

SITUACION DE LOS PUERTOS PESQUEROS

POR

JOSE A. DE LA CRUZ SOTOMAYOR
REGISTRO CIP 35954

CONCEPTOS GENERALES

Por los mares del planeta se trasladan los múltiples productos que ofrece la naturaleza y los que el hombre elabora con su ingenio. Si por un capricho del destino se paralizara esta actividad, millones de seres humanos sucumbirían ante la falta de dichos productos que se transportan por vía acuática. El dominio alcanzado por el hombre en los siete mares ha pasado la etapa aventurera e incierta de antaño.

Nuestra manera de hacer negocios y nuestro standard de vida depende completamente del intercambio de bienes y servicios entre nuestros pueblos.

Los nuevos progresos técnicos y la mayor concentración de los mercados han traído consigo un cambio cada vez mayor en las unidades del sector transporte y pesquero; y los grandes negocios han producido considerables ventajas económicas. Muchos transportes, especialmente por buque o avión, son por eso mucho más baratos por tonelada/milla hoy en día de lo que fueron con anterioridad. Los menores gastos de transporte permitirán contar con mercancías más baratas ya que los costos del transporte en muchos casos, son una parte importante del precio de la mercancía, a su vez, darán lugar a incremento de la demanda, la que consecutivamente se traducirá nuevamente en una mayor necesidad de transporte.

Los diferentes medios de transporte por buque, por avión, vehículo, ferrocarril etc. representan el lado de la oferta y la demanda en la maquinaria complicada que implican las comunicaciones modernas. Ellos tienden continuamente a alcanzar una unidad cada vez más completa en la actualidad, aun cuando muchos medios de transporte fueron operados más o menos en forma independiente, unos de otros en épocas pasadas. Una alteración en los precios de las tarifas aéreas podrían también significar una diferencia para los costos del transporte marítimo, para los servicios de ferrocarriles, etc.

Al mismo tiempo, un nuevo dispositivo técnico empleado en los transportes marítimos (por ejemplo, los contenedores o vanes), podría traducirse en una rebaja de los precios de las mercancías, un desarrollo forzado de los puertos, carreteras más amplias, vehículos de transporte más grandes y pesados etc. Consecuentemente, debe mantenerse una constante vigilancia, no solamente sobre lo que está sucediendo dentro del campo del transporte, sino también y quizás con mayor razón, en el de otros.

Los otros componentes del transporte, tales como los puertos, caminos, canales etc., son tan importantes como los medios reales de transporte (buque, avión, ferrocarril, camión etc.) Todo trabaja como un conjunto interrelacionado y es por tanto, necesario tener un claro entendimiento de la armonía y mutua dependencia a este respecto.

Los puertos son un eslabón indispensable en la cadena del transporte. Un puerto puede ser definido principalmente, como un lugar de transbordo o traspaso de cargamentos y de pasajeros. Un puerto natural se encuentra a menudo allí donde las rutas de transporte convergen o terminan y esto ha sido también, en muchos casos, decisivo en la selección de las mismas rutas de transporte.

La mayoría de los puertos están situados en ciudades o lugares al pie del mar. Esto también incluye a los puertos situados en los estuarios de los grandes ríos, de los que grandes puertos de Europa, tales como, Rotterdam, Londres, Hamburgo son buenos ejemplos de esto.

Un puerto debe tener espacio para:

1. La maniobra de los buques.
2. El fondeo y amarre de los buques.
3. Las operaciones de carga y descarga.
4. Las actividades que están funcionalmente relacionadas con las operaciones de carga y descarga.

Los puntos 1 y 2, referentes a la maniobra y amarre de los buques, dan lugar u origen a problemas de seguridad esenciales de naturaleza marítima. A los buques debe darseles protección contra el estado del tiempo y el viento durante sus estadías en puerto, y fue por eso que la mayor parte de los puertos fueron originalmente establecidos y desarrollados allí donde la naturaleza de por sí, ofrecía esa protección.

Más recientemente, se han construido puertos en donde antes habría sido inimaginablemente establecerlos, y ello es posible, gracias a la ayuda de la protección artificial como muelles, rompeolas, espigones etc. Los llamados amarraderos de mar para la carga de buques tanques, son un ejemplo de esto.

Para ser adecuado y eficiente, un puerto debe tener muelles de atraque modernos con posibilidades para efectuar reparaciones y para su ulterior expansión. Esto requiere contar con terreno nivelado apto para construcción y, al mismo tiempo, que tenga una profundidad satisfactoria de agua.

