

BIBLIOTECA CONGRESO

B.P
B.523

MINISTERIO DE EDUCACION
UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS

HERBERT ALLHEIMEN

NUESTRA PESCA MARITIMA

EN EL

SEGUNDO PLAN QUINQUENAL

Biblioteca del
Congreso

A R G E N T I N A



BUENOS AIRES

1953

CF-IV-C-7-d'-3'-6"-4"

CF-V-2-6

ARGENTINA-POLÍTICA ECONÓMICA

INDUSTRIA PESQUERA-ASPECTOS ECONÓMICOS-AR-
GENTINA


Biblioteca del
Congreso

ARGENTINA

B.P.
3.523

MINISTERIO DE EDUCACIÓN
UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS



HERBERT ALLHEIMEN

NUESTRA PESCA MARITIMA
EN EL
SEGUNDO PLAN QUINQUENAL

LIBRO DADO DE FIANZA A LA BIBLIOTECA
DE LA LEGACIÓN NACIONAL ARGENTINA EN BUENOS AIRES
Y DEPOSITADO EN EL REGISTRO DE LA COLECCIÓN
GENERAL DE LA BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL DE ELEMENTOS
BIBLIOGRÁFICOS RELACIONADOS CON EL
REGIMEN DE DEPÓSITO.


Biblioteca del
Congreso

~~22976~~ ARGENTINA

BUENOS AIRES
1953



Biblioteca del
Congreso

310648 *

A R G

Tópicos principales

El Capítulo XVII, E. 81 del 2º Plan Quinquenal. La necesidad de una Dársena de Pesca adecuada en Mar del Plata. Futuro Mercado de Concentración y Frigorífico de Pescado en Mar del Plata. Los buques de pesca modernos tipo "Combinación". Eco-Sonda para la Pesca. Concentración de la industria marplatense de conservas de pescado. Las ventajas del fileteado a máquina. El aprovechamiento de los desperdicios. Comercialización y transporte de pescado. Fomento del consumo de pescado.

Objetivos especiales del Gobierno

El 2º Plan Quinquenal en su capítulo XVII, E. 81, referente a la industria alimenticia, pesca y derivados, dice textualmente: "La producción de pescado será incrementada en un 185 % sobre el promedio 1947/51, a fin de obtener en 1957 un volumen físico de 200.000 toneladas. El régimen de comercialización será reordenado en base a la organización de las industrias del frío y de conserva de productos de la pesca. El Estado auspiciará y facilitará asimismo el desarrollo complementario de las actividades industriales en relación con el aprovechamiento de subproductos de la industria pesquera. Las inversiones del Estado para el fomento de la industria pesquera comprenderán investigaciones tecnológicas, contralor pesquero, mercados, frigoríficos y la construcción de embarcaciones especiales".

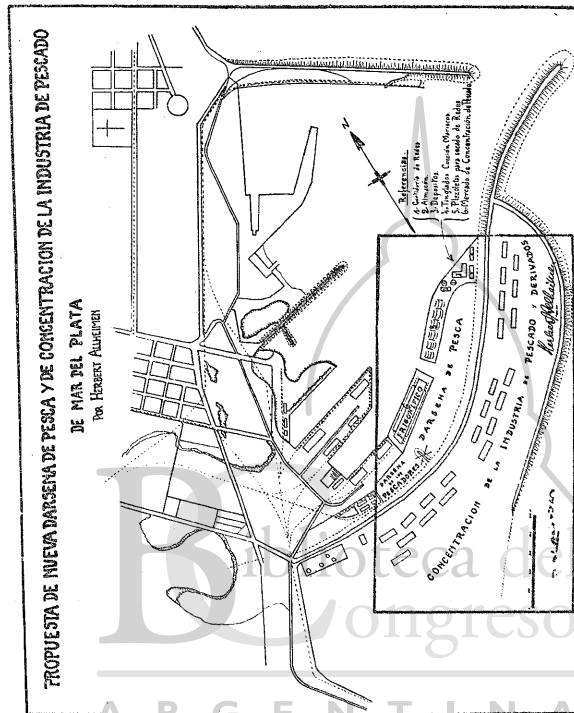
zona marítima de Mar del Plata, se vuelcan dos grandes corrientes: una, con agua fresca del Río de la Plata, que trae cantidades abundantes de substancias alimenticias, y otra, procedente de las islas Malvinas, que conduce aguas marinas frías, ricos en sales nutritivas.

