

“Luz verde para empresas extranjeras”: Transformaciones en el mapa pesquero patagónico argentino (1989-1993)*

“Green light for foreign companies”: Transformations in the Argentine Patagonian fishing map (1989-1993)

MARÍA SOLEDAD SCHULZE

SOFÍA HALLER

Resumen

El presente trabajo analiza las transformaciones de la industria pesquera en la Patagonia Argentina a inicios de los años noventa, en un contexto de profundos cambios económicos y políticos. La crisis de 1989 y las políticas neoliberales de Carlos Menem impulsaron la apertura económica, atrayendo capitales extranjeros y modernizando la flota. Aunque las exportaciones crecieron, el impacto en el empleo y las condiciones laborales fue complejo. El artículo examina la reorganización empresarial, regulaciones estatales y diversificación pesquera que dieron lugar a la redefinición del sector en la región y su inserción en el mercado global. Para ello, se hizo un relevamiento y análisis de los números de Redes, una revista especializada en pesca, regulaciones y bibliografía complementaria.

Palabras clave

Pesca; Extractivismo; Patagonia; Puerto Madryn; Ushuaia

Abstract

This paper analyzes the transformations of the fishing industry in Argentine Patagonia in the early 1990s, a period of profound economic and political changes. The 1989 crisis and the neoliberal policies of former president Carlos Menem promoted economic liberalization, attracting foreign capital and modernizing the fleet. Although exports grew, the impact on employment and working conditions was complex. The article examines business reorganization, state regulations, and the diversification of the fishing industry, which led to the redefinition of the sector in the region and its insertion into the global market. To this end, issues of “Redes”, a journal specializing in fisheries regulations and complementary literature, were surveyed and analyzed.

Keywords

Fishing; Extractivism; Patagonia; Puerto Madryn; Ushuaia



Recibido con pedido de publicación el 29 de mayo de 2025

Aceptado para su publicación el 3 de agosto de 2025

Versión definitiva recibida el 2 de diciembre de 2025

doi: [10.35305/prohistoria.vi45.2077](https://doi.org/10.35305/prohistoria.vi45.2077)

María Soledad Schulze, Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas; Observatorio del Sistema Pesquero Argentino, Puerto Madryn, Argentina; e-mail: schulzesoledad@yahoo.com.ar;

Sofía Haller, Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas; Observatorio del Sistema Pesquero Argentino, Puerto Madryn, Argentina; e-mail: hallersc@gmail.com

* Agradecemos los comentarios y las sugerencias de los evaluadores anónimos de *Prohistoria*



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

Schulze, M.S.; Haller, S. (2026). “Luz verde para empresas extranjeras”: Transformaciones en el mapa pesquero patagónico argentino (1989-1993). *Prohistoria*, Año XXIX, 45, jun., 1-26.

Introducción

Durante la década de 1980, Puerto Madryn se consolidó como un centro clave del debate y la actividad pesquera, impulsado por su puerto natural, el dinamismo empresarial local y las políticas municipales y provinciales orientados a facilitar el desarrollo del sector (Haller, 2024). La aparición de grandes cantidades de langostino (*Pleoticus muelleri*) en el mar patagónico determinó las condiciones para que la ciudad creciera en el rubro, que se vieron amplificadas por la organización del empresariado patagónico y las regulaciones estatales que, con sus dificultades, promovieron el crecimiento del rubro. Pero durante la década del noventa, el segundo polo pesquero de Argentina vio su éxito resentido, en conjunto con la escasez de distintas especies objetivo y de la desregulación de la actividad que caracterizó a la época menemista. Otras pesquerías comenzaron a cobrar protagonismo y otros actores llegaron al mar patagónico, portando distintas banderas y generando cambios profundos en el mapa pesquero regional.

El final de los años ochenta fue un punto de inflexión en la historia de nuestro país. La profunda crisis socioeconómica de 1989, caracterizada por una hiperinflación devastadora y un clima de tensión social desembocó en saqueos y protestas, y generó el escenario propicio para la derrota de la Unión Cívica Radical (UCR) en las elecciones presidenciales de ese mismo año. Este contexto favoreció la implementación de una nueva fase de políticas neoliberales durante el gobierno de Carlos Saúl Menem (1989-1999), consolidando el modelo de acumulación transnacional que se inscribió en el marco del Consenso de Washington. La apertura económica facilitó el ingreso de capitales extranjeros y el establecimiento de nuevas normativas que transformaron profundamente la actividad. Tanto Pradas (2006) como Colombo, Nieto y Mateo (2010) han advertido que la monopolización del sector pesquero se tradujo en el crecimiento de los “pulpos pesqueros.” De acuerdo con Colombo (2014) la política pesquera de los noventa llevó a varias empresas nacionales a la quiebra dando lugar a una restructuración empresaria que terminó por facilitar la concentración de la actividad pesquera en un núcleo duro de empresarios. Procurando sostener un diálogo con estos trabajos se busca focalizar en la especificidad regional de la Patagonia argentina: en ese extenso litoral lejos de la metrópolis, y más bien cerca de las islas Malvinas donde había tenido lugar la guerra tan solo hace unos años. Y en un momento donde en algunos puertos apenas se estaba consolidando la actividad pesquera y recién tomaban forma la industria.

La necesidad de modernizar la flota y atraer inversiones externas se convirtió en un eje central del debate sectorial. Si bien el crecimiento de las

exportaciones parecía anunciar un período de bonanza económica, la realidad del empleo y las condiciones laborales mostraban un panorama más complejo. Al mismo tiempo, la composición de la explotación pesquera varió considerablemente: especies como el calamar, el surimi y la vieira patagónica comenzaron a ganar relevancia, desplazando a otras tradicionalmente explotadas, como el langostino. El presente trabajo analiza el impacto de estas transformaciones entre 1989 y 1993 ¿Qué implicaron estos cambios? ¿Cómo impactaron en la región? ¿Qué sucedió con las empresas, las plantas y los trabajadores? Para contestar estas preguntas se relevaron los números de Revista Redes publicados en los años noventa, una fuente clave para comprender la evolución de la industria pesquera en ese período. La información obtenida fue complementada con el análisis de la normativa vigente y bibliografía especializada, lo que permitió una aproximación integral a los cambios que marcaron la actividad pesquera en la región. En este marco, se hace énfasis en la historicidad del océano. Los ambientes costeros y la altamar tienen historias largas que vale la pena reconstruir y que puede contribuir a los debates sobre el uso futuro de los océanos (Bolster, 2006).

El impacto de los '90 en la industria pesquera argentina

La década de 1990 inició con un problema constante en la Zona Económica Exclusiva (ZEE), caracterizado por el apogeo de la pesca del calamar en el mar argentino: muchos barcos extranjeros operaban en forma clandestina, lo que obligaba a multiplicar los esfuerzos de prefectura para controlar la situación.¹ Los números de REDES están salpicados de noticias de la prefectura capturando algunos de estos barcos y llevándolos a puertos nacionales.²

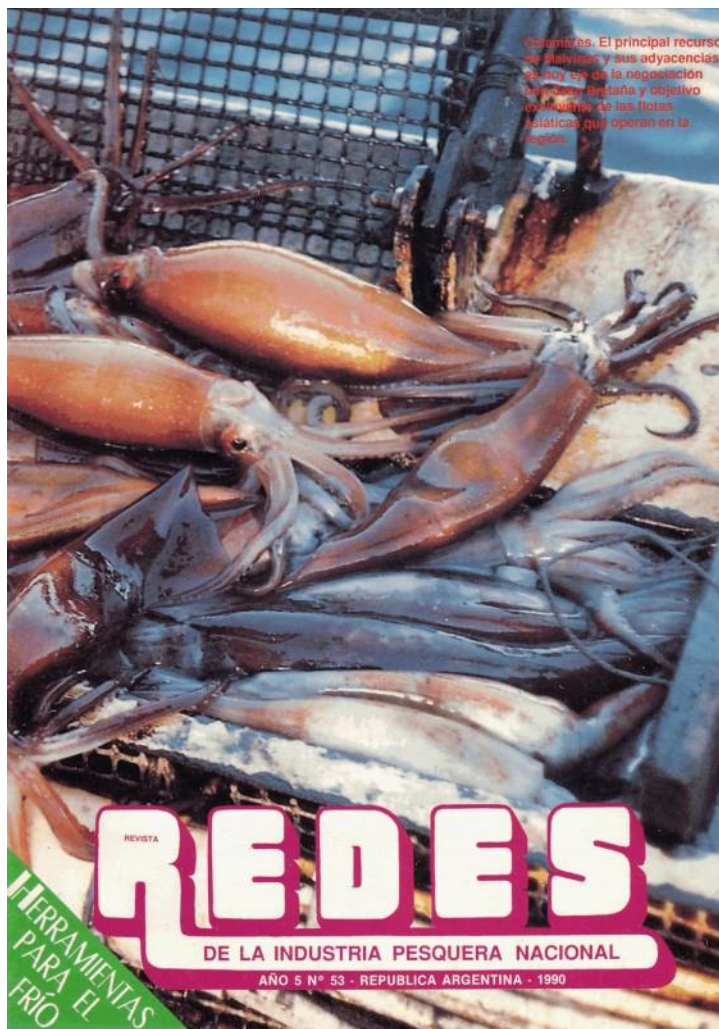
Agravando la situación, desde 1987 el gobierno británico de las islas Malvinas se encontraba otorgando licencias para la pesca del calamar (Figura 1). Al conflicto ictícola se sumaba el diplomático, lo que involucró al Reino Unido en el borrador de la futura ley de pesca.³ Por estos motivos, en 1989 el gobierno británico y el argentino habían firmado una Declaración Conjunta sobre Conservación de Recursos Pesqueros, en la que siguieron trabajando el año posterior.