Este es probablemente el factor más importante hoy en día, cuando se trata de juzgar las posibilidades futuras de un puerto, debido al tamaño o porte cada vez mayor de los buques. Otro factor importante, es naturalmente, la capacidad del muelle de atraque, esto es, sus posibilidades para manipular y reexpedir carga por unidad de tiempo. Esto es debido no solamente por la frecuencia con que son utilizados los muelles, sino también por la intensidad de las operaciones de carga y descarga cuando los buques están en puerto.

Muchas demandas económicas pueden hacerse en un puerto moderno para permitirle que cumpla sus funciones, además de los requerimientos técnicos previamente mencionados. Para empezar, las construcciones permanentes necesarias en un puerto deben tener un óptimo grado de utilización si se quiere que sean rentables. Las áreas circundantes o inmediatas de un puerto son de significativa importancia cuando se trata de garantizar suministros de carga durante todo el año. Un abastecimiento uniforme de carga crea una mejor base económica y hace que el tráfico se mueva más fácilmente, en tanto que las grandes variaciones en la disponibilidad de carga conducen a demoras más prolongadas y costosas, tanto para el buque como para la carga.

Por esto es muy importante identificar y evaluar las soluciones correctas en cuanto respecta al desarrollo del puerto. Los grandes riesgos y las grandes sumas de capital involucradas requieren contar con el mejor dispositivo analítico. Es importante que un puerto pueda brindar a los buques un servicio lo más efectivo y rápido posible; esto reducirá grandemente los gastos de racalada, aumentará la capacidad de transporte del buque, y no en pequeño grado, hará que los puertos sean más rentables permitiendo una mejor utilización de la capacidad del área portuaria.

No obstante el avance tecnológico en los campos de la Industria y de la producción, el manipuleo se ha estancado en el Perú sin apreciarse mejoras en sus sistemas, especialmente en sector pesca. Una contribución que pocos notan y que a menudo es pasada por alto, tocante al tráfico marítimo, es el adecuado funcionamiento de los puertos, los cuales desempeñan un papel preponderante en reducir el precio de fletes y pasajes.

1. INTRODUCCION.-

En la década 1920 -1930, el Perú era un país prácticamente aislado o fraccionado debido a la ausencia de una red de comunicación vial, ferroviaria o acuática. El único camino que enlazaba la capital con el norte y sur del país era el mar. El litoral peruano con 2,500 Km. Tenía caletas con muelles para atraque de lanchas. En cada valle surgió un pequeño puerto que servía para la salida o ingreso de la carga. Cuando la carretera Panamericana fue una realidad, llegó el languidecimiento y la muerte de algunos de estos pequeños puertos, pero a medida que el país progresaba por la explotación de muchas minas, el incremento del comercio marítimo y el auge de la pesca, se tuvo la necesidad de dar el impulso portuario.

A partir de la década de 1950 cuando los puertos que en su mayor parte estaban administrados por el Estado se perfila el diseño de una política portuaria con la construcción de terminales marítimos de atraque directo de naves y la elaboración de plan piloto; construyéndose y remodelando los puertos de Matarani, Salaverry, Pisco, Ilo y Paita, terminales de atraque directo, mientras el puerto del Callao (Ternimal Leguía) se ampliaba hasta convertirse en Autoridad Portuaria Autónoma.

Pese a que en 1970, en un esfuerzo reformista, se crea la Empresa Nacional de Puertos, la definición de una política portuaria coherente, se deja sentir en el Perú, debido más que nada a la poca o casi nula integración con otros puertos de naciones vecinas, carencia de una política en materia de transferencia tecnológica.

Al igual que en otros países latinoamericanos, se observa aún un deficiente sistema administrativo, derivado del manejo estatal, con toda su agravante como el enjambre de reglamentos, trámites y engorrosos pasos, sobredimensionamiento de burocracia y excesiva intervención política. A la larga estos factores entorpecen una actividad que debe ser altamente dinámica por ser parte del sistema y diástole del intercambio comercial.

En los últimos años FONDEPES ha construido desembarcaderos de productos hidrobiológicos en los Departamentos de Tumbes (Acapulco), Piura (Mancora, Los Lobitos), Ancash (Santa), Lima (Ancon), Arequipa (La Planchada y Matarani), Moquegua (Ilo) etc..

