

Puerto Rawson: Periodización de su Historia Pesquera*

Puerto Rawson: Periodization of its Fishing History

MARÍA EVA GÓNGORA
REBECA F. LÓPEZ GARCÍA

Resumen

Puerto Rawson es un puerto fluvio-marítimo ubicado en el estuario del Río Chubut. Su actividad pesquera ha evolucionado a lo largo de las décadas, transitando distintas fases productivas en función de la explotación de diferentes especies objetivo. Desde la fiebre del cazón en la década de 1940 hasta el actual auge del langostino, el puerto fue escenario de cambios en las embarcaciones, sus tecnologías y su marco regulatorio. Este trabajo analiza la periodización de su historia pesquera basada en registros históricos, informes oficiales y fuentes primarias.

Palabras clave

Puerto Rawson; Patagonia Argentina; Historia Pesquera; Langostino; Cazón; Merluza

Abstract

Puerto Rawson is a river-sea port located in the Chubut River estuary. Its fishing activity has evolved over the decades, going through different productive phases according to the exploitation of various target species. From the shark fever in the 1940s to the current shrimp boom, the port has undergone changes in its fleet, technologies, and regulations. This work analyzes the periodization of its fishing history based on historical records, official reports, and primary sources.

Keywords

Puerto Rawson; Patagonia Argentina; Fisheries History; Shrimp; Hake; Shark



Recibido con pedido de publicación el 23 de julio de 2025
Aceptado para su publicación el 26 de septiembre de 2025
Versión definitiva recibida el 20 de marzo de 2026
doi: [10.35305/prohistoria.vi45.2078](https://doi.org/10.35305/prohistoria.vi45.2078)

María Eva Góngora, Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco, Trelew, Argentina; e-mail: mariaevagongora@gmail.com

Rebeca F. López García, Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco, Trelew, Argentina.

* Nuestro agradecimiento a los evaluadores anónimos de la revista por sus aportaciones.



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

Góngora, M.E.; López García, R.F. (2026). Puerto Rawson: Periodización de su Historia Pesquera. *Prohistoria*, Año XXIX, 45, jun., 1-28.

Introducción

El presente trabajo se origina en los vacíos de información y en la dispersión de las fuentes disponibles sobre la actividad pesquera en Puerto Rawson. Buena parte del material existente se encontraba en formatos de difícil acceso –como publicaciones no indexadas, informes técnicos, registros administrativos y bibliografía gris– carentes de una sistematización adecuada y articulación entre sí. Frente a este escenario, para abordar la evolución de la actividad pesquera en Puerto Rawson a través de los años y sus perspectivas de desarrollo futuro, fue necesario identificar procesos, continuidades y rupturas que modelaron su configuración actual.

El objetivo del trabajo fue la reconstrucción de la historia pesquera del puerto por medio de una periodización centrada en las especies objetivos de mayor importancia. Cada periodo comprende momentos de inflexión productiva, modificaciones del esfuerzo pesquero, cambios en la gestión pesquera y reconfiguración de los actores involucrados.

El abordaje metodológico combinó el análisis de fuentes estadísticas oficiales y recopilación documental: informes técnicos, registros administrativos, archivos gubernamentales, publicaciones académicas y periódicos locales. Su sistematización permitió la construcción de una base de datos (desembarques-flotas), y ordenar la información sobre gestión pesquera y sus impactos en la infraestructura del puerto.

Puerto Rawson está ubicado en el estuario del Río Chubut (Provincia del Chubut, Argentina) a 7 km de la capital provincial, la ciudad de Rawson, y próximo al balneario de Playa Unión. Este puerto fluvio-marítimo presenta mareas semidiurnas y aguas poco profundas (Beltrán, 2011).

Los primeros registros de actividad en el puerto datan de principios del siglo XX vinculados al comercio de la colonia galesa establecida en el Valle Inferior del Río Chubut (Gatica y Pérez, 2018). Hasta 1940, la pesca era realizada por pequeñas embarcaciones artesanales y se orientaba a la captura de pejerrey. Sin embargo, la llamada “fiebre del cazón” redirige el foco de la actividad hacia una con características industriales (Pérez Álvarez, 2023). Desde entonces es un puerto exclusivamente pesquero, característica que comparte con el puerto de San Antonio Oeste. La pesca de cazón se mantuvo hasta mediados de 1950, año a partir del cual el langostino comienza a liderar los desembarques llegando a su pico máximo en los '60 (Montini, 1986). A principios de los '70 con el decrecimiento considerable del langostino, la merluza gana un lugar central en las capturas y, hacia finales de la década, la flota operaba exclusivamente a esta especie. El crecimiento de la pesca a nivel nacional sobre este recurso llevó a que, en 1975, se implementarán las primeras medidas de protección. Sin embargo, el continuo aumento en las capturas de merluza derivó en la sobreexplotación de la

especie hacia fines de los '90, lo que motivó la adopción de medidas orientadas a reducir el esfuerzo pesquero. En el 2000, la flota de Puerto Rawson encontró un salvoconducto gracias a la abundancia excepcional de langostino, enfocando su esfuerzo nuevamente en este recurso y revitalizando la economía del puerto (Pérez Álvarez, 2023). Desde entonces el langostino volvió a convertirse en la especie más importante capturada por esta flota (Góngora, 2018) experimentando un crecimiento significativo y convirtiéndose en un componente crucial para la pesquería de langostino patagónico.

A nivel nacional, Puerto Rawson representaba menos del 2 % de los desembarques totales del país, pero desde 2009 su participación ha crecido de manera paulatina, alcanzando el 12 % en 2023. En relación a los desembarques de langostino, el aumento fue aún más significativo: de menos del 1 % entre 1990 y 1999 a un valor máximo del 45 % en 2023. Ese mismo año, el crecimiento también se vio reflejado a nivel provincial, posicionándolo con el 39 % de los desembarques como el segundo puerto en importancia (Subsecretaría de Pesca y Acuicultura, 2024).

Por su parte, la evolución de la flota de Puerto Rawson ha sido igualmente significativa: originalmente estaba conformada por embarcaciones costeras de madera, con esloras de entre 10 y 18 metros, que operaban de forma artesanal mediante espinel y red de arrastre (Cordini, 1963; Montini, 1986). Sin embargo, a comienzos del siglo XXI, fueron reemplazadas por unidades más eficientes, equipadas con tecnología moderna y mayores capacidades de bodega y motor (González Zevallos et al., 2020).

Así, Puerto Rawson se consolida actualmente como un actor clave en la industria pesquera, tanto a nivel provincial como nacional.

Primer Periodo (1889-1942): los inicios del puerto

Desde la llegada de los colonos galeses en 1865, Puerto Rawson estuvo asociado al flujo de mercancías y de personas, conectando al Valle Inferior del Río Chubut con el conjunto de la región y el centro comercializador de Buenos Aires (Gatica y Pérez, 2018; Pérez Álvarez, 2023). A pesar de que la navegación en el río representaba mayores desafíos y estaba limitada a embarcaciones de 100 a 150 t en comparación al puerto de aguas profundas de Madryn, las distancias hacia este puerto carentes de caminos y su falta de agua dulce, terminaron por favorecer el desarrollo de Puerto Rawson (Montini, 1986).

La expansión de la colonia galesa, hacia finales de la década de 1870, planteó la necesidad de establecer medidas de ordenamiento municipal. Con este objetivo, en 1878, el Estado Nacional, estableció en Rawson la Subdelegación Marítima del Chubut, cumpliendo funciones también como autoridades marítimas (Gatica y Pérez, 2018). En 1882, este ente regulador cambia su

denominación a Sub-prefectura de Puerto de Chubut, de quien dependía la Ayudantía de Puerto Madryn, en crecimiento por sus condiciones naturales y la construcción del ferrocarril (Montini, 1986).

El primer emplazamiento de Puerto Rawson se realizó aguas arriba de la desembocadura del Río Chubut, a la altura del actual del Barrio San Ramón de la localidad de Rawson, junto al viejo puente de madera construido en el año 1889 (destruido diez años más tarde a causa de una inundación). El acceso al puerto presentaba complicaciones para el ingreso, sobre todo para las embarcaciones de mayor porte. Esta problemática se extendió hasta 1900, cuando en respuesta a los continuos reclamos, llega a Chubut asignado a la Sub-Prefectura un remolcador de 38 toneladas, el Delfín, que cumplía funciones de remolcador y de descarga (Montini, 1986).

Fue en 1900 cuando se registra por primera vez en documentos oficiales la denominación del puerto, incluido como Puerto Rawson en las escalas del Transporte de la Armada Argentina. Un telegrama enviado desde la Sub-prefectura a Buenos Aires señalaba: “Ha fondeado el Transporte Nacional Guardia Nacional en la boca del Río Chubut verificando trasbordo al remolcador Delfín con felicidad. Queda inaugurado Puerto Comercial de Rawson” (Montini, 1986: 36.).

En 1906 comenzaron a desarrollarse los primeros estudios sistemáticos sobre la caza y la pesca marítima en el país. En la edición inaugural de estadísticas pesqueras (Lahille, 1906) no se registraron datos relativos a la actividad en Patagonia. En consonancia, Montini (1986: 38) señalaba: “las notas de los periódicos locales manifiestan extrañeza por cuanto ningún poblador de la costa ha pensado en dedicarse a la industria del pescado, preguntándose quién sería el primero”.

En 1917 se construyó el actual Puente del Poeta en la localidad de Rawson, cuya ubicación aguas abajo de la antigua zona de amarre impidió el acceso de embarcaciones al sitio original del puerto, por lo que algunas embarcaciones comenzaron a amarrar al pie de este nuevo puente cercano al centro de la ciudad (Mendia et al., 2021). El emplazamiento actual del puerto data de fines de la década del '20 cuando se construyeron los primeros muelles de madera en la margen izquierda del río, en los últimos 600 m antes de la desembocadura en Bahía Engaño, próxima al balneario de Playa Unión, creado en 1923 (Mendía et al., 2021). El ferrocarril llegaba hasta el balneario, pero nunca llegó a concretarse el proyecto de prolongar los rieles hasta el área portuaria, lo que habría significado un importante impulso para su desarrollo.

En esta década empiezan a ordenarse las pesquerías a nivel nacional. En 1914, la Ley N° 9475 autorizó al Poder Ejecutivo a otorgar permisos provisorios para la caza y la pesca marítima. Su reglamentación incluyó una referencia explícita a la prohibición de pesca en las costas patagónicas, establecida

previamente por la Ley N° 1055 de 1880, señalando el grave perjuicio que dicha restricción representaba para el fomento de la actividad en la región. En la misma línea, Pérez Álvarez (2023:39) señalaba que “La única actividad permanente seguía siendo la captura de pescadores artesanales en las costas de Rawson y Madryn para consumo regional. A nivel nacional se desalentaba la instalación de pesquerías en Patagonia: entre 1898 y 1913 serían 47 las solicitudes denegadas para Patagonia”.

