

AÑO XIII, SERIE II, 2-51

1925, oct

38-515  
314

# REVISTA DE CIENCIAS ECONÓMICAS

PUBLICACIÓN DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS  
CENTRO DE ESTUDIANTES Y COLEGIO  
DE GRADUADOS

## DIRECTORES

**Dr. Mario Sáenz**

Por la Facultad

**Adelino Galeotti**

Por el Centro de Estudiantes

**Nestor B. Zelaya**

Por el Centro de Estudiantes

## REDACTORES

**Dr. Mario A. de Tezanos Pintos**

**Raúl Prebisch**

Por la Facultad

**Dr. José P. Podestá**

**Dr. Italo Luis Grassi**

Por los Graduados

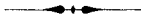
**Enrique Julio Ferrarazzo**

**Emilio Calvo**

Por el Centro de Estudiantes

## ADMINISTRADOR

**Juan C. Chamorro**



DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

CALLE CHARCAS, 1835

BUENOS AIRES

# Explotación

de las

## Industrias marítimas en las costas de la República Argentina

POR LUCIANO H. VALETTE

(Continuación)

---

### XIII

#### EL VALOR COMPARADO DE LA ECONOMÍA PESQUERA

Hemos ya observado que el desenvolvimiento pesquero nacional no ha adquirido todavía el grado que en realidad debería tener. Todo el valor económico que representa la explotación de esta riqueza no excede anualmente de nueve millones de pesos moneda nacional. Un valor es éste que no está de acuerdo con las posibilidades reales de tal industria, pues el vasto campo de acción, en el océano, que como hemos dicho alcanza aproximadamente a 900.000 kilómetros cuadrados sobre la meseta continental argentina (la centésima parte casi de la extensión total del Atlántico) es el principal fundamento para recomendar la institución de la explotación pesquera en vasta escala, disponiendo, a la vez, toda la protección que la industria merece.

Naturalmente, en esta rama industrial el Reino Unido de la Gran Bretaña se encuentra más adelantado que ningún otro país del mundo porque allí se fomenta verdaderamente la explotación y se la protege para su más alto florecimiento. Trátase de un país que por su naturaleza insular ha debido forzosamente dedicarse a la pesca. Acaso en Inglaterra es donde la pesca ha alcanzado el máximo

grado de perfeccionamiento, dando lugar a un activísimo comercio.

Le sigue en importancia el Canadá donde el comercio de la pesca ha alcanzado ya enormes proporciones, especialmente la industria derivada de salazón. En tercer término figuran los Estados Unidos de Norte América, donde la extensión que comprende sus aguas obligarán a operar una mayor explotación de la pesca, cuando los demás productos de sus fuentes naturales de riqueza se hayan deslumbrado.

Justamente se está destacando con mucha notoriedad, en los Estados Unidos, que sus abundantes producciones no siempre entran en el terreno de la especulación certera porque las proporciones de la población de su territorio ya resultan desventajosas para el trabajo rural.

Noruega, en la península Escandinava, es el país que sigue en orden de importancia con respecto al valor relativo de la cosecha pesquera. Oportuno es recordar que allí existen compañías de pesca muy bien organizadas, persuadidas de que son los principales medios de hacer florecer esta industria en sus notables pesquerías proveedoras de numerosos mercados del mundo.

Mucho es el adelanto que ha conseguido Portugal, cuya industria pesquera es hoy casi tan importante como en Noruega. A la utilidad y especial ventaja que Portugal saca de la industria pesquera debe agregarse el concurso que en este sentido ha procurado el gobierno de esta nación.

La pesca en Francia es también asaz importante pero ha llegado allí, puede decirse, a su madurez, teniendo ya que dirigir sus vistas a terrenos lejanos para satisfacer de algún modo las propias necesidades. Su industria conservera de la pesca es de las más perfeccionadas. La explotación de la pesca en España, sigue en orden de importancia relativa y es una de las industrias más destacadas y útiles de la península.

También Holanda es una de las primeras naciones pesqueras del mundo y sus autoridades recomiendan la explotación de la pesca en beneficio del país, procurando también adelantar las industrias secundarias.

Así sucede también en Dinamarca donde la pesca es de absoluta utilidad, porque da lugar a un comercio de exportación muy desarrollado. Otra de las naciones que impulsa la pesca con marcada atención es Alemania, donde el uso del pescado es aplicado especialmente en la preparación conservera, beneficiándose mejor y deduciendo más altas utilidades.

Por cierto que en esta reseña no debemos olvidar a Terranova co-

mo país pesquero. Justamente en esta isla la mayor utilidad económica proviene de la pesca. De Italia hay poco que decir, salvo su especialidad de pesca del atún y fabricación de conservas alimenticias de pescado, porque es una industria a la que no han sido aplicados todavía grandes capitales.

Así nos encontramos nosotros, en parecidas condiciones que los italianos en cuanto al valor de la cosecha de la pesca se refiere. De todos modos, tanto la riqueza faunística como la extensión del campo de explotación, tiene deparado a la Argentina un espléndido porvenir.

Dejando nuestras lanchas menores en la esfera de acción que les corresponde, debemos contemplar la necesidad inmediata de organizar la pesca con mejores elementos y entablar la lucha incesante para lograr el verdadero progreso y el perfeccionamiento de la pesca nacional.

Al concurrir barcos de pesca, modernos, en la explotación marítima, los gastos de producción serán menores con buen provecho, sin duda, para el comercio. Una flota de *trawlers*, aunque de modesto tonelaje, pero de buen andar, transformaría considerablemente la actual situación.

Para abaratar este ramo de la alimentación pública, en todos los países adelantados ha sido necesario mejorar los elementos de captura, hecho lo cual los precios del pescado han decaído en beneficio de un mayor consumo. Todo el mundo sabe que no es posible seguir con el mismo estado actual de cosas si queremos ver la felicidad de la industria pesquera argentina, en todos los dominios de sus actividades y establecida convenientemente en los puntos adecuados del extenso litoral atlántico.

La pesca extensiva sería un recurso muy aparente para dar trabajo a muchas personas, lo mismo de uno que de otro sexo, sin exponer a nadie a la miseria, antes al contrario, originando muchos beneficios a la colectividad.

Adviértese que el valor comparativo de la pesca, con respecto a las extensiones de los campos de pesca litoral, no guarda relación en los diversos países considerados. Con esta base, el país mayor productor de pesca absoluta debiera ser el Canadá, no obstante lo cual es aventajado hoy por los Estados Unidos de Norte América que explota la pesca por un valor anual de más de ciento diez millones de pesos oro.

No hay, tal vez, país alguno donde esté mejor regulada la explotación con el litoral, como en Francia, incluida su colonia de Argelia. También en Noruega se ha llegado a establecer un equilibrio

lógico y este país ha dado últimamente grandes pasos en esta rama industrial.