La política general del sector pesquero peruano se resume en dar respuesta a la grave problemática nacional para encaminar su desarrollo sostenido. En ese sentido se resalta la importancia de la producción pesquera costera y continental con la finalidad de asegurar la alimentación local que se obtiene de la extracción marina, de la acuicultura, pesca continental y las pesquerías.

En total, de 2319 especies identificadas, 107 son especies comerciales y 2212 especies son teóricamente potenciales.

Entre las nuevas pesquerías, las que más han destacado en los últimos años ha sido la pesca de la anguila en la región Grau que se captura con trampas tipo tubo y la del bacalao de profundidad, cuya extracción se hace básicamente con palangre de fondo entre los 500 y 1,200 metros bajo el nivel del mar. Esta última pesquería ha permitido reconfirmar la existencia de otros recursos de importancia y de explotación comercial tales como los cangrejos tipo centolla y verdadera centolla, además de la quimera y pulpos, tiburón gata etc.

Existen especies que por muchas circunstancias no son aún adecuadamente explotadas como es el caso de especies altamente migratorias que se desplazan prácticamente por todo el Océano Pacífico como es el caso del atún aleta amarilla, barrilete y algunos tiburones de alta mar. Otras especies como el pez espada, atún ojo grande y el pez sol se concentran generalmente fuera de nuestras 200 millas siendo explotadas por barcos de bandera española, japonesa, chilena y ecuatoriana principalmente.

Mediante el sistema de arrastre, el IMARPE realizó una importante investigación entre los 254 y 102 metros de profundidad frente a Mancora, encontrando el recurso langostino rojo de profundidad entre otras especies de peces, crustáceos, moluscos y equinodermos de importante valor comercial.

La langosta se está explotando en la zona denominada cordillera nazca entre las 250 y 700 millas de nuestra costa, importante recurso que no ha sido investigado comercialmente dentro de nuestro mar territorial y que se está pescando con trampas especiales.

Esta experiencia efectuada en una pequeña área de nuestro fondo marino, nos muestra que existen recursos potenciales y cuya captura rentable dependerá no solamente de una investigación permanente de los recursos pesqueros sino del desarrollo de la pesquería en sí en forma tenaz y persistente que debe ser incentivada, promovida y apoyada por el Ministerio de Pesquería, con medidas promocionales que motiven al empresario a invertir en nuevas pesquerías que cuesten mucho dinero volverlas exitosas, permanente y renovables dentro de un marco de absoluta responsabilidad.

Entre las especies sub explotadas e inexploradas se encuentra el jurel y la caballa, especies que se distribuyen en el Área 87 (según FAO) a lo largo de las costas del Perú y Chile con alto grado de dispersión hasta las 500 millas.

Desde el año de 1994, el Perú y Chile son los únicos países que pescan en el área 87. Mientras Chile pesca jurel entre 2'500,000 y 4'500,000 TM; el Perú ha capturado este recurso entre 130,000 y 796,000 TM. Esta última cifra lo alcanzó en el año 2001, cantidad que no es constante y su destino al consumo humano directo representó 270,601 TM (33.98%).

El consumo del jurel se popularizó de tal forma en el Perú, que hoy en día más del 60% de la población consume esta especie para la elaboración de sus platos a base de pescado.

En conclusión, la orientación hacia la captura y procesamiento de especies pelágicas subexplotadas como el jurel y la caballa, nos permitirán ofertar con mayor dinamismo en el mercado nacional al estado de congelado y fresco refrigerado para el consumo humano directo; así como a la producción de conservas, congelados y curados.

De acuerdo a la información estadística proporcionada por el Ministerio de Pesquería a lo largo del litoral peruano se ubican 63 plantas de congelado con una capacidad instalada de 2132 TM de congelamiento por día; ubicándose las principales en la zona norte del país, entre los Departamentos de Piura y Tumbes; no se menciona en ningún momento la capacidad de almacenamiento de pescado congelado. Entre Lima y Callao se encuentran instaladas seis (6) plantas con una capacidad teórica para congelar 373 TM/día de pescado.

También debemos destacar que no se tiene una infraestructura racional que permita recepcionar toda la pesca que pueda llegar a puerto. En los lugares donde existe infraestructura de desembarque no se tiene las facilidades de recepción y de frío; solo se tiene hielo en pequeñas cantidades en el TPZ Pacasmayo, Callao, Pucusana, Matarani y en algunos lugares del país (Piura, Chimbote, Lima, Pisco etc.), todas para la pesca artesanal.