La importancia de los puertos pesqueros de la provincia de Buenos Aires para el éxito del 2º Plan Quinquenal

Dispensando los gobiernos nacional y provincial una atención adecuada al progreso de los puertos de la provincia de Buenos Aires, éstos podrían ser de incalculable importancia para el éxito del 2º Plan Quinquenal. Como demostración de la solidez de esta afirmación basta tener presente que el 50 % de nuestras zonas pesqueras sobre el Atlántico, con más del 95 % de la pesca marítima de todo el país (sin incluir la pesca de altura), se encuentran sobre las costas de la provincia de Buenos Aires, donde también están situados nuestros tres puertos pesqueros más importantes: Mar del Plata, Quequén-Necochea y el sistema portuario de Bahía Blanca (fig. 1).

Futura dársena de pesca de Mar del Plata

La racionalización de la pesca marítima del país requiere, como primer y principal medida, la construcción de una verdadera Dársena de Pesca en el puerto de Mar del Plata, lo que se podría hacer mediante la prolongación en amplia escala de la actual dársena de los pescadores (fig. 2). Esta nueva dársena de pesca, cuya construcción propone el autor del presente trabajo, vendría a tener una superficie de casi 180.000 m.² y obtendriase mediante el alargamiento, por una parte, del muelle existente entre la actual dársena de pescadores y la de cabotaje. El nuevo muelle, que así se crearía, tendría un largo de aproximadamente 400 metros y un ancho de 100, quiere decir que proveería una superficie de 40.000 m.² o sea un área más que suficiente para el gran frigorífico del mercado nacional de concentración de pescado de dicho puerto. Para completar la dársena de pesca sería necesario construir un segundo muelle con asiento en la escollera Sur, cuya superficie alcanzaría unos 70.000 m.², que vendría a solucionar un número de importantes problemas, como ser: plazoletas donde secar y reparar las re-



des; sitio para las piletas de curtir o tratar las redes en bañó de alquitrán; lugar para galpones-depósito para el almacenamiento de elementos de pesca, etc.

Concentración de la industria marplatense de pescado

Con la creación de la dársena de pesca se actualizaría automáticamente el problema de la concentración de la industria de conservas de pescado y derivados, que encontraría una solución lógica y sumamente conveniente en la formación de una gran superficie de terreno a espaldas de la escollera Sur, mediante el bombeo por las dragas, de la arena que actualmente estorba la entrada al puerto hacia dicho lugar, o sea hasta llenar el espacio entre la escollera Sur y la nueva escollera a su espalda. Esto sería la mejor forma de invertir la partida de 18.000.000 de pesos que ha sido incluida en las previsiones del 2º Plan Quinquenal para obras a realizarse en el puerto de Mar del Plata. Los valiosos terrenos, que se obtendrían de este modo, alcanzarían para dar cabida a todas las fábricas de conservas de pescado existentes en la zona y cuya ubicación actual no solamente deja de ser práctica sino que, en muchos casos, conspira contra todo buen sentido de salubridad y economía. La concentración de la industria de conservas de pescado, tal como propone el firmante, facilitaría a la vez la creación de una industria lucrativa de subproductos de pescado, por lo fácil y económico que resultaría entonces la recolección de los residuos de todas las fábricas de conservas, recuperándose así para la economía nacional ingentes valores que ahora se desperdician lastimosamente (fig. 2).

Frigorífico de concentración de pescado en Mar del Plata

Debido a que a veces es extraída del mar mayor cantidad de pescado de lo que la industria y demás mercados internos puedan absorber, será forzoso depositar y conservar el excedente en el puerto para la distribución y venta en los días de entrada reducida. Esta conservación requiere instalaciones frigoríficas adecuadas, en donde guardar el pescado hasta el momento de su comercialización. De este modo se atenuaría el desequilibrio en los mercados y sería posible mantener precios más equitativos tanto para el pescador y el industrial como para el consumidor. El frigorífico modelo del mercado nacional de

concentración de pescado de Mar del Plata, convendría construirlo para una capacidad inicial de 30.000 cajones, con miras a futuras ampliaciones por etapas.

Frigorífico municipal modelo de la Capital Federal

El local o galpón en que actualmente funciona el mercado de Concentración General de Pescado de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, se encuentra en un estado sumamente defectuoso. Urge por lo tanto que el nuevo local, proyectado hace tiempo, sea transformado en realidad, con la instalación de un amplio frigorífico modelo, como digna cooperación del 2º Plan Quinquenal del Gobierno del general Perón.

Frigoríficos de pescado para centros urbanos

Los frigoríficos de pescado, a instalarse en los centros urbanos más importantes del interior del país, tendrían que ser utilizables también para toda otra clase de productos alimenticios. La capacidad de cada uno de estos frigoríficos sería determinada de acuerdo al número de habitantes de cada centro urbano, proponiéndose las siguientes capacidades en cajones:

5.000/7.000 cajones, para centros urbanos de 350.000 a 500.000 habitantes, existiendo en el país solamente las siguientes ciudades: Córdoba, con 380.000 habitantes, y Rosario, con 500.000 habitantes.