¹ "Con las manos en la biomasa", REDES, Año 5, N° 50, 1990, pp. 22-23.

² A pesar de los cambios en la legislación y los esfuerzos de control por parte del Estado, la captura de especies en el borde de la Zona Económica Exclusiva continúa siendo una práctica recurrente.

³ "Mucha tinta para el calamar", REDES, Año 5, N° 53, 1990, pp. 6-9.

Figura 1. Portada de REDES de 1990. En la descripción se lee: “Calamares, el principal recurso de Malvinas y sus adyacencias es hoy eje de la negociación con Gran Bretaña y objetivo excluyente de las flotas asiáticas que operan en la región”.⁴



En la industria pesquera, la apertura de la economía argentina al capital extranjero monopolístico y concentrado significó la apertura del mar argentino a flotas extranjeras. La medida concreta que favoreció el incremento de la flota extranjera en el mar argentino se expresó en el decreto de charteo N° 1.493/92, que habilita el alquiler de permisos de pesca a buques de terceros países para la extracción de especies excedentarias (Colombo 2014, Pradas 2006). Con este decreto comenzó el ingreso de buques factoría, aquellos capaces de procesar la materia prima en el mar prescindiendo de las plantas de procesamiento en tierra.

⁴ Portada REDES, 1990, Año 5, N° 53.

Ante una industria muy golpeada, con problemas por la falta de capital, la ausencia de créditos y una flota envejecida, las inversiones extranjeras se manifestaron como la solución. Así sintetizaba la REDES en 1990 los reclamos del sector empresarial:

“La cuestión pasa por encontrar herramientas que permitan el crecimiento de la industria pesquera; la modernización y ampliación de su flota; el reclutamiento creciente de tripulantes y operarios; la actualización de la labor científica y el apoyo a sus protagonistas; la sostenida colonización industrial del litoral patagónico, la sofisticación de la oferta pesquera con mayor valor agregado. En resumen, herramientas que posicionen a la Argentina Pesquera en el mundo. Pero para eso, claro, exportar tiene que ser un premio y no un castigo.”⁵

En este marco, se abrieron las discusiones para sancionar una ley nacional de pesca y se comenzaron a implementar políticas y acuerdos con tendencias neoliberales. No obstante, para junio de 1990 la situación de la pesca era caótica y aunque mostraba un crecimiento económico en materia de exportaciones, este no se condecía con la generación de empleo y las condiciones laborales de los trabajadores (Colombo, 2016). El mar y sus recursos también se transformaron, apareciendo distintos protagonistas en su explotación: si el langostino había sido la vedette de la pesca años atrás, los años siguientes el calamar, el surimi, incluso la vieira patagónica cobraría importancia. La merma de los recursos y la demanda del mercado externo confluirían con la llegada de inversiones extranjeras en nuevas configuraciones marítimas.

Asimismo, en 1992 se negoció un “Acuerdo Sobre las Relaciones en Materia Pesquera entre la Comunidad Económica Europea y Argentina”, que promovía el intercambio de materia prima por bienes de capital, propiciando la constitución de empresas mixtas que vinculan a los empresarios locales y extranjeros: los denominados *joints ventures*. Esto implicó la transnacionalización en el sector pesquero de los grupos propietarios de las grandes empresas a través de asociaciones, acuerdos, lazos financieros y tecnológicos, dando lugar a un proceso acelerado de monopolización, concentración y creciente centralización del capital en el cual el empresariado nacional se subordina al transnacional monopólico (Pradas, 2006; Colombo, Mateo, Nieto, 2010; Nogueira, 2018). Entre 1991 y 1992, más de treinta barcos coreanos se habían incorporado a la matrícula nacional, asociados con firmas locales en las *joint-ventures*.⁶ Para 1992 se habla de una “invasión” de poteros coreanos, que se sumaban a un incesante ingreso de camaroneros y congeladores españoles, dando cuenta de los cambios producidos en la flota del mar argentino.

⁵ “El castigo de exportar”, REDES, Año 5, N° 51, 1990, p. 5.

⁶ “Calamares ‘a la coreana’”, REDES, Año 6, N°61, 1992, p. 6.

Las estadísticas del '91 mostraron que la pesca argentina había batido su marca histórica con una captura 630.000 toneladas de pescado, dando cuenta del protagonismo de buques factoría con producción de surimi a bordo y la flota de poteros.⁷ Si bien la provincia de Buenos Aires estaba a la cabeza de las capturas y la de Chubut en segundo lugar, era notable el aporte creciente de Tierra del Fuego y Santa Cruz.

Expansión portuaria e inversiones extranjeras en Patagonia

Si en la década anterior había sido Puerto Madryn la terminal pesquera que había tenido un crecimiento sostenido, durante los noventa fueron Puerto Deseado y Ushuaia los que dieron cuenta de un crecimiento vertiginoso, impulsados por inversiones extranjeras.⁸

Las inversiones japonesas ya se habían instalado en Puerto Deseado a mediados de la década de 1970, por parte del grupo japonés Nippon Suisan (Nissui) con participación minoritaria de Mitsui, que fueron consolidadas en la empresa Explotación Pesquera de la Patagonia S.A. (Pespasa). Para 1981 la empresa se había establecido definitivamente con la incorporación de dos arrastreros congeladores de 4.000 toneladas.⁹ En 1989 el gobierno japonés concretó en Puerto Deseado la ampliación del muelle pesquero, construyendo 265 metros adicionales para el atraque de embarcaciones¹⁰ y unos meses después, en 1990, la pesquera japonesa Sakyu S.A. y la firma argentina Pionera S.A. materializaron una planta en el parque industrial de la localidad.¹¹

Para 1991 una portada de REDES declaraba sobre Puerto Deseado, “El constante aumento de la flota y la construcción de nuevas plantas, lo apuntalan como un serio rival para desplazar a Puerto Madryn y ubicarse tras Mar del Plata en el ranking pesquero nacional”.¹² La figura 2 muestra el muelle de Puerto Deseado aquel año, cuyas inmediaciones estaban rebosantes de actividad y construcciones en curso. El crecimiento convivía con los problemas de infraestructura y falta de comunicaciones, así como el incremento de habitantes, que han caracterizado la historia de los puertos pesqueros patagónicos. A ello se sumaban escollos políticos, fiscales y gremiales mientras, según REDES, la administración provincial no lograba superar con una política coherente.¹³ A los clásicos buques congeladores pioneros de la zona, se habían sumado pequeños

⁷ “'91 Récord de captura”, REDES, Año 6, N°61, 1992, p. 21.

⁸ Estos puertos y su actividad pesquera han sido estudiados por López y López García (2023) y Martínez y Huenul (2023).

⁹ “Los Japoneses”, REDES, Año 5, N° 54, 1991, p. 24-25.

¹⁰ “Desventuras en Puerto Deseado”, REDES, Año 5, N° 50, 1990, p. 36.