La pesca de la caballa se ha intensificado mucho en las aguas noruegas desde que se ha conseguido un buen mercado en la Gran Bretaña, país donde se aprecia mucho esta especie. Además la creciente actividad pesquera noruega se debe a la explotación extensiva de la sardina realizada principalmente por medio del puerto pesquero de Stavanger, uno de los más importantes del mundo, pues existen numerosas fábricas de conservas, como sucede en Francia, lo que evita que el excedente de pesca sea perdido.

En Noruega se prepara especialmente conserva de arenques para la exportación. En el primer cuatrimestre del año 1924 Noruega ha exportado conservas de pescado por un valor de 4.181.900 pesos oro sellado. El arenque noruego encuentra muy buen mercado en Alemania y en buen grado en la Gran Bretaña.

Muy satisfactoria es también la pesca del bacalao, especie que los noruegos preparan y remiten particularmente a Italia, Africa Occidental, Brasil y Argentina.

#### ACCION DE OTROS PAISES

Nos hemos referido a los países donde la pesca es hoy una industria de verdadero vigor económico: Canadá, Estados Unidos y Noruega, sin olvidar, empero, a Inglaterra y Gales donde, en realidad, la pesca es tan pronunciada que verdaderamente, pasa ya los límites de lo normal. Por otro lado, Italia, que podría ocupar un lugar prominente en la explotación pesquera, no ha iniciado, puede decirse, la pesca en gran escala.

En España se está llegando al *desideratum* y muy pronto la pesca dará su máximo. Aquí cabría hacer un paréntesis para considerar la capacidad pesquera en la Argentina, pues no podemos, en forma alguna, producir menos que España, con un litoral marítimo casi igual y con una riqueza pesquera tal vez superior.

No menos de quince millones de pesos oro, es el valor anual atribuido a la cosecha de pesca española. Nos encontramos, comparativamente, reducidos a la cuarta parte de su potencialidad pesquera, cuando existen razones fundadas para superar la producción española en este ramo.

A Escocia, como a Inglaterra y Gales, corresponde una superproducción pesquera. Uno de los países que también ha regulado su industria pesquera en la medida de sus recursos naturales es Ale-

mania, país que produce anualmente algo más de diez millones de pesos oro en materia de pesca. Por supuesto, Alemania tiene un litoral marítimo mucho menor que Francia, no obstante lo cual ha llegado a resolver fácilmente la implantación de la industria pesquera.

Mientras tanto, en Terranova se está muy próximo también a alcanzar el pleno dominio de la pesca. Allí, con un litoral dos veces menor que en la Argentina, la cosecha anual de pesca se aproxima generalmente a diez millones de pesos oro. Justamente van a los bancos de ese lugar innumerables barcos pesqueros de todas partes de Europa, los cuales realizan grandes cruceros de pesca que duran de tres a seis meses.

La nueva Irlanda, comparativamente a sus vecinos ingleses y galeses, es una nación poco pescadora, aunque tiene mucho campo donde desarrollar esta actividad. Su producción anual no sobrepasa de dos millones de pesos oro.

A Dinamarca corresponde un lugar prominente también en la producción pesquera. Allí también se hace una explotación intensiva de la industria, como no ocurre en otras partes. Un valor no menor de cinco millones de pesos oro se atribuye a su producción anual de la pesca. Desde luego, es uno de los países más adelantados en tal industria.

Las naciones que realmente están por sobre todas las demás, en materia de explotación pesquera son, sin duda alguna, Portugal y Holanda, teniendo en cuenta su escaso litoral, explotan enormemente la pesca. Desde luego, Portugal produce por un valor anual no menor de 10.000.000 de pesos oro y Holanda algo más de ocho millones.

Todas las naciones enunciadas son las que, en realidad, han impulsado en buena forma sus pesquerías, unas más que otras, como es natural. Sin embargo, no es menos cierto que hay otras donde también es importantísimo el renglón económico de la pesca, tales como el Japón, China y Corea, Rusia, Bélgica y otros estados de Asia y Oceanía.

En los países centro y sudamericanos, la pesca está muy poco más desarrollada que en las costas africanas. Tomando por base la población absoluta de las principales potencias pesqueras, el valor de la explotación de la pesca estaría en la siguiente proporción :

Noruega .....	6,00
Canadá .....	5,00
Dinamarca .....	1,66

Portugal .....	1,63
Holanda .....	1,17
Estados Unidos .....	1,15
Francia y Argelia .....	0,73
España .....	0,70
Argentina .....	0,25
Alemania .....	0,16
Italia .....	0,14

En síntesis, se ve que los países que más productos sacan del mar, son Noruega y el Canadá. Así también los que menos se benefician proporcionalmente a sus poblaciones son Italia y Alemania.

Es indudable que países como España, Francia, Islas Británicas e Italia todavía pueden desarrollar y mantener la industria pesquera para sostener algunos mercados externos. En cambio, Alemania, Dinamarca, Portugal y Holanda han llegado a un término en que la suficiencia de su propio abasto es todo lo que pueden dar.

Tenemos, pues, en conclusión, que la Argentina es un país de alta capacidad pesquera para el porvenir, cuando precisamente la acción se torne pasiva y en vez de importar productos de la pesca, los exportaremos lo mismo a Italia que España, Inglaterra o Francia, fuera de otros múltiples mercados europeos y americanos.

Vendrá el tiempo en que la prodigiosa producción pesquera del Canadá podrá también abastecer al mundo entero. Muy especial es su situación, como no la tiene ningún otro país del planeta, para aprovecharse de esta industria y ya vemos que actualmente se encuentra muy adelantada en los progresos realizados, insignificantes si se quiere, en comparación del futuro que le está reservado.

Por otra parte, el Canadá no practica la pesca intensiva como lo hacen algunos de los países escandinavos. Mientras tanto, no importa absolutamente productos de la pesca, sino que es exportador activo. Naturalmente, es hasta cierto punto extraño que nuestro mercado importador no haya establecido la corriente de comercio pesquero; sin duda, ello se debe a la falta de comunicaciones directas.

Y debemos tener siempre presente que el Canadá es actualmente el país más importante del mundo, en producción pesquera si se considera su población relativa con respecto al extensísimo litoral marítimo, y en el futuro, por sus condiciones privilegiadas en cuanto a la variedad de especies, a la abundancia de las mismas y a sus características climatológicas favorables para la industria conservera de la pesca.

## TERMINOS RELATIVOS

Observando la situación de la Argentina como productora de pesca, en relación con los países que explotan esta industria y hacen de ella un mercado activo, nos encontramos que entre veinticinco países diversos ocupamos el vigésimosegundo lugar. Irlanda, Bélgica y alguno de los países balcánicos están a la zaga de la Argentina en esta materia.