La reglamentación de la Ley N° 9475 en 1914 separa la pesca de la caza marítima (aves y mamíferos marinos). Esta Ley, establece que toda persona que ejerza o quiera ejercer la pesca solicitará un permiso al Ministerio de Agricultura y prohíbe embarcaciones que no sean de matrícula nacional. La reglamentación también estipula las características de las artes de pesca para las nasas de mimbre o canasto, para el arrastre de langostino y camarón (apertura no mayor a 2 m), para las redes de rodeo (mallas de 40 mm) y para el trasmallo (mallas de entre 30 mm y 50 mm fondeados a 15 cm del fondo).

Este impulso también se tradujo en un creciente interés por las pesquerías patagónicas. Hacia 1920 se estimaban desembarques de aproximadamente 1600 t en puertos de la región: 1000 t en Golfo Nuevo (Chubut); 500 t en Deseado, San Julián y Río Gallegos (Santa Cruz); y 100 t en San Antonio (Río Negro). Patagonia en ese tiempo era reconocida por la extracción de guano y la matanza legal de focas (Valette, 1922; Pérez Álvarez, 2023).

En el anuario de pesca de 1920 se destaca la importancia de la industria conservera en Golfo Nuevo, en Puerto Madryn y Bahía Cracker, con tres fábricas que preparaban pejerrey (*Odontesthes sp.*) en aceite, escabeche o salmuera, y filet, así como preparación de anchoa (así llamada en los manuscritos más antiguos a la actual anchoíta *Engraulis anchoita*) en salmuera, pasta y filet (Valette, 1922). En Bahía Craker en 1911 se instaló la primera fábrica de conservas en la Patagonia, se denominaba La Primera y producía elaboraciones a base de pejerrey y saladero de mero (*Acanthistius patachonicus*) y bacalao -así denominado a una mezcla de peces que suplían al bacalao del atlántico *Gadua morua*, en general tiburones y salmón de mar *Pseudoperca semifasciata* (Sicardi, 1950; Pérez Álvarez, 2023).

Valette (1922) estimaba para el año 1920 para toda la zona patagónica 58 pescadores, solo el 2% de nacionalidad argentina, y 25 personas trabajando en las fábricas de conserva. En ese año operaban en Patagonia tres embarcaciones a motor de 17 t, once embarcaciones a vela de 19 t y diez botes menores.

En 1926 los desembarques en Buenos Aires alcanzaron los 19.681 t en comparación a los 1800 t desembarcados en todos los puertos patagónicos, una clara representación de la actividad con un polo pesquero bien establecido al norte del país. A nivel nacional las principales especies capturadas eran la corvina (*Micropogonias furnieri*) y la pescadilla (*Cynoscion guatucupa*), seguidas de merluza (*Merluccius hubbsi*), anchoa (*Engraulis anchoita*), pargo (*Cumbrina canosei*),

pescadilla de red (*Macrodon ancylodon*) y pejerrey. Según la Dirección General de Ganadería (1928:7) la merluza se consideraba en esa época “una pesca de privilegio a la cual sólo pueden dedicarse los vapores que trabajan en aguas muy profundas”.

En 1927, se estimaron 22.603 t desembarcadas en la zona Bonaerense, con un claro predominio de Mar del Plata con 14.750 t. A partir de ese año, las estadísticas muestran un mayor desglose de los puertos de Patagonia, con un total de 1850 t desembarcadas en la zona: 250 t en San Antonio Oeste (Río Negro); 240 t en Golfo Nuevo y 140 t en Comodoro Rivadavia (Chubut); 320 t en Puerto Deseado, 290 t en San Julián, 250 t en Puerto Santa Cruz y 260 t en Río Gallegos (Santa Cruz); y 100 t en Ushuaia (Tierra del Fuego) (Dirección General de Ganadería, 1928). En contraposición a las estimaciones anteriores, el anuario de las estadísticas pesqueras correspondiente al período 1929–1934 no incluye ninguna mención a la zona patagónica (Ministerio de Agricultura, 1935). Recién en el anuario de 1935 vuelve a registrarse actividad en la región, con la inclusión de Puerto Madryn, aunque Puerto Rawson aún permanecía sin figurar en las estadísticas oficiales (Ministerio de Agricultura, 1937). Los anuarios de pesca de 1936 y 1937 mencionaban algunos *síntomas de progreso* para la pesca nacional como: el ingreso de nuevos capitales en la industria conservera, la constitución de una compañía de actividades de la pesca marítima de altura, y mejoras en la flota y artes de pesca en la colonia de pescadores de Mar del Plata. También se registraba un aumento de la pesca de altura desde el puerto de Buenos Aires, los *trawlers* comenzaron a concentrarse en la pesca de merluza junto con la corvina y pescadilla (Dirección de Ganadería, 1938, 1939)

En los anuarios posteriores, y hasta 1940, las estadísticas pesqueras continúan registrando desembarques por especie solo para Puerto Madryn (Dirección de Ganadería, 1940a, 1940b; Dirección de Abastecimiento, Industria y Comercio, 1942). Entre 1941 y 1945, aparece el complejo Madryn-Rawson, registrando como la principal especie al pejerrey, con un promedio estimado de 34,8 t anuales (17 t - 52 t). En menor medida, también se consignan desembarques de robalo (*Eleginops maclovinus*) y langostino (*Pleoticus muelleri*) (Dirección de Abastecimiento, Industria y Comercio, 1943 y 1944; Dirección General de Pesca y Conservación de la Fauna, 1950). Estos archivos no describen las artes de pesca utilizadas para pejerrey, sin embargo, Pérez Álvarez (2023) menciona registros de botes y redes, lo que sugiere que podrían haberse empleado redes de costa operadas desde pequeñas embarcaciones de madera a remo, o bien redes de enmalle, tal como se realiza en la actualidad. En una nota publicada por el diario Jornada en 1954, se señalaba que diez años antes, en Puerto Rawson, había apenas cuatro pescadores de oficio que, con un pequeño bote a remos, capturaban robalo y pejerrey en el río, en las inmediaciones de su desembocadura (Pérez Álvarez, 2023).

En síntesis, el pejerrey constituía la especie objetivo de una pesquería artesanal de muy baja escala. La principal actividad de Puerto Rawson fue la navegación comercial marítima hasta 1938, año en que la consolidación del sistema de carreteras, junto con el apoyo estatal al transporte terrestre –a través de trenes y camiones– le restó centralidad al transporte marítimo. Esta transformación redujo progresivamente la importancia del sistema de puertos atlánticos y de las líneas de cabotaje, especialmente aquellas que conectaban los puertos del sur (Mendia et al., 2021). En un intento por revitalizar la actividad en Puerto Rawson, en 1942 el gobernador gestionó, la apertura del puerto para carga y pasajeros (Montini, 1986). Sin embargo, esta acción no tuvo el éxito esperado y la actividad en el puerto se mantuvo sin mucho movimiento hasta unos años más tarde.

Segundo período (1943-1950): la fiebre del cazón

Un nuevo ciclo en la historia de Puerto Rawson se inicia en la década de 1940, específicamente a partir de 1944. Este período, conocido como el ciclo del cazón (principalmente *Galeorhinus galeus*), se consolidó como parte de la memoria pública y da cuenta del valor estratégico del recurso, tanto por la producción de aceite vitamínico como por el secado de su carne, que permitía suplir al bacalao del atlántico (Gatica y Pérez, 2018).

La explotación a nivel mundial de tiburón comenzó a mediados de 1930, con casos destacados como el de Japón y Estados Unidos, donde la pesca se incrementó drásticamente tras descubrirse las propiedades farmacéuticas de su aceite (Sicardi, 1950). La actividad se desarrolló de forma intensiva, con aumentos sostenidos en los desembarques hasta 1944, cuando las capturas cayeron un 30 % respecto al año anterior. Esta abrupta disminución evidenció el impacto sobre el recurso, y ante la imposibilidad de satisfacer la demanda vitamínica en el contexto de la guerra, Estados Unidos recurrió a la importación desde dos mercados en expansión: México y Argentina (Sicardi, 1950).

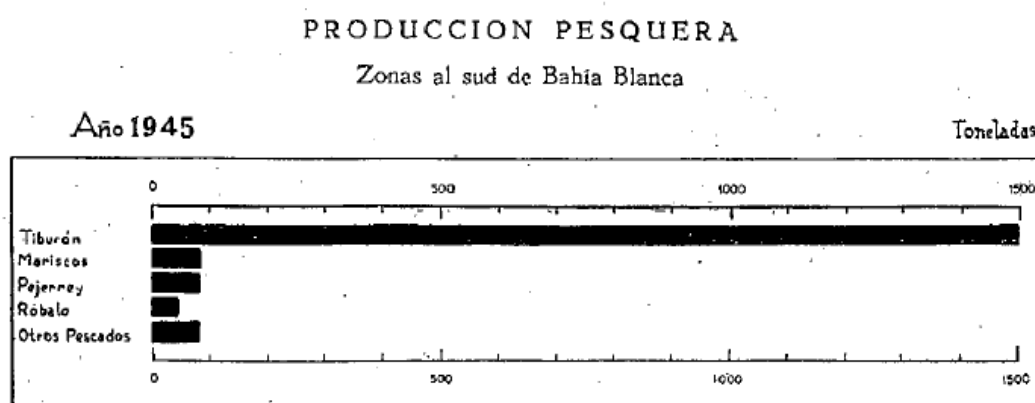
En nuestro país, si bien esta pesquería inicia como un sustituto para abastecer la escasez de bacalao del mercado interno, la creciente demanda mundial por el aceite de hígado de tiburón marcó el inicio de un nuevo periodo que promovió la instalación de fábricas para la producción de aceite destinado a la exportación.

Fue un punto de inflexión en las pesquerías nacionales generando cambios en la composición de la flota y en las técnicas utilizadas. En Mar del Plata, la flota amarilla de pequeña escala, llamada así por el color de sus embarcaciones, se expandió rápidamente: de unas pocas embarcaciones motorizadas a 60 embarcaciones artesanales (de menos de 12 m) entre 1940 y 1945, a las que se sumaron 98 embarcaciones costeras de mayor tamaño entre 1945 y 1950 (Mateo, 2003). También impulsó un aumento en el número de embarcaciones pequeñas,

a menudo carentes de tecnología de navegación o ayudas mecánicas, en Monte Hermoso, San Blas y Carmen de Patagones (Provincia de Buenos Aires) y Puerto Rawson (Provincia de Chubut) (Sánchez Carnero et al., 2025).