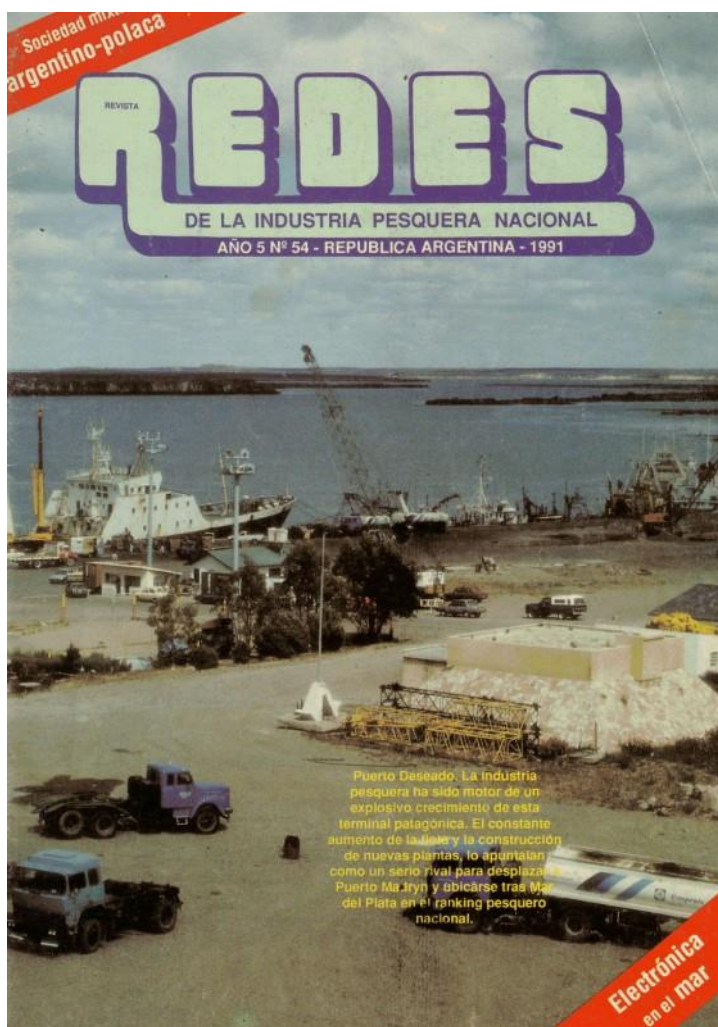
¹¹ “Otro eslabón industrial en Puerto Deseado”, REDES, Año 5, N° 50, 1990, p. 33.

¹² Portada, REDES, Año 5, N° 54, 1991.

¹³ “Crecer de golpe”, REDES, Año 5, N° 54, 1991, p. 7-21.

marisqueros, tangoneros, poteros y palangreros, entre otros. Se retrataba un escenario cambiante y próspero en Deseado que implicaba un nuevo capítulo para la provincia santacruceña. Por un lado, en abril de 1990 se había inaugurado la planta industrial del grupo Pionera-Sakyu, con 2.160 metros cúbicos de capacidad en su cámara frigorífica (Figura 3). La planta incluía un área de procesamiento, un secadero utilizado para el calamar, taller y depósito y cámaras frigoríficas con capacidad para tres mil toneladas. El plantel estable de trabajadores incluía unas 80 personas y otras 160 que trabajaban en la flota. Una cuestión que destacaba esta firma era la búsqueda de nuevas alternativas de producción. Pespasa había incursionado en el filet de merluza, realizado pruebas con el granadero y la cojinova, y se encontraba produciendo “daruma”, un preparado elaborado a partir de la vaina del cefalópodo con una cocción y aditivos específicos que se proyectaba auspicioso.

Figura 2. El muelle de Puerto Deseado en 1991.¹⁴



¹⁴ Portada, REDES, Año 5, N° 54, 1991.

Figura 3. La planta industrial del grupo Pionera-Sakyu en el parque industrial de Puerto Deseado.¹⁵



Por otro lado, también se destacaban las inversiones españolas en el parque industrial. Astilleros de Huelva se había asociado con el grupo Ventura en Empesur S.A, comprando el paquete accionario que incluía la planta industrial en Deseado. Otro español descrito como un “peso pesado” del rubro, Amador Suárez (del grupo de marcas como Arbumasa, Frío Condal, Mayorista Pesca del Sur y Krusta Sur, entre otras internacionales) también estaba invirtiendo en Santa Cruz con la filial local Arbumasa. Pescanova comenzó a construir, a través de Argenova S.A., la planta más grande del puerto hasta entonces. A estas cuestiones se sumaban la novedosa producción de kanikama de la pesquera Santa Elena, y la radicación de la Pesquera Emiliano del grupo Mellino, ya instalada en Comodoro y Rawson, ampliando el alcance de su frota fresquera. La revista mostraba imágenes como la construcción de la planta de Argenova S.A., de las inversiones españolas en Empesur, Arbumasa y Argenova (Figura 4) y la construcción recientemente adquirida por Arbumsasa que proyectaba una planta con cámaras de frío para 480 toneladas (Figura 5). Hasta aquí la revista, con una impronta empresarial característica, se ocupó de contar el panorama más positivo de las nuevas inversiones que estaban llegando a Puerto Deseado. Aun así, dejaba entrever los conflictos gremiales, retratando los reclamos de los trabajadores en forma negativa.¹⁶

¹⁵ “Otro eslabón industrial en Puerto Deseado”, REDES, Año 5, N° 50, 1990, p. 33.

¹⁶ “Crecer de golpe”, REDES, Año 5, N° 54, 1991, p. 7-21.

Figura 4. La construcción de la planta de Argenova S.A.¹⁷



Figura 5. La construcción adquirida por Arbumasa de 1200 metros cuadrados¹⁸



¹⁷ "La ofensiva española", REDES, Año 5., N° 54, 1991, pp. 18-19, p. 19.

¹⁸ "La ofensiva española", REDES, Año 5., N° 54, 1991, pp. 18-19, p. 18.

En línea con lo señalado previamente sobre la transnacionalización del sector pesquero durante los años noventa, el Acuerdo sobre las Relaciones en Materia Pesquera entre la Comunidad Económica Europea y Argentina de 1992 fue un punto clave en este proceso. Este acuerdo, junto con la consolidación de joint ventures y la participación de capitales extranjeros, profundizó la concentración empresarial y la subordinación del empresariado nacional a los grandes grupos transnacionales. En dicho contexto, Ushuaia emergía como otro puerto en expansión, impulsado por significativas inversiones japonesas. Un ejemplo de ello fue Pesantar S.A., una *joint venture* conformada por Fernando Mellino, Frigorífico Mellino S.A. y Kasuaki Numaguchi, de la empresa nipona Nissui. Para 1991, esta compañía adquiría tecnología innovadora para el país, incluyendo flota con capacidad de producción de surimi a bordo. Asimismo, empresas soviéticas también se involucraron en el desarrollo pesquero en la región. Las firmas Vao. Sobrybflot y P/O Novorossiskrybprom, en conjunto con las empresas argentinas Gabilli S.A. Pesquera, Gam S.A. y Wildmar S.A., conformaron la empresa armadora Sovarco S.A., adquiriendo buques soviéticos como el pesquero *Revolución Productiva* en 1991. Ese año, las estadísticas por desembarque hicieron que Ushuaia quedara por encima de Puerto Madryn, lugar que había estado protagonizando desde mediados de los '80. Puerto Madryn había incrementado su captura (de 60.407 a 87.802 toneladas), pero la flota surimera había aumentado los niveles diferencialmente, de 41.417 a 96.130 toneladas, del cual un 60% representaba la captura de los surimeros (Sánchez, et al, 2012), lo que lo mantuvo en el segundo puesto hasta 1994.

Por último, aunque con importancia relativa en comparación con las otras provincias, Río Negro también creció en el sector, en particular con su especialización en la pesca del “scallop criollo”, las vieiras argentinas.¹⁹ En 1990 Harengus S. A. se expandió hacia San Antonio Oeste donde adquirió una planta, sumando las que ya tenía en San Julián (Santa Cruz) y Puerto Madryn (Chubut).²⁰ Para facilitar las operaciones de pesca en San Antonio Este para 1991 se instaló un muelle flotante, con el objetivo de incrementar la infraestructura portuaria de la provincia que involucraba no solamente la actividad pesquera sino también la exportación de productos frutales de la provincia de Río Negro.²¹

El panorama positivo no era el mismo en las actividades pesqueras del resto del país. En Chubut, la planta de Ventura S.A. de Puerto Madryn fue vendida cuando en 1991 la empresa se declaró en quiebra (Yurkievich, 2012), encabezando una serie de quiebras de empresas pesqueras fuertemente endeudadas con el estado, con miles de trabajadores en la calle. Y conforme el

¹⁹ “Identi-kit de las vieiras argentinas”, REDES, Año 5, N° 51, 1990, pp. 16-24.

²⁰ “Harengus llegó a Río Negro”, REDES, Año 5, N° 51, 1990, pp. 26-27.