De las últimas estadísticas mundiales de pesca que compila la Oficina de pesquerías de Washington, se deduce que el valor anual de la explotación, siendo la unidad en Bélgica, corresponde a :

Irlanda .....	1,5
Checoslovaquia .....	2
Argentina .....	2
Italia .....	4
Africa (continente) .....	5
Pequeños Estados europeos (no mencionados) .....	5
Dinamarca .....	5
Australia, Nueva Zelandia e islas del Pacífico .....	6
Holanda .....	7
Terranova .....	8
Portugal .....	9
Alemania .....	11
Países sud y centroamericanos .....	13
España .....	14
Noruega .....	15
Escocia .....	16
India, Ceylán, Persia, Turquía asiática, Arabia y Burma.	20
Francia y Argelia .....	33
China y Corea .....	34
Inglaterra y Gales .....	37
Canadá .....	39
Rusia .....	50
Japón .....	63
Estados Unidos .....	113

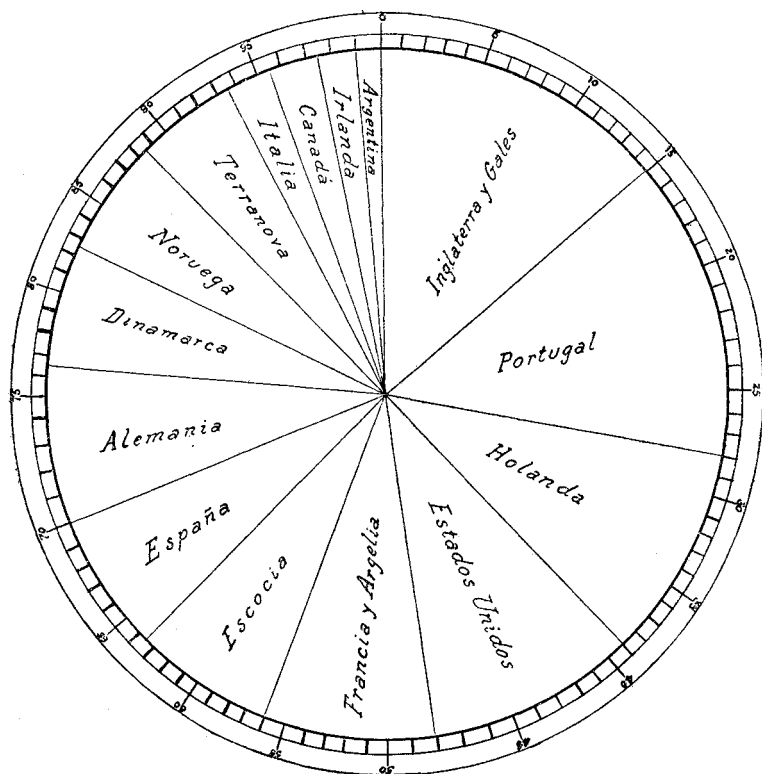
La situación de la Argentina en cuanto a este renglón económico es, sin duda, desesperante, porque no es siquiera comparable desde ningún punto de vista con los países que en orden de importancia del valor pesquero le anteceden o le preceden hasta el guarismo 11 de la planilla anterior.

El valor anual absoluto de la pesca mundial se estima en algo más de 520 millones de pesos oro. Desde luego, es interesante conocer cuál es el valor relativo de la pesca en proporción a cada milla



de litoral en cada uno de los países más pescadores. Considérase que el promedio de rendimiento pesquero por milla litoral es de poco más de ocho mil pesos oro anualmente, tomando como base la mayr parte de los países donde esta industria se encuentra más o menos organizada.

Desde luego, se exceden de este valor normal y en orden de importancia: Inglaterra y Gales, Portugal, Holanda, Estados Unidos,



Valor anual relativo (1922) de la pesca por milla de costa marítima

Francia y Argelia, Escocia, España, Alemania y Dinamarca. Se explotaría normalmente en Noruega y Terranova, mientras que no alcanzan al promedio de explotación Italia, Canadá, Islandia y, en último término, la Argentina.

Guardan, pues, estos países la proporción expresada en el gráfico acompañado en cuanto al valor relativo comparado de la producción pesquera anual. Así, pues, resulta que la explotación es más intensiva en Inglaterra y Gales y en Portugal, donde el rendimiento bruto anual pasa de 20.000 pesos oro por milla de litoral marítimo.

Se infiere también de la expresión gráfica que la explotación es

sumamento pobre en Italia, Canadá, Islandia y Argentina, donde el rendimiento por milla oscila entre 2700 pesos oro en Italia y 1150 pesos oro en la Argentina.

Los términos relativos entre los Estados Unidos de América y la Argentina en el renglón pesquero son muy diversos, por cierto, desde que aquel país, con un litoral siete veces mayor, cosecha por un valor quince veces mayor que en la Argentina. Naturalmente, esto se debe a la mayor contribución del capital invertido en la industria.

En Estados Unidos el capital invertido alcanza a 115.000.000 de pesos oro, mientras que en la Argentina apenas alcanza a 600.000 pesos oro. En relación al capital, que es veinte veces mayor en los Estados Unidos, la Argentina obtiene una mejor cosecha de pesca. Acaso sea éste el signo más revelador de la riqueza faunística de nuestros mares. Otro factor que interviene notablemente en la abultada cosecha de pesca estadounidense es el personal empleado en las industrias del ramo. De tal modo no baja de 190.000 el número de personas empeñado en estos trabajos, mientras que en la Argentina sólo se emplean dos mil, sea la proporción de un pescador argentino por noventa y cinco estadounidenses.

Si se comparan los elementos, se observa una enorme diferencia igualmente. Una flota de 230.000 toneladas es la que se consagra a la pesca en Estados Unidos, teniendo la Argentina tan sólo mil quinientas toneladas, más unas trescientas embarcaciones menores para la pesca fluvial y lacustre.

Todo lo expresado indica claramente el atraso en que estamos en cuanto a esta industria se refiere. Resulta muy interesante comprobar que si el valor de la pesca anual es quince veces mayor en Estados Unidos que en la Argentina, los elementos, el capital y el personal que se ocupa en esta industria es también considerablemente superior y fuera de toda proporción con relación a nuestro país. Una población once veces más numerosa que la de nuestro país, influye, desde luego, en la penetración al mar y en su explotación sistemática. De otra parte, en Estados Unidos no se ha alcanzado todavía en este renglón la importancia adquirida y cimentada en Inglaterra. Una evolución manifiesta se está operando en la gran República del Norte, pero aun está lejos de haber llegado a la intensidad de la explotación marítima como lo ha hecho no sólo Inglaterra sino también Portugal, país que está realizando un progreso muy marcado en el aprovechamiento de las riquezas del mar.