En Mar del Plata, al inicio de la pesquería el tiburón se pescaba con espinel de 500 a 700 anzuelos encarnados con pescadilla, caballa (*Scombrus colias*) y anchoita a profundidades de entre 12 a 15 m. A medida que la pesca se fue haciendo extensiva a los puertos del Sur, el espinel fue reemplazado por trasmallos, y la actividad se realizaba a mayor distancia de la costa y a profundidades entre 25 y 50 m (Sicardi, 1950).

Figura 1. Estadísticas pesqueras publicadas para Patagonia en el año 1945



Fuente: Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca (1946: 268)

Tal fue el impacto que para 1943 figuraban inscriptas en el Ministerio de Agricultura de la Nación, 45 fábricas, de las cuales una buena parte trabajaban en establecimientos comunes para la extracción de aceite y para la elaboración de conservas (Sicardi, 1950). En 1946 se crea la Dirección de Pesca y Conservación de la Fauna, dependiente del Ministerio de Agricultura y Ganadería y con esta medida, el estado nacional comienza a brindar atención oficial a la actividad pesquera (Colombo, 2014).

En lo que respecta a Puerto Rawson, y tal como se describe en la primera parte de este trabajo, la actividad pesquera se desarrollaba en forma artesanal y a muy baja escala. No fue sino hasta 1944 que se registra el inicio de actividades de tipo industrial. Ese año llegaron al puerto 3 buques de vapor abocados a la pesca de cazón (Montini, 1986; Jornada, 27/8/1954: 3 citado en Pérez Álvarez, 2023) y en los años subsiguientes el número de embarcaciones fue en aumento. Las embarcaciones provenían principalmente de Necochea y Mar del Plata y se trasladaban por tierra y/o mar para la temporada (Avisador Comercial, 18/5/1946: 3; Cruz del sur, 14/12/1946: 2 citado en Pérez Álvarez, 2023). Operaban en el

puerto, numerosas embarcaciones de pequeño tamaño, conocidas como *tucu-tucu* por el particular ruido que generaban sus motores. Varios de ellos llegaban a amarrar en el muelle de madera de los pescadores, pero también junto al puente de hierro, frente a la localidad de Rawson (Mendia et al., 2021).

El auge de la pesca impactó tanto en la infraestructura portuaria como en la configuración de la flota de Puerto Rawson, que recibió nuevos barcos especializados en tiburón y desarrolló actividades productivas asociadas en sus inmediaciones. A partir de 1944 se instalaron varias empresas pesqueras como E.I.S.A., Dulmar, Agripesca y Miguelez (Mendia et al., 2021). En 1945 se estableció la Prefectura frente al muelle de pescadores de 1920, aunque pasó a depender de Puerto Madryn bajo la figura de Destacamento (Montini, 1986). Para 1947, el puerto contaba con frigoríficos, plantas de procesamiento y comercios activos durante la zafra (Avisador Comercial, 12/1/1946: 2; La Cruz del Sur, 13/4/1946: 1, en Pérez Álvarez, 2023). Este dinamismo estacional provocaba también problemas habitacionales, ya que la población de Rawson podía duplicarse entre pescadores, trabajadores de planta y sus familias (El Regional, 25/1/1947: 8, en Pérez Álvarez, 2023).

Por otro lado, la flota se enfrentaba con severas dificultades operativas, producto de las limitaciones naturales del puerto. Según Cordini (1963), la amplitud de mareas y la barra formada en la desembocadura del río Chubut impedían el paso de embarcaciones, incluso de pequeño calado, si no se alcanzaba al menos la media marea. Estas condiciones, sumadas a la precarización de algunas unidades pesqueras, derivaron en un elevado número de hundimientos, que evidenciaban los riesgos asociados al crecimiento desordenado de la pesquería (Pérez Álvarez, 2023).

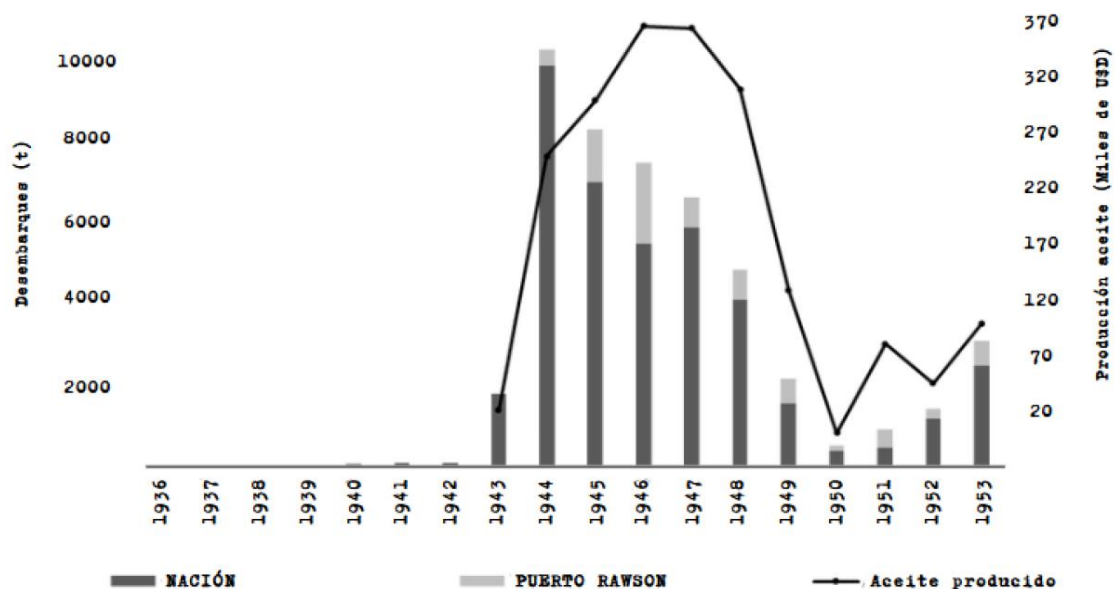
En términos de desembarques, la explotación del tiburón a nivel nacional experimentó un crecimiento sostenido desde principios de la década de 1940, de 26 t en 1939 a 10.302 t en 1944, de las cuales Puerto Madryn y Puerto Rawson contribuyeron con un 3,75%. Al año siguiente, la participación relativa de Puerto Madryn y Puerto Rawson (sin discriminar el puerto) en los desembarques se incrementó al 15,6% con 1.298 t de las 8.327 t descargadas a nivel nacional (Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca, 1946).

Rápidamente Puerto Rawson consolidó su rol en esta actividad, contribuyendo con un porcentaje significativo del tiburón procesado en el país. En 1945, de las 8.327 t de tiburón desembarcadas a nivel nacional, se procesaron 7.412 t con las que se produjo un total de 303 t de aceite vitamínico de hígado, con un valor estimado de 2.992.326 USD,¹ de las cuales 57 t de aceite provinieron en Puerto Rawson (Pérez Álvarez, 2023). A través de la relación entre desembarques y producción de aceite, se estima que su participación en la

¹ Banco Central de la República Argentina. Memoria Anual 1948. Recuperado de <https://www.bcra.gob.ar/Pdfs/PublicacionesEstadisticas/Memorias/mem1948.pdf>

generación de este producto a nivel nacional osciló entre el 15 y el 25% durante los años de mayor explotación. A partir de 1948, la producción de aceite cae abruptamente en todo el país, pasando de 246 t producidas en 1947 a 141 t en la temporada siguiente (Figura 2) (Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca, 1946).

Figura 2 Estadísticas nacionales y de Puerto Rawson de tiburón



Fuente: Elaboración propia a partir de Libros de pesca 1936 a 1953 inclusive; Siccardi, 1950.

Las tendencias en Argentina repitieron el patrón ya observado en Estados Unidos y otros países con explotación intensiva de tiburón: un crecimiento acelerado seguido de un colapso abrupto (Figura 2). En nuestro país, la pesca del cazón siguió una dinámica de expansión territorial frente al agotamiento progresivo de los caladeros tradicionales, desde Mar del Plata hacia el sur (Figura 3), mostrando los efectos de la sobreexplotación en forma de cascada (Tabla 1):

“A partir de 1945 la captura dejó de ser para el puerto de Mar del Plata rendidora, su pesca exhaustiva había reducido la población de cazones. Necochea al mismo tiempo se lanza a la pesca del cazón, alcanzando el mejor rendimiento en 1945 con 1923 toneladas, su producción luego decrece al igual que Mar del Plata. [...] En todas las localidades la especie daba señales de agotamiento” López (1952: 32-33)

Figura 3: Estadísticas nacionales de cazón años 1943 a 1952 (en toneladas)

Localidad	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952
Mar del Plata	1.672	7.822	4.339	1.663	479	387	215	102	165	653
Necochea	118	1.877	1.923	570	137	138	264	132	240	433
Coronel Dorrego y Tres Arroyos	—	—	—	—	—	434	—	—	—	—
Bahía Blanca	—	43	557	610	478	495	37	49	37	36
San Blas y Patagones	—	—	126	1.171	2.689	1.672	617	7	120	44
San Antonio Oeste	—	84	74	500	228	217	165	1	4	7
Madryn	—	—	—	969	656	268	19	2	5	—
Rawson	—	386	1.298	2.021	764	768	612	115	345	242
Santa Elena	—	—	—	—	—	—	117	—	—	—
Cabo Raso	—	—	—	—	—	47	—	—	—	—
Comarones	—	—	—	—	305	332	34	—	—	—
Comodoro Rivadavia	0,06	—	0,12	10	102	73	86	—	—	4
TOTALES	1.800	10.303	8.327	7.521	6.660	4.875	2.166	408	916	1.421

Fuente: López, 1952: 33.

Por esta razón, en un intento por preservar la especie, el estado nacional estableció por primera vez normas que regulaban su explotación, entre ellas: la obligatoriedad del uso de mallas de 110 mm para trasmallo (Siccardi, 1950), y posteriormente la prohibición de pesca de ejemplares menores de 80 cm y de hembras al norte del paralelo 41 (Avisador Comercial, 12/10/1946 citado en Pérez Álvarez, 2023).

Para el momento en que se registró la caída de los desembarques en Puerto Rawson, en 1947, Estados Unidos –hasta entonces principal comprador de aceite de hígado– ya había cesado sus importaciones, marcando así el fin de esta etapa de expansión vertiginosa y poco planificada de la pesquería del cazón en el país.

