

Costera o de altura, pero marplatense. La división territorial del trabajo en la génesis y consolidación de la pesca marítima argentina*

Coastal or deep-sea, but from Mar del Plata. The territorial division of labor in the genesis and consolidation of maritime fishing in Argentina

DIEGO ADRIÁN SOLIMENO

Resumen

El sector pesquero argentino se desarrolló en pocas ciudades puerto, que, producto de su posición y del proceso histórico de diferenciación material, han creado estructuras funcionales. Este artículo propone un análisis geográfico de la pesca marítima argentina, explorando las categorías de división territorial del trabajo y configuración territorial. Además, se caracterizará la división territorial del trabajo pesquera relacionada con la génesis y consolidación de la pesca marítima argentina, donde Mar del Plata a pesar del cambio de las flotas y las pesquerías más dinámicas, sostiene un rol preponderante frente a un rol marginal de los otros puertos pesqueros del país. Para realizar el trabajo se utilizó bibliografía específica y estadísticas oficiales.

Palabras clave

División Territorial del Trabajo; Configuración Territorial Pesquera; Pesca Marítima; Puertos

Abstract

The Argentine fishing sector developed in a few port cities which -due to their location and the historical process of material differentiation- have established distinct functional structures. This article offers a geographical analysis of Argentine marine fishing, exploring the concepts of the territorial division of labor and territorial configuration. It also characterizes the territorial division of labor in the fishing industry within the context of the sector's origins and consolidation. Notably, Mar del Plata continues to play a dominant role—despite shifts in fleets and the emergence of more dynamic fisheries— in contrast to the marginal role played by the country's other fishing ports. Specialized literature and official statistics were used to conduct this study.

Keywords

Territorial Division of Labor; Fishing Territorial Configuration; Sea Fishing; Ports



Recibido con pedido de publicación el 29 de junio de 2025

Aceptado para su publicación el 16 de septiembre de 2025

Versión definitiva recibida el 22 de enero de 2026

doi: [10.35305/prohistoria.vi45.2076](https://doi.org/10.35305/prohistoria.vi45.2076)

Diego Adrián Solimeno, Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina; e-mail: diegosolimeno@hotmail.com

* Agradezco las recomendaciones a los evaluadores anónimos de la revista.



Esta obra se publica bajo licencia Creative Commons. [Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/)

Solimeno, D. (2026). Costera o de altura, pero marplatense. La división territorial del trabajo en la génesis y consolidación de la pesca marítima argentina. *Prohistoria*, Año XXIX, 45, jun., 1-33.

Introducción

Más allá del extenso litoral marítimo argentino (aproximadamente 4.700 km de largo), el sector pesquero nacional se desarrolla en unos pocos enclaves puntuales como Mar del Plata, Puerto Madryn, Rawson, Puerto Deseado, Necochea/Quequén, entre otras. Se trata de ciudades portuarias, que producto de su posición y del proceso histórico de diferenciación material desarrollaron estructuras funcionales para contener la actividad extractiva y algunos de los servicios asociados.

Si bien la pesca marítima se constituye como una economía centenaria en nuestro país, durante el siglo XX y por distintos factores, el campo de los estudios científicos sociales vinculados fue poco desarrollado (Mateo, 2015). Sin embargo, entrado el siglo XXI, en el contexto de las transformaciones estructurales que atravesó la rama entre la década de los años 70 y 80 (Pradas, 2006; Allen, 2010), este campo de estudios se nutrió de diferentes investigaciones que se adentraron en los distintos procesos que atravesó la actividad. Entre algunas las investigaciones desarrolladas destacamos: el impacto de las crisis de sustentabilidad pesquera en las ciudades (Allen, 2010); el conflicto obrero, sobre todo de los obreros industriales de reproceso de pescado (Colombo y Nieto, 2008; Pérez Álvarez y Schulze, 2020); la precarización laboral y expansión de contrataciones fraudulentas (Mateo, Nieto y Colombo, 2011); las desigualdades de género en la industria del pescado (Cutuli, 2019); el reconocimiento y la caracterización de los actores económicos que participan de la cadena (Schulze y Góngora, 2022); la degradación espacial del puerto de Mar del Plata a partir de las transformaciones estructurales (Yurkievich, 2010).

Sin embargo, más allá de estos destacados avances, particularmente dentro del campo de estudios de la geografía reconocemos una vacancia a la hora de analizar la pesca argentina.¹ La falta de estudios geográficos que aborde la configuración territorial de la pesca generó una ausencia de trabajos que incluyeran las categorías tradicionales de la disciplina. Esta vacancia disciplinar se vuelve más notoria a partir de que la pesca marítima argentina comenzó a transitar transformaciones estructurales que modificaron la localización de las diferentes etapas de trabajo, así como también la jerarquía cambiante que asumieron los diferentes puertos pesqueros del país. Al mismo tiempo, estos cambios convivieron con una relación desigual y contradictoria, entre el desarrollo pesquero de la provincia de Buenos Aires (particularmente de la ciudad de Mar del Plata) y la región patagónica.

¹ Como una aproximación aislada pero centrada en la división territorial del trabajo en la escala local se destaca el aporte de Parseris (2018) y Azcarate (2019). Por otro lado, como una primera aproximación a este debate se recomienda la lectura de Solimeno (2023).

A partir del reconocimiento de esta área de vacancia emergen algunas preguntas de investigación que este exploratorio trabajo buscará contribuir en sus respuestas:

¿Cuáles son las posibilidades que nos brinda la división territorial del trabajo para analizar la actividad pesquera argentina? ¿Cuáles fueron los principales factores desplegados en la primera parte del siglo XX que condicionaron la división territorial del trabajo pesquera (DTTP) en la génesis y consolidación de la actividad? ¿Cuáles son las variables clave para analizar la configuración territorial pesquera (CTP) resultante? ¿Qué características asume la CTP asociada a la primera DTTP?

De esta manera, este artículo se propone incorporar la categoría de división territorial del trabajo al estudio de la geografía pesquera argentina. A su vez, esta propuesta implica considerar que cada DTTP genera la manifestación concreta de una CTP que permite el análisis de la territorialidad de la actividad.

A partir de estos objetivos, el artículo se estructurará de la siguiente manera. En primer lugar, se hará una aproximación conceptual a las categorías señaladas en el párrafo anterior, fundamentando su pertinencia para la temática. En segundo lugar, se reconocerá y analizará la primera manifestación de DTTP, desplegada desde la génesis de la actividad hasta finales de la década de los años 70. En el tercer apartado, se describirá la CTP resultante a partir de las variables clave seleccionadas. Por último, se realizarán comentarios finales y se dejarán abiertos algunos interrogantes para abordar, en esta clave, las subsiguientes DTTP generadas entre la década de los años 70 y 80 y las primeras décadas del siglo XXI.

Para llevar a cabo estos objetivos, se hará una revisión de bibliografía específica del sector y de datos cuantitativos vinculados a desembarques e industria pesquera. Por un lado, la reconstrucción de los factores que delimitan la DTTP se realizará principalmente a partir de bibliografía específica, en gran medida vinculada con el sector pesquero argentino. Estos documentos serán tomados como fuentes secundarias que permiten categorizar de forma sistemática procesos y atributos que condicionaron la localización geografía de la pesca marítima argentina durante gran parte del siglo XX. Por otro lado, para caracterizar las diferentes variables clave de la configuración territorial pesquera estudiada se procesarán y ordenarán datos cuantitativos de desembarques pesqueros y de la industria pesquera tomados de distintas fuentes primarias publicadas por organismos gubernamentales.² Para estas fuentes, se buscará

² Esta tarea conlleva un nivel de dificultad elevado debido a que los datos vinculados a desembarques pesqueros se encuentran disponibles y desagregados a partir del año 1989. Para registros anteriores es necesario recurrir a archivos convencionales o a la búsqueda en bibliografía específica. Actualmente la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura de la Nación se encuentra realizando esfuerzos para digitalizar y publicar los registros previos.

reconocer patrones de comportamiento en el mediano o largo plazo e identificar momentos de quiebre donde cambian las trayectorias o tendencias sectoriales.

La interpretación de los procesos estudiados se realizará a partir del entrecruzamiento entre las técnicas de investigación mencionadas anteriormente y el andamiaje conceptual propuesto.

La división territorial del trabajo y las configuraciones territoriales resultantes

Para comprender los procesos de diferenciación territorial Santos ([1996] 2000) señala que es necesario que comprendamos que la división del trabajo es un pilar fundamental de la vida social y originador de la diferenciación geográfica. En cada momento histórico, la división internacional del trabajo, impulsada por la producción, asigna a cada lugar un nuevo contenido y función, es decir, renueva y diversifica las asignaciones previas.

La división de tareas a escala mundial funciona como un distribuidor social y geográfico de los recursos disponibles. La división internacional del trabajo impulsa hacia dentro de las formaciones socioespaciales una división territorial del trabajo, la cual se encarga de producir una jerarquía entre lugares que condiciona fuertemente las posibilidades de las personas, las empresas y las instituciones según donde se ubiquen espacialmente (Santos, ([1996] 2000). En esta línea Smith ([1984], 2020), señala que la división del trabajo también se expresa en la diferenciación interna de territorios. Silveira conceptualiza la diferenciación de tareas en la escala nacional a partir de la categoría de división territorial del trabajo “...es la repartición de las etapas del trabajo en un territorio nacional como consecuencia del proceso de la división internacional del trabajo que es el proceso de producción en su sentido más amplio” (Silveira, 2014: 157).

La DTT desencadena la configuración de distintas regiones productivas que se van a ocupar de una rama de la producción o de una parte del proceso en función del grado de especialización alcanzado, de la distancia a los centros de consumo y de la presencia de infraestructura (transporte, comunicaciones o en este caso, muelles y rutas). Asimismo, es importante reconocer que el territorio no contiene una sola DTT, sino que, en cada momento histórico, está definido por una superposición de divisiones que nos muestran la forma en que el territorio fue y es utilizado (Silveira, 2008). En cada periodo,

“...el conjunto solidario y contradictorio de los sistemas de ingeniería, de los movimientos de población, de las dinámicas agrícolas, industriales y de servicios, de la estructura normativa y del alcance y extensión de la ciudadanía dejan ver el uso del territorio” (Silveira, 2008: 3).

Sin embargo, el uso del territorio propiciado por la DTT encierra contradicciones debido a que en cada periodo “...algunas exigencias permanecen,

otras se transforman parcialmente, otras desaparecen” (Silveira, 2008: 4). Asimismo, Di Nucci (2019) apunta que el capital, con lógicas escindidas de las necesidades locales, deshace, modifica y crea interacciones espaciales modificando jerarquías y obligando a actores locales, regionales o al mismo Estado a adaptar los territorios a las necesidades corporativas.

De esta manera, para el caso de la actividad pesquera marítima argentina, podemos decir que, impulsada por factores se desplegaron diferentes DTTP. Esta categoría analítica nos permitiría reconocer el reparto de etapas de trabajo, funciones y de roles entre las diferentes ciudades puerto que participan de la actividad a lo largo del territorio nacional.