2.000/3.000 cajones, para centros urbanos con 80.000 a 300.000 habitantes, que son los siguientes:

| | | | |
|--------------------|-------------|---------------------|--------------|
| San Isidro | 90.086 hab. | Vicente López | 149.958 hab. |
| San Justo | 88.853 " | Avellaneda | 278.821 " |
| Paraná | 84.188 " | Gral. San Martín .. | 269.514 " |
| Mendoza | 97.496 " | Lanús | 244.473 " |
| San Juan | 82.410 " | Eva Perón | 207.031 " |
| Lomas de Zamora .. | 125.943 " | Santa Fé | 168.791 " |
| Morón | 110.344 " | Tucumán | 194.166 " |
| Quilmes | 115.113 " | | |

1.000/1.500 cajones, para centros urbanos con 25.000 a 70.000 habitantes:

| | | | |
|---------------------|-------------|---------------------|-------------|
| Azul | 28.609 hab. | Godoy Cruz | 54.480 hab. |
| Berisso | 33.970 " | Corrientes | 56.544 " |
| Pergamino | 32.382 " | Adrogué | 35.999 " |
| Tandil | 32.309 " | Junín | 36.149 " |
| Tres Arroyos | 29.996 " | San Fernando | 44.666 " |
| Gualeguaychú | 37.109 " | Zárate | 35.197 " |
| Posadas | 37.588 " | Río Cuarto | 48.706 " |
| Catamarca | 31.067 " | Concordia | 52.213 " |
| Villa María | 30.362 " | Guaymallén | 44.894 " |
| San Rafael | 28.847 " | Salta | 67.403 " |
| San Luis | 25.147 " | Santiago del Estero | 60.039 " |
| Mercedes (S. L.) .. | 25.912 " | | |

500/1.000 cajones, para centros urbanos con 15.000 a 25.000

habitantes:

| | | | |
|---------------------|-------------|-----------------------|-------------|
| Bragado | 16.804 hab. | Punta Alta | 19.852 hab. |
| Chivilcoy | 23.386 " | Tigre | 24.809 " |
| Ensenada | 24.925 " | San Nicolás | 25.025 " |
| Mercedes (B. A.) .. | 16.932 " | Bell Ville | 15.796 " |
| Olavarría | 24.204 " | Cruz del Eje | 15.563 " |
| San Justo | 24.354 " | Santa Rosa | 14.623 " |
| Curuzú Cuatiá | 15.440 " | La Rioja | 23.806 " |
| Goya | 20.804 " | Venado Tuerto | 15.974 " |
| Gualeguay | 23.517 " | La Banda | 16.053 " |
| La Paz | 15.006 " | Tafi Viejo | 15.374 " |
| Victoria | 17.711 " | Ite. R. S. Peña | 23.100 " |
| Villaguay | 17.607 " | Formosa | 16.606 " |

5.000/7.000 cajones, para los puertos pesqueros de Quequén/Necochea e Ing. White (Bahía Blanca), previendo ampliaciones futuras por etapas, a medida que la modernización de barcos y redes permitan aumentos progresivos de la pesca.

Transporte de pescado

El transporte de pescado tiene dos aspectos, el uno marítimo, terrestre el otro, siendo el cuidado del primero condición indispensable para el buen éxito del segundo. Por esta razón es de primerísima importancia que el transporte marítimo sea hecho en bodegas convenientemente refrigeradas, para que el pescado, a partir del instante mismo de ser extraído de las aguas hasta la entrega al frigorífico o a las fábricas de conservas, sea mantenido en el estado de máxima conservación. Para que esto sea posible como regla general en un futuro próximo, deberá exigirse en adelante que todo buque pesquero que opera alejado de los puertos pesqueros tenga instalación frigorífica adecuada.

En cuanto al transporte terrestre del pescado, refrigerado o congelado, desde el puerto pesquero hasta los distintos centros urbanos de conservación y consumo del interior del país, este tendrá que ser hecho en vagones frigoríficos ferroviarios y/o por medio de camiones y acoplados térmicos. Este transporte puede hacerse ya desde los tres principales puertos pesqueros del país: Mar del Plata, Quequén/Necochea y Bahía Blanca, para todos los centros urbanos servidos por líneas ferroviarias de trocha ancha. Los centros urbanos servidos por líneas de trocha angosta o mediana tendrán que recibir aprovi-

sionamiento de pescado fresco directamente de los *trawlers* en el puerto de la Capital Federal o mediante transbordo de los vagones frigoríficos del Ferrocarril Nacional General Roca.