No obstante, la fiebre del cazón significó el primer gran salto cualitativo de la pesca costera marítima argentina: promovió la expansión de la flota y la generación de infraestructura portuaria e industrial orientadas al abastecimiento del comercio exterior. Sin embargo, una vez agotado el recurso y finalizado el impulso exportador, la actividad pesquera de tiburón volvió a orientarse hacia el mercado interno (Colombo, 2014).

Tercer período (1950-1970): del cazón al langostino

Durante la temporada 1947-1948 se registró un récord de 105 embarcaciones operando en Puerto Rawson, pero los bajos volúmenes de desembarque de cazón impulsaron a algunas embarcaciones a reorientar sus capturas hacia el langostino (Pérez Álvarez, 2023). En los años siguientes, si bien el cazón continuó representando una fracción importante de las capturas, el langostino comenzó a ganar protagonismo. En 1949, de un total de 1.541 t desembarcadas, 612 t correspondían a tiburón y 832 t a langostino, marcando por primera vez una inversión en el orden de importancia de ambas especies (López, 1952). Ya en 1950,

el langostino lideraba las capturas, consolidando a Puerto Rawson como el principal puerto pesquero de la Patagonia y el tercero en importancia a nivel nacional (Cordini, 1963).

No obstante, fue recién en 1952 cuando se alcanzó un récord de desembarques de langostino, confirmando el declive definitivo del cazón: de las 2.554 t desembarcadas en Puerto Rawson, 2.210 t fueron de langostino, mientras que de cazón solo se desembarcaron 242 t (Montini, 1986; Ministerio de Agricultura y Ganadería, 1954).

A nivel nacional, la dinámica extractiva del langostino y el camarón también comenzó a modificarse. Históricamente, Mar del Plata y Bahía Blanca habían sido los principales puertos de desembarque de estas especies, pero hacia finales de la década de 1940 su actividad se volvió cada vez más irregular, e incluso inexistente en algunos años (Engelbeen, 1955). Esta merma fue el resultado de dos procesos que se dieron en simultáneo:

a) Por un lado, el puerto de Mar del Plata atravesaba una transformación estructural con la incorporación de la flota de altura, orientada principalmente a la captura de merluza y en menor medida calamar. Bajo esta nueva dinámica, la merluza pasó a liderar los desembarques nacionales impulsando la expansión de la industrialización, con la instalación de nuevas plantas procesadoras y el desarrollo de técnicas de fileteado y conservación (Colombo, 2014). La flota costera en cambio dirigió sus esfuerzos hacia el abastecimiento del mercado interno para la elaboración de productos procesados, siendo las principales especies objetivo la anchoíta, la caballa y el “ordinario” como se denominó al conjunto de especies corvina, pescadilla, pargo y palometa (*Parona signata*) (Engelbeen, 1955).

b) Por otro lado, la pesca de langostino y camarón por parte de la flota costera se intensificó en regiones más australes, desplazando a Comodoro Rivadavia como zona pesquera privilegiada y posicionando a Puerto Rawson como el nuevo centro neurálgico de la actividad en la Patagonia (Dirección Nacional de Pesca, 1966).

Así, mientras el sur reforzaba su perfil langostinero de carácter estacional, el puerto de Mar del Plata se expandía hacia una lógica industrial vinculada a la pesca de altura y la exportación, marcando una creciente especialización regional dentro del sistema pesquero argentino (Azcárate, 2019).

El creciente protagonismo del langostino patagónico en las capturas de Puerto Rawson a comienzos de la década de 1950 no solo respondió a la caída del cazón, sino también a su gran demanda tanto en el mercado interno como en la industria conservera. Según López (1952), para entonces ya se destinaban 1.472 t

a la elaboración de conservas y se registró una creciente exportación del producto congelado hacia Estados Unidos, lo que consolidaba su valor estratégico como producto comercial. La elaboración de productos enlatados, inicialmente limitada por el corto margen de tiempo para conservar la materia prima, encontró una solución mediante el desarrollo de tecnologías de congelación, impulsadas por inversiones de capital privado ante el creciente interés por su comercialización internacional. Así, el langostino pasó a representar una salida productiva más rentable que el cazón, gracias a su aceptación por parte del consumidor y su adaptabilidad a distintos formatos de comercialización (López, 1952).

A pesar de haberse posicionado como uno de los principales puertos pesqueros del país, Puerto Rawson mantuvo un perfil de puerto zafrero, con una actividad fuertemente estacional centrada en los meses de verano. La operación de la flota se estructuraba principalmente en torno al langostino y, en menor medida, al cazón y salmón, que se destinaban al salado supliendo al bacalao del atlántico. La temporada de langostino, coincidía con el receso entre la zafra de anchoíta y caballa en Mar del Plata, permitiendo la migración temporal de embarcaciones desde ese puerto hacia Puerto Rawson. Los barcos comenzaban a llegar entre octubre y noviembre y permanecían hasta febrero o marzo. Una vez finalizado el ciclo del langostino, algunas embarcaciones optaban por la pesca de cazón o salmón de mar, mientras que otras regresaban al norte.

Durante este tercer periodo, la flota costera que operaba con regularidad en Puerto Rawson era en promedio de unas 30 embarcaciones, de las cuales solamente 2 o 3 unidades permanecían en el puerto todo el año y su operación tampoco era constante (Cordini, 1963). El tipo de embarcación predominante era el llamado barquito, de entre 10 y 18 metros de eslora, con una dotación de 5 a 7 tripulantes que vivían a bordo durante la temporada. Eran lo necesariamente grandes como para utilizar artes de arrastre y lo suficientemente pequeños y maniobrables para trabajar hasta 80 m de profundidad, aunque implicaba una gran destreza física ya que se operaban manualmente (Cordini, 1963).

Según Cordini (1963), la zona de pesca de langostino se centraba en las proximidades del puerto, desarrollándose principalmente frente a Playa Unión, lo que permitía un ritmo de trabajo intensivo y repetitivo. Las embarcaciones zarpaban con una marea y regresaban con la siguiente, pescando siempre durante las horas de sol. Los principales caladeros utilizados en las campañas 1959-60 y 1960-61 eran al norte del puerto en Bajo de los Huesos, a una hora y media de navegación, y al sur del puerto en Isla Escondida, a unas tres horas. El arte de arrastre utilizado era similar al de otras regiones, pero adaptado en tamaño a las dimensiones y potencia de cada embarcación.

Cuando reorientaban el esfuerzo hacia la pesca de cazón y salmón utilizaban principalmente espinel, armado con hilos de algodón retorcido, y

canastos de 200 o 500 anzuelos. El mantenimiento del espinel implicaba costos considerables: la duración de la madre era de dos años para cazón y uno para salmón, y cada viaje requería la reposición de brazoladas, la renovación de hasta 100 anzuelos y el reemplazo del hilo. La actividad se centraba entre Bahía Jansen y Bahía Camarones, en profundidades de 50 a 100 m. Los rendimientos eran altos en toda esta franja, y mostraban un patrón de desplazamiento estacional de norte a sur, en enero el cazón se hallaba en Bajo de los Huesos, y hacia marzo se lo capturaba frente a Camarones, donde también se podía utilizar la red de enmalle con buenos resultados (Cordini, 1963).

Todo este crecimiento fue posible gracias a que, hacia finales de la década de 1950, la construcción de la escollera norte de Puerto Rawson permitió estabilizar el cauce del río Chubut y favorecer una progresiva profundización del canal de acceso. Esta obra facilitó las maniobras de navegación y aumentó las horas operativas para el ingreso y egreso de embarcaciones (Cordini, 1963).

Por otra parte, la disponibilidad de agua dulce en el puerto constituyó un factor estratégico, al otorgarle a Rawson una ventaja comparativa frente a otros puertos patagónicos, donde la escasez de este recurso representaba una limitación significativa para el desarrollo de actividades industriales en la zona. Para 1962, el puerto contaba con 13 plantas procesadoras (11 operaban regularmente), las cuales estaban diferenciadas por 4 tipos de actividad: procesamiento y envasado de mariscos, procesamiento mixto de pescados y mariscos, saladeros (algunos productores de aceites vitamínicos) o cocción de mariscos (Cordini, 1963).

Desde la segunda mitad de la década de 1950, Puerto Rawson consolidó su perfil langostinero, con el langostino como especie dominante tanto en volumen como en valor económico. Entre 1955 y 1959, representó en promedio el 70 % de las capturas totales del puerto, con desembarques de 1.500 t en 1958 (Dirección de Pesca, 1961). No obstante, en 1960 se registró una caída abrupta, con solo 232 t desembarcadas, lo que marcó el volumen más bajo desde que el puerto adquiriera relevancia pesquera. Esta caída no fue atribuida a una sobreexplotación, sino a “lo primitivo e inadecuado de los medios de captura disponibles y al desconocimiento del área de dispersión de la especie aludida” (Cordini, 1963: 13).

Respecto del resto de las especies desembarcadas durante ese periodo, según Cordini (1963) el cazón y el salmón se pescaban de manera intencional cuando las embarcaciones buscaban extender su permanencia operativa en la zona luego de la zafra langostinera. En 1955 si bien el cazón aún alcanzaba las 432 t desembarcadas, hacia 1960 su volumen se había reducido a menos de la mitad (200 t), en consonancia con el progresivo desinterés comercial por esta especie (Dirección de Pesca, 1966). El salmón mostró un comportamiento más irregular, con un repunte destacado en 1959 de 183 t (Cordini, 1963). El camarón,

capturado incidentalmente junto con el langostino en las redes de arrastre, también era comercializado: los desembarques de esta especie entre 1955 y 1960 promediaron alrededor de 209 t y fue ganando peso relativo significando en 1960 el 25% de los desembarques totales.

Hacia 1961, la Dirección de Pesca (1966) sintetizaba esta etapa afirmando que, a pesar de su variabilidad interanual, el langostino era el recurso más importante explotado hasta la fecha en la zona. Ese año, el langostino y el camarón representaban el 60 % del total desembarcado, seguidos por el pez gallo (*Callorhynchus callorhynchus*), el salmón, el cazón y la merluza, que aún no había adquirido un rol protagónico (Dirección de Pesca, 1966). La irregularidad de los volúmenes en los desembarques de langostino se prolongó hasta finales de la década, cuando alcanzó un máximo de 2617 t en 1969, seguido de una caída abrupta en 1970 y los años subsiguientes.

El salmón, por su parte, mostró una tendencia creciente a lo largo de la década de 1960 –con desembarques que superaron las 1.000 t en 1964 y 1967–, pero no llegó a consolidarse como recurso estructurante de la pesquería local. El aumento de los desembarques fue una respuesta a la escasez de langostino y a la necesidad de mantener operativas las plantas y embarcaciones en temporada baja. En ese sentido, puede considerarse una especie de recurso de sostén más que un eje de organización del esfuerzo pesquero (Dirección de Pesca, 1966).