²¹ “Muelle flotante para San Antonio Este”, REDES, Año 5, N° 57, 1991, pp. 48-49, p. 49.

escenario era más negativo, también lo fueron las editoriales de REDES que para 1991 comenzaron a manifestar comentarios negativos en cuanto a la discusión que se daba sobre la próxima ley de pesca. La crítica era que el debate se estaba centrando en cuestiones políticas, jurisdicciones y participación provincial o el grado de autonomía en del Poder Ejecutivo, y poco sobre lo que importaba en lo relativo a la industria pesquera como permisos, cupos, investigación, perfil de flota, radicaciones en tierra, entre otros.²² La puja entre Nación y las provincias marcaría las discusiones de la década.

“Luz verde para empresas extranjeras”

A fines de 1991 circulaba un “Programa básico de Gestión Pesquera” que la subsecretaría de Pesca se proponía profundizar, con una línea que apuntaba a desregularizar la economía posibilitando la “natural competitividad de la industria local”.²³ Estas políticas desregulatorias del gobierno menemista desembocarían, unos meses más tarde, en la remoción del régimen de promoción industrial que beneficiaba a las provincias patagónicas y que había sido decretada en 1983. El entonces presidente de la CAPIP, Eduardo Auguste, escribió al respecto en REDES que si bien la desregulación era la decisión que había que tomar para que el país crezca, “sería un grueso error asimilar toda la geografía nacional a la lectura de los indicadores que aportan Buenos Aires y sus provincias circundantes”.²⁴ Auguste, en este sentido, advirtió que fue la política de promoción industrial la que había logrado que Patagonia tuviese el capital que tenía y que fue por esa política que las empresas se habían radicado, a gran costo, en la Patagonia, lo que a su vez había motorizado notables crecimientos demográficos en lugares como Puerto Madryn o Puerto Deseado, generando un movimiento vital para la economía. El empresario hablaba positivamente de la desregulación del comercio exterior (Decreto 2.284/91), pero implicaba que no era suficiente si no se avanzaba en la desregulación laboral, y que se necesitaba más tiempo para quitar el régimen de promoción industrial.

En 1992 tuvo lugar el decreto 817 que procedió a la Desregulación Portuaria, Marítima y Pesquera estableciendo la libre contratación de puertos y buques y modificando el régimen jurídico que exigía la captura con buques nacionales (Colombo, 2016). Beneficiados por el panorama de la desregulación portuaria y apretados por la situación económica los empresarios comenzaron a reducir costos lo que dio lugar a conflictos laborales. En Puerto Madryn, en febrero de 1992 el Sindicato Unidos Portuarios Argentinos (SUPA) protestó ante un transbordo entre barcos realizado con personal extranjero, lo que era una violación a su convenio laboral. Los reclamos y el conflicto se trasladaron a los

²² “La Argentina pesquera ¿Una utopía?”, REDES, Año 5, N°58, 1991.

²³ “Programa básico de gestión pesquera”, REDES, Año 5, N° 60, 1991.

²⁴ “El cambio y su impacto en la Patagonia”, REDES, Año 5, N° 60, 1991, p. 18.

estibadores, y nació una cooperativa nueva intentando dividirse de la comandada por uno de los dirigentes del SUPA. Cuando esta cooperativa (CopSur) negoció la carga y descarga de los grupos con Harengus S.A., el SUPA les impidió acceder al puerto, lo que desembocó en enfrentamientos violentos, golpes y tiroteos. Los días siguientes, mientras un grupo de trabajadores portuarios seguía protestando contra la desregulación, se mantenía un clima de tensión y enfrentamientos en el puerto. El 17 de julio el SUPA impidió la descarga de los barcos de Harengus lo que produjo choques con la policía y prefectura, involucrando balazos de goma, gases lacrimógenos y balas de plomo, aunque sin denuncias de heridos de gravedad (Pérez Álvarez, 2022). Aunque la revista REDES no solía publicar cuestiones relativas a los conflictos laborales, como no fuera en un tono crítico ante los movimientos trabajadores, la problemática ameritó una entrevista al presidente de Harengus, Mario López Olaciregui.²⁵ El mismo manifestó su disgusto ante la decisión de la autoridad portuaria de Chubut, que estableció 60 días de tregua, durante los cuales se frenarían los cambios a la antigua situación del sector. Como consecuencia Harengus procedería a desviar, durante ese tiempo, las entradas de sus buques de langostino a Puerto San Julián, en Santa Cruz, y tomar decisiones similares con la flota del calamar.

El año de 1992 también coincidió con un incremento de capturas de langostino patagónico en volúmenes y tamaños inusuales, en un momento donde la crisis monetaria afectaba a Europa y los precios se encontraban deprimidos. La crisis, las pululantes inversiones y la remoción del régimen de promoción patagónica implicó una reflexión por parte de políticos y empresarios pesqueros. El 27 de agosto de 1992 el gobierno de la provincia de Chubut declaró en emergencia la actividad pesquera mediante el decreto 1.500/92. El decreto se fundó a partir del pedido de la CAPIP y de empresas independientes para una prórroga de vencimiento de la segunda cuota de la tasa anual correspondiente a la renovación de permisos de pesca provinciales. Entre otras cosas, el decreto consideraba

“Que esta Administración Provincial, entendiendo que el problema planteado requería una atención integral ha promovido y acompañado a los representantes del sector pesquero a distintas reuniones a Nivel Nacional con las autoridades pesqueras y económicas de esa Jurisdicción, en el intento de buscar soluciones en conjunto a tan preocupante situación:

Que asimismo debe considerarse el agravamiento de los problemas sociales que acarrearía la suspensión de las

²⁵ “Chubut Conflicto en los muelles”, REDES, Año 6, N°63, 1992, p. 26-27.

operaciones de los buques pesqueros que generan una actividad económica genuina y de importancia para la Provincia

Que una medida de excepción tal como la peticionada se ajustaría a la emergencia actual del sector en cuestión”²⁶

Sobre este tema, Antonio de Nichilo, director de Intereses Marítimos de Chubut, afirmaba que la situación provincial era similar a la de otras provincias pesqueras y la atribuía a una combinación de varias cosas: los insumos locales afectados por factores económicos y las realidades del mercado nacional, la situación de precios y las exigencias crecientes de compradores con respecto a la calidad y la presentación de los productos.²⁷ De Nichilo expresó las intenciones provinciales de mejorar la infraestructura portuaria chubutense, en particular con respecto al puerto de Comodoro Rivadavia pero también en términos de los muelles de Camarones y de Storni en Puerto Madryn, la licitación de un galpón para aumentar la capacidad de frío en Madryn y la limpieza de la desembocadura de Rawson. En efecto, unos meses más tarde el muelle de Camarones fue reparado por la Dirección de Puertos de la provincia de Chubut (Figura 6). En un momento de la entrevista se le preguntó al funcionario sobre la zafra de langostinos, si estaba llegando a los números que se estimaban desde el público (10.000 toneladas), a lo que contestó que en Chubut se hablaba de 2.000 toneladas, y que era probable que la mayoría de langostino se estuviese desembarcando en Santa Cruz (cuyos números desconocía), en parte “por la escasa operatividad de Comodoro Rivadavia, el puerto chubutense más próximo a la zona de pesca.”²⁸ Como veremos más adelante, años más tarde, el puerto Comodoro Rivadavia también fue transformado para volverse más rentable en términos pesqueros. En ese sentido, la provincia chubutense estaba trabajando en mejorar su situación con respecto al panorama nacional e internacional. Por último, de Nichilo habló sobre el convenio Chubut-Santa Cruz para la administración conjunta del golfo San Jorge, decretado en 1988, en el que ambas provincias seguían trabajando. La discusión alrededor del golfo San Jorge y su manejo fue una problemática clave en los años que siguieron.

²⁶ “Declarar en emergencia la actividad pesquera”, Decreto 1500/1992, Gobierno del Chubut, firmado bajo el gobierno de Carlos Maestro (1). Disponible en: <https://sistemas.chubut.gov.ar/>

²⁷ “Chubut Emergencia, puertos y manejo del golfo San Jorge”, REDES, Año 6, N°64, 1992 p. 41.

²⁸ “Chubut Emergencia, puertos y manejo del golfo San Jorge”, REDES, Año 6, N°64, 1992 p. 41.

Figura 6. Reparación del muelle de Camarones.²⁹



Interesa en este punto considerar los problemas que en aquel momento experimentaba Tierra del Fuego, similares a los de Puerto Madryn la década anterior en materia de infraestructura portuaria, y complejizados en términos políticos. La gobernación municipal de Ushuaia era justicialista, en Río Grande radical, mientras la gobernación provincial estaba a cargo el Movimiento Popular Fueguino, y el gobierno nacional era menemista.³⁰ El problema portuario involucraba la radicación de los distintos buques surimeros en Ushuaia y las posibilidades de diseñar un puerto que otorgara prioridad a la operación pesquera, implicando un movimiento de insumos y tripulaciones atractivo, así como una buena infraestructura de reparaciones. La otra cuestión considerada por REDES como tema prioritario era el desarrollo de la flota costera fueguina, ilustrado por el “lamento de un pescador artesanal”, en el marco del primer Seminario de Pesca e Intereses Marítimos realizado en Tierra del Fuego, “pidiendo auxilio para encontrarle un destino comercial a su captura”.³¹ Un Estado dividido políticamente en sus múltiples niveles debía encontrar soluciones ante el crecimiento exponencial de la actividad que planteaba dilemas a nivel mercado e infraestructura.