Los cambios en la DTTP propiciaron fuertes transformaciones cuantitativas y cualitativas en los territorios asociados a la actividad. Al desarrollo de cada DTTP le asociamos una CTP. Esta configuración territorial muestra la relación combinada y contradictoria entre las diferentes ciudades puerto del país y sus comunidades. La propuesta de configuración territorial pesquera se nutre del aporte de Norbert Elias (2008) donde propone la categoría de configuración para entender la vida social como proceso, lo cual supone centrar el análisis en que las estructuras que forman los seres humanos son mutuamente dependientes. En esta línea, Quintaneiro (2006) sostiene que con el concepto de configuración busca representar la red de interdependencias entre las estructuras humanas. Existe una configuración cuando dos o más formaciones humanas establecen algún tipo de vínculo que supone dependencias de uno sobre otros de manera recíproca. Las diferencias de poder entre las formaciones pueden generarse a partir de concentrar una mayor cantidad de recursos que los demás componentes. Sin embargo, el orden en las configuraciones no es estático, sino que el reparto del poder suele ser dinámico y propenso a cambios.

La propuesta de CTP contiene la compleja gama de interrelaciones que se establecen hacia adentro de la pesca marítima. Particularmente nos interesan el rol y la posición que asumen las diferentes ciudades pesqueras del país. La posición de estas no es estática y muestra un balance (dinámico) en su protagonismo. Este balance se ve reflejado en una mayor o menor preponderancia de determinadas localizaciones por sobre otras. Ciudades pesqueras que principalmente se involucran en la configuración, entre otras cosas, a partir de tener participación en los desembarques y/o a partir de contener o desarrollar actividades asociadas o complementarias. Entre estas se destacan: la industria con fines alimenticios; la industria naval, vinculada a la construcción y reparación de embarcaciones; las actividades vinculadas a abastecer de insumos al sector; la estiba y; los servicios portuarios, entre otras.

Desde esta mirada, se propone estudiar la configuración territorial pesquera resultante de la DTTP a partir del comportamiento de determinadas variables clave como: la evolución de las descargas; la participación de los

diferentes puertos y evolución del volumen recibido; el aporte de las diferentes flotas y la estructura industrial resultante.

La importancia de las variables clave para caracterizar cada configuración territorial pesquera

Evolución de las descargas

El comportamiento y evolución de las descargas pesqueras permite observar las tendencias generales del sector. Sobre todo, dar cuenta si se atraviesa un periodo de expansión, estabilización o retracción del volumen capturado/descargado. La salud que muestran los desembarques será un indicador concreto del nivel de actividad del sector, más allá de dónde se realicen o que flota las aporte. En esta evolución es necesario reconocer cómo participan las especies más significativas del caladero nacional debido a que las distintas pesquerías tienen asociados diferentes circuitos productivos más o menos dinámicos. Por ejemplo, el conjunto reconocido como Variado Costero³ o especies pelágicas como la caballa o la anchoíta, normalmente son capturadas por embarcaciones fresqueras para procesamiento en plantas industriales en el continente, generalmente ubicadas próximas a los puertos. Por otro lado, el calamar en su gran mayoría es capturado por la flota potera congeladora y su circuito productivo es mucho más simple casi sin pasar por instalaciones fabriles en tierra.

Participación de las diferentes flotas

En lo referido a la importancia que adquieren las diferentes flotas que aportan las descargas, en términos generales, las provenientes de la flota fresquera provocan una mayor vinculación productiva entre todos los agentes de la cadena. Esto sucede debido a que se torna necesario encadenar la descarga con el procesamiento o acondicionamiento de la materia prima en tierra antes de su comercialización o congelado. Al mismo tiempo, se trata, en líneas generales, de embarcaciones de menor eslora, poder de captura y almacenamiento que los buques factorías congeladores. Esto comúnmente origina flotas más numerosas, que generan más empleo, no solo embarcado sino también de las actividades

³ El Variado Costero es un conjunto de peces demersales, formado por un grupo de más de 30 especies que se distribuyen dentro de las jurisdicciones exclusivas de Argentina y Uruguay y en la Zona Común de Pesca Argentino-Uruguaya, principalmente entre 34° y 42°S y hasta los 50 metros de profundidad. Las especies objetivo más importantes en esta pesquería multiespecífica son la corvina rubia y la pescadilla de red, que representan aproximadamente la mitad de los desembarques de VC por parte de las flotas artesanales, de rada o ría, costera y de altura. También son capturadas y comercializadas otras especies como el mero, pez palo, besugo, salmón, brótola, lenguados, rayas y tiburones (Carozza et al. 2001; CFP, 2009).

encadenadas (Lerena, 2013; Colombo, 2014⁴). De esta manera, los puertos que reciben este tipo de descargas suelen desarrollar mayor densidad de estructuras fabriles y actividades secundarias que las terminales que predominantemente reciben buques factoría congeladores (Mizrahi, 2001⁵).

Por otro lado, la flota factoría congeladora al realizar tareas de procesamiento, congelado y empaquetado a bordo es menos dependiente de las actividades en tierra, pero esto tampoco quiere decir que estén totalmente escindidas. A su manera, necesitan de otros actores para realizar su producción: estiba, transporte, proveedores, cámaras frigoríficas en tierra, instalaciones portuarias, talleres navales, entre otras.

El análisis de la participación entre buques costeros y de altura nos permite ver los rasgos que asume la actividad en cuanto a: relaciones laborales; especies objetivo; organización empresarial; procesos productivos en tierra; etc. La flota costera, desde las lanchitas amarillas (rada o ría) a los buques costeros de mayor porte, va a estar caracterizada por concentrarse en las especies costeras agrupadas en torno al VC y en las especies pelágicas destinadas a la conserva, mientras que la flota de altura tiene como objetivo especies demersales como la merluza común que abastece la industria del filet. Además de estos factores productivos, Mateo (2004) resalta que las embarcaciones costeras que operaron en el caladero argentino durante el siglo XX, tenían como principales rasgos: fabricación nacional de las embarcaciones, principalmente en astilleros linderos al puerto de Mar del Plata; eslora menor a 20 metros; ausencia de sistemas de frío; la utilización del sistema de pago “a la parte”; el predominio de relaciones de parentesco entre los tripulantes; la figura del capitán de la embarcación confundándose con la del propietario; la utilización de variedades de artes de pesca en función de la especie objetivo; abastecimiento de un mercado variado (conserva, fresco, harina); un grado de capitalización moderado; entre otras cosas.

⁴ La tesis doctoral de Colombo (2014) analiza la conflictividad social en el puerto de Mar del Plata provocada a la crisis de la merluza. Una de las manifestaciones más interesantes de la crisis fue una alianza interclase hacia adentro del sector fresquero (empresarios, tripulantes, obreros del pescado, etc.). Este alineamiento se produjo en respuesta al crecimiento de la importancia de las flotas factoría congeladoras a las que se las hacía responsables de la sobrepesca y del descenso del trabajo en los puertos, sobre todo en puertos predominantemente fresqueros como Mar del Plata.

⁵ El autor sostiene que, si bien la expansión de permisos de pesca para acceder a la pesca en aguas patagónicas durante la década de los años 90 estuvo atada a exigencias provinciales vinculadas con la existencia de plantas de procesado en tierra, en la práctica este requisito no se cumplió o se trató de plantas que operaron por poco tiempo. En otros casos las empresas cumplieron con la exigencia a partir de la instalación solamente de una cámara frigorífica.

La llegada de los buques de altura trajo consigo otros atributos a las tareas de captura. Estas embarcaciones, construidas en acero, con mayor eslora, motores, espacio de bodega y equipos de frío (no congelado) comenzaron a incorporarse al caladero con mayor fuerza desde la década de los años 50, de la mano de la llegada de pescadores belgas (Masid y Mateo, 2008). Sobre todo, se trató de embarcaciones importadas desde Europa debido a su bajo costo, a las ayudas crediticias estatales y también a la incapacidad de los astilleros locales de llevar a cabo esos proyectos. Desde el punto de vista de las relaciones productivas establecidas, a diferencia de la flota costera, se caracterizan por establecer relaciones laborales asalariadas más convencionales (si bien hay una parte atada a la producción), una menor presencia de propietarios conformando tripulaciones y de lazos familiares entre los tripulantes y; mayor grado de capitalización. Es decir, una organización con un carácter más empresarial. Además, a diferencia de la operatoria de los costeros atada a la presencia estacional de sus especies objetivo, la flota de altura que opera sobre la merluza común desarrolla sus tareas con poca variación estacional, a excepción de cuando participa de las zafras de anchoíta y caballa.

Tabla 1. Variables clave para caracterizar cada configuración territorial pesquera

Variables clave para describir la configuración territorial pesquera	¿Por qué?
Evolución de las descargas pesqueras	Indicador del nivel de actividad
	Cada especie tiene asociado un circuito productivo más o menos complejo
Participación de las distintas flotas	La procedencia de las descargas condiciona el circuito productivo
	La flota fresquera involucra más encadenamientos y estructuras fabriles
	Flota factoría congeladora con circuito más acotado
Participación de los diferentes puertos	La participación de los puertos es dinámica
	Las subas y bajas en la participación impactan en el territorio
	En la medida de que un puerto se posiciona atrae actividades secundarias

Estructura industrial resultante	La industria pesquera produce estructuras particulares en las ciudades puerto
	La cantidad y las ramas industriales presentes en cada puerto son dinámicas de la mano de los cambios sectoriales

Fuente: Elaboración personal

Participación de puertos

Los puertos donde se realicen las descargas, lógicamente, van a ver impulsadas sus actividades económicas. En el caso de aumentar su importancia, es recurrente que los diferentes actores sociales que participan del proceso se localicen allí, abran sucursales de determinados servicios o incluso se radiquen actividades no tradicionales para esos emplazamientos como procesamiento de capturas, talleres navales, cámaras frigoríficas, etc. Estudiar la evolución de la participación de los diferentes puertos resulta clave para entender la geografía del sector, donde se concentran las fuerzas productivas y qué rol asumen.

Estructura industrial

Más allá de ser considerada una actividad esencialmente efectuada en el mar, la pesca extractiva nacional desarrolla buena parte de sus actividades en territorio continental. Las industrias asociadas a la transformación de la materia prima (fileteado, enlatados, salazón, etc.), el aprovisionamiento de servicios, la logística y la administración de la actividad producen geografías particulares en el territorio continental, específicamente en las ciudades puerto. En el transcurso de las diferentes DTTP la estructura industrial del sector atravesó diferentes momentos donde el número de establecimientos industriales se expandió, retrajo o permaneció estable. También predominaron diferentes ramas y formas de organización empresarial que provocan distintas configuraciones territoriales en las ciudades puerto.

La División Territorial del Trabajo Pesquera: Mar del Plata como epicentro pesquero nacional en los orígenes y consolidación

La pesca marítima argentina, incipientemente desarrollada desde finales del siglo XIX, encontró en la costa de la provincia de Buenos Aires y específicamente en el puerto de Mar del Plata, el emplazamiento predominante a partir de varios factores que se conjugaron. El entrelazamiento de estos factores constituye los principales pilares de la primera DTTP que se despliega en nuestro país.