El declive del langostino vino aparejado al incremento paulatino en los desembarques de merluza, que para 1969 superó por primera vez las 500 t en Rawson, anticipando así el inicio de un nuevo ciclo (Dirección Nacional de Pesca, 1970).

El cierre del periodo estuvo acompañado por una mayor participación del estado en el desarrollo pesquero. La institucionalización de la política pesquera comenzó a tomar forma con la puesta en marcha del Proyecto de Desarrollo Pesquero impulsado por la FAO y el Estado argentino. Este incluyó campañas de prospección, investigaciones biológicas y estudios sobre tecnología de los productos pesqueros, bajo coordinación de la Secretaría de Agricultura. Si bien su sede se estableció en Mar del Plata y su impacto inicial fue limitado en la Patagonia, el programa sentó las bases para la futura creación del Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero (INIDEP) en 1977, que marcaría el inicio de una nueva etapa para la gestión de los recursos marítimos (Dirección de Pesca, 1966).

Cuarto período (1970-2000): el auge de la merluza

El cuarto ciclo está centrado en la merluza. En la década del 70 la actividad merlucera ya era la principal actividad pesquera del país. Entre 1975 y 1979 el

valor de las exportaciones creció un 1.000% y en volumen un 330%. En esta década Mar del Plata representó el lugar de radicación de las fábricas y embarcaciones (Colombo, 2014).

En este contexto nacional, a principios de los 70 la merluza emergió en los desembarques de Puerto Rawson y se consolidó a partir de 1976 a la par de un decrecimiento considerable en las capturas de langostino (menos de 10 t anuales). Desde entonces y hasta el año 2000 la flota operó con exclusividad a merluza, consolidándose como flota costera de arrastre de merluza, llamada la *flota amarilla de Puerto Rawson*, aunque en la década del 80 alternó mareas de merluza con mareas a langostino, siempre elegido de forma preferencial por su alto valor comercial (Fondacaro y Ruiz, 1996).

Con el incremento de la explotación merlucera en el país se iniciaron en 1975 una serie de medidas de manejo para su protección. En esos años la especie era considerada como un desovante parcial, que presentaba dos épocas de reproducción: una durante otoño-invierno en la plataforma bonaerense, principalmente en el sector uruguayo, y otra en la primavera tardía, mostrando las concentraciones más importantes en el área de Isla Escondida. Estas medidas regulatorias que buscaban proteger las zonas de desove en la época de puesta establecieron por primera vez medidas de manejo que incidían directamente a la actividad pesquera de Puerto Rawson, ya que Isla Escondida era la principal zona de operación de la flota (Christianse y Cousseau, 1971). Al año siguiente, en 1976, se establece la primera veda que prohibía la captura de peces de cualquier especie frente a Puerto Rawson, durante el período comprendido entre el 1 de septiembre y el 31 de enero (Resolución del Secretaría de Estado de Intereses Marítimos SEIM Nro. 174/76 y 231/1974) (Figura 4). Desde entonces fue abundante la correspondencia entre las autoridades nacionales y provinciales ante la resistencia nacional para permitir la actividad de la flota de Puerto Rawson, autorizando cada año un listado limitado de barcos para la operación en Isla Escondida.

No obstante, Puerto Rawson empezaba a consolidarse y en 1981 se inició la construcción de un moderno muelle de hormigón (John Murray Thomas) de 120 m de atraque, en la desembocadura del río a continuación del muelle de madera (que continuó operando).

En 1985, la Resolución de la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Pesca SAGyP Nro. 585/85 establece una excepción en el período de veda, no más allá de las veinte millas de la costa, a veinte embarcaciones de no más de veintinueve metros de eslora.

En el año 1991 la Resolución SAGyP Nro. 245/91 de carácter pesquero general, reitera la prohibición de capturar peces y mariscos de cualquier especie entre los 43°30' LS y 44°30' LS y desde los 64°00' LW a la costa desde el 1 de octubre al 31 de enero. Tres años después, a fines de 1994 por consejo del INIDEP,

la SAGyP por Resolución Nro. 1133/94 amplia la prohibición de capturar peces y mariscos hasta el paralelo 45°00' LS; al este de la costa; y al oeste del meridiano 63°30' LO, durante el lapso comprendido entre el 1 de octubre y el 31 de enero siguiente (Figura 4), por considerar que dicha zona era el área de cría más importante de la merluza, y que las excepciones a la prohibición de pesca, aún para pequeñas embarcaciones, perjudicaba la reproducción de las especies.

Para analizar esta Resolución se conformó la "Comisión Área de Veda de Isla Escondida" integrada por investigadores del INIDEP, la Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco, la Dirección de Intereses Marítimos y Pesca Continental de la Provincia del Chubut y la Fundación Patagonia Natural (Comisión Área de Veda de Isla Escondida, 1995:4). Dicha comisión alcanzaba las siguientes conclusiones:

"Que la flota pesquera de Rawson: 1) opera sobre un área restringida y no actúa sobre el área de mayor concentración de juveniles, 2) captura ejemplares cuyo rango de tallas corresponde a individuos adultos, 3) realiza un descarte estimado para noviembre de 1994 de aproximadamente 2,30 % de la captura total en número de individuos, y 4) no ejerce un efecto significativo sobre la biomasa de la población desovante, 5) desembarca aproximadamente un 2% en peso de la captura total de Argentina, y 6) ha ejercido un esfuerzo pesquero constante durante los últimos años".

Como resultado de la actividad de esta comisión ad-hoc la SAGyP dicta la Resolución Nro. 261/95 donde procede a exceptuar a la flota de Rawson para operar en la veda de Isla Escondida. La excepción se justificaba por ser embarcaciones costeras de autonomía restringida, que históricamente habían operado en el área cercana a dicho puerto y que sustentaban la actividad de las plantas de procesamiento aledañas al puerto. Para 1995 eran 35 las embarcaciones autorizadas para operar en el área. Dado que hasta el año 1996 regía la Ley N° 18.502 (que otorgaba a las provincias ribereñas jurisdicción sobre el mar adyacente a sus costas hasta una distancia de 3 millas marinas), la provincia del Chubut debía enviar a nación un listado de embarcaciones a ser autorizadas a operar en el área de veda.

Entre 1994 y 1996 los desembarques de merluza en el país superaban la Captura Máxima Permisible (CMP) debido al ingreso de barcos congeladores en el marco del Acuerdo Marco con la Unión Europea (Cepparo et al., 2007). Ante los claros signos de sobrepesca, se emitieron numerosas normativas, entre ellas, resoluciones que ampliaban el área de veda. En 1997, cuatro de estas medidas modificaron el área de veda (Figura 4), pero continuaron las excepciones a las 35

embarcaciones de la flota amarilla de Puerto Rawson que contaban con esloras inferiores a 21 m y más de un año de antigüedad con asiento en el puerto.

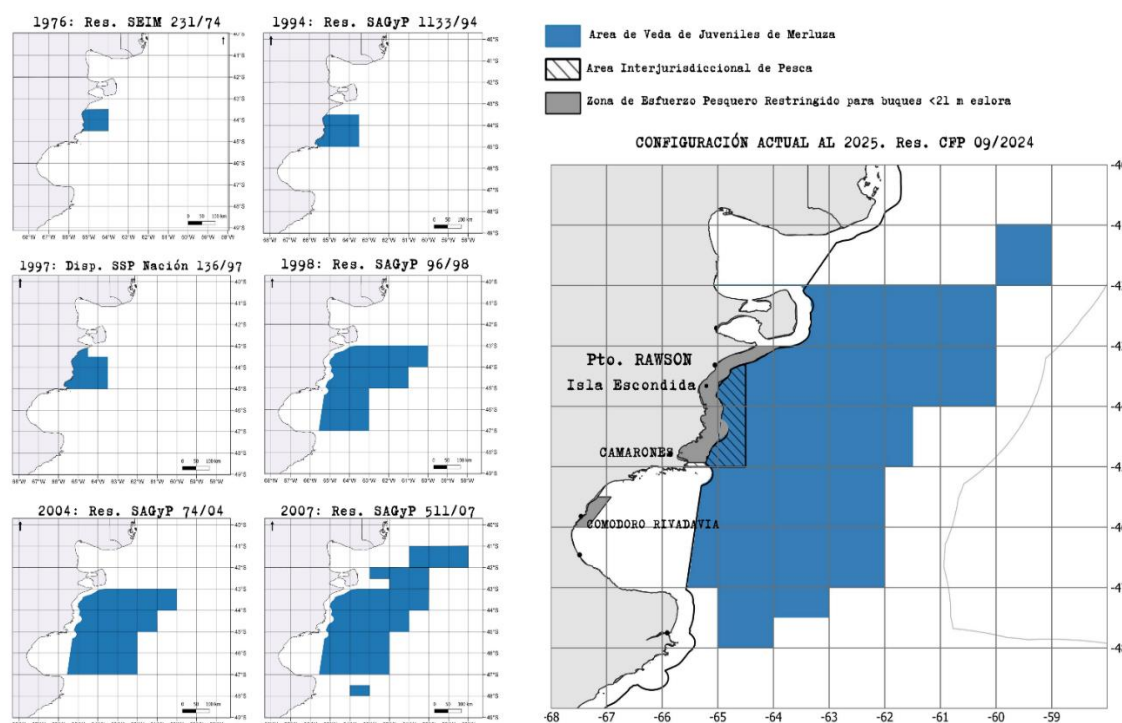
Con la sanción del Régimen Federal de Pesca,² el estado nacional traspasa a las provincias con litoral marítimo, la jurisdicción sobre el mar hasta las 12 millas marinas (medidas desde las líneas de base) y sobre las poblaciones de especies marinas comprendidas en esa franja, para su explotación, exploración, conservación y administración (Art. N°3). Por lo que, a su entrada en vigor, el área de veda de la merluza queda configurada a partir de las 12 mn. Posteriormente, el área sufre numerosas modificaciones hasta su configuración actual (Figura 4).

En tanto en la jurisdicción de la provincial, la Disposición 112/99 establece una Zona de Esfuerzo Pesquero Restringido (ZEPR) para buques menores de 21 m de eslora en el área marítima de jurisdicción provincial comprendida entre los paralelos 43°30'LS y 44°56'LS y se autoriza a operar a 25 embarcaciones costeras. Posteriormente por Disposición Nro. 200/2000 se amplía la ZEPR permanente para embarcaciones menores de 21 metros de eslora, estableciendo su límite norte en el paralelo 43°00'LS no limitando el número de embarcaciones. Esta disposición se encuentra aún vigente y es la principal área de pesca de la flota amarilla de Puerto Rawson.