2. SITUACION ACTUAL.-

El Callao es uno de los centros pesqueros más importantes del país, sin embargo, las diversas actividades productivas de las pesquerías y otras conexas y derivadas de ellas que se hallan acentuadas en esta zona, han dado lugar a una estructura y localización inorgánica, generando una serie de problemas que limitan su propio desarrollo e interfieren en el resto de los sectores económicos y sociales.

Entre los múltiples problemas podemos mencionar los siguientes:

2.1. El único amarradero para el acoderamiento de embarcaciones pesqueras de pequeño y mediano porte se encuentra en manos de particulares (ANDESA) y ubicado en el interior de la rada del Callao entre las instalaciones de la Empresa Nacional de Puertos y el Servicio Industrial de la Marina; las embarcaciones pesqueras perjudican el paso de las naves mercantes y barcos de la Marina de Guerra del Perú. Este amarradero se emplea generalmente para el servicio de barcos en reparación.

2.2. El actual Terminal Pesquero zonal del Callao es muy pequeño, antiguo y no reúne las condiciones de higiene y salubridad para el tratamiento de productos hidrobiológicos destinados al consumo humano directo; no cuenta además con un sistema de frío y plantas de hielo. El pescado se lava en las embarcaciones con el agua de mar contaminada en las inmediaciones del muelle.

2.3. Las instalaciones descritas anteriormente se encuentran ubicadas en una zona cerrada de Puerto Nuevo que se caracteriza por el alto índice de delincuencia, drogadicción y alcoholismo.

2.4. El transporte de la materia prima o productos hidrobiológicos que se descargan por este puerto, atraviesan arterias urbanas en bolsas de plástico que se transportan en la maletera de autos viejos.

2.5. Escasas las facilidades para las operaciones de descarga y manipuleo de pescado al estado fresco. No existe un muelle apropiado para el manipuleo de pescado congelado y almacenamiento inmediato.

Los problemas existentes exigen una solución integral, concentrando y reubicando las actividades e instalaciones pesqueras dentro de una zona especialmente acondicionada, moderna e independiente con un criterio de ordenamiento racional de las diversas operaciones y la adaptación de nuevos medios y métodos de trabajo más eficientes y productivos.

3. SOBRE EL COMPLEJO PESQUERO.-

En términos generales se propone la construcción de un moderno Puerto Pesquero en el Callao, que represente un proyecto de gran magnitud, caracterizado por ser una estructura, una organización y una actividad económica integrada de los procesos de extracción, descarga, manipuleo de carga, almacenamiento de frío, procesamiento y comercialización de productos congelados y refrigerados destinados al consumo humano directo, que comprenda:

- a. Una infraestructura portuaria, independiente del puerto comercial del Callao, con una organización propia de servicios para el desembarque de la pesca destinada para el consumo humano directo en sus estados de fresco, congelado y con destino a las plantas de procesamiento para conservas y curados.
- b. Un muelle para descarga, selección, acondicionamiento, exposición y venta de la pesca artesanal y de barcos de pequeño porte.
- c. Un muelle para barcos de mediano porte y de gran tonelaje: Arrsatreros factoría, congeladores, palangreros, atuneros, poteros etc.
- d. Instalaciones frigoríficas para almacenamiento de producto congelado Además deberá contar con túneles de congelamiento congeladores de placa y una planta productora de hielo en escamas capacidad: 50 Ton/día y otra en bloques capacidad: 30 ton/día.
- e. Una sala de procesamiento y otra especial para él fileteo de pescado y vestidores del personal de planta.
- f. Edificio Administrativo, almacenes generales, estación de radio, comedor, servicio de restaurantes, teléfono etc.
- g. Una planta para la elaboración de ensilados provenientes de los residuos de pescado.
- h. Oficina general de aduanas y estación contra incendio.
- i. Una balanza electrónica para las cámaras y camiones de carga.

En conclusión, se promueve desarrollar la capacidad para poder descargar y manipular pescado fresco y congelado, capacidad de almacenamiento y conservación de pescado, lo que redundaría en una oferta más estable de los productos hidrobiológicos, atenuará las fluctuaciones de sus precios y crearía mayor fidelidad al consumidor.

