

para el transporte de la fruta pre-refrigerada, en evitación de que la baja y luego aumento de temperatura en las frutas durante el transporte por ferrocarril, más las nuevas alternativas térmicas posteriores, contrarie la buena conservación del producto.

Algunos exportadores, en efecto, que han utilizado, en escala comercial, vagones frigoríficos para el transporte desde Mendoza a Buenos Aires, de la fruta pre-enfriada en este primer punto, obtuvieron resultados tan satisfactorios y superiores a los que lo hicieron en régimen ordinario, que ha dado lugar a que la Empresa F. C. B. A. P., que no escatima sacrificios para fomentar el comercio de exportación de frutas, decida reforzar el material rodante de dicho tipo, anticipándose así a la posible demanda durante venideras campañas.

Cámaras frigoríficas.—Como acabamos de exponer existen Cámaras frigoríficas en Mendoza. Hay además el proyecto de ampliar las existentes en Cuyo para aumentar su capacidad receptora, pues el espacio disponible es insuficiente, dándose el caso de que todo él esté contratado por una sola casa exportadora.

También en Buenos Aires la Compañía Depósitos Frigoríficos del Puerto de Buenos Aires, ha comenzado la instalación de nuevos establecimientos donde los vagones tendrán acceso directo. Debido a la circunstancia, sabiamente prevista, de que estas Cámaras se han construido cerca de las dársenas, economizarán notablemente los gastos de manipulación y los consiguientes deterioros de envases y perjuicios del fruto.

La temperatura más generalmente utilizada en la conservación de las uvas, tanto en las Cámaras como en los vapores frigoríficos empleados en su transporte a los mercados consumidores, como consecuencia de las opiniones de las primeras autoridades mundiales en la materia, es la de 32 grados fahrenheit, (o sea cero grados centígrados), si bien algunos aconsejan, teniendo en cuenta posibles fluctuaciones, elevarla a 34° F

Nosotros, sin embargo, por las experiencias que hemos efectuado aquí con uvas de Almería podemos afirmar que una temperatura oscilante de cero a dos grados bajo cero y mantenida durante seis meses no sólo no daña a la uva de Almería sino que la conserva en condiciones

inmejorables como acabada de cortar de la planta, presentando un mes después de extraída del frigorífico condición y aspecto completamente sanos.

Transportes marítimos.—Este servicio se efectúa para Inglaterra por las siguientes compañías: Royal Mail Steam Packet Co, Houlder Brothers, Nelson Niles of Steamers y Donaldson South American Line.

Los fletes en bodegas refrigeradas son de 2 chelines por pie cúbico. La escasez de bodegas refrigeradas para Inglaterra queda así subsanada en parte desde esta campaña pues ya la compañía Houlder Brothers ha construido 1.100 pies cúbicos de cámaras frigoríficas especiales para frutas en cinco de sus buques y otros 550 pies cúbicos en tres de ellos. También la Royal Mail dispondrá en lo sucesivo de mayor espacio de bodegas frigoríficas.

Para New York se pagan los fletes a razón de 90 centavos de dolar el pie cúbico en cámara frigorífica. Realizan este servicio vapores de las compañías Lamport and Holt y Munson Steamship Line.

Gastos de Exportación

Envases vacíos

Cajas de 20 libras netas cada una, armadas en el Mendoza-o San Juan, Pesos	0,65
Viruta de álamo, el kilo en Cuyo	0,44

Transporte de Mendoza a Buenos Aires

Por tren de fruta, mínimum 6.000 kilogramos, tarifa con 50 por 100 de rebaja, los 1.000 kilogramos. Peso.	25,04
Por tren pasajeros, mínimum 400 kilogramos. Pesos.	35'20

Acarreos y peonajes

Acarreo de Palermo al frigorífico del Mercado de Abastos, por chata, cargando hasta 250 cajas de 10 kilogramos	12,00
Acarreo del frigorífico al puerto	18,00
Peonaje para cargar cada chata en Palermo o al vapor.	3,50

Gastos de Frigoríficos

Eslingaje, cada caja	0,02
Almacenaje en el frigorífico (puede calcularse termino medio 6 días), por día y por caja	0'02