En 2004, por Resolución SAGPyA Nro. 484/2004 -ratificada por Resolución SAGPyA Nro. 972/2004- se crea el Área Interjurisdiccional de Esfuerzo Pesquero Restringido comprendida la ZEPR en la jurisdicción de Chubut y un área adyacente hasta los 64° 30' Oeste. La resolución establece que, en el Área Interjurisdiccional de Esfuerzo Pesquero Restringido previamente delimitada, sólo podrá operar la flota de buques que por resolución fundada autorice la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentos del Ministerio de Economía y Producción para la pesca de merluza común (Figura 4).

² Ley Nacional N° 24.922 sancionada en diciembre de 1997.

Figura 4. Evolución del AVJM desde 1976 y áreas actuales de pesca



Durante estas casi tres décadas, la conformación de flota costera de Puerto Rawson experimentó importantes cambios: el número de embarcaciones operantes se incrementó (de 10 en 1976 a 30 en el año 2000), y hubo una modernización estructural de los barcos. Hasta el año 1985 las embarcaciones eran de madera, con un promedio de 16 m de eslora y bodegas de 26 m³, para el 2000 un 25% ya eran de metal y una capacidad de bodega promedio de 31,5 m³, aunque el promedio de la eslora se mantuvo cercano a los 16 m (Tabla 1).

Tabla 1: Evolución de la flota amarilla (costera) de Puerto Rawson. Período 1976- 2012

AÑO	Nro. Barcos	Prom. eslora (m)	Rango eslora (m)	Promedio o HP	Sumatoria HP	Promedio o bodega	Sumatoria bodega	Promedio año fabricación	Rango año de fabricación	Antigüedad (promedio - año)	Madera	Acero	% Madera
1976	10	15,38	12,0 - 17,6	163,74	1146,2	24,77	173,4	1936	1907 - 1948	41	10		100
1977	10	15,38	12,0 - 17,7	163,74	1146,2	24,77	173,4	1936	1907 - 1948	42	10		100
1978	10	15,38	12,0 - 17,8	163,74	1146,2	24,77	173,4	1936	1907 - 1948	43	10		100
1979	11	15,94	12,0 - 19,8	177,40	1419,2	27,93	223,4	1941	1907 - 1973	38	11		100
1980	13	16,97	12,0 - 22,7	211,70	2328,7	26,32	236,9	1943	1907 - 1973	37	13		100
1981	13	16,28	12,0 - 20,5	195,84	2154,2	26,09	260,9	1943	1907 - 1973	38	13		100
1982	26	16,51	8,4 - 25,1	201,59	4233,3	27,75	554,9	1949	1907 - 1975	33	26		100
1983	17	17,08	13,8 - 20,5	210,50	3578,5	23,91	382,5	1951	1930 - 1975	32	17		100
1984	17	17,08	13,8 - 20,6	210,50	3578,5	23,91	382,5	1951	1930 - 1975	33	17		100
1985	22	16,91	11,5 - 23,8	214,80	4725,7	29,29	556,6	1951	1907 - 1975	34	22		100
1986	19	17,58	13,6 - 24,4	222,21	4222,0	29,38	470,1	1951	1930 - 1983	35	18	1	95
1987	19	17,44	13,8 - 23,8	215,84	4100,9	30,06	541,1	1951	1930 - 1983	36	18	1	95
1988	21	17,71	13,8 - 27,0	225,85	4742,9	35,30	706,1	1953	1930 - 1983	35	20	1	95
1989	24	18,60	13,8 - 27,0	251,69	6040,7	42,92	987,1	1955	1930 - 1983	34	21	3	88
1990	24	17,71	11,5 - 27,0	232,59	5582,3	37,55	863,6	1955	1930 - 1987	35	20	4	83
1991	37	19,45	11,5 - 27,1	306,87	11354,0	63,78	2296,1	1963	1930 - 1988	28	19	5	51
1992	32	17,15	11,5 - 21,4	237,22	7591,1	33,36	1067,6	1956	1907 - 1991	36	26	6	81
1993	25	17,21	11,5 - 21,4	237,52	5938,1	33,86	846,6	1956	1930 - 1991	37	19	6	76
1994	29	16,86	11,5 - 21,4	245,73	7126,1	36,33	1053,5	1962	1930 - 1991	32	18	10	62
1995	29	16,91	11,5 - 20,8	220,65	6398,9	32,09	930,5	1959	1930 - 1991	36	21	7	72
1996	25	16,83	11,5 - 20,3	213,89	5347,3	31,74	793,5	1958	1930 - 1993	38	19	6	76
1997	29	16,50	11,5 - 20,3	216,82	6504,7	32,58	977,5	1959	1930 - 1993	38	22	7	76
1998	31	16,72	11,5 - 20,8	219,62	7027,9	32,30	1033,5	1959	1930 - 1993	39	23	7	74
1999	30	16,78	11,5 - 20,8	220,08	6822,4	32,56	1009,5	1959	1930 - 1993	40	22	7	73
2000	30	16,94	11,5 - 20,8	222,33	6892,1	31,53	977,5	1959	1930 - 1993	42	22	7	73
2001	32	16,26	11,5 - 20,8	216,47	6926,9	30,36	971,5	1958	1907 - 1999	43	23	7	72
2002	34	16,76	11,5 - 20,8	229,27	7565,8	33,53	1106,6	1967	1930 - 2002	35	19	11	56
2003	39	16,70	11,8 - 20,3	236,10	8499,6	35,64	1318,6	1970	1907 - 2003	33	20	16	51
2004	34	16,81	11,8 - 22,0	238,78	7641,1	35,95	1150,6	1971	1907 - 2003	33	15	14	44
2005	37	16,50	11,8 - 20,8	242,36	7755,4	35,86	1183,3	1980	1907 - 2004	25	12	19	32
2006	40	16,74	11,8 - 20,8	243,75	8287,4	36,35	1272,3	1979	1907 - 2004	27	14	19	35
2007	37	16,66	11,8 - 20,8	267,71	9102,2	37,76	1321,6	1986	1946 - 2007	21	11	22	30
2008	35	17,11	11,8 - 20,8	270,07	9722,5	40,66	1504,5	1988	1946 - 2007	20	10	25	29
2009	38	16,85	11,8 - 20,8	270,25	9729,1	38,42	1421,5	1989	1946 - 2007	20	10	25	26
2010	38	17,07	13,1 - 20,3	279,57	10064,5	38,23	1376,4	1987	1945 - 2009	23	11	26	29
2011	39	17,01	11,8 - 20,3	288,17	11238,7	38,90	1478,4	1988	1945 - 2009	23	12	27	31
2012	38	17,12	12,9 - 20,7	296,01	11544,3	39,13	1486,9	1990	1947 - 2009	22	10	29	26

Entre 1976 y 1981 se registraron en Puerto Rawson desembarques promedio del orden de las 1500 t anuales. Este volumen descendió a aproximadamente 500 t durante los tres años siguientes. Entre 1985 y hasta 1995, el promedio anual ascendió a 7000 t. En 1996 y 1997 se observaron incrementos significativos, alcanzando las 18.000 t. Sin embargo, un año después, los desembarques cayeron a 6000 t y la tendencia siguió en descenso llegando a las 2000 t en el año 2000, evidenciando una clara caída del recurso.

Por la sobrepesca de la merluza en 1999 se dictó el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 189, que suspendió la Ley No. 24.922 y facultó a la Autoridad de Aplicación Nacional a dictar normas para atender la crítica situación del recurso. Como consecuencia en 2009, se implementó el Régimen de Administración Pesquera por Cuotas Individuales Transferibles de Captura (CITC),³ de acuerdo a los lineamientos del Régimen Federal de Pesca (Ley N° 24922).

A pesar de los esfuerzos por proteger al recurso, a finales de los 90 se desarrolla la *crisis de la merluza*, con fuertes implicancias a nivel social, político y económico. Perez Alvarez (2022) describe los conflictos que atravesó la actividad pesquera de Chubut en dos periodos: el primero comprendido entre 1997 y 1999, marcado por la falta de merluza y el avance de la precarización laboral, seguido por el desarrollado entre 2000 y 2002, determinado por la crisis general del país y la particular del sector. En este contexto empieza el último y actual período de la flota amarilla de Puerto Rawson.

Quinto período (2000 - presente): la fiebre de langostino

La flota costera de Puerto Rawson ingresó formalmente a la pesquería de langostino patagónico en el año 2000, aunque su vínculo con esta especie puede rastrearse desde etapas anteriores, como se evidencia en el análisis histórico. Entre 2000 y 2012, la especie objetivo alternó entre langostino y merluza, en función de la disponibilidad del primero. A partir de 2012, la flota operó de manera exclusiva sobre el langostino, desplazando a la merluza y alcanzando niveles históricos sin precedentes (Subsecretaría de Pesca y Acuicultura, 2024).

Entre 2000 y 2010, los volúmenes desembarcados en Puerto Rawson oscilaron entre las 5000 y 20.000 t anuales, y hasta 2013, la participación del puerto en los desembarques nacionales de langostino no superaba el 3,2%. A partir 2014 en adelante, se observó un crecimiento sostenido de la pesquería, fortaleciendo el rol de la flota costera tanto a nivel provincial como nacional, que alcanzó en 2023 desembarques de 90.000 t y una participación del 45% a nivel nacional, consolidando a Puerto Rawson como uno de los principales puertos de esta especie en el país (Subsecretaría de Pesca y Acuicultura, 2024).

Entre el 2000 y 2005 se realizaron una serie de obras para mejorar la seguridad y operatoria de Puerto Rawson. Se construye la obra del Muelle Nuevo, con otros 135 metros de frente de amarre en una posición más adelantada hacia la desembocadura. Además, se construyen y amplían las escolleras de abrigo para el canal de acceso al puerto

La consolidación del langostino como recurso objetivo representó un alivio para la flota amarilla de Puerto Rawson después la crisis de la merluza y el contexto de creciente desocupación y precarización laboral que atravesó el país

³ <https://cfp.gob.ar/regimen-de-citc/>

entre 2000 y 2002. No obstante, el alivio, en el período 2003 a 2005 hubo un incremento de los conflictos gremiales para readecuar los salarios de los y las trabajadores (Pérez Álvarez, 2022).

Este boom del langostino permitió modernizar la flota costera, que se mantuvo sin muchos cambios y conformada por los mismos barcos durante las décadas del 80 y el 90. La excepcional abundancia de langostino a partir del 2000 permitió, entre 2003 y 2007, iniciar con el reemplazo de las viejas embarcaciones por otras más modernas. En este proceso, se incorporaron tangones a las nuevas embarcaciones, un arte de pesca obligatorio para operar en aguas nacionales, pero no exigido en la Provincia del Chubut. Sin embargo, con el ingreso de las nuevas embarcaciones, su uso se generalizó, incluyendo también adaptaciones sobre las unidades preexistentes.