El transporte de pescado fresco por medio de camiones y acoplados térmicos puede hacerse desde cualquier puerto pes-

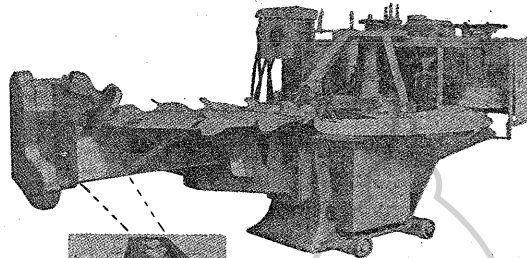


Figura 3



quero como desde cualquier centro urbano estratégico con frigorífico del interior del país. Esta forma de transporte de pescado, preferentemente congelado, que es el más ágil y por tal razón el más conveniente, podría ser organizado de inmediato.

La comercialización de pescado

La solución feliz de este problema, especialmente en lo

que a pescado fresco se refiere, está vinculado estrechamente con la solución previa de los problemas de la dársena de pesca en Mar del Plata, del frío y del transporte. En cuanto a la comercialización, propiamente dicho, convendría tal vez seguir manteniendo el actual sistema de concesionarios mayoristas, sujeto a que ellos estuviesen dispuestos a crear una organización efectiva de transporte y distribución del producto a sus sub-concesionarios y minoristas en el interior del país. A fin de mantener precios uniformes en todo el territorio de la República podría establecerse tarifa de flete única, tal como se ha hecho para el fletamiento de la leche desde cualquier punto del interior a la Capital Federal.

Dependiendo la venta del excelente producto alimenticio, que es el pescado, no solamente de la oferta sino también de la demanda habría que estimular esta última mediante una presentación apetitosa del producto y una propaganda eficaz.

La presentación más atractiva de pescado fresco se obtiene mediante el fileteado. Convendría lanzar los filetes de pescado a la venta en forma congelada, envueltos en papel celofán dentro de cajas standard de cartón, de contenido neto ½ kilo. Hay ahora máquinas automáticas para cortar filetes de bacalao, merluza, besugo, etc. Estas máquinas cortan 4.800 filetes por hora en los tamaños de 20 cm. hasta 40 cm., graduándose la máquina automáticamente según el correspondiente tamaño del pescado, separando las espinas sin pérdida de carne. Por lo general la máquina cortadora de filetes se acopla junto con dos máquinas quitadoras del pellejo, formando así un grupo completo (fig. 3).

Esta forma de preparar el pescado para la venta salvaría además grandes cantidades de desperdicios, que podrían ser vendidos a las fábricas de subproductos de pescado, para ser transformados en harina de pescado, etc., lo que sería factible una vez que la industria marplatense de pescado haya sido concentrada en un solo lugar, como propone el autor (fig. 2).

Producción de pescado

Flota de Pesca Marina Argentina. — Con buques de pesca marina se entiende embarcaciones de cierto porte y condiciones de navegación. Las compañías, cuyos buques se detallan a con-

tinuación, intervienen casi exclusivamente en la pesca de altura:

| Compañías y Buques | Tonelaje bruto | Tonelaje neto | H. P. | Velocidad | Capacidad de cajones 50 kgs. | Tripulación |
|----------------------------------|----------------|---------------|-------|-----------|------------------------------|----------------------------|
| Flota Mercante del Estado | | | | | | |
| "Maneco" | 358.20 | 216.95 | 650 | 10 | 1.200 | 16 |
| "Pescadilla" | 309.41 | 176.36 | 520 | 10 | 1.200 | 12 |
| "Centolla" | 231.90 | 114.64 | 294 | 10 | 500 | 13 |
| "Trucha" | 201.13 | 114.64 | 394 | 11 | 430 | 19 |
| "Cristo de Lúmpias" | 200.00 | 120.00 | 230 | 11 | 800 | 19 |
| P. A. M. S. | | | | | | |
| "Presidente Mitre" | 372.00 | 181.00 | 600 | 9 | 2.000 | 30 |
| "Presidente Roca" | 298.00 | 169.00 | 750 | 10 | 1.500 | 7 |
| "Shark" | 40.00 | | 120 | | 500 | 24 |
| "Inestia" | 25.00 | | 95 | | Granel | 7 |
| "Fénix" | 25.00 | | 160 | | Granel | 18 |
| Pinasco, Raffo y Cia. | | | | | | |
| "El Plata" | 235.00 | 144.00 | 476 | 12 | 1.250 | 23 |
| "Angélica" | 220.00 | 20.00 | 413 | 12 | 1.250 | 7 |
| C.O.S.A.D.E.X. | | | | | | |
| "Besugo" | 215.00 | 86.00 | 450 | 10 | 1.200 | |
| "Lenguado" | 215.00 | 86.00 | 450 | 10 | 1.200 | |
| "Corvina" | | | | | | próximamente |
| V. N. | | | | | | |
| "Margarita" | | | | | | no quieren facilitar datos |