4. PROVISION DE LA INFRAESTRUCTURA.-

Toda actividad económica necesita de infraestructura pública para su desenvolvimiento. Probablemente la pesca industrial pueda proveerse de su propia infraestructura de desembarque y transporte a las plantas de procesamiento y puntos de exportación.

No obstante, las demás actividades del sector destinadas al consumo humano directo en sus estados de fresco y congelado, acuicultura y pesca artesanal dependen especialmente de la infraestructura y carecen de recursos para desarrollarla.

En uno u otro caso, el estado debe promover la construcción y modernización de infraestructuras que permitan su despegue económico; sin embargo ello no supone que el estado asuma directamente la construcción de una moderna infraestructura.

Las concesiones, privatizaciones y empresas mixtas de servicios son un buen mecanismo para desarrollarla atrayendo la inversión privada que conlleven a un programa de concesiones que financie y justifique el fortalecimiento de la infraestructura.

Por otro lado, en muchos casos, la carencia de infraestructuras se refiere a servicios que debieran prestar las empresas privadas, como la cadena de frío y mercados mayoristas, ahora casi inexistentes por el limitado desarrollo del mercado interno de servicios. En estos casos el estado debería impulsar temporalmente la provisión de tales servicios a través de proyectos que demuestren su rentabilidad económica.

En materia de infraestructura pesquera, la más importantes del país se encuentran en Paita administrada por la Marina de Guerra del Perú (Estación Naval de Paita), La Puntilla en Pisco es limitada y el muelle pesquero de Chimbote.

FONDEPES ha construido desembarcaderos a lo largo del litoral peruano para embarcaciones artesanales.

5. DESCRIPCION DE LAS INSTALACIONES DEL COMPLEJO PESQUERO.-

A continuación se describe el conjunto de la infraestructura, instalaciones y otras obras o ejecuciones complementarias, que como partes integrantes e interrelacionadas, conforman el complejo; precisándose el nivel y detalle que deberán alcanzar en los estudios y diseños definitivos de ingeniería, dentro de los lineamientos dados en las bases generales y las precisiones especificadas en estos términos de referencia:

INSTALACIONES PORTUARIAS.-

- Un puerto o rada que será habilitado con la construcción de un rompeolas, el dragado de un canal de acceso y dársena para servir a la flota pesquera con bodega refrigerada, barcos factoría y de congelamiento y artesanal que operan en el Callao o que descarguen su pesca en este puerto.
- Muelle y terminal para la recepción y manipuleo de pescado fresco, incluyendo plantas de hielo en escamas y almacenes de frío.
- Un muelle para el acoderamiento de barcos de mediano y gran tonelaje.
- Un muelle para las embarcaciones artesanales.
- Zona de abastecimiento con muelle de servicios para embarcaciones pesqueras en general.

OBRAS DE URBANIZACION.-

- Se contempla el abastecimiento de agua potable y energía eléctrica, alcantarillado y venta de petróleo.
- Pistas interiores, zonas de estacionamiento y otras instalaciones básicas.
- Pista exterior y parqueo adyacente al complejo pesquero.

6. NUEVO TERMINAL PEQUERO ZONAL.-

El terminal o puerto pesquero del Callao suplirá al Terminal pesquero zonal, establecimiento que tendrá las instalaciones adecuadas para modernizar e intensificar la producción pesquera destinada al consumo humano directo con alta calidad, en forma regular, en cantidades adecuadas y a precios convenientes.

Deberá reunir los siguientes requisitos:

- a. Facilidades para el acoderamiento de las embarcaciones y descarga de pescado al estado fresco – refrigerado y congelado.
- b. Instalaciones para la selección, pesaje, acondicionamiento, exposición y venta de pescado.
- c. Cámaras de almacenamiento para productos refrigerados y congelado.
- d. Circulación interior de vehículos.
- e. Instalaciones para comerciantes.
- f. Puesto de comando y señalización para el movimiento de las embarcaciones pesqueras.
- g. Instalaciones sanitarias.
- h. Servicios de cafetería.
- i. Oficinas administrativas.
- j. Almacén general.
- k. Maestranza para el mantenimiento del complejo pesquero.
- l. Laboratorio para el control de calidad.
- m. Ambiente para el lavado de cajas.
- n. Puesto de primeros auxilios y servicio contra incendio.
- o. Planta para el tratamiento de aguas servidas.