No debemos, por el momento, interpretar cuántos elementos y factores entran en el orden comparativo de la pesca. El elemento

*valor* es, sin duda alguna, el más esencial para la apreciación económica de la industria pesquera, aunque se concibe que sólo proporcione una noción muy incompleta de la importancia y capacidad pesquera de los países considerados.

Asimismo, cabe asignar la más alta importancia comparativa al valor relativo de la pesca por milla de litoral. Así se eliminan guarismos y se obtienen índices más precisos para la comparación, no obstante que el factor valor sea una base incierta, pues que se trata de un valor inicial que va aumentando, a veces extraordinariamente, merced a los numerosos intermediarios, hasta el momento en que el pescado es adquirido por el consumidor.

Realmente, sería más lógico tomar como valor básico el precio que paga el consumidor aunque es muy difícil determinarlo en todos los casos. No es posible, por muchas razones, pero puede calcularse de 25 por ciento a 50 por ciento de la diferencia entre los dos valores. Con fijar el 35 por ciento, no se está muy lejos de la verdad tanto para nuestra producción como para la de muchos otros países.

Tendríamos, de tal modo, que aumentar los valores ofrecidos por las estadísticas en 35 por ciento, por lo menos, a fin de dar una noción aproximada del valor de los productos de la pesca. La valorización de los productos de la pesca ha sido general en todas partes, aun cuando la explotación ha aumentado considerablemente.

#### ACTUALES CONDICIONES DE PRODUCCION

Admítase que las actuales condiciones de explotación pesquera mundial tienden a aumentar en todas partes. No es imposible, desde luego, sobre todo en los países como el nuestro cuya capacidad de explotación es considerable y se aprovecha muy poco esta riqueza. Se concibe que haya probabilidades de un gran desarrollo de esta industria tanto en el litoral asiático como en el africano, lo mismo que en Canadá y aun en los Estados Unidos de Norte América.

De otro lado, conviene recordar que hay una buena serie de países que estando en condiciones de explotar la pesca en gran escala se encuentran en situación de privilegio no sólo para abrir su propio mercado de consumo, sino también para obtenerlos ventajosamente en el exterior.

Notoriamente, las condiciones para una abundante producción de pesca existen tanto en la Argentina como en Chile, Brasil, Méjico, y las naciones centroamericanas e islas Antillas, en cuanto al

continente americano se refiere. La Rusia y algunos Estados europeos también se encuentran en una situación de privilegio para obtenerlos ventajosamente en el exterior.

Una condición virtualmente igual ofrecen el Japón, China y Corea y también Australia, Nueva Zelanda y numerosas islas importantes del Pacífico. Relativamente, las actuales condiciones de producción pesquera han alcanzado su apogeo en países como Noruega, España y las Islas Británicas, en Europa.

Respecto de Terranova podría decirse lo mismo. Reducidas son las posibilidades de acrecentamiento pesquero en Venezuela, Ecuador, Colombia y Perú y también en Alemania, Portugal, Dinamarca, Holanda y Bélgica.

Si las actuales condiciones de producción pesquera en la Argentina no alcanzan la intensidad y el florecimiento de otros países es, sencillamente, porque la explotación es limitadísima debido a los escasos medios puestos en juego para movilizar esta industria de porvenir.

Desde luego, las bases sobre las cuales reposa la pesca no son siempre estables, ni menos, definidas. El cúmulo de factores físicos y naturales que interviene, no siempre es favorable para el desenvolvimiento gradual y progresivo de la industria. Resultan algunas bruscas oscilaciones de un año a otro, pero puede afirmarse que, en general, el acrecentamiento ha sido de 300 por ciento en el transcurso de los últimos veinte años.

Pero semejante acrecentamiento lo han experimentado particularmente las naciones de intensiva explotación, como Inglaterra y Portugal. No hay, pues, que formular al respecto un pesimismo exagerado, al considerar el mayor grado de explotación de la pesca, especialmente en la Argentina, conociendo de antemano la inmensa riqueza que sus aguas contienen, base sólida y positiva para levantar una futura industria de verdadero aliento.

Indudablemente, lo único que falta para eso es el elemento : capital, y tan pronto como se lance en este sendero se verá que su aplicación es verdaderamente fructífera.

Actualmente, las condiciones de la producción pesquera argentina acusan un grado efectivo y real del desarrollo producido en los últimos 20 años. No se explotaba entonces más de 300.000 kilogramos mensuales, mientras que hoy la pesca, proporcionada a los mercados del país, se aproxima a dos millones de kilogramos mensuales.

Así, pues, el índice de la producción propia es casi siete veces mayor, mientras que la población no ha tenido la misma progre-

sión. Tomando los valores relativos, se puede decir que mientras la población ha crecido 100 por ciento, la producción pesquera se ha elevado por lo menos en 500 por ciento.

Todo eso demuestra concluyentemente la capacidad del mercado propio para consumir pescado y la insuficiencia del abasto. Reconócese que a tan apreciable aumento han contribuído substancialmente los medios rápidos de transporte, materia que aun deberá perfeccionarse mucho para cuando se opere la esperada evolución en el desarrollo general de la pesca.

Indiscutiblemente, no poseemos ningún centro pesquero bien organizado. Por lo que a Mar del Plata se refiere, si bien es cierto que existe allí la más importante colonia de pescadores de la República, hay que admitir que no está debidamente instalada todavía. Bueno es advertir que con el puerto y la dársena que se ha construído para uso exclusivo de la flota pesquera, ya se ha dado un gran paso en el sentido de radicar definitivamente dicha colonia que ha venido luchando con muchas y serias dificultades. En muchas ocasiones renunciaban los pescadores al trabajo debido a la rompiente del mar en la costa, que les imposibilitaba botar sus embarcaciones dispuestas en la playa, con gran trabajo, y solía computarse en 200 el promedio anual de sus salidas al trabajo. Todo esto ha sido cambiado debido a la construcción del puerto y es muy raro ahora el día que se encuentren impedidos de salir a pescar, no obstante el menudo tonelaje de sus lanchas.

La construcción del puerto de Mar del Plata, empero, no ha determinado todavía la utilización de más amplias embarcaciones de pesca. La rutina sigue implacable. Realmente, se explicaba que antes de la construcción del puerto fuera aventurado poner en acción barcos de tonelaje superior, pues se imponía el uso de embarcaciones pequeñas para que, una vez terminada la faena diaria, pudieran retirarse sobre la playa lejos del alcance de la rompiente.

Resulta hoy un contrasentido ver dentro de la hermosa dársena de pescadores las mismas características de las lanchas pesqueras de antaño, si bien en número mayor. El adelanto y la seguridad que supone para la industria de la pesca la construcción del puerto de Mar del Plata, no ha sido seguida de una evolución concordante con la producción.

