, pertenecientes a la provincia de Orense, tienen en Monforte el lugar más próximo en los caminos de hierro. El de que el ganado de otras no menos féculas comarcas, como las de Saviñao, Chantada, Monterroso, Palas de Rey, Lalín, Golada, Rodeiro y Taboada, necesariamente ha de converger en Monforte, para su transporte por ferrocarril. El de que las cabezas procedentes de Quiroga, Rúa Petín, Valdeorras y otras demarcaciones ganaderas del sur de Galicia recorran hasta Monforte, antesala ferroviaria de Castilla, el mínimo trayecto a desandar en su posterior viaje hacia los centros de consumo.

Casi todos los pueblos de Galicia celebran dos ferias mensuales; pero este número se duplica en Monforte por imperativo estratégico. En un radio de acción no superior a cincuenta kilómetros de distancia de aquella ciudad, y que alcanza las comarcas de mayor producción de ganado en las provincias de Lugo, Orense y Pontevedra, se celebran más de sesenta ferias todos los meses. Si a partir del eje radial extendemos la distancia a setenta kilómetros, nos encontramos con más de mil quinientas ferias verificadas todos los años. Estos datos corroboran el acierto en la elección de sitio para el matadero industrial de Galicia.

Pero ya dijimos que los avatares políticos impidieron que el proyecto cristalizase. Fué trasladado a un lugar de Galicia poco menos que lindante con la frontera lusitana y difícilmente aventajable en su negativa propiedad de alejamiento de los centros regionales de producción ganadera. La obra resultó, naturalmente, un fracaso, y ahí están hoy los paramentos de ladrillos enmarcando unas naves mudas de soledad, pero que gritan el disparate económico y estratégico más grande en que pudo incurrirse en este orden de cosas.

Iniciada nuestra guerra de Liberación, el Estado Mayor del Ejército reivindicó, en cierto modo, la pauta a seguir con el auténtico matadero industrial de Galicia, cuyo proyecto nada tenía que ver con aquello que se había realizado. Concentró en Monforte todo el ganado gallego para el abastecimiento de las tropas nacionales y de la población civil. Alternativamente, o sea, un día sí y otro no, salían de allí tres trenes ganaderos para el interior de España.

La noticia de la exhumación del proyecto produjo legítimo júbilo en toda Galicia; pero, por confirmarse la instalación del matadero en Monforte, sobre todo en la provincia de Lugo, y muy especialmente en los rectores de la política provincial, cuya ética, consecuente al ejemplo de más altas magistraturas, se muestra por encima de los amaños al viejo uso. La alegría está, en verdad, justificada. Es una cifra inicial de sesenta millones de pesetas la asignada al presupuesto para la construcción de la parte fundamental del matadero, o sea, la dedicada a apostamiento, sacrificio y expedición del ganado.

Con el objeto de garantizar el carácter estatal de la industria, pero facilitando al propio tiempo la participación del capital privado en la explotación de aquella, el I. N. I. (Instituto Nacional de Industria) se hace mayoritario con la suscripción del 51 por 100 del capital, y queda el 49 por 100 restante a cubrir por los industriales ganaderos: una parte, por los que, organizados en empresas o individualmente, se dedican, dentro de Galicia, en concepto de exportadores, al tráfico de reses, y otra parte, por los que en el resto de España figuran como adquirentes del ganado destinado al sacrificio, muy especialmente por los de Madrid, Barcelona y Bilbao, agrupados en una colectividad, de gran empuje económico, denominada T. R. A. C. E. Queda así establecido un sistema de compensación al quebranto que, sin duda, sufrirían los intereses de los ganaderos, caso de no verse atendidos por la equidad y la comprensión de nuestros medios gubernamentales.

La capacidad del matadero permitirá, en sus comienzos, el sacrificio diario de más de medio millar de reses, cifra que irá en aumento a medida que lo permitan los costosos y complejos elementos de transporte. Está claro que, al incrementarse esta cifra, surgirá mayor número de posibilidades para las industrias derivadas, de que dejamos hecha mención, y que constituirán, con el matadero propiamente dicho, una especie de factoría industrial, en la que los obreros llegarán a contarse más que por cientos. Será como un pujante latido de la España que trabaja, creado en unos terrenos que el Ayuntamiento de Monforte de Lemos, en una superficie de un millón de metros cuadrados, ha cedido gratuitamente al Estado.

Se calcula en dos años el tiempo a invertir en las obras del gran matadero, los mismos que se calculan para terminar la central eléctrica de Peares, la mayor de España. Distan ambas obras entre sí veinticuatro kilómetros, y por señalarse para el futuro una estrecha vinculación en sus funcionamientos, la suma importancia de la hidroeléctrica de Peares da idea de la que reviste para Galicia y para España el matadero industrial que el I. N. I. se dispone a establecer en Monforte de Lemos.