Colonia de inmigrantes y primer centro pesquero del país

La génesis de la actividad pesquera en la ciudad de Mar del Plata se localizó en la Playa Bristol sobre finales del siglo XIX y principios del XX. Se trataba de capturas de baja escala realizada por pescadores pioneros que destinaban la producción al consumo estival de la incipiente villa turística (Mateo, 2015). El crecimiento de la villa turística y las características del sitio, promovieron, en el contexto de la gran inmigración de ultramar, la llegada y la radicación en la ciudad de una colonia de inmigrantes italianos (predominantemente del sur) que no solo contaban con el hábito de consumo de productos pesqueros sino también con el expertise necesario para desarrollar las tareas de captura (Mateo, 2015; Favero, 2021; Portela, 2016, Cacciutto, 2010). Estos inmigrantes fueron los principales responsables del impulso que tuvo la pesca argentina, por lo menos, hasta la mitad del siglo XX. Aún en el siglo XXI algunas de las empresas más representativas del sector están en manos de sus descendientes (Grupo Solimeno y Grupo Moscuzza, por ejemplo).

Dificultades para importar como impulso a la industria pesquera

Uno de los factores externos clave que implicó un impulso a la actividad en la primera mitad del siglo XX fue el escenario internacional complejo signado por diversos eventos como: la Gran Guerra, la crisis internacional del año 30, la Guerra Civil española (hasta ese momento principal proveedor internacional de enlatados para el mercado argentino) y la segunda guerra mundial (Mateo, 2015).

La primera posguerra evidenció una de las debilidades del modelo agroexportador argentino. El abastecimiento mediante mercados extranjeros suponía el desafío de que las rutas comerciales estuvieran abiertas y/o se dispusiera de las divisas necesarias para la importación. La sucesión, en un periodo de tiempo acotado, de estos eventos implicó serios desafíos para abastecer la plaza local.

Este contexto, sumado a medidas fiscales que apoyaban la sustitución de importaciones (como el arancelamiento a las importaciones), generó las condiciones necesarias para el crecimiento de la industria pesquera nacional, aunque en esas primeras décadas fue muy paulatino y vinculado a la transformación de empresas comercializadoras de importaciones a establecimientos fabriles (Mateo, 2020).

Tabla 2 Síntesis de la División territorial del trabajo pesquera vinculada a la génesis y consolidación de la actividad

Vigencia	Principios S.XX-1980
Máxima relevancia	1960-1975
Región dinámica	Costa atlántica bonaerense, principalmente Mar del Plata
Puertos más dinámicos	Mar del Plata
Factores Desencadenantes	Proximidad a los recursos disponibles a los puertos bonaerenses: principalmente lo que hoy se denomina VC bonaerense, tiburón, la anchoíta, la caballa.
	Cercanía a los grandes centros de consumo: en principio el consumo estival de la incipiente localidad turística fue complementado por el mercado de la ciudad de Buenos Aires. Más tarde se consolidó como su principal receptor.
	Presencia de infraestructuras vitales para el desarrollo de la actividad: puerto de aguas profundas, FF.CC y Ruta N°2
	Migración de ultramar: Presencia de Colonia de inmigrantes en MDP. La radicación en la ciudad de una colonia de inmigrantes italianos que no solo contaban con el hábito de consumo sino también con los conocimientos (técnicas).

	Restricción a las importaciones de pescado por la crisis del 30 y la IIGM dieron impulso a la sustitución por especies locales y procesamiento en tierra. En primer lugar, industria conservera, sobre el final industria del fresco (filet)
--	--

Fuente: Elaboración personal

Infraestructuras clave

Para el crecimiento de la actividad y el posterior liderazgo del puerto de Mar del Plata, resultó fundamental la existencia de infraestructuras que funcionen como apoyo y sustento. Entre las que se volvieron indispensables para esta DTTP se destacan: el puerto de aguas profundas; la llegada del ferrocarril Gral. Roca (llega a Mar del Plata en 1886) y la Ruta Provincial N°2 (pavimentada en 1939).

La construcción del puerto, entre 1911 y 1922, constituyó uno de los factores fundamentales para explicar el rol que asume esta ciudad en esta DTTP. Su localización, próxima a los caladeros explotados en ese entonces, facilitó la operatoria de las embarcaciones costeras que durante el transcurso del siglo XX aumentaron en número y tamaño. A partir de su construcción, los pescadores que originalmente desarrollaban sus tareas desde la Bahía Bristol fueron trasladados forzosamente hacia la nueva terminal portuaria ubicada al sur de la incipiente ciudad (Núñez, 2008).

Antes de alcanzar la primera mitad del siglo XX, los inmigrantes italianos junto a sus primeros descendientes habían constituido el primer centro pesquero del país (Mateo, 2015; Portella, 2016). Si bien se trató de una terminal pensada originalmente para la salida de cereales y carnes en el marco del modelo agroexportador, la actividad pesquera rápidamente ganó terreno para constituirse desde mediados del SXX en su principal función.

En segundo lugar, el Ferrocarril del Sud, extendió su trocha hasta la ciudad en 1886 con el objetivo de otorgar comodidad, agilizar y aumentar el flujo de turistas que arribaban a la villa balnearia desde la ciudad de Buenos Aires (Bouvet et al., 2005). La existencia del ferrocarril permitió (aun con muchas dificultades comerciales y técnicas), enviar pescado fresco desde principios del siglo XX al principal mercado nacional y disputar espacio a los productos importados o de origen fluvial, hasta ese momento predominantes en la oferta ictícola del mercado de Buenos Aires (Mateo, 2015).

Por último, en el año 1938 (pleno crecimiento del turismo de masas a nivel nacional que tenía como epicentro a la ciudad de Mar del Plata) se pavimenta la Ruta Provincial N°2 (Pastoriza y Zuppa, 2004). Esta carretera, en el contexto de la creciente importancia del transporte automotor en todas las escalas, permitió una forma más versátil de salida de productos pesqueros hacia el mercado porteño y otros mercados secundarios del interior del país. El transporte de pescado y/o derivados por este medio comienza a aumentar desde ese momento restándole continuamente importancia al ferrocarril. Incluso a nuestros días tiene un rol casi hegemónico para la salida de las cargas pesqueras de la ciudad para el mercado interno, así como también como destino a la exportación, principalmente a través del puerto de Buenos Aires.

La creación de estas infraestructuras, aunque su fin original no fuera brindar apoyo al desarrollo de la actividad, resultó fundamental para la profundización de la DTTP que ubicaría a Mar del Plata en el centro de la escena pesquera nacional.

Cercanía a los centros de consumo

La existencia de infraestructuras ubicó en una posición privilegiada a la ciudad de Mar del Plata, por encima de otras localidades marítimas bonaerenses más alejadas de los mercados. La capital nacional y su entorno se constituían para ese momento como el principal mercado de consumo, lo cual dejaba al puerto de Mar del Plata en una posición ventajosa sobre los puertos de Necochea/Quequén y Bahía Blanca, ubicados más al sur.

Para el caso de Bahía Blanca, por ejemplo, si bien el ferrocarril llegó en 1884, el trayecto hacia Buenos Aires era considerablemente más extenso que desde Mar del Plata. En relación al transporte por carretera, la ruta Nacional N°3, principal conexión automotor con la Capital Federal, recién se termina de pavimentar entre las décadas de los años 70 y 80 del siglo XX, es decir, cuatro décadas más tarde que la Ruta Provincial N°2. Una situación similar se produce para Necochea, donde la Ruta Nacional N°88 que conecta la localidad con Mar del Plata, se pavimenta de forma contemporánea a la Ruta Nacional N°3.

De esta manera, si bien estas terminales habían dado sus primeros pasos pesqueros de forma contemporánea a Mar Del Plata, para mediados del siglo XX las diferencias entre los volúmenes concentrados eran de gran magnitud. Si bien supieron tener cierta importancia en la recepción de desembarques, desde hace algunas décadas tienen una posición marginal en relación a Mar del Plata (Nogueira, 2018). Este factor también condicionó la participación de la región patagónica. Los desafíos que implicaba para ese momento movilizar los productos a miles de kilómetros prácticamente marginó a los puertos patagónicos de la pesca marítima nacional en esta DTTP.

Proximidad a los recursos ictícolas clave del periodo

Los registros estadísticos de desembarques pesqueros disponibles muestran cómo hasta los últimos años de la década de los años 40, las especies que se localizan próximas a la costa bonaerense significaban tres cuartas partes del total capturado. Dentro de este grupo de especies se encuentra el Variado Costero Bonaerense, la anchoíta, la caballa, el tiburón y otras especies de menor cuantía. Todas estas tienen una distribución próxima a la costa bonaerense y al puerto de Mar del Plata (Allega et al., 2019).

Esto constituye un factor muy importante a la hora de entender a la costa bonaerense con una posición estratégica en esta primera DTTP. Entrada la década de los años 60, el porcentaje de especies costeras reduce su peso en el total a 50% y a partir de allí continúa perdiendo importancia relativa frente al desarrollo de pesquerías de altura como la merluza común⁶ y, más adelante, el calamar. Esta consolidación está atada a la llegada y al crecimiento de la flota de altura, para ese entonces principalmente de tipo fresquero (Ver tabla N°3).

Tabla 3 Participación porcentual en los desembarques por especies y flota, 1942-1977

Especies/Pesquería		1942	1947	1952	1957	1962	1967	1972	1977
COSTERAS	Anchoíta	15,3	10,0	9,8	12,3	10,3	6,9	19,4	5,9
	Caballa	4,2	17,3	26,7	14,6	9,9	5,8	2,9	0,3
	Variado Costero y otras especies	59,7	52,0	26,9	43,2	33,4	48,5	29,0	17,5
	Subtotal capturas Costeras	79,2	79,4	63,4	70,1	53,6	61,2	51,4	23,7
ALTURA	Merluza común	20,8	20,6	36,6	29,9	46,4	38,8	48,6	76,3
	Subtotal capturas Altura	20,8	20,6	36,6	29,9	46,4	38,8	48,6	76,3
Total		100	100	100	100	100	100	100	100

Fuente: Sánchez, et al. (2012)

De esta manera, hasta la década de los años 60 buena parte de las capturas registradas estaban vinculadas con especies próximas a la costa de la provincia de Buenos Aires, al alcance de la flota costera radicada principalmente en el puerto de Mar del Plata.

⁶ Desde mediados de la década de los años 60, la merluza común comienza a representar más del 50% del total

Configuración territorial pesquera resultante

Durante casi tres cuartas partes del siglo XX, la DTTP caracterizada en el apartado anterior impulsó el desarrollo de una CTP particular. Para poder describir las principales características de esta configuración es preciso detallar el comportamiento de las variables clave señaladas anteriormente.