No hay actualmente, en todo el litoral argentino, una situación más ventajosa que la de Mar del Plata para desarrollar intensiva y extensivamente la producción pesquera. Teniendo en Mar del Plata el puerto habilitado y las vías del ferrocarril del Sur tendidas hasta el pie de la dársena de pescadores, no se comprende cómo no

haya interés en mejorar las condiciones y los elementos de explotación.

Todas las condiciones son favorables para que en Mar del Plata se fomente la pesca y la instalación de las industrias derivadas. Grandes son también las perspectivas en muchos otros sectores del litoral para un vasto desarrollo pesquero y es de esperar que las serias deficiencias que hoy existen en la modalidad de la explotación del mar sean rectificadas en breve con la intervención del espíritu emprendedor, del aporte de capital y de una legislación de verdadero fomento industrial.

#### XIV

##### EL MERCADO Y SU FALTA DE ORGANIZACION

La organización comercial de la pesca puede decirse que no existe en el país. Adviértese la falta esencial de un buen sistema comercial basado en la información exacta de la cosecha obtenida para su consiguiente colocación, en forma de resguardar tanto al pescador como al consumidor.

Observamos que en el principal centro de comercio de la pesca, como es la capital federal, ninguna noticia previa se tiene con respecto a la cosecha y clase y, menos aun, sobre el arribo de las consignaciones, su distribución y su venta. La cuestión no es tan difícil, sin embargo. Esta información general debiera darse por anticipado y diariamente en boletines, aun en dos o tres ediciones, a medida que los datos se reciban de los centros de explotación. Por supuesto, estos boletines debieran ser puestos al alcance de todos los comerciantes de pescado.

Una vez que anticipadamente a la llegada de los productos se pudiese tener conocimiento exacto de lo cosechado, se entiende que con los guarismos a la vista y las correspondientes clasificaciones específicas, sería mucho más fácil y más segura la preparación de los mercados consumidores.

La manera feliz de comerciar con la pesca en estado fresco consiste en poner al corriente y con anticipación a todos los negociantes del ramo, sobre los pormenores de las próximas consignaciones. Asimismo este sistema no podría salir de la esfera de los mismos interesados, los productores, quienes estarían en la necesidad de organizar una especie de Bolsa que, a su vez, estaría en permanente correspondencia con los consignatarios y distribuidores del interior

y con las mismas autoridades municipales de cada centro poblado consumidor de pescado en gran escala.

Se obtendría con la organización de la Bolsa de pescado la absoluta información, tanto sobre los resultados de la pesca como también en la preparación consiguiente de los mercados. Comerciar con pescado fresco significa la necesidad de una previa y segura información, en tiempo oportuno, con rapidez y claridad.

No hay para eso otro expediente que el de organizar la Bolsa con sus agentes, a quienes telegrafiaría todos los detalles de un cargamento al llegar al puerto de pesca o bien con antelación si se dispusiera de la telegrafía o telefonía sin hilos.

No puede en este comercio, y dadas las condiciones del país, prescindirse en todos los sitios importantes de conocer con anticipación razonable la naturaleza y cantidad de los productos a llegar, para organizar la justa distribución en consecuencia.

Y bien se comprende la ventaja que surge del conocimiento, de parte de los comerciantes en el ramo de pesca, sobre los detalles de la pesca que debería distribuir veinticuatro horas más tarde, sea a la llegada de los productos procedentes de los lugares de la pesca. El conocimiento de tales informes puede ser de un gran valor, porque permite preparar de antemano un programa perfecto de distribución de la cosecha.

Mucho estimarían los pescadores si esta organización surgiese cuanto antes, como si pudiesen obtener referencias concretas para localizar los cardúmenes en las distintas épocas del año. La Bolsa de pescado, en realidad, hace ya falta en el puerto de Mar del Plata, donde sería muy fácil instituirlo y prestarle cómodo local en las inmediaciones de la dársena de pescadores.

Allí encontrarían muchas ventajas tanto los compradores como los productores. Y la realización de este propósito podría muy fácilmente obtenerse destinando un lugar en el puerto para oficinas de la Bolsa. Tendríase con esta organización primordial una mejor garantía para el consumidor, ya que todas las compras y ventas se realizarían en la Bolsa, la que adquiriría así el carácter de oficina de intercambio comercial de los productos de la pesca.

Es incuestionable que la Bolsa de Pescado reformaría substancialmente la industria pesquera, mancomunando mejor los intereses de los pescadores y comerciantes. Obvio es también que provocaría una mejora en las condiciones del pescado, desde el punto de vista sanitario, al menos para las cosechas obtenidas en los principales centros de explotación.

También una institución de esta índole podría publicar y divul-

gar folletos ilustrativos sobre el más ventajoso y adecuado aprovechamiento de los alimentos de origen acuático, particularmente en lo que concierne a recetas culinarias, la manera de conservar, preparar y servir el pescado que el público desconoce, en gran parte.

Por lo demás, podría también extractar todas las disposiciones esenciales de las leyes y reglamentos atinentes a la industria pesquera y dar a conocer profusamente toda información de valor positivo para acrecentar el interés de productores y consumidores.

Es preciso que algún organismo de índole comercial se ocupe de la distribución en los hogares y entre todo el pueblo, de informes ilustrativos, que llamen la atención del consumidor para afirmar mejor la industria pesquera.

#### AUSENCIA DE PESCADO EN BUENAS CONDICIONES SANITARIAS

Todos los mercados donde se expenden los productos de pesca adolecen de la más insignificante instalación apropiada al resguardo y conservación de estos artículos tan perecederos. Una falta completa de organización comercial de la materia es su lógica consecuencia.

Por otra parte, empieza el malestar en los mismos centros de pesca, donde también se carece de lugares e instalaciones adecuadas a la previa preparación y buen acondicionamiento higiénico del pescado.

Se hace necesario instalar en los principales centros pesqueros una planta frigorífica perfectamente higiénica y bien montada, con capacidad suficiente para el tratamiento previo de la cosecha antes de lanzarla al consumo. Y en Mar del Plata es donde más se hace sentir la necesidad de semejante instalación que debería comprender, además del frigorífico y la sala de máquinas, un amplio local para evisceración, lavadero y clasificación de los productos cosechados.

No hay luego dificultad mayor que vencer, puesto que las vías del ferrocarril del Sud llegan justamente hasta la dársena de los pescadores y ello facilitaría ampliamente la expedición de pescado fresco por ferrocarril a todos los importantes mercados del interior del país.