Con este panorama y problemas acuciantes fue que el gobierno nacional anunció un aumento a los reintegros de las exportaciones pesqueras y al mismo tiempo suprimió el régimen de promoción industrial a través del decreto 2.000/92 afectando directamente a las empresas patagónicas. El aumento de reintegros no mejoró la situación, en tanto los países compradores se hallaban en recesión y el mercado se encontraba en crisis, mientras las tarifas nacionales de transporte,

²⁹ “Chubut En el ‘93 también habrá permisos sin planta en tierra”, REDES, Año 6, N° 66, 1992. P. 32.

³⁰ “Litoral patagónico Inquietudes fueguinas y dificultades chubutenses”, REDES, Año 6, N°64, p. 38-42.

³¹ “Chubut Emergencia, puertos y manejo del golfo San Jorge”, REDES, Año 6, N°64, 1992 p. 42.

comunicaciones y costos financieros aumentaban.³² Y estas tarifas eran particularmente onerosas en Patagonia, junto con aquellas relativas a provisión de agua, energía eléctrica y combustible por no hablar de los niveles salariales que eran diferenciales en la región.³³

En octubre de 1992 se efectivizó el régimen del charteo a través del decreto 1.492. Inicialmente el charteo había sido concebido para explotar el calamar y otros productos migratorios, previendo el procesamiento de plantas en tierra y que las flotas extranjeras se suscribieran al régimen impositivo y aduanero argentino. Pero en la realidad se convirtió en un método de captura de buques extranjeros contra pago de un canon sin obligación de procesar el pescado en tierra.³⁴ El decreto 1.492 creó un registro de buques extranjeros que podían ser “charteados” por empresas constituidas en Argentina, apuntando a atraer a los buques que pedían sus licencias en Malvinas. El artículo de REDES “Luz verde para empresas extranjeras”, dejaba ver la sorpresa que el decreto implicó para el sector, sobre todo teniendo en cuenta que infringía la ley vigente 17.500 y su modificatoria 20.136 que prohibía faenar con una bandera extranjera.³⁵ El charteo se identificaba sobre todo con la pesca del calamar y la flota de poteros asiáticos, “socios naturales de esta pesquería” provenientes de Japón, Corea y Taiwán.³⁶ Pero para ese momento, la REDES también estaba identificando la diversificación de la flota en los buques palangreros: “Primero fueron los fresqueros. Después, y no sin resistencias, aparecieron los arrastreros congeladores. La novedad posterior vino por el lado del calamar y esa eficaz herramienta que son los poteros. Ahora, parece el turno del palangre, un arte de pesca que responde al ancestral recurso del anzuelo... pero de a miles.”³⁷

Al mismo tiempo, el Congreso evaluaba aprobar el convenio con la Comunidad Económica Europea (CEE). Como los caladeros donde la flota española habían quedado agotados desde fines de la década de 1980, dejando una cantidad de congeladores españoles sin sitios dónde ir a pescar, la Comunidad Europea buscó subvencionar la formación de sociedades mixtas con otros países. Así, Argentina y la CEE firmaron un acuerdo en 1992, que fue aprobado y promulgado por ley en abril de 1994, mediante la ley 24.315, y dio

³² Colombo, Guillermo J. (2016), “Revolución productiva”, apertura externa y crisis de la pesca: la política pesquera bajo el gobierno de Menem (1989-1997). Disponible en: https://repositoriosdigitales.mincyt.gob.ar/vufind/Record/CONICETDig_a867aa51e0fca1ad936375b310d5b299

³³ “Más barato es volar a Miami”, REDES, Año 6, N° 65, 1992, p. 8.

³⁴ Colombo, Guillermo J. (2016), “Revolución productiva”, apertura externa y crisis de la pesca: la política pesquera bajo el gobierno de Menem (1989-1997). Disponible en: https://repositoriosdigitales.mincyt.gob.ar/vufind/Record/CONICETDig_a867aa51e0fca1ad936375b310d5b299

³⁵ “Luz verde para banderas extranjeras”, REDES, Año 6, N°64, 1992, pp. 6-7

³⁶ “¿Se vienen los poteros?”, REDES, Año 6, N°65, 1992, pp. 12-15, p. 13

³⁷ “El turno de los palangreros”, REDES, Año 6, N° 65, 1992, pp. 33-35, p. 33.

lugar al intercambio de materia prima por la posibilidad de renovación de flota pesquera, con una impronta polémica por el extractivismo que había caracterizado a la industria española hasta ese momento.³⁸

“Las inquietudes patagónicas”

Las políticas se encontraban sacudiendo al sector en convulsiones, a nivel nacional y provincial. Un titular de REDES a fines del 92' expresaba “Chubut En el 93 también habrá permisos sin plantas en tierra”.³⁹ En el artículo se discutía la nueva ley que despertó controversia entre quienes habían invertido la década anterior para radicarse en la provincia y aquellos que no, pero pretendían acceder al recurso:

“lo que sobran son argumentos: sin promoción industrial y con un cuadro de costos que las descoloca seriamente respecto a la operación a bordo, las plantas son una inversión sin destino. “Construirlas para cerrarlas después no me parece una decisión racional”, apuntó uno de los excluidos del cotizado langostino chubutense. Los históricos, claro, reivindicaban sus blasones, el sacrificado raído de pioneros que les exigió tiempo atrás el paisaje provincial y la salud del recurso.

Para las autoridades del área pesquera, en cambio, es una cuestión de ingresos, y decididos a resolverla abogaron por una modificación del convenio que tienen con Santa Cruz. El acuerdo borra, para un cierto número de barcos, las fronteras del apetecido Golfo San Jorge, pero sólo para las empresas que se radicaron antes de 1988, ya sea en una como en la otra provincia. Flexibilizando esta cláusula, Chubut podría abrir la lista de permisionarios a dos camaroneras de peso como lo son Argenova y Arbumasa, que tienen vedado el ingreso a sus aguas porque se radicaron en Santa Cruz después de la fecha mencionada.”⁴⁰

³⁸ Colombo, Guillermo J. (2016), “Revolución productiva”, apertura externa y crisis de la pesca: la política pesquera bajo el gobierno de Menem (1989-1997). Disponible en: https://repositoriosdigitales.mincyt.gob.ar/vufind/Record/CONICETDig_a867aa51e0fca1ad936375b310d5b299

³⁹ “Chubut En el ‘93 también habrá permisos sin planta en tierra”, REDES, Año 6, N° 66, 1992, p. 32.

⁴⁰ “Chubut En el ‘93 también habrá permisos sin planta en tierra”, REDES, Año 6, N° 66, 1992, p. 32.

El golfo compartido por las jurisdicciones de Chubut y Santa Cruz estuvo en el centro del debate. La ley 3.780, promulgada el 14 de diciembre de 1992, reunía artículos que consideraban la importancia de desembarcar las capturas en puertos chubutenses (con excepciones comprendidas en convenios interprovinciales), y procesar la materia prima obligatoriamente en plantas de la provincia de Chubut. Pero una excepción se imponía en la temporada del 92/93: un año en que la captura de langostino había incrementado profusamente. En el artículo 17 y por “disposición transitoria”, exclusivamente para la temporada de 1992/93, se suspendieron todos los requisitos de los artículos anteriores, admitiendo:

“aquellas embarcaciones de potencias menores a los 1.800 H.P. en su motor principal y que se encuentren habilitadas en la provincia de Santa Cruz, las que podrán ser autorizadas para la captura de la especie langostino en jurisdicción de la Provincia del Chubut”⁴¹

El precio fijado a cambio eran 65 pesos por metro cúbico de bodega y 200 por tonelada extraída. Los fondos, agregaba el artículo, se depositarían en la cuenta “Fondo pesquero-Portuario”, utilizados únicamente para el mejoramiento de la infraestructura de los puertos existentes. La revista REDES remataba que Argenova y Arbumasa eran las beneficiarias directas de la disposición al sumar una flota de proporciones y con seguridad una suma de siete cifras para las arcas chubutenses. Mas aún, agregaba la nota, la nueva ley flexibilizaba los requisitos anteriores de pescar en la provincia, al precisar en su artículo 4° que se permitiría la práctica de pesca comercial a aquellas personas físicas o jurídicas que posean planta procesadora de pescado o mariscos o “que realicen inversiones específicamente relacionadas con la actividad pesquero-portuaria y/o pesquero-industrial en la provincia del Chubut”.⁴² Este cambio beneficiaba a Argenova ya que “había conversaciones avanzadas para que esta empresa obtuviera su acceso a cambio de inversiones portuarias en la terminal de Camarones”.⁴³

Mientras tanto, el ministerio de Economía y Obras Públicas de la provincia de Santa Cruz formulaba un llamado para inscribirse en el Registro Especial de Inversores en Reparaciones Navales a quienes quisieran radicarse en la localidad de Puerto Santa Cruz e inmediaciones, instalaciones para reparaciones navales. Los créditos serían financiados por este ministerio. El propósito era lograr

⁴¹ Ley 3.780, Pesca-Recursos Naturales-Promoción Industrial-Fondo Pesquero Portuario, disponible en: <https://sistemas.chubut.gov.ar/>

⁴² “Chubut En el ‘93 también habrá permisos sin planta en tierra”, REDES, Año 6, N° 66, 1992, p. 32.