Renovación de la flota de pesca marina

Los adelantos de los últimos tiempos en cuanto a tipo de buque más conveniente para la pesca marítima, tanto de altura como de superficie, alcanzados con el empleo de los llamados "buques combinación" presagia que para nuestra pesca marina está por llegar el momento propicio para proveerse de una flota pesquera integrada por buques del referido tipo convertibles, de portes entre 350/450 toneladas bruto, neto máximo, a construirse en el país, enteramente de acero, de propulsión Diesel eléctrica con potencia entre 700/900 HP, velocidad no inferior a 10 millas, con bodegas frigoríficas para capacidad de 1.500/2.500 cajones de pescado, provistos de radar, eco-zonda, radio-teléfono, etc., y con las últimas mejoras en cuanto a comodidades y de salubridad para la tripulación. Con buques de este tipo y porte sería factible navegar mar afuera en busca de cardúmenes grandes y embolsarlos antes de que se acerquen demasiado a las costas y se subdividan, haciéndose de este

modo posible completar la carga con un número mínimo de lances, menores molestias y mayores beneficios.

Sobre el interesante tema de buques pesqueros convertibles o "combinación", me escribió, entre otros, con fecha 6 de octubre de 1952, el señor L. W. Scofield, autor de "Purse Seines and Other Roundhaul Nets in California", que fué dado a publicidad hace poco por el Departamento de Pesca y Caza de dicho Estado. Dice el señor Scofield: "Los buques mencionados en la

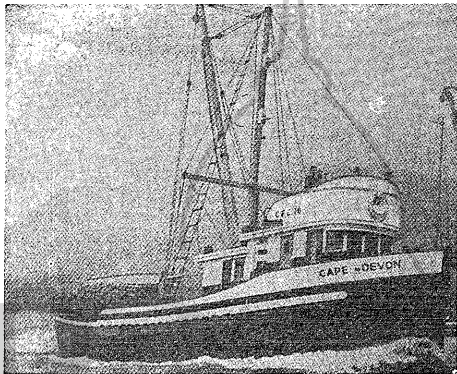


Figura 4

página 55 del Fish Bulletin N° 81 son fácilmente convertibles de pescar con la red de "embolse" (purse seine) al tipo para pescar con red de arrastre (trawl), y nuevamente para pesca con la red de embolse"... "Creo que esta clase de buques, de porte mediano, serán los que en el futuro tendrán más éxito, porque podrán ser convertidos a cualquier forma de pesca, de acuerdo con los cambios de temporada o de precios del pescado, pudiendo operar con la red de arrastre, o con la de embolse, pescar con el anzuelo a flor (troll), o con espinel, según mejor

convenga. La inversión será menor y, además, llevarán menor tripulación" (fig. 4).

Dice un viejo proverbio, que no hay mal que por bien no venga, que se confirma en el presente caso, por cuanto el gran atraso en que se encuentra nuestra flota de pesca de mar nos vendría a favorecer justamente ahora, permitiéndonos sacar provecho de los últimos adelantos técnicos, cuando llegue el momento de resolverla.

Respecto a la necesidad de proceder cuanto antes a la modernización o, mejor dicho, renovación de nuestra flota de pesca marina, cítase a continuación las recomendaciones votadas en tal sentido por el Primer Congreso Nacional de Pesquerías Marítimas e Industrias derivadas, reunido en Mar del Plata del 24 al 29 de octubre de 1949, y concebidas en los términos siguientes:

"Considerando:

Que los buques anticuados son antieconómicos y conspiran contra el normal desarrollo de la pesca intensiva, redundando en perjuicio del público en general;

Que su estado precario de conservación hace erogar cantidades ingentes para mantenerlos en estado eficiente de navegabilidad;

Que hay que standardizar tales embarcaciones y someterlas a una pesca racional de acuerdo al medio en que actúan;

Que el Plan del Superior Gobierno Nacional ha considerado que la antigüedad de la flotilla conspira contra el rendimiento de la misma, pues insume la totalidad de los beneficios y más aún en reparaciones,

El Congreso

ARGENTINA

A los organismos bancarios, en especialidad a los que integran el sistema bancario oficial, atiendan preferentemente a los requerimientos de créditos que formulen

las cooperativas y demás entidades o personas dedicadas a la pesca, para la adquisición de embarcaciones pesqueras, motores y artes de pesca, a los efectos de tener una flotilla standardizada y racional”.