De tal manera y con muy poca obra más, el puerto de Mar del Plata podría convertirse en uno de los sitios productores de pesca mejor dotados, no solamente del país, sino también del mundo entero. La asociación de patrones y capitanes de la flota pesquera con-



tribuiría luego a levantar la acción y el espíritu para abordar con serenidad y perfecto conocimiento todos los asuntos concernientes al bienestar industrial. Anualmente podría la entidad publicar un libro con los datos más salientes que pudiesen contribuir al mejoramiento de las condiciones salubres del pescado, además de otras informaciones de valor positivo relativas a la industria general de la pesca local.

De esta manera la Asociación de patronos y capitanes pescadores podría mantener una delegación permanente en la Bolsa de pesca que, como se ha dicho, será el factor de mayor progreso para la prosperidad del comercio pesquero. Naturalmente, la falta de organización mercantil hace que la distribución y acondicionamiento del pescado sea deficiente en extremo, aun en la misma capital federal, que es el mayor centro de consumo.

No existe, además, la rápida y fácil distribución de los productos que, en definitiva, es el punto capital para mantener alto el interés pesquero. Todas las especies acuáticas son, por su naturaleza, sumamente perecederas y de un valor insignificante si se relaciona con el peso propio del producto, además del envase, del hielo y, por qué no decirlo, de las vísceras, inútiles y perjudiciales, a tal extremo que no debería permitirse su expedición conjuntamente con los peces.

Una mala práctica es el único argumento que puede esgrimirse en favor de semejante atentado a la salubridad de la materia. Es necesario, entonces, proceder a movilizar el pescado con la mayor rapidez posible, tanto más cuando los mercados se hallen distanciados de los centros de producción.

Todo el sistema actual debe reformarse e introducirse, en cambio, procedimientos especialmente destinados a mejorar el embalaje del pescado. De todas partes llega ahora el pescado en cajones comunes, que raramente reciben un lavado y menos una desinfección apropiada.

El pescado es colocado a granel con un ligero lavado de efecto más aparente que real, y así la mercadería llega a los mercados de destino. Allí queda encerrado el elemento que provoca prontamente la descomposición del pescado: las vísceras.

Realmente, no tiene explicación el hecho de que se involucren los órganos abdominales en la expedición del pescado fresco. Aténtase con ello en perjuicio de la salud pública y es indudable que se impone modificar esta mala costumbre.

Positivamente, la higiene se beneficiaría mucho desde que es hartos sabido que el intestino de los pescados es el factor que más di-

rectamente influye en la corrupción de los mismos. Y a pesar del empeño de que los artículos de consumo lleguen en las mejores condiciones posibles de conservación, no ha todavía llamado la atención de las autoridades sobre esta verdadera contravención, principalmente en la época de estío que es, precisamente, la que corresponde al mayor giro comercial de la industria pesquera.

El radio de distribución de pescado debe necesariamente resentirse cuando al mismo tiempo se le transporte con sus respectivas vísceras, en estado de putrefacción manifiesta, desde que la función orgánica ha sido paralizada, vale decir, desde el momento que el animal es cadáver. En tales condiciones no es prudente hablar de ensanche y apertura de mercados alejados de los centros de producción pesquera. Un vez que se entre en la práctica de eliminar el intestino inmediatamente de capturado el pez, entonces será posible contemplar con seguridad el ensanche de las operaciones de distribución y mayor consumo.

Naturalmente, todo esto, añadido al tratamiento por el frío y la aplicación de medios adecuados de transporte y almacenamiento, vagones y vehículos frigoríficos, influiría favorablemente en las operaciones mercantiles.

Obvio es que si se suprime la causa originaria y fundamental que provoca precipitadamente la avería del pescado el comercio y el consumo ganarán sobradamente. Fácil es comprender el contrasentido higiénico del procedimiento hoy en uso para el transporte del pescado a los mercados, acompañado de materias que recargan fletes y que irremediablemente van a distribuirse con profusión por todos los ámbitos de las poblaciones, para luego depositarlas en los recipientes de residuos hasta que el servicio de limpieza pública los aleja de los hogares.

Y a nadie se le oculta la riqueza microbiana que encierran las vísceras del pescado y que hace rápida irrupción por todos los músculos infectándolos hasta podrirlos totalmente. Decididamente, el pescado debe ser destripado lo más antes posible después de la captura.

Oposición franca y fundamental no puede hacerse respecto de esta importantísima medida higiénica.

#### ALEJAMIENTO DE LOS CENTROS ACTUALES DE PESCA

Todos los mercados de fuerte consumo de pesca marítima se encuentran y encontrarán por mucho tiempo muy alejados de los

lugares de pesca, determinando ello la necesidad de recurrir a procedimientos preparatorios de higienización de los productos acuáticos antes de remitirlos al consumo.

Y esta es, precisamente, la cuestión que más directamente interesa al público. En la misma forma se procedería si, de no existir los mataderos públicos, se introdujesen las reses para el consumo desde los mismos lugares de producción, es decir, en las estancias, transportando los cadáveres con todas sus vísceras, lo que no se hace en ninguna parte.

Si se prescinde de la explotación pesquera fluvial, que siempre será muy relativa con respecto a la marítima, los mercados de consumo interno exigirán de todas maneras una modificación fundamental en el actual sistema de tratamiento y transporte del pescado.

Si hoy no nos beneficiamos más con los productos acuáticos del mar es por la sencilla razón de que no puede ofrecérsenos el artículo en buenas condiciones de salubridad. Si en las ciudades de Buenos Aires y La Plata, que son grandes centros de población situados relativamente cerca del mar, no se consume ahora pescado en condiciones de perfecta frescura, ¿qué puede esperarse de las ciudades del interior como, por ejemplo, Rosario de Santa Fe, Córdoba y Tucumán?

Obsérvase la imperiosa necesidad de introducir en el comercio de la pesca los procedimientos modernos adoptados en muchos puertos pesqueros europeos donde la refrigeración, limpieza y clasificación del pescado es previa a la expedición a los mercados de consumo.

Si nos concretamos a considerar como principales centros consumidores de pescado, tan sólo a las grandes ciudades de Buenos Aires, Rosario, Córdoba y Tucumán, encontramos que las distancias a recorrer son, respectivamente, contando desde Mar del Plata : 400 kilómetros, 700 kilómetros, 1100 kilómetros y 1550 kilómetros.

Ordinariamente el tiempo mínimo empleado por los trenes comunes para hacer estos recorridos es de 10 horas, 15 horas, 23 horas y 35 horas, respectivamente. Con estas distancias y tiempos se hace indispensable proveer de medios especiales para que el pescado pueda llegar a los distintos destinos en perfectas condiciones para el consumo.

Con 270 kilómetros, que es la distancia que separa Londres del puerto pesquero de Grimsby, el pescado es llevado al mercado, limpio y enfriado previamente. Desde luego, las distancias considerables que separan a nuestros mercados principales de los lugares de pesca, requieren la aplicación de ciertas manipulaciones indispen-

sables y la aplicación del frío, sobre todo en la época de verano, a fin de que los productos de la pesca marítima lleguen a todas partes en condiciones intachables.