⁴³ “Chubut En el ‘93 también habrá permisos sin planta en tierra”, REDES, Año 6, N° 66, 1992, p. 32.

asentamientos para generar fuentes de trabajo y un factor de atracción para conseguir nuevas inversiones pesqueras.

En el marco nacional de la eliminación de la promoción industrial los gobiernos provinciales patagónicos trabajaban para rentabilizar la actividad. Santa Cruz, rebosante de inversiones extranjeras y marplatenses, utilizaba diversas estrategias para mover ese dinero. En una situación diferente, la provincia de Chubut procuraba obtener financiación directa durante una temporada abrumadora de langostinos, mediante lo que parece haber sido una negociación con Argenova y Arbumasa. Las estadísticas de 1992 sobre captura de recursos pesqueros muestran el panorama de la actividad. El rol protagónico lo tuvo la flota de poteros y los buques factoría dedicados al procesamiento del surimi, mientras la captura de fresqueros de altura, los proveedores naturales de las plantas terrestres, cayó un 7% con respecto a 1991. Las medidas menemistas dejaban atrás la actividad de las plantas, lo que empobrecía al sector:

“En el contexto de un mercado mundial en crisis, donde sólo los productos con mayor elaboración parecen garantizar cierta rentabilidad, el fenómeno terminará profundizando las dificultades financieras que atraviesa la actividad. El charteo y el eventual acuerdo con la CEE suponen herramientas que no ayudan a revertir la tendencia.”⁴⁴

El 5 de mayo de 1993 el ministro de economía Domingo Cavallo, y su gabinete viajaron a Río Gallegos donde escucharon “de cerca las inquietudes patagónicas”⁴⁵, reuniéndose con directivos de casi todas las empresas pesqueras con base en Puerto Deseado, Caleta Olivia y San Julián. Entre las distintas cuestiones se trató el atraso de ocho meses en el pago de los reembolsos adicionales de los puertos patagónicos establecidos por la ley 23.018. El ministro devolvió lo adeudado al cabo de la semana, pero los empresarios quedaron con la incertidumbre de que las autoridades entendieran adecuadamente la situación crítica de la actividad. Mientras tanto, la inestabilidad económica se hacía ver en conflictos locales en cada jurisdicción austral. La sección “Confidencial. Confidencial” de REDES declaraba:

“Las aguas bajan turbias. Un nuevo episodio conflictivo se sumó a la accidentada historia del Surimi. El pleito entre asociados de CAPeCa, amenazó con complicarle la gestión a Néstor Sánchez, presidente de la cámara de congeladores. A la vez, tampoco fue sencillo el trámite sucesorio en la cámara de armadores de altura. En sus filas, no faltaron objeciones a propósito de la estrategia en curso, entendiendo que no alcanza con “acompañar” a las autoridades del área, un argumento también escuchado entre los

⁴⁴ “Nueva récord de la captura”, REDES, Año 6, N° 67, 1992, p. 12.

⁴⁵ “Las respuestas de Cavallo”, REDES, Año 7, N°69, 1993, pp. 4-5, p. 4.

congeladores. Hacerse oír, entonces, parece ser la nueva consigna. Y con varios micrófonos: ya circula el estatuto de la futura Asociación de Armadores y Procesadores de Calamar. A la vez, y como derivación de la “interna” empresarial, es posible que también en la Federación de la Industria Pesquera Argentina (FIPA), se sientan los remesones.”⁴⁶

Los rumores indicaban un escenario plagado de tensiones empresariales en Santa Cruz. Mientras tanto, en Madryn el problema principal radicaba en los despidos y las luchas laborales:

“Crecen los “parados” de Madryn, que según el diario “El Chubut”, suman ya una docena. Sobre plazas perdidas en las plantas, no hay información disponible, pero se estima que la revolución desatada por la “convertibilidad productiva” eliminó unos 1.500 puestos de trabajo.”⁴⁷

REDES también publicó una reflexión sobre un incidente ocurrido en Punta Quilla, Santa Cruz, producido el 28 de mayo de 1993: la colisión del buque mercante “Frío Naruto” que entraba al puerto y el buque pesquero Esamar III, que zarpaba a zona de pesca, que derivó en el naufragio del segundo, con víctimas fatales y otras con signos de congelamiento. Desde el decreto del charteo, la dinámica de los puertos patagónicos había cambiado específicamente en Punta Quilla, ilustrado por REDES como el “epicentro del trajinar cotidiano de poteros y mercantes” (Figura 7).

Figura 7. Sección La pesca en fotos de la revista REDES mostrando el movimiento de los barcos poteros y mercantes en Punta Quilla.⁴⁸



⁴⁶ “Confidencial. Confidencial”, REDES, REDES, Año 7, N°69, 1993, pp. 64-65, p. 64.

⁴⁷ “Confidencial. Confidencial”, REDES, REDES, Año 7, N°69, 1993, pp. 64-65, p. 64.

⁴⁸ “La pesca en fotos”, REDES, Año 7, N° 68, 1992.

Pero el naufragio del Esamar, que dejó muertes atrás, ponía en duda el proyecto del charteo, considerando que los puertos patagónicos carecían de cierta infraestructura administrativa y logística:

“Antes de seguir con los comentarios, se impone un minuto de reflexión y recuerdo para las víctimas del “Esamar 3”, protagonista de un choque fatal en la ría santacruceña de Punta Quilla. Contabilizando que allí se desarrolla la operación “charteo”, es ineludible preguntarse si tomaron desde el inicio de esa operación, todos los recaudos necesarios. A fin de cuentas, y por 5 o 6 meses, se sabía que se iba a convertir en uno de los puertos más agitados del país.”⁴⁹

La falta de infraestructura portuaria en la región patagónica constituía una problemática clave en medio de toda la desregularización y la apertura a las banderas extranjeras. Cuando el Gobierno Nacional manifestó intenciones para autorizar corredores marítimos para barcos extranjeros, que operaban en el límite de las 200 millas, la Federación de la Industria Pesquera Argentina (FIPA) manifestó su oposición, considerando que no había capacidad para ofrecer servicio alguno y que el ingreso de embarcaciones iba a complicar la operatoria actual. Sobre estos barcos, la FIPA sostenía *“No tributan, no ocupan personal argentino, no utilizan insumos locales y perjudican la operatoria de quienes están ya radicados”*.⁵⁰ Se señalaba la competencia injusta, al permitir el acceso a puertos argentinos a buques que operaban sin el costo integral de los nacionales. Que, además, en sus países de origen no tenían las restricciones y los derechos de importación que sí pagaban los argentinos. A la injusticia se sumaban las implicancias ecológicas y sanitarias que iba a tener el ingreso de una flota de esas dimensiones.

