

**SOBRAN CUCHILLOS, FALTA EL PESCADO. RE-  
ORIENTACIÓN DE LA FLOTA MERLUCERA MARPLATENSE  
HACIA EL LANGOSTINO PATAGÓNICO Y REACTIVACIÓN  
DEL CONFLICTO SOCIAL.**

**Prof. Solimeno, Diego (UNMDP – ISFD N°19 – Grupo de Estudios  
Regionales) [diegosolimeno@hotmail.com](mailto:diegosolimeno@hotmail.com)**

**Dr. Yurkievich, Gonzalo (UNMDP- UBA -Grupo de Estudios Regionales -  
GESMAR) [gyurkievich@energia.gob.ar](mailto:gyurkievich@energia.gob.ar)**

**Resumen**

A partir de 1997, el principal recurso de la pesca comercial marítima argentina, la merluza *hubbsi*, comenzó a mostrar síntomas de deterioro ocasionados por las excesivas capturas de los potentes navíos nacionales y extranjeros introducidos durante los 90' en el marco de profundos cambios estructurales en la actividad. Esta situación, sumada a la flexibilización de la mano de obra de los obreros del filete, ocasionó numerosos hechos de conflictividad social, recurrentes y episódicos, al tiempo que las descargas de pescado se interrumpían. En los últimos años, se ha producido un fenómeno excepcional: las poblaciones de langostino patagónico crecieron inusitadamente, promoviendo que una buena parte de la flota fresquera y merlucera que tradicionalmente operaba desde Mar del Plata se re-oriente hacia esta especie, de gran valor comercial y amplios mercados internacionales. Este fenómeno produjo una nueva disminución del flujo de pescado fresco descargado en Mar del Plata, reactivándose el conflicto social. El presente trabajo, apunta a demostrar que mientras las exportaciones pesqueras nacionales marcan récords históricos, la conflictividad social en Mar del Plata se ha revitalizado motivada por la falta de pescado fresco descargado en tierra debido a la re-orientación de la flota. En este sentido, analizaremos: la evolución de las descargas de merluza y langostino; el comportamiento de las distintas flotas; las características y la recurrencia de la conflictividad social en Mar del Plata.

Trabajaremos con estadísticas pesqueras y macro-económicas, con bibliografía específica y con prensa periódica y publicaciones especializadas del sector pesquero.

Palabras clave: PESCA MARÍTIMA – CONFLICTO SOCIAL – MAR DEL  
PLATA – MERLUZA – LANGOSTINO

## 1. INTRODUCCIÓN.

Desde hace más de un siglo, la actividad pesquera marítima argentina evoluciona al ritmo del crecimiento en los volúmenes capturados y de la diversificación de los puertos de descarga, abarcando hoy a todas las provincias con litoral marítimo del país. A pesar de esta franca expansión, la actividad ha pasado casi desapercibida para el común de los argentinos, férreos en su identidad pampeana y agrícola-ganadera. En este contexto, tal como lo explica uno de los principales estudiosos del tema, el historiador José Mateo, las actividades vinculadas al mar solo se asocian, en el imaginario, a los periodos estivales y al turismo de playa (Mateo, 2003). Sin embargo, existen momentos puntuales donde la actividad pesquera marítima se incorpora a la agenda y se convierte en noticia, ocupando los primeros planos en medios periodísticos y en la opinión pública. Estos coinciden con situaciones de crisis ecológica, como la sobre-explotación de una especie (el tiburón en la década del '50 o la merluza hubbsi a finales de los 90') o con episodios de conflictividad social, muchas veces asociados a lo anterior (cierres de plantas y despidos, reclamos de trabajadores, tomas de sindicatos y fábricas, hundimiento de embarcaciones en mal estado, etc.).

En este sentido, el final del siglo XX significó un momento de gran conflictividad en el sector, principalmente asociado a la sobrepesca de la merluza hubbsi (principal especie capturada de nuestro mar). El colapso de la especie, debido al aumento del esfuerzo pesquero motivado por la masiva entrada de la flota europea, provocó graves y prolongados conflictos sociales que tuvieron como escenario principal la zona portuaria de la ciudad de mar del Plata. La actividad había sufrido profundas mutaciones estructurales que incluían, además del recambio de la flota, la precarización del trabajo y la concentración del empresariado pesquero.