De más está decir que los productos de la pesca son artículos de consumo que deben tener una preferencia especial, tanto en el almacenamiento como en el transporte de los mismos. Así también, siendo su valor comercial muy reducido, en relación al peso y al volumen, debe asegurarse su conservación en forma tal que, sin redundar en la elevación de los gastos, la mercadería sea puesta al alcance del consumidor en las mejores condiciones de higiene posible.

Naturalmente, en el recorrido de grandes distancias, como en nuestro caso, es absolutamente necesario emplear el frío. La materia de pesca es de muy delicada conservación y no es posible hacerla llegar a los distantes mercados de consumo sin emplear algunos dispositivos especiales.

Ocurre ahora una dificultad insuperable para abastecer a los mercados del interior, precisamente por la deficiencia con que se trata al pescado. En el caso de modificar los procedimientos, el consumo en el interior sería muy acrecentado, calculando que la ciudad de Rosario solamente insumiría no menos de cinco mil kilogramos diariamente de pesca marítima. No sería difícil tampoco colocar en Córdoba tres mil kilogramos diariamente y dos mil kilogramos más en Tucumán.

Mientras tanto, estos importantes mercados tan sólo consumen hoy la tercera parte de lo que en realidad consumirían ordinariamente (en proporción considerable la producción de origen fluvial) y en condiciones de conservación e higiene generalmente deplorables.

No se puede alcanzar, pues, a suplir las necesidades del verdadero abasto porque el comercio de este ramo no ha sido aún organizado en debida forma.

La visual económica en esta materia debe concentrarse muy especialmente en las distancias relativamente considerables que separan a los mercados de posible gran consumo, de los centros de explotación pesquera. En tal circunstancia el consumo puede fácilmente acrecentarse si se aportan ciertas medidas para la buena conservación, en tránsito, de los productos de pesca.

Muy fácil es comprender que el consumo de pescado, puesto en condiciones inmejorables de salubridad, en cualquier punto importante del país, merced a algunas simples manipulaciones industriales, ha de producir una creciente demanda y podría manifestarse en relación directa con el capital invertido en la pesca.

Indudablemente, el alejamiento de los mercados es un inconveniente muy grande para el desarrollo de la industria pesquera, pero es remediable, en cierta medida, y completamente eliminado si se aplica racionalmente al pescado lo que llamaremos « tratamiento previo » en los lugares de pesca intensiva, como en Mar del Plata, por ejemplo.

Lo esencial es tener ligada la línea férrea entre los centros de producción y de consumo y esto, felizmente, existe. En cuarenta años las líneas de ferrocarril han sido tendidas en todo sentido dentro del territorio de la República y contando ahora con una red de más de 35.000 kilómetros, las distancias pueden salvarse con rapidez relativa y asegurarse los mercados más alejados de los centros de explotación pesquera.

### *Acerca del transporte de los productos*

Todos sabemos en qué condiciones precarias se efectúa el transporte de pescado. Sin embargo, lo primero que se ocurre generalmente es pensar en la aplicación de vagones frigoríficos tratándose de la expedición por ferrocarril.

Y al efecto no se reflexiona que ello es imposible, tratándose de envíos parciales e irregulares y aun para la cosecha total de Mar del Plata, que viene a la capital federal por tren especial. Pónese el grito en el cielo porque los ferrocarriles no adoptan el vagón refrigerante.

La queja no está bien fundada y menos en la situación actual de la industria pesquera. No se hace esto para el transporte de un producto más intensivamente explotado, como la leche y la crema, y con menos razón para el pescado.

Toda la mejora que pudiera pedirse en este sentido a las empresas de transporte no pasaría más que de una buena intención, pero prácticamente y económicamente irrealizable. ¿Con qué criterio se llevaría hoy el pescado en vagones frigoríficos si desde el primer momento este artículo de consumo no ha sido tratado para ser conservado en este medio ni en los mercados mismos se ha dispuesto absolutamente nada para acondicionar los productos en igual forma que durante el transporte ferroviario?

Se debe ser razonable y detenerse a pensar un momento que la actual producción de pesca y la organización de su comercio no exigen tal mejora sin que antes sean puestas en práctica muchas otras de más urgencia.

Desde luego sería, naturalmente, un gran progreso que el pescado pudiese transportarse en furgones ordinarios, separadamente de los demás equipajes y encomiendas. Pero no existe ninguna razón, por ahora, para exigir el empleo de vagones frigoríficos.

Habría que reconocer la ineficacia de dichos vagones, cuando en el punto de origen el pescado ha soportado altas temperaturas, antes de ser cargado en ferrocarril. En Mar del Plata es deplorable ver en el verano la permanencia del pescado, ya internado en los furgones que permanecen al sol durante todo el día.

Mientras el pescado viajaría en el vagón frigorífico, supongamos que iría bien y luego nos encontraríamos con que no existen depósitos frigoríficos en los mercados. La baja temperatura, sin ser excesiva, la requieren los productos de la pesca, tan pronto como son desembarcados.

La temperatura inicial, para nuestro caso, a que debería llevarse el pescado, sería suficiente con que alcanzase  $+ 2^{\circ}$ . Una vez enfriado a esta temperatura, podría cargarse en vagones frigoríficos que lo mantendrían, desde Mar del Plata hasta Buenos Aires (trayecto nocturno) con una variante no mayor de  $+ 4^{\circ}$  C.

Así que el pescado arribase al mercado de consumo debería internarse en cámaras frías a  $+ 2^{\circ}$  C. y esto sería más que suficiente para conservar el pescado en perfectas condiciones, siempre que el producto fuese eviscerado en el puerto de origen.

No se necesita más, en nuestro caso, ya que tal procedimiento puede garantizar la conservación del pescado más de una semana. Y no hay razón, tampoco, de pretender este tiempo cuando en el término de 48 horas desde la captura el pescado podría ser llevado y puesto al consumo de la misma ciudad de Tucumán.

Por supuesto, cuantas facilidades se consigan en este asunto de la mejora del transporte, serán originadas por una mayor producción y un comercio bien organizado. Mientras las cosas sigan como ahora, será muy difícil conseguir la mínima mejora.

Repetiremos, una vez más, que los productos de la pesca habrán de transportarse, cuando la cantidad sea de cierta consideración, en vagones frigoríficos para que la situación de la industria pesquera sea favorable. Actualmente el pescado se consume en condiciones muy desventajosas porque, como alimento, llega a los mercados con un desmerecimiento originado en los mismos puntos de producción.