Hay que modernizar los elementos actuales de pesca de Mar del Plata

Hablar de modernización, cuando se trata de la anticuada forma reinante de pesca de Mar del Plata, es emplear un término inadecuado por ser demasiado suave, por cuanto le hace falta sufrir una revolución total. La pesca de superficie de Mar del Plata se hace actualmente mediante lanchones y con el empleo de la anticuada red italiana llamada “lámpara”, que está compuesta de dos alas largas y puntiagudas, a las cuales está ligada la red, propiamente dicha, en forma de barriga, con un bolsón de concentración de la redada en la parte central superior y rematada en el fondo con un “piso” de regular dimensión. En la pesca con esta red operan dos lanchones en pareja, teniendo cada lanchón una tripulación de ocho (8) hombres, lo que hace 16 hombres por pareja de lanchones.

Mediante un buque convertible tipo “combinación”, pescando de embolsero, sería posible realizar una pesca equivalente a la de 5 a 8 parejas de lanchones. Empleándose para la pesca con la red de embolse una tripulación reducida, de 15 hombres, resulta que dicha tripulación podría realizar una pesca equivalente o superior a la de los 128 hombres que suman los tripulantes de las ocho parejas de lanchones.

De esta comparación salta a la vista que, para producir la revolución a que se hace alusión más arriba, sólo hace falta que una compañía cualquiera se decida a tomar la iniciativa de ser la primera en pescar con red de embolse desde el puerto de Mar del Plata, por cuanto su éxito habría de provocar el vuelco de todos los demás, por propia conveniencia.

A fin de que semejante vuelco no llegue a provocar un verdadero desastre para los patronos pescadores que persistieran en emplear los métodos de pesca anticuados, convendría que se comenzara desde ya a buscar una solución práctica y no dema-

siado onerosa para aquellos que se resolvieran por cambiar de método. A este efecto sería conveniente que los bancos les pres-tasen una ayuda comprensiva para financiar la construcción en el país de buques pesqueros tipo “combinación”, de acuerdo con planos que seguramente sería posible conseguir sin mayores gastos del mismo diseñador de este tipo de buques, el arquitecto naval H. C. Hanson, de Seattle, EE. UU.

Sería por lo tanto conveniente que los actuales patronos pescadores supiesen unir sus esfuerzos, formando nuevas compañías para la pesca en adelante, con el moderno tipo de buque convertible “combinación”, y empleando tanto la red de embolse como la de arrastre, según la conveniencia.

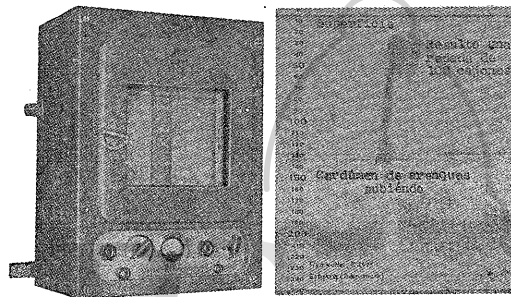


Figura 5

Perfeccionamientos recientes de la pesca de superficie y sus consecuencias

En el curso de las dos décadas últimas se han producido varias innovaciones tanto en la fabricación como en el empleo de la red de embolse, algunas de las cuales han contribuido a reducir el tiempo para completar una redada, permitiendo así aumentar la eficiencia productiva del equipo de pesca. El invento del eco-zonda, por ejemplo (fig. 5), ha facilitado grande-

mente la rápida ubicación y estimación cuantitativa de los cardúmenes. Otra innovación, que ha marcado rumbo, fué la sustitución de la mano del hombre por el guinche y el botalón para la haladura de la red, que ha hecho casi innecesario en adelante el empleo de los otros dos tipos de redes de cerco, más livianos, o sea la anticuada "lámpara" italiana y la modificación posterior de ésta, la "te anillo o cerco (ring net)". Esta última innovación ha permitido reducir el número de la tripulación, permitiendo mayores beneficios para el equipo pesquero y precios más económicos para el industrial lo mismo que para el consumidor. El empleo de guinche y botalón para la haladura de la red de embolse ha hecho innecesario el uso de un tipo de buque especial para la pesca con esta clase de red, por cuanto siendo posible izar la red mediante el empleo de la correa, del guinche y del botalón, ni el mayor peso de la red de embolse ni la altura de la borda del buque significan ya obstáculos.