Evolución de las capturas

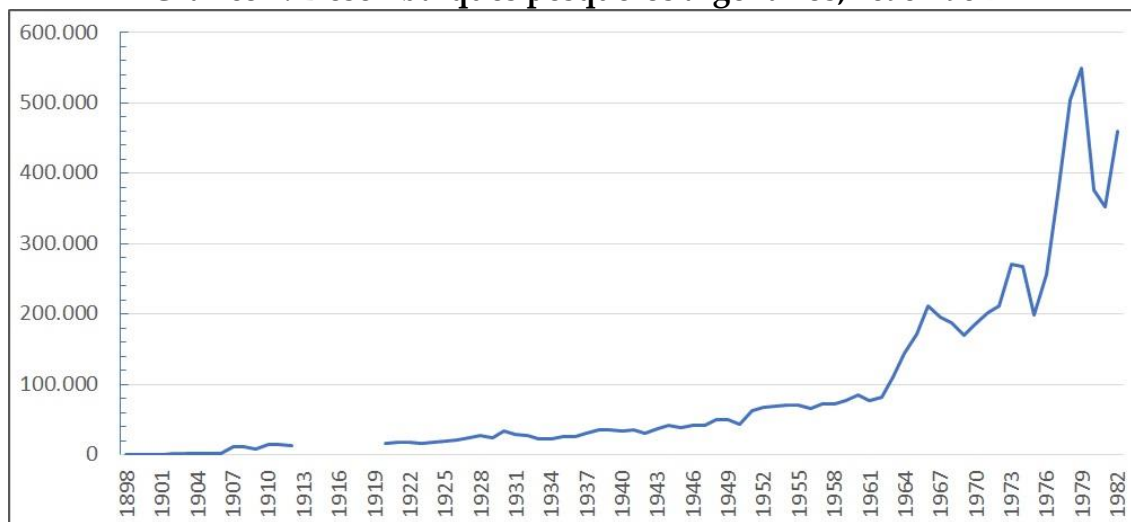
Durante la primera mitad del siglo XX, las capturas marítimas nacionales están caracterizadas por un crecimiento paulatino, sin grandes saltos cuantitativos. A partir de la década de los años 10 las capturas se ubican entre 10.000 y 20.000 toneladas (t) anuales. Desde allí y hasta 1950, muestran un crecimiento regular hasta alcanzar aproximadamente las 44.000 t. En ese momento, el comportamiento de las capturas extraídas cambia de ritmo, con un alza acentuada.

En la década de los años 50, se produce uno de los primeros saltos cuantitativos de consideración en las capturas marítimas que las lleva a alcanzar las 80.000 t anuales. Este aumento se produce a partir del crecimiento de la flota costera que operaba principalmente sobre el VC, la anchoíta y la caballa. Estas capturas abastecían la demanda de la industria conservera que se desarrollaba al amparo de la sustitución de importaciones y el complejo escenario internacional mencionado en apartados anteriores. Mateo (2004) caracteriza este momento como el de máximo esplendor de la pesca costera en nuestro país.

Sin embargo, con la incorporación de buques fresqueros de altura en la década de los años 60 y 70 las capturas registran un segundo salto cuantitativo en esta configuración.⁷ Así, durante el transcurso de los años 60 las capturas pasaron de 85.000 a 175.000 t. En la década de los años 70 las capturas mantienen el impulso, hasta alcanzar (con irregularidades anuales) las 500.000 t. Para este momento, el VC y las especies costeras habían perdido protagonismo en relación a la merluza común, especie que desde este momento se convertirá en la más importante del caladero nacional durante muchos años (por volumen, divisas generadas y por la estructura industrial resultante).

⁷ Bertolotti et al (2001), Masid (2004) y Masid y Mateo (2008) constituyen valiosas referencias para abordar la llegada de buques de altura al caladero argentino entre las décadas de los años 6º y 70 en el contexto de las políticas de corte desarrollistas impulsadas desde el Estado argentino.

Gráfico 1. Desembarques pesqueros argentinos, 1898-1982⁸



Fuente: Sánchez, et al. (2012)

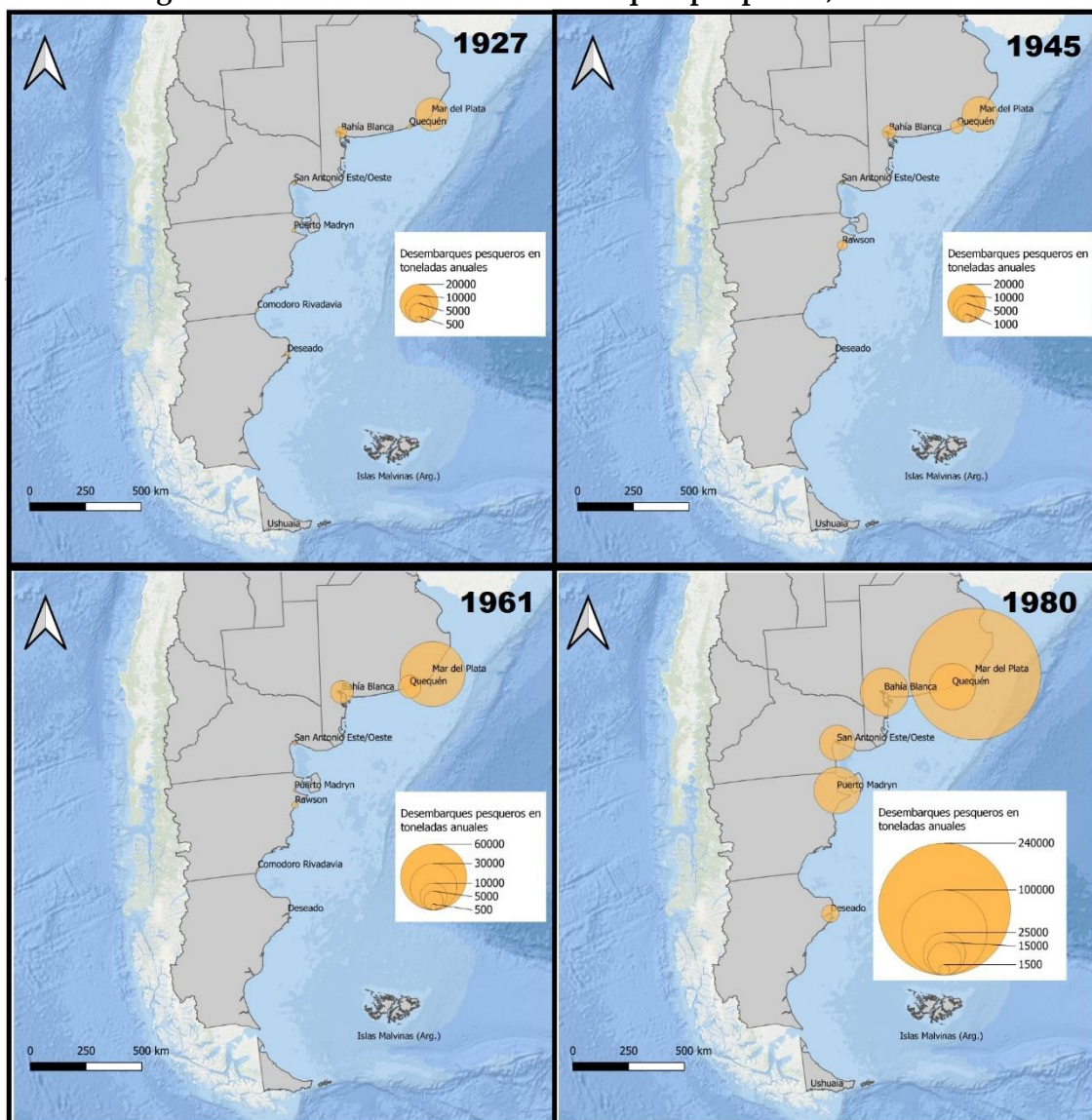
De esta manera, en relación al volumen de las capturas esta primera configuración pesquera nos permite observar el primer proceso de expansión de la actividad, donde pasa de ser una pesca costera y con fuerte impronta artesanal a otra donde (al final del período) las capturas son predominantemente de altura y realizadas por flotas modernas con rasgos muy similares a las utilizadas en la actualidad.

Participación de puertos

Los registros más antiguos de las descargas recibidas por los diferentes puertos que tenemos disponibles parten del año 1927. Sin embargo, para ese momento sólo se explicita la participación de los puertos más representativos (Mar del Plata, Bahía Blanca y Necochea). En ese momento la provincia de Buenos Aires concentraba más del 90% y Mar del Plata se posicionaba como la principal terminal con un 60% del total nacional. Las descargas realizadas en la Patagonia alcanzaban un 5% del total, destacándose Puerto Deseado con un 1,3%.

⁸ No se cuenta con datos entre los años 1913 y 1919.

Serie cartográfica 1. Distribución de desembarques por puerto, 1927-1945-1961-1980



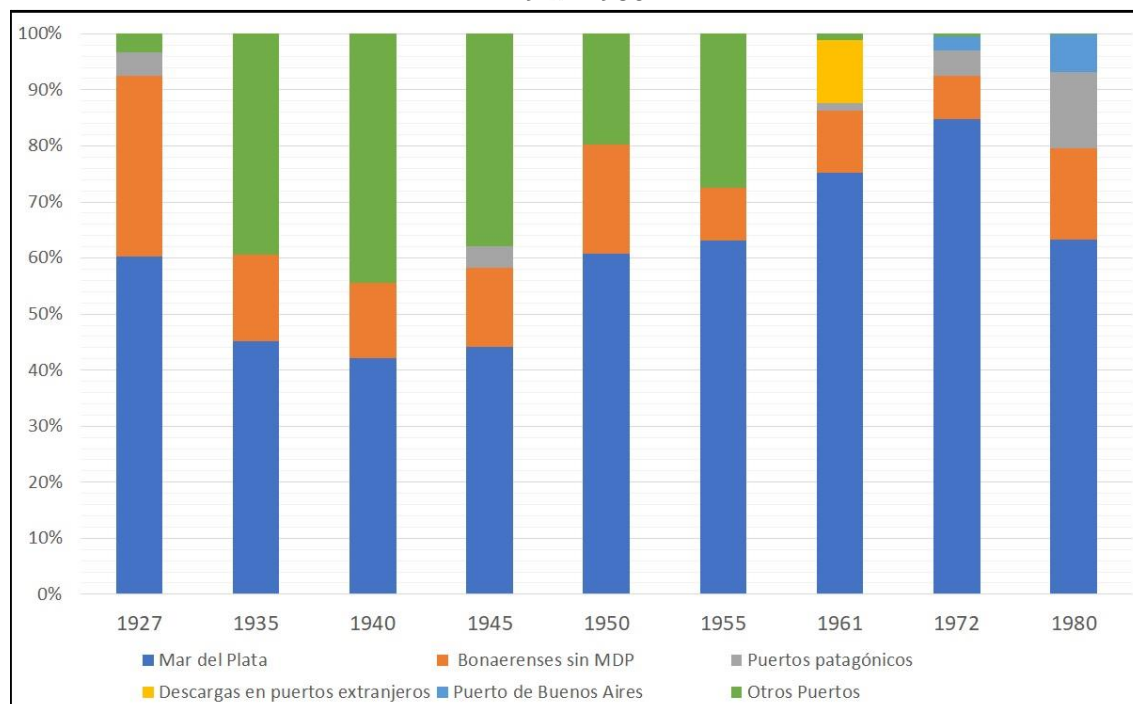
Fuente: Elaboración personal en base a MINAGRI (1928); Lascano (1989); SEAG (1962) y MAG (1981).