De otro lado y consecutivamente a las mejoras generales habrá que resolver de alguna manera, favorable para el mayor consumo de pescado, las tarifas de transporte y la rapidez del mismo. No

se podría con las actuales tarifas engrosar el interés de los nuevos mercados alejados.

No existiendo un tráfico considerable es de suponer que sea difícil modificar las tarifas, pero si éste se acrecienta y toma un carácter estable será preciso obtener una sensible reducción para todos los envíos superiores de 1000 kilogramos y teniendo también en consideración el factor *distancia*.

La propulsión de la industria pesquera, su mayor explotación y la conveniente organización de su comercio serán los factores que influirán, por propia gravitación, a mejorar las actuales malas condiciones del transporte. Recientemente ha sido introducida una relativa mejora en el transporte del pescado desde Mar del Plata hasta la capital de la República, consistente en la adopción de un tren especial, aun cuando con el material rodante común. Y para este tren se ha establecido una tarifa de 3,46 pesos moneda nacional por cada cien kilogramos, con mínimo de envío de 200 kilogramos y un adicional, por tracción en el puerto de Mar del Plata, de 1,17 pesos moneda nacional por cada 1000 kilogramos. En las operaciones de carga y descarga intervienen por su cuenta los interesados.

No es difícil que al acrecentarse la producción y consiguientemente el tráfico, esta tarifa sea disminuída porque para una cosecha de importancia debiera considerarse excesiva en virtud de la clase de mercadería. Tomando los guarismos expresados se observa que el costo de flete desde Mar del Plata hasta Buenos Aires asciende a 35,77 pesos moneda nacional la tonelada. Siendo una carga que ordinariamente ocupa vagones completos la tarifa debería ser más acomodada, aún en las presentes circunstancias. Los pescadores de Mar del Plata, por concepto de flete ferroviario, desembolsan mensualmente alrededor de 30.000 pesos moneda nacional. Pero luego deben afrontar otro gasto mucho más considerable para el traslado del producto desde la estación cabecera (plaza Constitución), hasta el mercado Bullrich. Este gasto suma alrededor de 6000 pesos mensuales.

### *Los factores que encarecen la producción*

Tenemos que considerar que la industria pesquera ha de desarrollar sus actividades capitales muy lejos, en general, de los mercados de consumo. Así, el primer factor de encarecimiento de la producción se originará en los fletes siempre excesivos para tal clase de mercadería.

Los ferrocarriles tienen que contemplar esta situación capital al estudiar sus tarifas y proporcionar todas las facilidades posibles para el mayor fomento y tráfico de la materia de pesca.

Desde luego, el transporte habrá de ser el factor esencial que será necesario tener en cuenta al impulsar la explotación pesquera argentina. El pescado, como es sabido, es un artículo de baja cotización mercantil y para conquistar mercados distantes es indispensable no recargarlo con fletes elevados. En otra forma el flete resultará mucho más elevado que el valor mismo del producto, cosa que no es admisible si se pretende justamente desarrollar una nueva e interesante fuente de trabajo y comercio.

De esta argumentación surge, como se ve, la necesidad de contemplar un juego de tarifas inferiores para el transporte del pescado si, como será prudente y forzoso, habrá que incorporar nuevos mercados del interior del país que aun no gozan este beneficio en la alimentación corriente. Son mercados, como se ha dicho, muy distantes de los centros eventuales de pesca marítima y tendrían suma ventaja en consumir pescado, tanto del punto de vista de la higiene alimenticia, cuanto para beneficiar la misma economía doméstica. Con relación a la propia riqueza pesquera, los argentinos no comemos suficiente pescado y una de las razones, aparte de la escasa explotación, es, precisamente, la carestía del flete.

Obteniendo tarifas reducidas será muy fácil abrir muchos mercados y si éstas se aplican aún a la pesca conservada, no será muy difícil conquistar mercados extranjeros. En otra forma las dificultades serían insalvables y la industria pesquera languidecería.

Al tráfico de pescado, en todas partes, se le da una preferencia especial que no tienen los demás productos de la alimentación popular; en razón de que la pesca, generalmente, es concentrada en determinados puertos y de allí remitida directamente a grandes mercados.

Cuando se intensifique la explotación marítima será, pues, de todo punto indispensable establecer tarifas especiales, en el grado justo, para que su aplicación no encarezca el artículo. Todo el consumo de pescado fresco que sea posible realizar en el país, reposará sobre la base del flete y si éste es reducido, contribuirá eficazmente a estimular el consumo y, por ende, la explotación que así no tendrá nunca temor de ver inutilizada una parte de la cosecha.

El valor ínfimo de los productos de la pesca es el punto esencial para que contribuyan en buena parte a la alimentación pública. Obvio es entonces que todo recargo en el costo disminuirá el interés adquisitivo de esta mercadería.



El estímulo verdadero radicaré precisamente en esta cuestión y las autoridades como los ferrocarriles están en el deber de prestar todo su concurso. Los demás factores de encadenamiento de la producción pesquera son tan secundarios, comparados con el que se refiere a los fletes, que es fácil corregirlos.

De todas maneras las iniciativas particulares son siempre eficaces para subsanar los inconvenientes derivados del mayor costo de producción. En general, tienden a disminuirlos al extremo mínimo con el concurso de una dirección técnica perfecta y la organización conveniente de la industria y del comercio.

Tratando de eliminar la traba que se origina en los altos fletes se logrará que la industria de la pesca sea realmente útil para el país. Lo esencial es, pues, permitir el desarrollo de la producción y su económica colocación en los mercados de consumo por más alejados que se encuentren.

Altos fletes comportarían un grave mal que es preciso señalar, pues si la explotación pesquera puede fácilmente satisfacer las necesidades del consumo, es a condición de que los productos sean transportados en condiciones tales de precio y calidad que promuevan la modificación que se debe buscar en las actuales costumbres de la economía popular. Este problema particular es precisamente el punto de mira de todo el conjunto y al gobierno tocará resolverlo sensata y prácticamente.

Y si estas cosas se resolviesen favorablemente, es seguro que todas las actividades de la industria pesquera se estimularían automáticamente. El consumo reclama, sin duda, un mayor aporte de pescado y es evidente que hay que realizar un esfuerzo para satisfacer tal necesidad, pero con efectivas ventajas, de manera que los productos se pongan al alcance de todos.

Forzosamente los actuales métodos de pesca influyen mucho para encarecer el pescado, pero con la aplicación de los métodos y el establecimiento científico de cámaras frías, el costo de producción disminuirá sensiblemente.

Fácil es comprender las diversas causas que dificultan el ensanche de los mercados para los productos acuáticos. El negocio en gran escala es el que puede reducir ventajosamente el costo de producción. Los productos de la pesca deben valer menos de lo que cuesta la carne vacuna y aun a igualdad de precio será fácil acrecentar el mercado.