Innovaciones recientes en la construcción de la red de embolse

Desde el comienzo, la red de embolse se diferenciaba de las otras dos redes de cerco, ("lámpara" y "ring net"), por ser de forma rectangular, tener solamente un ala y la bolsa de concentración en la parte superior del otro extremo, mientras que tanto la de "lámpara" como la de cesto (ring net) tienen las alas rematadas en forma angulosa y llevan la bolsa de concentración de la redada en la parte superior del medio. En el curso de los últimos tiempos, la red de embolse no solamente ha ido perdiendo su forma rectangular, gracias a rematamientos de forma angulosa de sus dos extremos, sino que se ha ido sustituyendo su única bolsa de concentración originaria por dos o tres bolsas o secciones bolsables distanciadas, lo que permite subdividir las redadas grandes en varios bolsones, que puedan ser vaciados en forma sucesiva, evitándose de este modo el embotellamiento en un solo bolsón de una redada demasiado grande, que pueda dar motivo a excesiva mortandad y hasta al hundimiento de la red.

Como se lanza una red de embolse

La red de embolse, antes de ser lanzada, se encuentra apilada sobre una mesa giratoria de la popa del buque, con el ala

en el fondo y la otra extremidad, que contiene las bolsas o secciones bolsables, en el tope de la pila. Encima de ésta va montado un caique o dos. Tan pronto el buque se encuentra en la zona de pesca, y se haya encontrado un cardúmen interesante, procedase a explorarlo detenidamente en la pantalla del eco-grafo (eco-zonda) a fin de establecer su importancia, velocidad y dirección (fig. 5). Habiendo sido satisfactoria la exploración se da la orden de lanzar la red, pero previamente es echado al agua el caique, al que está atada mediante una sogla la extremidad bolsable, siguiéndole el resto de la red a medida que el buque va completando el cerco alrededor del cardúmen y, tan pronto que esté terminado y lanzada al agua la última parte del ala, la sogla de halar del ala es asegurada a borso y, acto seguido, se recoge la sogla del caique la que está halada hasta recuperar la punta de la extremidad bolsable de la red, cuyos dos presulos son enganchados sobre el pescante, simultáneamente se trata, mediante las asustaderas, de evitar que parte del cardumen se pueda escapar por debajo del buque antes de haber podido cerrar el fondo de la red. La forma acostumbrada de cerrar el fondo de la red por medio de la sogla de embolse, que era pasada sobre una roldana y halada a mano ya esta siendo sustituida por el sistema noruego, que es mucho más ligero, por cuanto emplea un cable de acero, sumamente flexible, que es encarreteada rápidamente por medio del guincha, poniendo fin al cierre del fondo en breves minutos. A medida que prosigue esta operación, los anillos de embolse van siendo juntados por grupos e izados a bordo con el empleo de una correa, del guinche y del botalón. Después son haladas las líneas correspondientes a los flotadores para su agrupamiento. Mediante el empleo de correas, del guinche y del botalón se comienza a izar a bordo el ala de la red, la mesa giratoria es dada media vuelta y la tripulación empieza de nuevo el apilamiento de la red a medida que va siendo bajada del botalón. Mientras tanto el caique mayor ha sido ubicado a babor del buque, o sea al costado de operaciones, y amarrado al palo pescante (fig. 6), a fin de mantener la parte bolsable de la red a conveniente distancia del costado del buque, permitiéndose así descargar o vaciar los bolsones sin inconvenientes. Una vez que los bolsones hayan sido vaciados, la red es arrastrada una milla o dos en el mar para su lavado, para luego

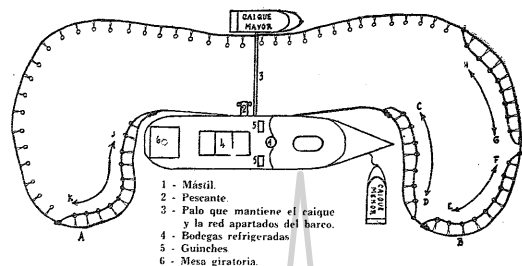


Figura #1

ser izada a bordo por medio de la correa, del guinche y del botalón. Se vuelve a pasar el cable de acero de embolse por los anillos del fondo de la red, en reemplazo de la cuerda que fué puesta provisoriamente durante la haladura, la mesa giratoria es dada media vuelta a su posición inicial y el buque, con el caique mayor a remolque, está listo para hacer una nueva redada.

Fomento del consumo de pescado

El modo más sencillo y a la vez más eficaz y económico para fomentar el consumo de pescado y, por ende, prestar una cooperación efectiva para el mayor éxito del 2º Plan Quinquenal en materia de alimentación, es hacer del pescado el plato obligatorio, una o dos veces por semana, para las fuerzas armadas, los hospitales, internados, maternidades, asilos, conventos, penitenciarias y cualquier otro establecimiento carcelario. Para el fomento del consumo de pescado entre el gran público en general, sería conveniente recurrir al empleo de las cadenas de radiodifusión y de los afiches, e invitar a todos los diarios y revistas del país a publicar recetas sobre la preparación de platos apetitosos de un número de nuestras especies de pescado, en sus diversos estados: fresco, salado, ahumado, en conservas o pastas.