El siguiente registro disponible nos lleva a 1935. Allí, la provincia de Buenos Aires concentraba un 60% del total, aunque el restante 40% se presentan sin identificar su localización. Podría tratarse del puerto de Buenos Aires, puertos extranjeros o patagónicos. Del total, un 45% correspondía al puerto de Mar del Plata, un 8% a Bahía Blanca y un 3% a Necochea/Quequén. Este reparto se mantiene con pocas alteraciones hasta 1950. Durante la década de los años 50, en el contexto del crecimiento de la pesca costera señalado en párrafos anteriores, la participación bonaerense toma impulso para alcanzar un 80% del total. Estos 20 puntos porcentuales, principalmente los absorbe el puerto de Mar del Plata. La

terminal alcanza para ese momento el 60% del total nacional, principalmente de la mano del incremento del peso en las descargas de las especies destinadas a la conserva (anchoíta y caballa) y al incipiente desarrollo de la pesquería de merluza común.

Para llegar a un panorama más completo de las descargas por puerto tenemos que aproximarnos hasta la década de los años 60. Para 1961, la provincia de Buenos Aires concentraba en torno al 86% del total, mientras que las terminales patagónicas no llegaban al 2%. Esto deja a esa región incluso por detrás de las capturas descargadas en puertos extranjeros⁹ (principalmente del sur de Brasil). Mar del Plata absorbía el 75%, lo cual evidencia un fuerte crecimiento de su participación en relación a las décadas precedentes, consolidándose como el principal puerto pesquero nacional por amplio margen.

Gráfico 2. Distribución porcentual de desembarques pesqueros por puerto, 1927-1980



Fuente: Elaboración personal en base a MINAGRI (1928); MINAGRI (1936); Nieto (2014); Lascano (1989); SEAG (1962); MAG (1973) y MAG (1981).

Para 1972 la concentración geográfica de las descargas en la ciudad de Mar del Plata alcanzó su máxima expresión con un 85% del total. Con el aporte del resto de los puertos bonaerenses, el total provincial trepaba a un 93%, mientras que la región patagónica alcanzaba un 5%. Este escenario de hegemonía combina

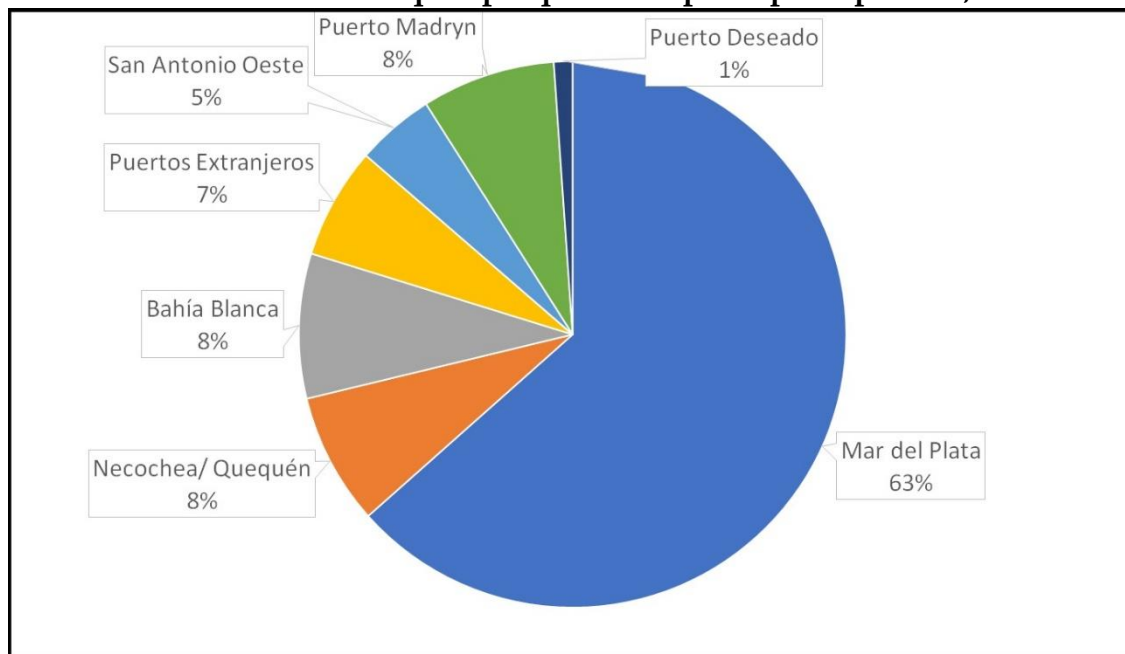
⁹ La descarga de capturas pesqueras provenientes del caladero argentino fue prohibida por la Ley Federal de Pesca 24.922/98

la continuidad de las capturas costeras vinculadas a la rama de la conserva y la consolidación (producida en esa década) de la pesca de altura y de la merluza común como principal especie capturada del mar argentino.

Para 1980, la localización de las descargas muestra un cambio de tendencia con una leve caída en la participación relativa de los principales puertos hasta ese entonces. Como contrapartida, los patagónicos tímidamente comienzan a ganar peso para consolidar su posición en la década de los años 90. Este proceso aparece como un síntoma de cómo esta configuración territorial pesquera comienza a desdibujarse (Ver gráfico 2).

En 1980, sobre 376.000 t descargadas a nivel nacional, la ciudad de Mar del Plata recibió 238.500 t, un 63% del total. Este dato muestra cómo si bien crece en términos absolutos, contrae su participación relativa. Por detrás de esta terminal aparecen los otros puertos bonaerenses de importancia: Bahía Blanca y Necochea/Quequén con un 8%. Si bien la provincia de Buenos Aires mantiene su predominio con un 79% del total, este acumulado es menor al registrado en la década de los años 70. Los puertos patagónicos concentraban un 14%, de los cuales Puerto Madryn representa un 8% y San Antonio Oeste un 5%.

Gráfico 3. Desembarques pesqueros en principales puertos, 1980



Fuente: Elaboración personal en base a MAG (1981)

De esta manera, el reparto de desembarques que se observa hasta 1980 muestra no sólo el predominio de Mar del Plata sino también la posición importante de otros puertos bonaerenses como Bahía Blanca y Necochea/Quequén (Ver gráfico 3). La provincia de Buenos Aires reúne para ese momento un 84% del total, relegando a la Patagonia a un lugar marginal en la configuración territorial pesquera en lo referido a desembarques recibidos. Así, tanto durante el predominio de la pesca costera o fresquera de altura, el epicentro de las descargas fue Mar del Plata.

Participación de las diferentes flotas

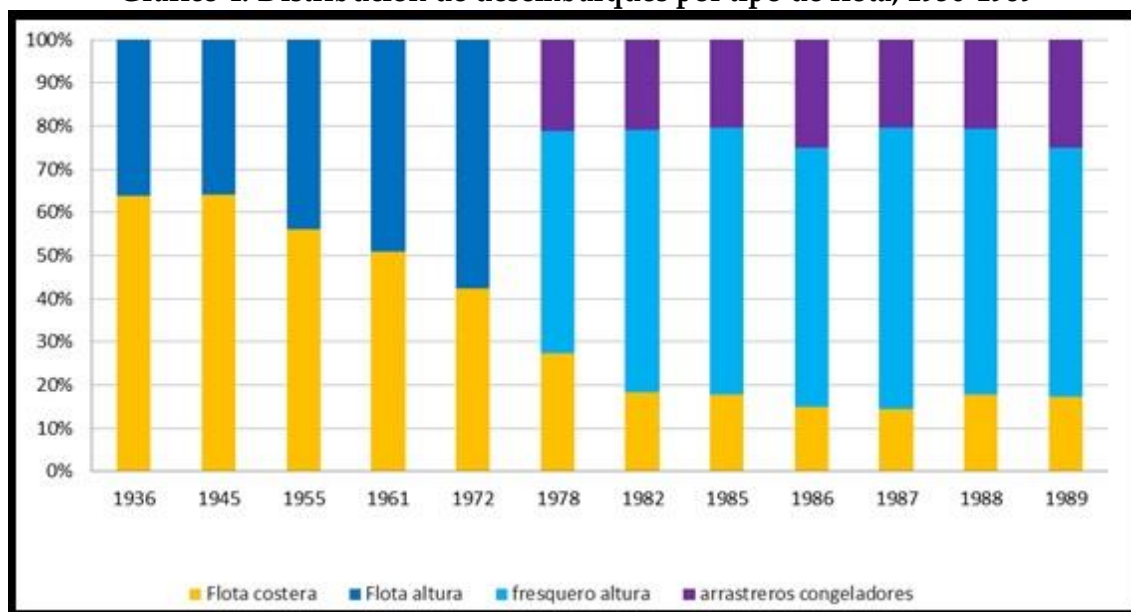
En relación al peso de las diferentes flotas y su efecto en la configuración pesquera nacional, los registros previos a 1978 sólo distinguen entre costera y de altura. Para este último grupo, hasta la década de los años 70, el peso de los de tipo fresqueros era predominante por sobre los factoría congeladores.¹⁰ Estos últimos comenzaron a tener discriminadas sus descargas a partir de 1978, aunque la llegada de estas embarcaciones se produjo tímidamente en los años previos.

Los primeros años de la década de los años 60 muestran cómo, por primera vez, los buques de altura superan en participación total a los costeros, clivaje que diversos autores coinciden en que se produce en el año 1963 (Mateo, 2015; Perrotta, Ruarte y Carozza, 2007, etc.). Hasta ese momento los costeros concentraban en torno al 65% de las descargas y lo hacían a partir de una numerosa flota (338 buques para 1959) de los cuales un 80% operaba desde Mar del Plata (Mateo, 2004). De esta manera, en esos años se produce la máxima expresión de la flota costera en cuanto a peso relativo en los desembarques. A partir de allí, la participación porcentual muestra una reducción constante hasta ubicarse a principios de la década de los años 80 en torno a un 15-20%.

A partir de la década de los años 60, el principal protagonismo lo asumen los buques fresqueros de altura. El crecimiento de la participación se va a dar, en primer lugar, de la mano de la castañeta y luego, y con mayor fuerza, a partir de la consolidación de la merluza común. Así, estas embarcaciones pasan a liderar los desembarques hasta concentrar casi un 50% del total a finales de la década de los años 70.

¹⁰ Incorporados al caladero nacional recién desde mediados de la década de los años 70 y con mayor protagonismo en los 80 y 90 (Pradas, 2006)

Gráfico 4. Distribución de desembarques por tipo de flota, 1936-1989



Fuente: Elaboración personal en base a MINAGRI (1936); Nieto (2014); Lascano (1989); SEAG (1962); MAG (1973); MAG (1981); Espoz Espoz, (1989); Nogueira (2014).

La suma del aporte de la flota costera y la fresquera de altura, es decir, el porcentaje de las descargas que llegaban frescas a los diferentes puertos nacionales rondaba el 80% (20% costera y 60% fresquera de altura) entre finales de la década de los años 70 y 80. Es decir, muy por encima del aporte que para ese momento provenía de los factoría congeladores (20%).

De esta manera, los buques fresqueros (en su variante costera o de altura) tienen predominancia en esta primera configuración territorial pesquera. Esto conlleva una particular necesidad de contar con industria en tierra que permita su acondicionamiento o tratamiento posterior, más allá de la especie que se trate. Sin embargo, el paso de una actividad concentrada alrededor de la pesca costera a una dominada por los buques de altura implicó una modificación en las dinámicas portuarias relacionadas con una mayor concentración del capital y modificación en las ramas industriales predominantes. Por ejemplo, la flota de altura se caracteriza por establecer relaciones laborales asalariadas más convencionales (si bien hay una parte atada a la producción), una menor presencia de propietarios a bordo y de lazos familiares entre los tripulantes y mayor grado de capitalización. Es decir, una organización con un carácter más empresarial que la flota costera (Mateo, 2015).