Mientras tanto, avanzaba el acuerdo pesquero con la CEE, que se veía como positiva por parte de autoridades nacionales, mientras algunas patagónicas la deploraban. Específicamente el senador radical Hipólito Solari Yrigoyen, se manifestaba en contra, viendo como únicos beneficiarios del acuerdo a los armadores y bancos españoles, cuestionando el procedimiento de selección de proyectos y advirtiendo los posibles riesgos de sobrepesca.⁵¹

Con este panorama, la provincia de Santa Cruz seguía apostando por la actividad y trabajando en su infraestructura portuaria al abrir la licitación para la construcción del puerto pesquero en Caleta Paula. Este puerto sería financiado enteramente por la provincia, así como la radicación de talleres navales en Puerto

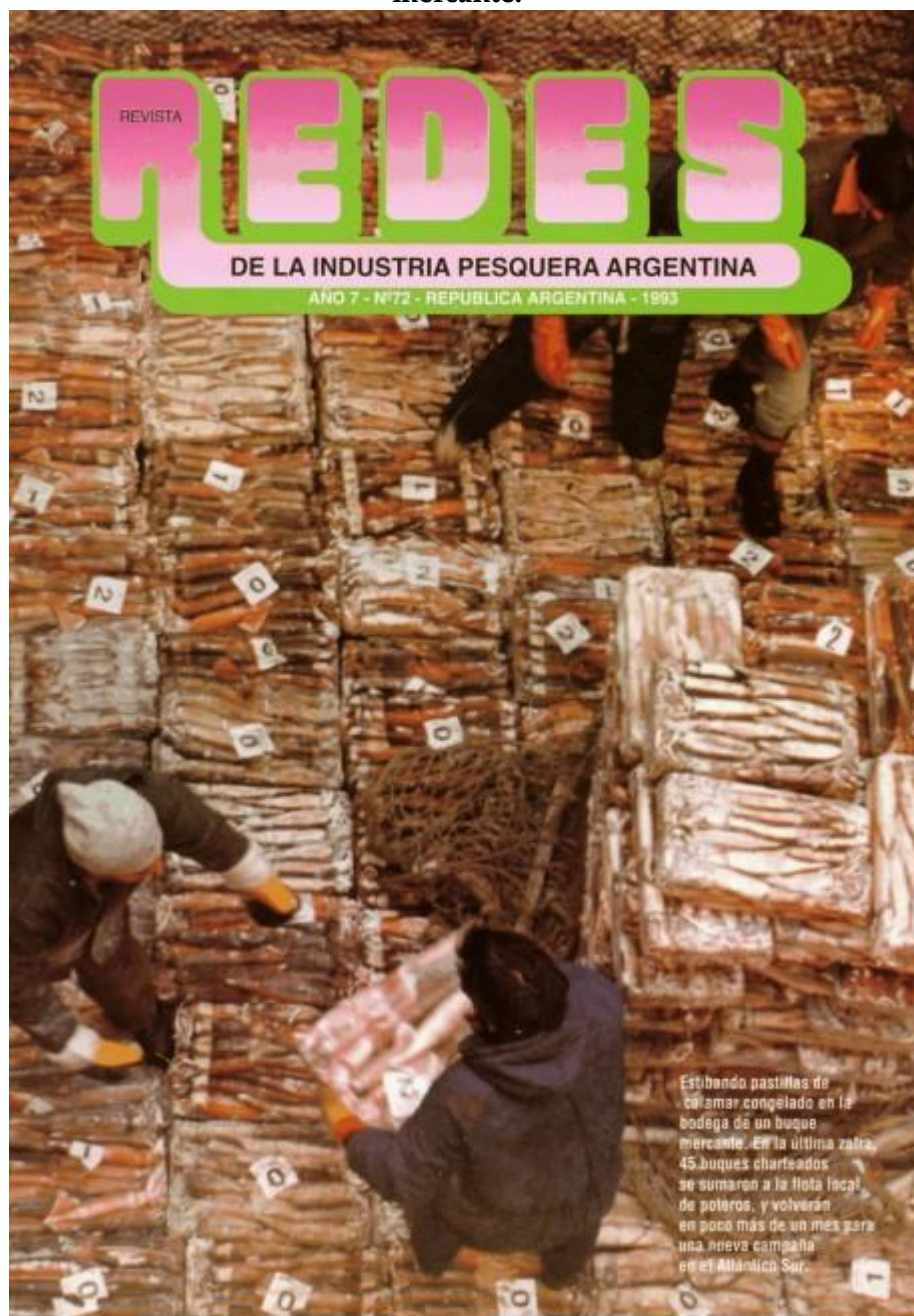
⁴⁹ “Confidencial. Confidencial”, REDES, REDES, Año 7, N°69, 1993, pp. 64-65, p. 64.

⁵⁰ “Oposición de la FIPA Corredores marítimos”, REDES, Año 7, N° 70, 1993, p. 5.

⁵¹ “Crítica radical La CEE trata en setiembre el acuerdo pesquero”, REDES, Año 7, N° 70, 1993, pp. 8-11.

Santa Cruz.⁵² En Puerto Madryn, el movimiento era menor, apenas una inauguración en la Delegación de la subsecretaría de Pesca.⁵³

Figura 8. Estibado de pastillas de calamar congelado en la bodega de un buque mercante.⁵⁴



⁵² "Licitaciones en Santa Cruz", REDES, Año 7, N° 70, 1993, pp. 60-62, p. 60.

⁵³ "Delegación en Madryn" REDES, Año 7, N° 70, 1993, p. 62.

⁵⁴ Portada, REDES, Año 7, N° 72, 1993.

Para el año 1993 el calamar era la “estrella” del mar austral (Figura 8) y se hablaba de una proyección internacional de la pesca argentina, aunque la industria seguía intentando tratar de “no perder pie”.⁵⁵ Resultaba evidente que el acuerdo con la CEE y el charteo del calamar no solucionaban otros problemas de fondo pero “No obstante la experiencia agropecuaria, se insiste en caminos que profundizan su perfil de productora de “commodities” y acrecientan la desocupación”.⁵⁶ Los puertos patagónicos solo podían adaptarse mientras se ponía en marcha el segundo de los tres años del programa de charteo. Pero ese segundo año involucró sorpresas: muchos poteros eligieron Puerto Madryn, en vez de Punta Quilla, quien por la zona de transbordos parecía la opción más evidente. El puerto madrynense compensó en costos y agilidad el tema de su ubicación, aunque se destacaba que no era mucho lo que dejaban los asiáticos.

El panorama general en Patagonia era que los armadores locales que charteaban los buques habían tenido escasa injerencia en las operaciones, y quizás por eso o por falta de experiencia en ese tipo de contratos, aumentaban las preocupaciones contables. La falta de ganancias había suscitado un mercado de contratos, con interesados en negociar la cesión de los dos años aún pendientes. Por último, se señalaba el contraste de fletes, que presentaban entre ellos diferencias hasta del 30%, incluso cuando se trataba de barcos iguales. Para quienes participaban del charteo y a la vez operaban barcos similares dentro de la matrícula era interesante comparar los resultados: uno de ellos comentaba “a barcos iguales, desequilibran las tripulaciones... y mucho”. El artículo de REDES señalaba que era una lástima que “la autoridad no haya previsto algún mecanismo para recoger la valiosa información que podría aportar una experiencia como ésta”. La operación dejaba al descubierto la brecha de experiencia entre tripulaciones nacionales y extranjeras, con un impacto operativo y económico. La experiencia del charteo confirmaba los límites de un modelo extractivo que reproducía desigualdades.

El récord del nivel de captura global de 1993 verificó un crecimiento del 33% con relación a 1992, lo que se relacionó con los valores alcanzados por el calamar.⁵⁷ La captura de merluza hubbsi también aumentó mientras el langostino se retrotrajo casi un 28% con respecto al año anterior, donde se había verificado su máxima captura.⁵⁸ Los desembarques del '93 volvieron a posicionar a Ushuaia como el segundo puerto pesquero del país y a Puerto Madryn en tercer lugar. En lo relativo a provincias, también Chubut quedaba en tercer lugar tras Santa Cruz que, con el régimen del charteo y la actividad en Punta Quilla, había subido su posición en cifras abrumadoras: 97.092 toneladas en el '93 contra 3.691 en el '92.

⁵⁵ “El calamar es la estrella”, REDES, Año 7, N° 71, 1993, p. 4.

⁵⁶ “El calamar es la estrella”, REDES, Año 7, N° 71, 1993, p. 4.

⁵⁷ “Captura '93 919.503 toneladas”, REDES, Año 7, N°74, 1994, pp. 14-23.

⁵⁸ “Captura '93 919.503 toneladas”, REDES, Año 7, N°74, 1994, pp. 14-23, p. 20.

El calamar era el principal responsable de las performances en Quilla y Puerto Madryn.⁵⁹

El avance del charteo y la creciente dependencia del calamar reconfiguraron el mapa pesquero argentino en la primera mitad de los años noventa, consolidando a Ushuaia como el segundo puerto en desembarques y desplazando a Puerto Madryn a un tercer lugar. Sin embargo, este proceso no estuvo exento de tensiones y conflictos: mientras Santa Cruz experimentaba un crecimiento acelerado impulsado por la nueva dinámica portuaria, en Chubut el impacto se tradujo en pérdida de empleos y conflictos laborales. La falta de infraestructura adecuada, sumada a la incertidumbre sobre los beneficios reales del modelo, generó cuestionamientos tanto desde el sector empresarial como desde el ámbito político. A pesar del récord de capturas alcanzado en 1993, las dificultades estructurales de la industria pesquera permanecían sin resolverse, evidenciando que el crecimiento basado en la explotación intensiva de recursos no garantizaba estabilidad ni desarrollo sostenible para el sector.