BIBLIOGRAFIA Y COLABORACION

- 1) W. L. Scofield: "Purse Seines and other Roundhaul Nets in California", (Fish Bulletin N° 81), de la Oficina de Pesca Marítima del Departamento de Pesca y Caza, California, EE. UU. (1951).
- 2) Recomendaciones y Trabajos presentados al Primer Congreso Nacional de Pesquerías Marítimas e Industrias Derivadas, Mar del Plata, 24 al 29 de octubre de 1949. Tomos I y II.
- 3) Producción Pesquera de la República Argentina. Años 1943/44/45. Publicación Miscelánea N° 33 del Ministerio de Agricultura y Ganadería de la Nación (Dirección General de Pesca y Conservación de la Fauna).
- 4) Síntesis Estadística Mensual de la República Argentina (Dirección Nacional del Servicio Estadístico, dependiente del Ministerio de Asuntos Técnicos - Presidencia de la Nación).

Por datos útiles y consejos agradezco muy sinceramente a los señores Prof. Luis G. Repetto, de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires; Dr. Tomás L. Marini, ex-director de Pesca del Ministerio de Agricultura; Sr. Antonio J. Marenci, Jefe de la División de Pesca de la Flota Mercante del Estado; Capitán Manuel Palacios, de la Cía. Pesquería Argentina de los Mares del Sud S. A. P.A.M.S., Buenos Aires. Agradezco igualmente a la señorita Margarita C. Allheimen por su colaboración en la confección de los dibujos que acompañan este trabajo.

HERBERT ALLHEIMEN.

HERBERT ALLHEIMEN. Licenciado en Ciencias Económicas de la Universidad de Oslo, Noruega.

Nacido en el pintoresco valle boscoso de Beiarn, al Norte del Círculo Polar, en el año 1892, en las inmediaciones de la famosa zona pesquera de Lofoten, Noruega, intervino en su juventud activamente en la pesca de bacalao y arenques. Combinando más tarde sus estudios universitarios con el periodismo, perteneció, sucesivamente, al cuerpo de redactores de dos de los principales diarios de Oslo. Es autor de numerosos artículos en la prensa de su país de origen sobre problemas económicos, especialmente viabilidad, transporte, pesca y forestación. Fué correspondiente en Viena, 1919/1920, para dos de los más importantes diarios de Oslo y Estocolmo. Director-propietario de una revista y un periódico y director-propietario de la agencia "Allheimen", Oslo, para la divulgación científico-popular y de publicidad comercial, hasta el año 1925.

Llegado a nuestro país, a fines de 1925, escribió su primer artículo en castellano, en el vespertino "La Razón", titulado: "El Primer Gobierno Laborista de Noruega". Desde entonces ha escrito numerosos artículos, especialmente de divulgación forestal, en las revistas "Suelo Argentino" y "La Chacra", y en el periódico "Mundo Maderero", etc. Es fundador de la organización viverista "Fomento Forestal", para niños y jóvenes que, después de solamente dos años de actividad, obtuvo en la Primera Exposición Forestal Argentina, 1942/43, un primer premio, 28 diplomas de honor y 104 medallas. Colaboró con la comisión correspondiente del Senado de la Nación en la estructuración de la Ley Forestal. Es autor de varias contribuciones o iniciativas tanto para el Primer Plan Quinquenal como para el Segundo Plan Quinquenal. Prosigue actualmente, en la revista "Mundo Infantil", su campaña de Fomento Forestal consagrada a los niños argentinos.



Biblioteca del
Congreso

A R G E N T I N A



Biblioteca del
Congreso

A R G E N T I N A

BIBLIOTECA EVA PERON

Este libro debe ser devuelto a más tardar, en la fecha de vencimiento indicada a continuación.

07 JUL 1955

CAJA NACIONAL DE AHORRO POSTAL
Biblioteca

F. 4639 - 3.000-1V-954

Biblioteca del Congreso
ARGENTINA

TALLERES GRAFICOS LUMEN
Tucumán 2926 — T. E. 62-6646/47



MINISTERIO DE FINANZAS DE LA NACION
CAJA NACIONAL DE AHORRO POSTAL

BIBLIOTECA EVA PERON

639.2
AL54

22976

F. 4639
3.000-2-954

Biblioteca del Congreso
ARGENTINA