RESUMEN Y CONCLUSIONES

El incremento de la demanda de los productos pesqueros, principalmente de Lima, que absorbió el 81.80 % de los desembarques al consumo fresco en el año 1999; así como tomando en cuenta las ventas internas para el consumo humano directo y el crecimiento poblacional, ha originado que se incremente la demanda de pescado.

Así mismo, las nuevas pesquerías implican la adquisición de barcos con aparejos de pesca especiales que acompañados con las embarcaciones existentes para el consumo humano directo, pesca artesanal y flota de altura con sistemas de bodega refrigeradas o congelamiento requieren de una infraestructura moderna amplia con almacenamiento que permita mantener la pesca en buen estado de conservación para su posterior distribución, procesamiento y exportación de ser el

caso; que nos permita también satisfacer la demanda de pescado de Lima, Callao y del interior del país. Se estima manipular 100,000 TM de pescado año; aumentando considerablemente los desembarques para el consumo humano directo en el puerto del Callao.

Este desafío orientado básicamente al manipuleo de pescado en su estado fresco – refrigerado y congelado requiere de una infraestructura apropiada sin presencia de contaminantes ambientales como sucede en el TPZ Callao y desembarcadero de ANDESA ubicados frente al muelle de minerales del Terminal Marítimo del Callao.

Puerto que servirá a los usuarios sin que el costo de los servicios prestados sea tan oneroso que afecte exageradamente el costo final del recurso hidrobiológico que se descargue por sus muelles. Esto se lograra conjugando la introducción de los adelantos tecnológicos en plantas, equipamiento, instalaciones, exhibición y comercialización bajo una administración eficiente.

Debe incluirse, la definición de una política laboral que no sobredimensione la planta, ni incremente beneficios que hagan prohibitivo en el futuro, el uso del puerto y sus instalaciones en detrimento del costo final del recurso a ofertarse.

La empresa administradora del puerto pesquero deberá ser autónoma, mixta o privada, única para el planteamiento, desarrollo y explotación del recurso pesquero; su misión será, lograr que el complejo pesquero preste un servicio esmerado y a costos económicos adecuados, alejados en cuanto sea posible de la política para la correcta orientación del complejo y en función de la economía nacional.

Debo indicar que el Terminal Marítimo del Callao ya no tiene área de expansión, quedando la Base Naval del Callao como única zona para poder construir el Puerto Pesquero; sin embargo esto no es posible en forma inmediata ni a mediano plazo por lo que la idea de utilizar infraestructura existente es casi imposible.

Por lo expuesto se plantea la construcción del complejo pesquero en el litoral correspondiente al Distrito de Ventanilla – Callao, para posteriormente distribuir la pesca hacia los mercados mayoristas o al interior del país.

El presente proyecto dará trabajo a mas de 1000 personas entre personal administrativo, técnico y trabajadores de planta, empacadores, estibadores y terceros.

Paralelamente, es importante mencionar la necesidad de construir en Lima un tercer terminal pesquero en el Distrito de San Juan de Lurigancho por ser un distrito que alberga a la mayor población de Lima, alrededor de 1'300,000 habitantes y por estar rodeado de Distritos populosos que cuentan con un gran número de mercados de venta al por menor y que son usuarios potenciales para el proyecto. Este Distrito colinda por el Norte con el Distrito de Comas, por el Oeste con los Distritos de Rimac y Lima, por el Este con Santa Eulalia y por el Sur con El Agustino.

Se estima que por el buen servicio que se brindara en este moderno mercado mediante el pescado proveniente del Complejo Pesquero del Callao y de las caletas, habrá una mayor oferta con ingresos no menores de 180 TM/día; haciendo un promedio mensual de 5,400 Toneladas.

En Distritos con mayor índice de pobreza, el consumo de pescado es bajo, registrando altos déficit nutricionales. Así, a pesar de los programas de apoyo alimentario ejecutado por el Gobierno durante los últimos años, el índice de desnutrición crónica es elevado.

El ingreso mensual promedio de pescado en el año 2000 fue de 9,071 toneladas; de las cuales 5,497 ton. fue atreves del Terminal Pesquero de Ventanilla y 3,574 ton. fue por Villa María del Triunfo. Por otro lado, el ingreso de productos hidrobiologicos a los dos terminales pesqueros de la ciudad de Lima representa del 30 al 35 % del total capturado por las embarcaciones pesqueras de todo el litoral peruano.

Muchas Gracias.