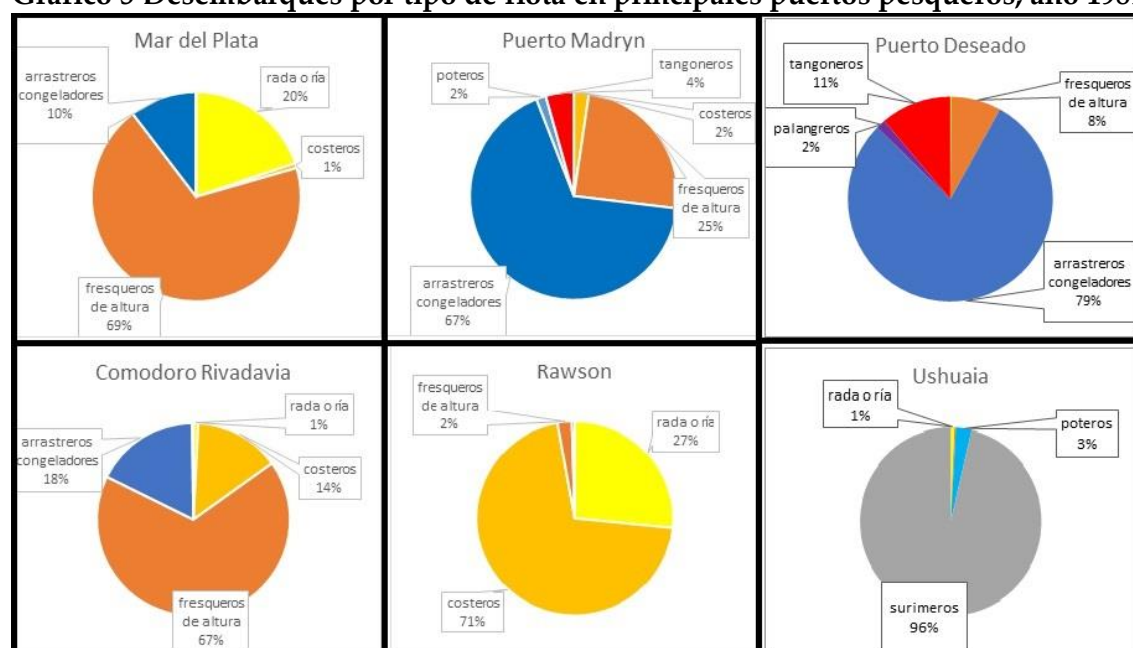
Participación de flotas por puerto

Como se desarrolló en apartados anteriores, el puerto de Mar del Plata siempre tuvo una fuerte predominancia de las descargas frescas más allá de que, a partir

de las últimas décadas del siglo XX y primeras del XXI, recibe desembarques congelados.

Los registros para esta variable se encuentran disponibles desde 1989¹¹ en adelante. En los datos se observa cómo en el puerto de Mar del Plata, el predominio de la flota fresca era más acentuado que lo observado a nivel nacional. El porcentaje descargado por este tipo de embarcaciones alcanzaba el 90%. El liderazgo entre tipo de buques queda en manos de la fresca de altura la cual concentraba el 69% del total. El 21% restante correspondía a costeros (20% rada o ría y 1% costeros).

Gráfico 5 Desembarques por tipo de flota en principales puertos pesqueros, año 1989



Fuente: Sánchez, et al. (2012)

Los registros de 1989 permiten caracterizar el perfil que los puertos patagónicos habían comenzado a desarrollar a partir de la década de los años 70. Este perfil se centraba casi exclusivamente en las descargas congeladas provenientes de las embarcaciones factoría congeladora. Para el caso de Puerto Madryn, tres cuartas partes de los desembarques provienen de estos (principalmente de los arrastreros). Puerto Deseado tiene una participación de estas flotas aún mayor que abarca al 90% del total, mientras que en Ushuaia el componente de este tipo de descargas es total. Hasta ese momento, dentro de los buques congeladores se ve un predominio muy fuerte de los arrastreros

¹¹ Para la totalidad de los puertos tenemos descargas detalladas a partir de 1989.

convencionales, aunque los tangoneros, en ambos puertos, comienzan a mostrar participación (Ver gráfico 5).

De esta manera, en esta configuración territorial pesquera y en relación a los perfiles de los puertos se observa una situación bien diferenciada. Por un lado, el puerto de Mar del Plata como histórico receptor de las descargas frescas y las terminales patagónicas como base de operaciones de la flota factoría congeladora que comenzaba a tomar impulso y que va a tener un fuerte protagonismo en las décadas siguientes. Este perfil de las flotas intervinientes en cada puerto va a condicionar la estructura industrial pesquera.

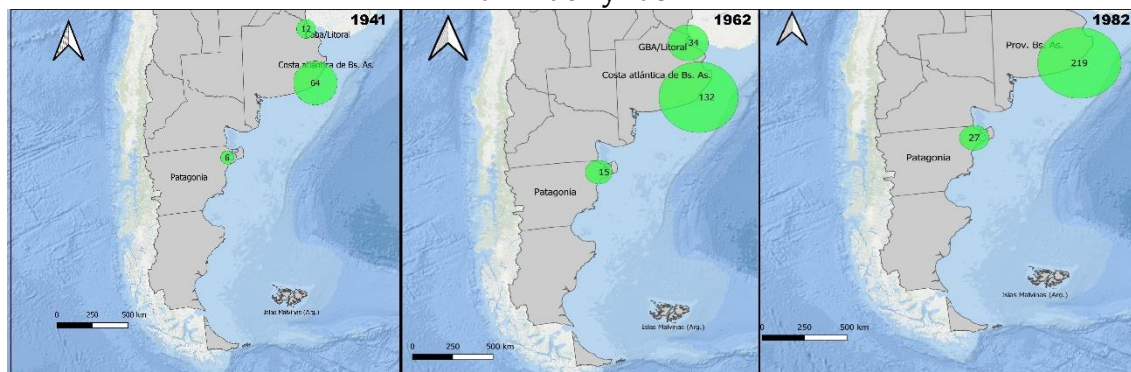
Estructura industrial

La proximidad de las estructuras industriales a los puertos resulta crucial debido al prematuro proceso de degradación que caracteriza a esta materia prima. Esta premisa va a ser un rasgo que acompañe a la estructura industrial del sector pesquero argentino, sobre todo a lo que se vincula con el procesamiento de descargas provenientes de la flota fresca (sea costera o de altura) debido al acondicionamiento y procesamiento necesario una vez que la captura llega al puerto.

Para dar cuenta de la configuración territorial de la industria pesquera argentina, vale aclarar que los registros disponibles son limitados. Para este caso vamos a tener en cuenta los Censos Pesqueros realizados en 1941, 1962 y 1982. Si bien no tienen una amplia cobertura ni una mayor desagregación, permiten observar el despegue y la consolidación de la primera DTTP, incluidos el patrón de localización y los cambios entre las ramas dominantes.

En primer lugar, vinculado con el patrón de localización, el censo pesquero del año 1941 registró 82 fábricas en el país de los cuales 64 (78%) se localizaban en el área interserrana de la provincia de Buenos Aires (Mar del Plata, Necochea/Quequén, Tres Arroyos, Coronel Dorrego, etc.). Si bien no se cuenta con el desagregado por ciudad, Mar del Plata concentraba aproximadamente el 60% del total nacional (Nieto, 2014). La región patagónica reunía a seis establecimientos (4 en Chubut y 2 en Tierra del Fuego), es decir, una posición marginal en el sector al igual que los desembarques. El resto se ubicaba entre la ciudad de Buenos Aires y el litoral, en gran medida asociadas a las capturas fluviales o lacustres.

Serie cartográfica 2. Distribución de los establecimientos industriales pesqueros, 1941-1962 y 1982



Fuente: Elaboración personal en base a: MINAGRI (1941); SEAG (1963) y MECON (1983)

Para 1962, de la mano de la consolidación de la industria conservera, la actividad industrial pesquera se había expandido hasta 181 plantas. La región predominante continúa siendo la costa atlántica de la Provincia de Buenos Aires contabilizando 132 (73% del total). La ciudad de Mar del Plata contaba 108 establecimientos, un 60% del total. Si bien los porcentajes de concentración en la región dominante se mantienen en relación al registro previo, el crecimiento en valores absolutos es notorio, en simultáneo con la expansión de las capturas.

La industria en Patagonia se expande en el período intercensal hasta llegar a 15 establecimientos (10 plantas en Chubut, 3 en Santa Cruz y 2 en Tierra del Fuego), sin embargo, continúa ocupando un rol marginal en la escala nacional con un 8% del total.

Para 1982, a la par del incremento y la concentración de los desembarques, la provincia de Buenos Aires (discriminada como “región Bonaerense” en el registro) incrementa su peso en la industria pesquera a un 89% (219 sobre un total de 246). Si bien no se cuenta en el registro con el desagregado local, Nieto (2014) sostiene que Mar del Plata aumenta su participación nacional concentrando cerca del 75% del total. Por otro lado, la Patagonia prácticamente mantiene su relevancia alcanzando un 11% del total. En términos absolutos, la cantidad de fábricas patagónicas pasa de 15 a 27.

De esta manera, entre la década de los años 60 y 80, momento donde esta configuración tiene su máxima expresión, la ciudad de Mar del Plata y la Provincia de Buenos Aires fortalecen su importancia y liderazgo nacional en la industria pesquera.