Conclusiones

Entre 1989 y 1993 el mapa pesquero de la Patagonia Argentina se transformó. Los puertos de Santa Cruz y de Tierra del Fuego cobraron fuerza e importancia y diversificaron su producción con nuevas especies en demanda. Chubut elaboró estrategias para mantenerse en el sector. La merluza, el langostino y el calamar adquirieron distinto protagonismo a lo largo del período. Este proceso se expresó en la incorporación de nuevas artes de pesca y tecnologías, en la llegada de nuevos actores al escenario pesquero patagónico y en transformaciones significativas en las comunidades portuarias vinculadas a la actividad. El conflicto soberano con Malvinas también se intrincó con la actividad pesquera. Sobre todo, las transformaciones que experimentó la industria deben entenderse en el marco de un proceso más amplio de reformas estructurales que redefinieron el modelo económico del país.

La apertura comercial, la desregulación del sector y la creciente presencia de capitales extranjeros modificaron de manera sustancial la actividad, impactando en la distribución geográfica de los desembarques, en la estructura empresarial y en las condiciones laborales. Como se ha analizado a lo largo de este trabajo, la Patagonia no solo fue una de las regiones más afectadas por estos cambios, sino que también se convirtió en un espacio clave de disputa entre diferentes actores económicos, políticos y sindicales. El análisis de las capturas y los desembarques permite ver las consecuencias directas de la política menemista en la primacía de ciertos puertos y la pérdida de centralidad de otros. Ushuaia,

⁵⁹ "Captura '93 919.503 toneladas", REDES, Año 7, N°74, 1994, pp. 14-23.

impulsada por el crecimiento de la flota de poteros y el auge del calamar, desplazó a Puerto Madryn en el ranking de desembarques, mientras que Santa Cruz vivió un crecimiento exponencial con la implementación del régimen de charteo. Este proceso implicó una concentración del esfuerzo extractivo en determinados puertos y una pérdida de dinamismo en otros. En Chubut, la caída en la captura de fresqueros de altura afectó a las plantas de procesamiento en tierra, lo que se tradujo en una reducción de puestos de trabajo y un aumento de los conflictos laborales.

La expansión de la flota de buques factoría y congeladores generó un cambio estructural en la producción pesquera. Mientras que en décadas anteriores el modelo predominante había sido la captura y el procesamiento en tierra, con una fuerte participación de plantas pesqueras y mano de obra local, en los años noventa la posibilidad de procesar y congelar a bordo permitió reducir costos operativos a costa de una menor necesidad de personal en tierra. Este fenómeno afectó especialmente a Puerto Madryn, donde la reducción del empleo en plantas pesqueras se convirtió en una problemática central, con impactos directos en la estructura social y económica de la ciudad. En paralelo, la falta de una infraestructura portuaria adecuada en la región patagónica se hizo evidente con la creciente llegada de embarcaciones extranjeras. La colisión del *Esamar III* en Punta Quilla en 1993 fue una muestra de las dificultades que enfrentaban los puertos en términos de capacidad operativa y de seguridad.

A pesar de que el Gobierno Nacional intentó promover medidas para fomentar la actividad, como el aumento de los reintegros a las exportaciones, la eliminación del régimen de promoción industrial en 1992 debilitó la capacidad competitiva de las empresas radicadas en Patagonia. La falta de un marco regulatorio estable y la incertidumbre en torno a los beneficios económicos de los acuerdos pesqueros con la Comunidad Económica Europea (CEE) sumaron más tensiones a un sector ya de por sí atravesado por disputas.

El acuerdo con la CEE y la proliferación de joint ventures con capitales extranjeros consolidaron un modelo extractivo en el que las grandes empresas transnacionales se beneficiaron de las nuevas condiciones del mercado, mientras que los actores locales quedaron en una posición de subordinación. La transnacionalización del sector pesquero derivó en una mayor concentración del capital en pocas manos, debilitando la capacidad de los empresarios regionales para competir en igualdad de condiciones. La conflictividad laboral se intensificaba. Al mismo tiempo, los cambios en la composición de la flota y la especialización en ciertos recursos, como el calamar, alteraron la dinámica productiva y comercial de la pesca argentina.

A modo de cierre, este estudio permite comprender cómo el principio de la década de 1990 representó un punto de quiebre en la industria pesquera patagónica y una reorganización del mapa pesquero. La concentración

empresarial, la pérdida de empleos en las plantas procesadoras, la dependencia creciente de capitales extranjeros y la falta de una política integral de planificación marcaron el rumbo de la industria. Si bien este trabajo analiza la configuración de la actividad pesquera en la Patagonia a principios de los años noventa, queda pendiente para futuras investigaciones el estudio de los roles que asumieron las ciudades puerto patagónicas durante la crisis de sobrecapitalización y el colapso del caladero, provocado por la sobrepesca de la merluza y la explotación intensiva del calamar, entre otras especies australes. Será necesario, entonces, incluir en el análisis los cambios ocurridos en 1999 a raíz de la emergencia pesquera de la merluza hubbsi.

En futuros trabajos, se planea desarrollar qué sucedió a lo largo de la década, considerando el proceso de sobrepesca de merluza hubbsi y explotación intensiva del calamar en el mar patagónico. También queda pendiente analizar con mayor detalle el rol de las ciudades puerto en la reconfiguración del mapa pesquero y evaluar cómo las disputas entre actores estatales, empresariales y sindicales influyeron en la definición de las políticas pesqueras. Asimismo, es fundamental examinar en qué medida las reformas implementadas en los años noventa sentaron las bases de los desafíos que enfrenta hoy la industria pesquera en Argentina y qué aprendizajes pueden extraerse de esta experiencia para la formulación de políticas más equitativas y sostenibles en el futuro.

Referencias bibliográficas

- Bolster, J. W. (2006). Opportunities in marine environmental history. *Environmental History*, 11(3), 567-597.
- 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.
- Colombo, G. (2016). *Revolución productiva, apertura externa y crisis de la pesca: la política pesquera bajo el gobierno de Menem (1989-1997)*. https://repositoriosdigitales.mincyt.gob.ar/vufind/Record/CONICETDig_a867aa51e0fca1ad936375b310d5b299
- Colombo, G. y Contreras, G. (2006). Repensando lo sindical en las luchas obreras. El caso de los trabajadores/as en la industria pesquera marplatense en dos momentos históricos: 1975 y 2000. Ponencia presentada en *Jornadas Universidad y Movimiento Obrero, Pasado y Presente del Mundo del Trabajo*, Universidad Nacional de La Plata.
- 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*. <http://www.iisg.nl/labouragain>

Colombo, G., Nieto, A. y Mateo, J. (2010). *Precarización y fraude laboral en la industria pesquera marplatense. El caso de las cooperativas de fileteado de pescado*. [Completar institución, revista o tipo de publicación si corresponde]. http://www.trabajo.gba.gov.ar/informacion/masse/categoriaA/13_MATEO_Precarizacion_y_fraude_laboral_en_la_industria_pesquera_marplatense.pdf

Haller, S. (2024). *Informe 8: La dimensión histórica en las pesquerías identificadas. Cómo Puerto Madryn se convirtió en el segundo puerto pesquero de Argentina (1980-1990). Apuntes de historia de la pesca*. Grupo de Estudios Pesqueros del Litoral Atlántico, Observatorio del Sistema Pesquero Argentino. Informes de Avance, Convenio de Asistencia Técnica CONICET-Aves Argentinas.

Lerena, C. (2009). *Malvinas: Biografía de una entrega. Pesca, la moneda de cambio*. Bouquet Editores.

López, M. I. y López García, R. F. (2023). La pesca en el Atlántico sur, del Estrecho de Magallanes a la Antártida. Un análisis descriptivo desde 1980 a la actualidad. *Páginas*, (15) 39.

Martínez, S. y Huenul, V. H. (2023). Puerto Deseado, polo de la industria pesquera en Santa Cruz, Patagonia Argentina. Evolución de la rama y conflicto social. *Páginas*, (15) 39.

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, Universidad de La Plata, <http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar>

Pérez Álvarez, G. (2022). La historia de los trabajadores portuarios en Puerto Madryn (Chubut-Argentina). Un primer acercamiento. *Historia Regional*, 46, 1-21.

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

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

Yurkievich, G. J. (2012). Entre el hielo y el fuego. Hechos armados en la industria pesquera marplatense durante la década del 70. *Historia Regional*, 30, 95-116.