La Ley N° 5280 de 2004, tuvo por objeto promover la reconversión de la flota histórica provincial a fin de garantizar una mejora en las condiciones de vida y seguridad de los pescadores durante las operaciones pesqueras, como asimismo del tratamiento a las capturas obtenidas. Los titulares de embarcaciones pertenecientes a la flota histórica provincial, autorizadas a operar en la Zona Interjurisdiccional de Esfuerzo Pesquero Restringido, podían solicitar el reemplazo de las mismas por otras más nuevas. La sustitución de embarcaciones debía encuadrarse en un esquema de límites de eslora total, permitiendo reemplazos que respeten escalas progresivas: buques de hasta 14 metros pueden ser sustituidos por otros de hasta 16 metros; los de entre 14 y 16 metros, por unidades de hasta 18 metros; aquellos entre 16 y 18 metros, por embarcaciones de hasta 20 metros; y los comprendidos entre 18 y 21 metros, únicamente por otras de eslora igual o inferior a 21 metros.

Para 2012 quedaban sólo 7 embarcaciones que operaban desde 1986. A fines de los 80, la flota estaba compuesta casi exclusivamente por barcos de madera (95 % o más), desde mediados de los 90, comienzan a ingresar embarcaciones de acero, en 1994 aun eran de madera el 62 %, en 2005 ya descendía al 32 %, y en 2012 al 26 %. La antigüedad promedio de las embarcaciones se encontraba entre los 32 y 42 años, desde el año 2000 la antigüedad promedio disminuye progresivamente, llegando a 22 años en 2012. La capacidad de bodega promedio creció desde los 29-30 m³ en los años 80 hasta estabilizarse en valores cercanos a los 35-40 m³ durante las décadas posteriores. Siempre con excepción del año 1991 en el que fueron autorizados barcos que no pertenecían a la histórica flota amarilla (Tabla 1).

Otro cambio importante en la flota fue la estructura del capital, que en su origen pertenecía a empresas de carácter familiar y regional (Pérez Álvarez, 2022), pero en el año 2004 su configuración empieza cambiar cuando ingresa a Puerto Rawson la primera multinacional. Ese año, CONARPESA adquiere una

planta y un muelle privado en la margen derecha del Puerto, y compra varias embarcaciones a las familias tradicionales.

En 2007 se sancionó en Chubut la Ley IX N° 75, que deroga la antigua Ley N° 26 (vigente desde 1958) que regulaba la actividad pesquera dentro de la jurisdicción provincial. Esta nueva normativa introdujo un límite de 37 permisos de pesca para embarcaciones menores a 21 metros de eslora operando en la denominada Zona de Esfuerzo Pesquero Restringido. Cualquier excepción a la misma, debía establecerse mediante fuerza de ley, por lo que, entre 2009 y 2016, se adicionaron otras 10 embarcaciones con leyes especiales,⁴ siendo 47 las embarcaciones costeras que operaban desde Puerto Rawson hasta 2023. Este año, la sanción de una nueva ley provincial de pesca (Ley IX N° 157) elevó el cupo de permisos a 40 y reconoció los permisos previamente otorgados por vía legislativa, elevando el total de embarcaciones habilitadas a 50.

Además de las embarcaciones mencionadas, en 2007 comenzaron a operar 2 embarcaciones costeras con un plan experimental llamado Plan de Costero Variado Patagónico (VACOPA) aprobado por Resolución de la Secretaría de Pesca. Posteriormente se sumaron nuevas embarcaciones a este plan, variando su número a lo largo del tiempo. La Ley IX N° 157 regulariza esta situación otorgándole permisos a las 6 embarcaciones que participan del Plan en 2023. De esta manera, la flota que opera en 2024 en Puerto Rawson estuvo conformada por 53 embarcaciones costeras menores a 21 m de eslora.

Además, desde el año 1997 empezó a forjarse una flota de tipo artesanal, cuando se incorporó en Puerto Rawson un barco que operaba con raño a camarón y langostino. La operación de esta flota está enmarcada en la Ley de pesca artesanal que comprende esloras menores a 9,9 m, aunque perdiendo este sentido con el que inició la primera embarcación artesanal, el Marta Ester, en la década del 90. En el año 2000 se registraron 4 embarcaciones menores, en el 2001 13, y en el 2004 32. La Ley de pesca artesanal N° 4725 del 2001 solo autorizaba el raño para este tipo de embarcaciones, pero debido a los reclamos del sector, la nueva Ley de pesca artesanal del año 2005 (Ley XVII N° 86) contempló además del raño el uso de red de arrastre con portones de hasta 80 kg. Además, esta ley ratificó el límite de eslora para embarcaciones artesanales en 9,90 y estableció un límite de bodega a 100 cajones y la potencia de motor en 200 HP. Actualmente, con la entrada en vigor de La ley IX N° 153 de 2023, el número de embarcaciones pasó de 35 a 38 y se aumentó las capacidades de los barcos: con una eslora máxima de 10,50 m y bodegas de hasta 550 cajones de langostino o 10 t por marea con

⁴ 2009. Ley IX N° 87. Dos permisos para ECOPROM SRL y CONARPESA SA, que debían trasladar los desembarques a las plantas pesqueras de Comodoro Rivadavia.

2014. Ley IX N° 133, Ley I N° 527. 2016. Ley IX N° 136. Ocho permisos para Red Chambers Argentina SA para abastecer la planta de ALPESCA SA en Puerto Madryn.

carácter irrestricto. En síntesis, en la actualidad en Puerto Rawson operan cerca de 100 embarcaciones de hasta 21 m de eslora.

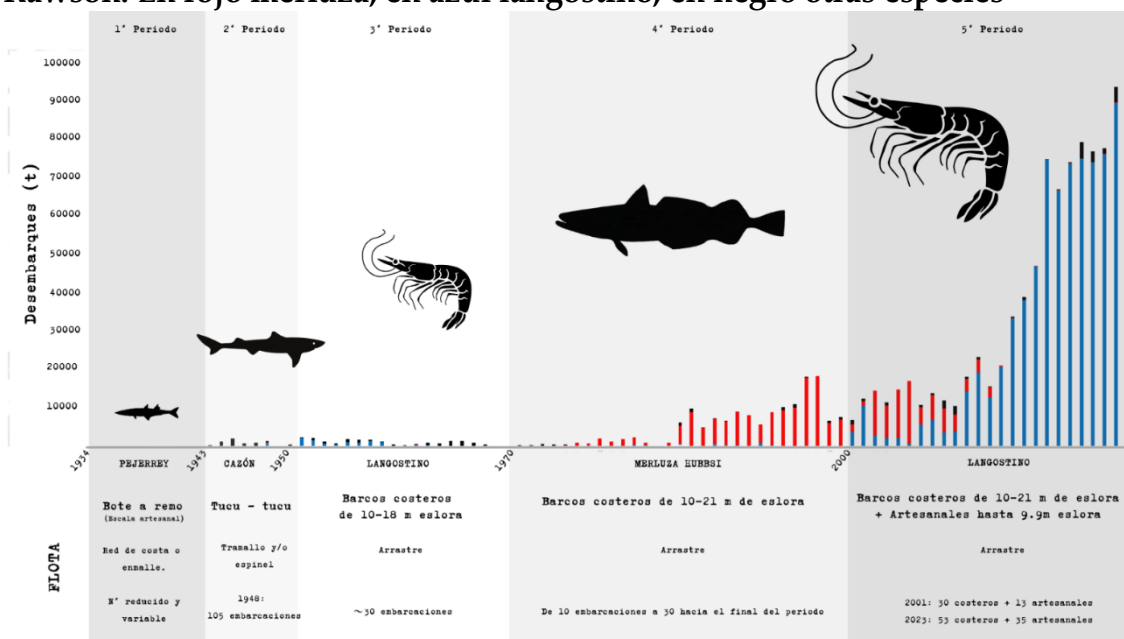
La transformación de la flota costera de Puerto Rawson constituye un proceso en curso con el ingreso de cada vez más modernas embarcaciones y cambios en los titulares de los permisos de pesca. A partir de 2004, se registra la incorporación progresiva de nuevas empresas que no solo se han instalado en el área portuaria, sino que también han adquirido embarcaciones. Este fenómeno ha contribuido a una reconfiguración del puerto, pasando de empresas familiares a empresas multinacionales y nacionales de mayor escala. El crecimiento de Puerto Rawson motivó también la construcción en el margen izquierdo de un muelle privado, cercano al muelle de CONARPESA y la instalación y/o consolidación de al menos tres astilleros en el puerto. Todos estos procesos requieren ser documentados con mayor profundidad.

Paralelamente, el crecimiento sostenido de los desembarques ha ampliado el alcance territorial de influencia de Puerto Rawson. Mientras que en la década de 1990 el puerto abastecía principalmente a plantas de procesamiento ubicadas en el puerto, en la ciudad homónima y en Trelew, hacia la segunda década del siglo XXI la distribución del langostino desembarcado por la flota costera y artesanal se expandía a otras localidades de la provincia. Un análisis correspondiente a los años 2012 y 2013 indicaba que el recurso era procesado en plantas de Puerto Rawson, Rawson, Trelew, Puerto Madryn y Comodoro Rivadavia. En dicho período, Trelew absorbía del total de langostino desembarcado en Puerto Rawson entre el 8 % y el 11 %; Rawson y Puerto Rawson entre el 36 % y el 43 %; Puerto Madryn entre el 37 % y el 41 %; y Comodoro Rivadavia el 10 % (Góngora et al., 2015).

Conclusiones

Desde el inicio de la configuración como puerto pesquero en la década del 1940 la historia pesquera de Puerto Rawson está marcada por fluctuaciones que responden tanto a dinámicas de las especies objetivo como a las demandas de mercado. Si bien en sus inicios las pesquerías del país, y de Puerto Rawson en particular, surgen como una necesidad para abastecer el mercado interno, en su desarrollo la pesca se orientó tempranamente a la exportación. Cada periodo analizado, revela un ciclo de auge y retracción, desde el cazón en 1940 al presente con la fiebre del langostino. El modelo de explotación ha tendido históricamente hacia estrategias monoespecíficas e intensivas (Figura 5).

Figura 5. Síntesis de los períodos descriptos por desembarque y flota en Puerto Rawson. En rojo merluza, en azul langostino, en negro otras especies



Fuente: Elaboración propia.