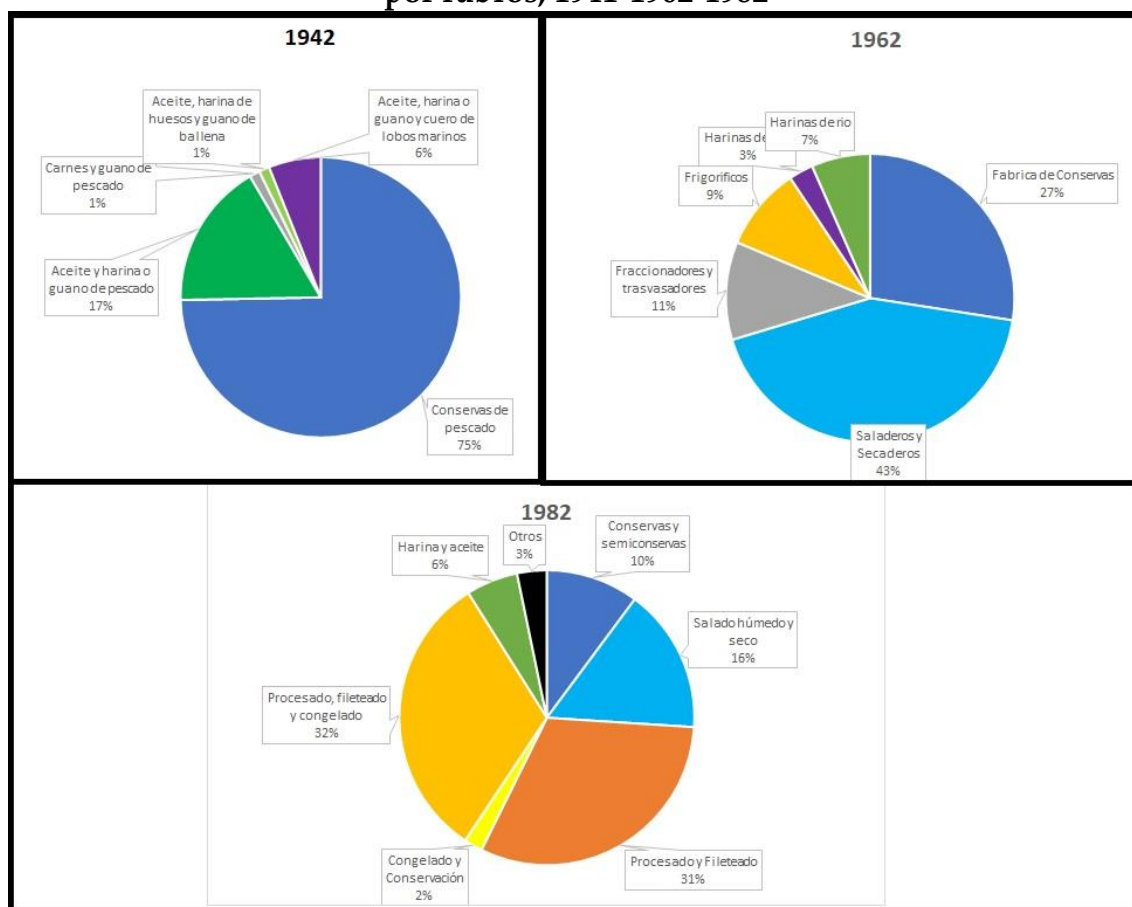
En segundo lugar, la industria de la primera DTTP va a mostrar el predominio alternado de dos ramas cuya transición en el liderazgo se produce en la década de los años 60 reflejándose en la configuración territorial. Primeramente, desde la década de los años 20 hasta los años 60 será la industria vinculada con la conserva la que sea predominante. Luego, será la industria del fileteado la que comenzará a ganar terreno para hacerse predominante desde la década de los años 70. Con un rol secundario y complementario a las dos ramas convivió la industria de la harina de pescado, la cual se abastece de capturas de escaso valor comercial o desperdicios de las otras ramas.

En 1919 se activa la primera planta de conserva de pescado en la ciudad de Mar del Plata (Nieto, 2014). Se trataba de una fabricación de conservas preparadas en base a anchoíta y caballa, especies que para ese momento constituían una buena proporción de las descargas de la flota costera. Para que el crecimiento industrial se hiciera notorio hubo que esperar unas décadas (favorecido por los factores desarrollados en apartados anteriores).

Para el registro de 1941, la rama conservera representaba tres cuartas partes del total de los establecimientos nacionales, es decir, tenía un predominio marcado por sobre las otras ramas participantes (principalmente vinculadas a la fabricación de harina y aceites).

Hacia 1962, la rama conservera en su conjunto (conservas, saladeros y secaderos) agrupaba el 70% (128), es decir que aún se mantenía como principal rama con una leve caída en su importancia relativa. Este momento representa la máxima expresión en términos absolutos de la rama. En términos geográficos, la costa atlántica de Buenos Aires agrupaba al 85% (109 plantas), mientras que Mar del Plata un 67% (86). Como dato relevante, los frigoríficos (procesamiento y congelado de pescado entero) comienzan a ganar terreno como rama destacada, pero, hasta ese momento, a distancia de la conserva (9%).

Gráfico 6. Establecimientos industriales pesqueros en el territorio nacional por rubros, 1941-1962-1982

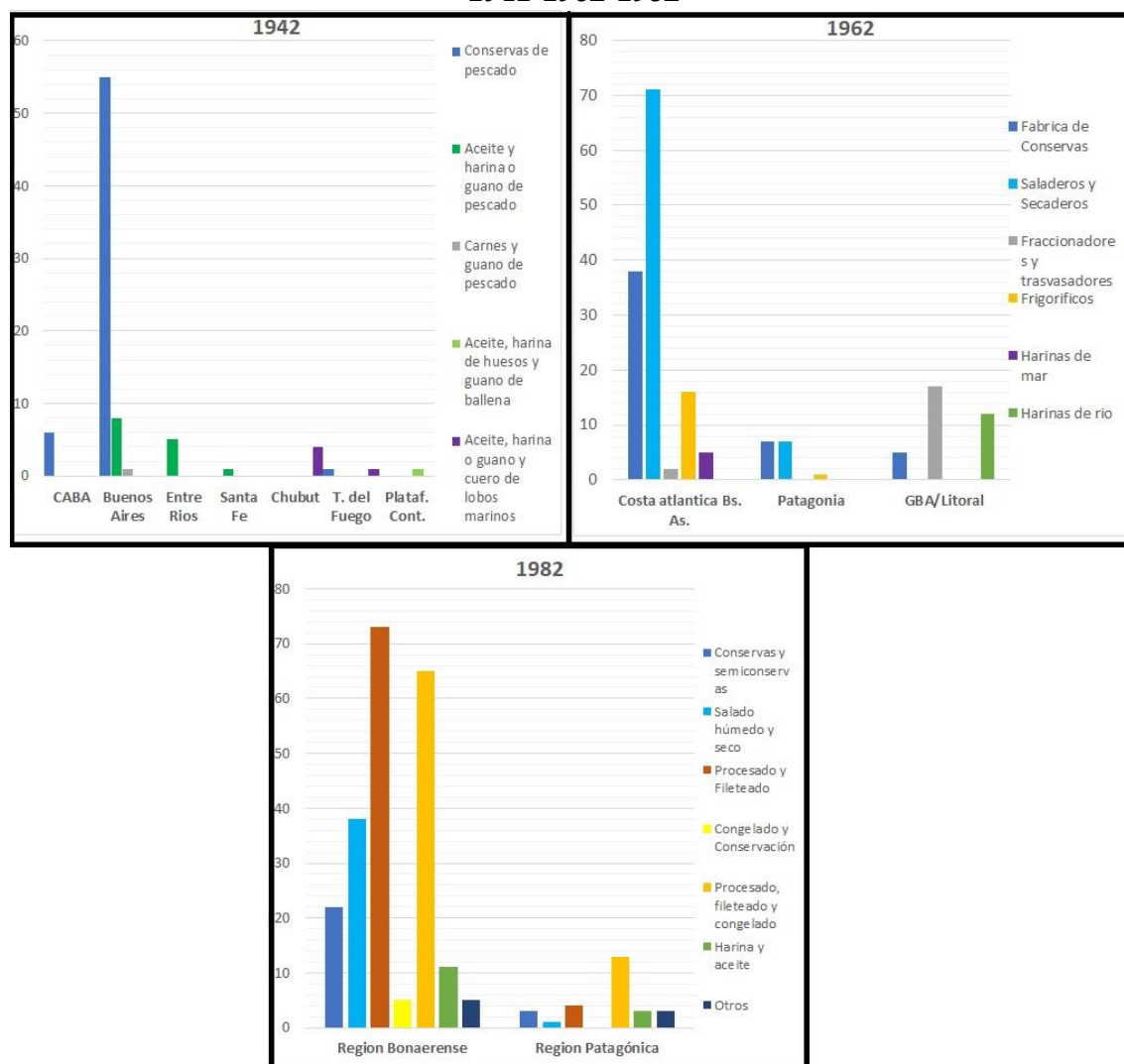


Fuente: elaboración personal en base a: MINAGRI (1941); SEAG (1963) y MECON (1983)

El predominio de la industria del procesamiento de pescado fresco se hizo evidente a partir de la década de los años 70. El censo pesquero de 1982 comienza a registrar este fenómeno. El cambio de paradigma industrial se produce de forma vertiginosa. El sector conservero reduce su participación a un 26%, tres veces menos que en 1962. La caída de la rama incluso se produce en términos absolutos. El número de plantas pasó de 128 en 1962 a 82. Como contrapartida, toma protagonismo el procesamiento de pescado fresco¹², sobre todo de merluza común. En el transcurso de 20 años pasan de 17 y 9% del total pasan a 160 y 65%.

¹² Estos establecimientos agrupan las categorías censales de: procesado y fileteado; congelado y conservación y procesado, fileteado y congelado.

Gráfico 7. Cantidad de establecimientos industriales por rubro y localización, 1941-1962-1982



Fuente: Elaboración personal en base a: MINAGRI (1941); SEAG (1963) y MECON (1983)

De esta manera hacia el final de la primera DTTP, la rama de procesamiento de pescado se consolida como predominante y desplaza del liderazgo a la conservera. Este cambio tiene su impronta territorial donde la ciudad de Mar del Plata desempeña un rol preponderante, igual de acentuado que bajo el dominio de la rama conservera.

Más allá del cambio entre ramas, la localización de la industria pesquera no modifica su patrón, sino que incluso lo acentúa. Mar del Plata y la costa atlántica de la provincia de Buenos Aires, continúan siendo el epicentro. Vinculado a la rama de procesamiento, de los 160 establecimientos a nivel

nacional, 143 se localizaban en la región bonaerense, es decir, un 89% de la rama más dinámica para este registro.

Conclusión

En la génesis y consolidación de la pesca marítima argentina, la región bonaerense y, particularmente, la ciudad de Mar del Plata, asumieron un protagonismo que, para las décadas de los años 60 y 70, era casi hegemónico a nivel nacional. Este rasgo territorial fue poco abordado por los estudios geográficos argentinos. Para cubrir esta vacancia, esta propuesta propone la categoría de división territorial del trabajo para comprender el conjunto de factores que se conjugaron para condicionar la configuración territorial pesquera resultante.

Vinculado con los factores que impulsaron la DTTP centrada en la región bonaerense destacamos: la proximidad a los caladeros más importantes en ese momento (variado costero bonaerense y especies como el tiburón, la caballa y la anchoíta); proximidad, especialmente del puerto de Mar del Plata, a los principales centros de consumo, sobre todo al mercado de la Capital Federal; existencia de infraestructuras vitales para el desarrollo de la actividad como el puerto de aguas profundas, el ferrocarril y la pavimentación de la ruta N°2; la presencia en la región de una colonia de inmigrantes del sur de Italia, con saberes vinculados a las capturas y al manejo de la materia prima y; un contexto internacional (crisis del año 30, Guerra Civil española y Segunda Guerra Mundial) favorable para el desarrollo nacional de la pesca.

La combinación de estos factores impulsó una configuración territorial pesquera que destaca el rol de la ciudad de Mar del Plata, concentrando casi tres cuartas partes del total de las capturas para finales de la década de los años 60 y principios de los 70. Capturas que tienen un comportamiento ascendente, sobre todo a partir de la década de los años 50 cuando, a la consolidación de las pesquerías costeras, se le suman las capturas de especies de altura como la merluza común, situación que posiciona a la ciudad muy por encima del resto de puertos pesqueros. En términos regionales, el peso de la costa atlántica bonaerense supera el 90% del total de los desembarques hasta finales de la década de los años 70. Hasta ese entonces, la Patagonia quedó sumamente relegada en el escenario pesquero. El desarrollo en esas latitudes era incompatible con los factores desplegados en la DTTP de ese momento.

Esta configuración también va a estar caracterizada por la operatoria de embarcaciones fresqueras (predominantemente costeras hasta la década de los años 60 para luego ser superada por los buques de altura). Este rasgo, para una actividad que mostraba desembarques crecientes, conlleva la necesidad de desarrollar instalaciones fabriles en las proximidades de los puertos para adecuar y procesar las capturas obtenidas. La estructura industrial de esta configuración,

en términos de localización, va a repetir el patrón de concentración en la provincia de Buenos Aires, especialmente en Mar del Plata. Sin embargo, al mismo tiempo que la pesca de altura ganaba lugar, la industria también mostraba un cambio en cuanto a las ramas dominantes. Durante esta configuración, precisamente sobre finales de la década de los años 60, se registra una pérdida de importancia de la industria vinculada a la conserva y a la salazón por sobre la industria del fileteado que rápidamente cobra protagonismo. Más allá del cambio de rama, lo que no cambia es su localización.

Sin embargo, el arreglo espacial caracterizado en este trabajo no permaneció estático y comenzó a solaparse con una nueva DTTP que comienza a ganar terreno a partir de la década de los años 80. Los factores desencadenantes de la DTTP abordada comienzan a desdibujarse al mismo tiempo que otros toman el protagonismo. El despliegue de esta División territorial del trabajo pesquera y su configuración territorial pesquera asociada suponen los próximos desafíos de investigación en la clave geográfica propuesta por este trabajo.

Referencias Bibliográficas

- Allega, L.; Braverman, M. S.; Cabreira, A.; Campodónico, S.; Colonello, J.; et al. (2019). *Estado del conocimiento biológico pesquero de los principales recursos vivos y su ambiente, con relación a la exploración hidrocarburífera en la Zona Económica Exclusiva Argentina y adyacencias*. INIDEP
- Allen, A. (2010). ¿Sustentabilidad ambiental o sustentabilidad diferencial? *Revista de estudios marítimos y sociales*, 3(3), 151-158.
- Azcárate, J. (2019). Una exploración sobre la actividad pesquera de la ciudad de Mar del Plata. Oposición y complementariedad de los circuitos de la economía urbana. *Cardinalis*, 12, 95-110.
- Bertolotti, M. I.; Verazay, G. A.; Errazti, E.; Pagani, A. N. y Buono, J. J. (2001). Flota pesquera argentina. Evolución durante el período 1960-1998, con actualización al 2000. En Bertolotti, M.; Verazay, G. y Akselman, R. (Eds.), *El mar argentino y sus recursos pesqueros. Evolución de la flota pesquera, artes de pesca y dispositivos selectivos*, (pp. 9-54). INIDEP.
- Bouvet, Y.; Desse, R.; Morell, P. y Villar, M.C. (2005). Mar del Plata (Argentina): la ciudad balnearia de los porteños en el Atlántico suroccidental. *Investigaciones Geográficas* (Esp), 36, 61-80.
- Carozza, C. R., Navarro, L., Jaureguizar, A. J., y Bertolotti, M. (2001). Asociación íctica costera bonaerense “variado costero”. Informe I. INIDEP Inf. Téc. Int, 48.
- Cacciutto, M. (2010). Desarrollo turístico local y conservación del patrimonio: análisis de la comunidad de italianos del barrio Puerto de la ciudad de Mar del

Plata desde la teoría del capital social. En *Jornada "Turismo y Desarrollo"*, 18 de octubre de 2010. FCE. UNLP.

Consejo Federal Pesquero. (2009). Resolución 27/2009. Variado Costero - Medidas de manejo y administración.

Colombo, G. (2014). *De la revolución productiva a la crisis de la merluza: El conflicto social en la industria pesquera marplatense. Años 1989-2001* (Tesis doctoral). Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación.

Colombo, G. y Nieto, A. (2008). Aproximación a las formas de la lucha obrera en la industria de la pesca, Mar del Plata 1997-2007. *Labour Again, Labour conflicts in contemporary Argentina*.

Cutuli, R. (2019). *Del trabajo a la casa*. Editorial Eudem.

Di Nucci, J. (2019). Reflexiones sobre red urbana, territorio y circuitos de la economía urbana. En E. Santos et al. (Eds.) *Território, economia urbana e conflitos territoriais*, (pp.64-85). Letra Capital

Elias, N. (2008). *Sociología fundamental*. Gedisa

Favero, B. (2021). La fiesta de los pescadores en el Puerto de Mar del Plata, Argentina. Entre tradiciones e identidades reinventadas. *RIVAR (Santiago)*, 8(24), 185-198.

Lerena, C. A. (2013). *Política pesquera para la soberanía argentina en el Atlántico Sur y Malvinas*. Organización Nuestro Mar.

Masid, M. (2004). Redes flamencas en Mar del Plata: una aventura que comienza en Nieuwpoort (1950-1960). *Estudios Migratorios Latinoamericanos*, (54).

Masid, M., y Mateo, J. A. (2008). De la sustitución a la exportación. El sector pesquero argentino entre 1930 y 1965. *Revista de Estudios Marítimos Sociales*, 1, 71-81.

Mateo, J. A. (2004). Cosechando el mar en lanchas amarillas. La expansión de la pesca costera marplatense (1939-1963). *Anuario IEHS*, 19.

Mateo, J. (2015). *Gringos que montaban olas. Historia de la pesca costera en Argentina* (tesis doctoral). Universidad Nacional de Mar del Plata, Facultad de Humanidades. GESmar - FONCyT.

Mateo, J. A. (2020). La sustitución de importaciones pesqueras y el desarrollo de la pesca comercial marítima en Argentina (1930-1965). *Estudios atacameños*, (65), 85-103.

Mateo, J. A., Nieto, A., y Colombo, G. (2011). Precarización y fraude laboral en la industria pesquera marplatense. El caso de las «cooperativas» de fileteado de pescado. *Las condiciones de trabajo en la provincia de Buenos Aires*.

Mizrahi, E. (2001). Políticas de ordenación y desarrollo sustentable del sector pesquero provincial (Chubut) Informe final. *Consejo Federal de Inversiones*.

Nieto, A. (2014). La industria pesquera y mundo obrero. En Barreneche, O. (Dir.). *Historia de la Provincia de Buenos Aires. Del primer peronismo a la crisis de 2001*. Edhasa; Gonnet: UNIPE.

Nogueira, L. (2018). *Entre la precarización y la autogestión: estrategias laborales y subjetividades inherentes a las y los trabajadores de la industria pesquera de Mar del Plata y Necochea-Quequén, 1997-2012* (Tesis doctoral).

Núñez, A. (2008). Sobre la génesis urbana y las fracciones sociales. *Nómadas. Critical Journal of Social and Juridical Sciences*, 17(1), 1-14.

Pastoriza, E., & Zuppa, G. (2004). La conquista de las riberas. Política, cultura, turismo y democratización social. Mar del Plata (1886-1970). *Revista Trace*, (45), 93-109.

Pradas, E. (2006). *Un acercamiento a la problemática pesquera marplatense*. El mensajero.

Parserisas, D. (2018). Circuitos de la economía urbana, intermediación financiera y actividad pesquera en Mar del Plata, provincia de Buenos Aires. *Huellas*, 22 (2), 55-73.

Pérez Álvarez, G. y Schulze, M. S. (2020) Hacia una comparación de la conflictividad pesquera en la costa bonaerense y patagónica en Argentina: de la huelga del 2005 en Chubut a la del 2007 en Mar del Plata. *Escuela de Historia; Anuario digital*, 33, 1-30.

Perrotta, R.; Ruarte, C. y Carozza, C. (2007). La pesca costera en la Argentina. *Ciencia Hoy*, (17), 19, 167-177.

Portella, G. (2016). *El puerto marplatense: desarrollo y conflictos* (Tesis de maestría). Universidad Nacional de Mar del Plata, Facultad de Humanidades.

Quintaneiro, T. (2006). The concept of figuration or configuration in Norbert Elias' sociological theory. *Teoria & Sociedade*, 2(SE).

Santos, M. (2000 [1996]). *La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción*. Ariel Geografía.

Schulze, M. S., & Góngora, M. E. (2022). Los agentes económicos de la pesca industrial en la Argentina: las cámaras empresariales pesqueras. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*.

Silveira, M. L. (2008). Globalización y territorio usado: imperativos y solidaridades. *Cuadernos del CENDES*, 25(69), 2-19.

Silveira, M. L. (2014). Geografía y formación socioespacial: por un debate sustantivo. *Estudios Socioterritoriales, Revista de Geografía*, 2 (16), 141-168.

Smith, N. (2020 [1984]). *Desarrollo desigual: Naturaleza, Capital y producción del espacio*. Traficante de Sueños.

Solimeno, D. (2023). División territorial del trabajo en la actividad pesquera marítima argentina. En D. García Ríos y M. Donato (Coords.), *Argentina, entramados de geografías en disputa II*, (pp. 75-96). Cartograma

Yurkievich, G. (2010). Transformación estructural, conflictividad social y deterioro espacio-ambiental en el Puerto de la ciudad de Mar del Plata. 1997-2007. *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, 2 (2), 215-219.

Informes técnicos y fuentes primarias

Espoz Espoz, M. (1989). *Estadística y análisis de la situación pesquera. Período 1987-1988. Perspectivas*. Fundación Atlántica

Lascano, O. J. (1989). *Cien años de pesca costera en la Argentina*. Informe FAO, Biblioteca INIDEP.

República Argentina, Ministerio de Agricultura. (1928). *Apuntes Económicos sobre la pesca correspondientes al año 1927*. Dirección General de Ganadería, Sección Propaganda e Informes.

República Argentina, Ministerio de Agricultura. (1936). *Estadísticas de la Pesca marítima, fluvial y lacustre. Año 1935*. Dirección de Ganadería, División de Piscicultura.

República Argentina, Ministerio de Agricultura de la Nación. (1941). *Censo de Pesca y de Caza Marítima*. Dirección de Economía Rural y Estadística.

República Argentina, Ministerio de Agricultura y Ganadería. (1973). *Producción pesquera argentina 1972*. Subsecretaría de Recursos Naturales Renovables, Servicio Nacional de Pesca.

República Argentina, Ministerio de Agricultura y Ganadería. (1981). *Producción pesquera argentina 1980*. Subsecretaría de Recursos Naturales Renovables, Servicio Nacional de Pesca, Instituto de Investigación y Desarrollo Pesquero.

República Argentina, Ministerio de Economía. (1983). *Pesca marítima '82*. Secretaría de Estado de Intereses Marítimos, Subsecretaría de Pesca, Dirección Nacional de Pesca Marítima, Algología y Caza Marítima.

República Argentina, Secretaría de Estado de Agricultura y Ganadería. (1963). *Producción pesquera argentina 1962*. Dirección General de Pesca, Departamento de Investigaciones Pesqueras.

Sánchez, R., Navarro, G. & Rozycki, V. (2012). *Estadísticas de la pesca marina en la Argentina: evolución de los desembarques 1898-2010*. Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca.

República Argentina, Secretaría de Estado de Agricultura y Ganadería. (1962). *Producción pesquera argentina 1961*. Dirección General de Pesca, Departamento de Investigaciones Pesqueras.