Si bien ha tenido una participación importante en los desembarques nacionales en algunos períodos, fue recién con el boom del langostino (que inició en el 2000 y se consolidó en el 2010) que Puerto Rawson se posicionó como un enclave estratégico para el sistema pesquero provincial y nacional.

A pesar de los avances conseguidos en este último periodo, persisten dificultades históricas como la necesidad de dragado continuo, conflictos por el acceso a permisos y la concentración de la actividad en zafras cortas. Respecto de esta última, a diferencia de lo hipotetizado por Cordini (1963), el establecimiento de una flota permanente en el puerto no cambió la dinámica zafrera de la actividad, dado que su naturaleza radica en la estacionalidad de los recursos objetivos. En los últimos años algunas embarcaciones exploraron la anchoíta en temporada invernal, pero esta actividad ha sido irregular.

Si bien, históricamente fue la merluza la especie que estructuró la pesca industrial a nivel nacional e impulsó el establecimiento de plantas a lo largo de todo el litoral marítimo para su procesamiento, el crecimiento de los desembarques en Puerto Rawson generó en el noreste de Chubut cambios en la estructura productiva para el procesamiento de langostino. Estos cambios resultaron en una transformación del mercado de trabajo, cuyas implicancias merecen un análisis más específico.

Hoy, la estructura pesquera de Puerto Rawson –y su influencia sobre el entramado regional– se encuentra fuertemente centrada en el langostino. En este contexto, considerando el actual poder de pesca de la flota, cabe cuestionarse

¿cómo respondería el sistema ante una eventual crisis del recurso? La opción de orientar la actividad hacia la merluza –una especie actualmente cuotificada y con un valor de mercado sensiblemente inferior al del langostino– no parece ser una opción viable para la flota costera actual, sobredimensionada en términos de capacidad operativa para este recurso. Como este, otros aspectos de la actividad pesquera quedan pendientes de análisis, como el esfuerzo pesquero actual de la flota y sus continuas mejoras, así como también, un relevamiento detallado de las estructuras empresariales asociadas y los servicios anexos que se instalaron durante los últimos 10 años en Puerto Rawson.

Referencias bibliográficas

- 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. *Revista del Departamento de Geografía (FFyH-UNC)*, (12), 95-110. <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/cardi/index>
- Beltrán, V. J. (2011). Puerto Rawson. Una mirada jurídico administrativa desde las ciencias sociales. *Párrafos Geográficos*, 10(2), 1-21.
- Cepparo, M. E., Gabrielidis, G., Prieto, E., & Huertas, M. (2007). El Acuerdo Pesquero entre la Argentina y la Comunidad Económica Europea. Su impacto en la Patagonia meridional: el caso de Puerto Deseado, Provincia de Santa Cruz, 1994-1999. *Magallania (Punta Arenas)*, 35(2), 37-53.
- Christiansen, H. E., & Cousse, M. B. (1971). La reproducción de la merluza en el mar argentino. *Boletín del Instituto de Biología Marina de Mar del Plata*, (20).
- Colombo, A. (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].
- Comisión Área de Veda de Isla Escondida. (1995). *Informe 3/95*. [Manuscrito no publicado]. Rawson.
- Cordini, J. (1963). *Pesca marítima con base en Rawson (Chubut)*. Secretaría de Estado de Agricultura y Ganadería de la Nación, Dirección General de Pesca, Buenos Aires.
- Dirección General de Ganadería. (1928). *Sumario. Estadístico Económico de la Pesca*. Sección Propaganda e Informes N° 734, Ministerio de Agricultura, República Argentina.
- Dirección de Ganadería. (1938). *Estadística de la Pesca. Año 1936*. Publicación Miscelánea N° 36, Ministerio de Agricultura de la República Argentina, Buenos Aires.

Dirección de Ganadería. (1939). *Estadística de la Pesca. Año 1937*. Publicación Miscelánea N° 56, Ministerio de Agricultura de la República Argentina, Dirección de Propaganda y Publicaciones, Buenos Aires.

Dirección de Ganadería. (1940a). *Estadística de la Pesca. Año 1939*. Publicación Miscelánea N° 64, Ministerio de Agricultura de la República Argentina, Dirección de Propaganda y Publicaciones, Buenos Aires.

Dirección de Ganadería. (1940b). *Estadística de la Pesca. Año 1939*. Publicación Miscelánea N° 77, Ministerio de Agricultura de la República Argentina, Dirección de Propaganda y Publicaciones, Buenos Aires.

Dirección de Abastecimiento, Industria y Comercio. (1942). *Estadística de la Pesca. Año 1940*. Publicación Miscelánea N° 119, Ministerio de Agricultura de la República Argentina, Dirección de Propaganda y Publicaciones, Buenos Aires.

Dirección de Abastecimiento, Industria y Comercio. (1943). *Estadística de la Pesca. Año 1941*. Publicación Miscelánea N° 143, Ministerio de Agricultura de la República Argentina, Dirección de Propaganda y Publicaciones, Buenos Aires.

Dirección de Abastecimiento, Industria y Comercio. (1944). *Estadística de la Pesca. Año 1942*. Publicación Miscelánea N° 162, Ministerio de Agricultura de la República Argentina, Dirección de Información, Buenos Aires.

Dirección General de Pesca y Conservación de la Fauna. (1950). *Producción Pesquera de la República Argentina. Años 1943-44-45*. Publicación Miscelánea N° 333, Ministerio de Agricultura y Ganadería de la República Argentina.

Dirección Nacional de Pesca. (1966). *Producción pesquera argentina. Año 1966*. Ministerio de Economía y Trabajo de la Nación, Subsecretaría de Agricultura y Ganadería, Dirección de Pesca.

Dirección Nacional de Pesca. (1970). *Producción pesquera argentina. Año 1969*. Buenos Aires: Ministerio de Economía y Trabajo, Subsecretaría de Recursos Naturales y Humanos.

Engelbeen, J. (1955). *La pesca en la Argentina: situación actual y perspectivas*. Publicación del Museo de Ciencias Naturales.

Fondacaro, R. R., & Ruiz, A. E. (1996). Capturas y esfuerzos en la pesquería de merluza (*Merluccius hubbsi*) del área de Isla Escondida (Patagonia): 1985-1992. *Naturalia Patagónica, Serie Ciencias Biológicas*, 4(1-2), 65-74.

Gatica, M., & Pérez, C. (2018). *Notas preliminares para construir una historia oral del Puerto de Rawson*. Actas XIII Encuentro Nacional y VII Congreso Internacional de Historia Oral de la República Argentina, Trelew, Chubut, Argentina, Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco.

Góngora, M. E., Sarsa, G., García, F., Góngora H., & Trachter F. (2015). *Aprovechamiento integral de las capturas: Elaboración de subproductos a partir de*

residuos pesqueros. [Informe Final] Proyecto Aprovechamiento integral de las capturas: Elaboración de subproductos a partir de residuos pesqueros, Consejo Federal Pesquero ACTA N° 09/2014.

Góngora, M. E. (2018). *Compilación y análisis de los datos del movimiento en los puertos de barcos pesqueros en la región patagónica, en especial el relacionado con Puerto Rawson*. [Informe Final] Estudio de prefactibilidad para la remodelación y ampliación marítima de Puerto Rawson, Ministerio de Transporte de la Nación. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/estudio_de_prefactibilidad_para_la_remodelacion_y_ampliacion_maritima_de_puerto_rawson_.pdf

González Zevallos, D. R., Góngora, M. E., & Durán Romero, C. (2020). Abordaje socioambiental con énfasis en los residuos sólidos generados por la flota pesquera de Rawson, Patagonia Argentina. *Interciencia*, 45 (3), 142-149.

Lahille F. (1906). *La pesca en la República Argentina. Parte Primera. Producción, consumo, transporte y legislación*. Anales del Ministerio de Agricultura, Sección de Zootecnia, Bacteriología, Veterinaria y Zoología, Tomo III, Num. I.

López, R. B. (1952). La pesca en la República Argentina durante el año 1952. *Revista del Museo Argentino de Ciencias Naturales "Bernardino Rivadavia", Sección Ictiología*.

Mateo, J.A. (2003) *De espalda al mar. La pesca en el Atlántico Sur (Siglos XIX y XX)*. [Tesis Doctoral, Universitat Pompeu Fabra].

Mendía, L.; Góngora, M. & Pérez Álvarez, G. (2021). *Fragmentos de la Historia de Puerto Rawson*. Ponencia presentada en Observatorio del Sistema Pesquero Argentino. Recuperado de: <http://ospa.unp.edu.ar/sistema-pesquero-argentino/pesca-industrial/>

Ministerio de Agricultura de la Nación. (1935). *Estadística de la Pesca Marítima - Fluvial - Lacustre. Quinquenio 1929 - 1933 y año 1934*. Buenos Aires, Argentina.

Ministerio de Agricultura. (1937). *Estadística de la Pesca Marítima - Fluvial - Lacustre. Año 1935*. Publicación Miscelanea N° 10, Dirección de Propaganda y Publicaciones, Buenos Aires, Argentina.

Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca. (1946). *Producción pesquera de la República Argentina. Años 1943 a 1945*. Dirección de Pesca y Caza Marítima.

Ministerio de Agricultura y Ganadería. (1954). *Producción pesquera de la República Argentina: Años 1946 a 1953*. Buenos Aires, Argentina.

Montini, R. (1986). *Historia de la subprefectura de Rawson* [Manuscrito no publicado]. Rawson.

Pérez Álvarez, G. (2022). Conflictos en torno a la actividad pesquera en la Patagonia argentina: de 1997 a 2007 en el noreste de Chubut. *Trabajo y sociedad*, 23(38), 27-47.

Pérez Álvarez, G. P. (2023). El inicio de la actividad pesquera industrial en la Patagonia: un análisis con foco en Puerto Rawson, Chubut. *Páginas (Rosario): Revista Digital de la Escuela de Historia*, 15(39), 5.

Valette L. 1922. *Apuntes sobre la industria pesquera Nacional*. Dirección General de Ganadería, Ministerio de Agricultura, República Argentina.

Sánchez-Carnero, N.; Góngora, M.E.; Álvarez, M. & Parma, A.M. (2025). Artisanal Marine Fisheries in Argentina: Evolution, typologies and priorities for management. *Reviews in Fish Biology and Fisheries*, 35(4), 2103-2133.

Siccardi, E. M. (1950). *El problema del tiburón en la economía pesquera e industrial*. Actas del Primer Congreso Nacional de Pesquerías Marítimas e Industrias Derivadas, Mar del Plata, Argentina, 121-146.

Subsecretaría de Pesca y Acuicultura (2024). *Pesca marítima. Estadísticas de desembarques*. Ministerio de Economía, Argentina.
https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/pesca_maritima/desembarques/