La conflictividad, si bien nunca se detuvo por completo, encontró sus momentos más álgidos entre los años 1997 y 2007. En los años posteriores, se dio una recuperación de la merluza hubbsi, a partir de la implementación de vedas y de la restricción a determinadas flotas. Este hecho sumado a una recuperación económica y a un nuevo envión exportador motivado por la devaluación del peso, condujeron a una etapa de relativa calma, la cual se extendió hasta hace un par de años cuando

comenzaron a avizorarse nuevas aristas del conflicto social, asociado a la falta de pescado fresco para procesar en las plantas de tierra de la ciudad de Mar del Plata.

En este sentido, entendemos que esta conflictividad no estaría relacionada con el estado de stock de la merluza hubbsi, como en décadas anteriores, sino que guardaría relación con la disminución de los desembarques de pescado fresco (principalmente merluza) ocasionados por el traslado de parte de la flota fresquera hacia puertos patagónicos en busca de otra pesquería más rentable, el langostino, de abundante stock biológico en los últimos años. La disminución de desembarques frescos en el puerto Mar del Plata se compensa con descargas provenientes de buques congeladores/factorías (pescado ya procesado) los cuales generan menor cuantía de trabajo en tierra.

En este sentido el presente trabajo busca demostrar que en los últimos años se ha reactivado el conflicto social en el puerto de Mar del Plata a partir de la disminución de las descargas de pescado fresco y del traslado de parte de la flota de altura fresquera hacia los puertos patagónicos. Para realizar esta tarea comenzaremos analizando estadísticas pesqueras generadas por la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación de los últimos 30 años, lo cual nos permitirá estudiar la evolución de los desembarques objeto de estudio y sus implicancias en la ciudad de Mar del Plata. A continuación, haremos un relevamiento de noticias periodísticas que reflejen el movimiento de la flota fresquera marplatense hacia el sur del país. Finalmente, para analizar la reactivación del conflicto social, abordaremos publicaciones periodísticas de portales específicos de la actividad y de la prensa periódica, que dan cuenta de los reclamos que se vienen desarrollando en los últimos años. Para finalizar, elaboraremos algunas conclusiones elaboradas a partir de este trabajo en particular y del conocimiento previo sobre la problemática.

## 2. CAMBIOS ESTRUCTURALES EN LA ACTIVIDAD Y CONFLICTOS SOCIALES A FINES DEL SIGLO XX

La actividad pesquera marítima en nuestro país comienza a desarrollarse hacia principios del siglo XX y tiene una lenta evolución, orientándose en la primera mitad del siglo XX hacia el mercado interno y reorientándose a partir de fines de mediados de la década del 50' hacia el abastecimiento del mercado internacional. En este sentido, la pequeña flota costera amarilla, característica de la postal del puerto

marplatense, fue siendo ocluida por la imagen de la flota roja de altura, cuya especie objetivo principal es la merluza hubbsi, abundante en nuestro mar y apreciada por los ávidos mercados internacionales (Solimeno, 2015:12). Este paradigma pesquero, que se extiende durante las décadas del 60' y el 70', promovió la gestación de una importante planta industrial y dinamizó un sector de la ciudad sobre el cual se asentó la factura del pescado, la cual llegó a emplear más de 25 mil personas en las plantas de tierra en la década del 70'. Podemos decir, que es en esta época en la cual la actividad encontró su clímax, en tanto promotora del suceso de un sector del territorio local y sus inherentes ciudadanos. Esta época, sin embargo, no escapó al conflicto social, el cual se renovó al compás de tiempos turbulentos y el cual desembocó en la firma de un promisorio convenio colectivo de trabajo para los empleados de la rama suscrito en el año 1975. Derechos básicos, antes obtenidos por trabajadores de otras ramas industriales alcanzaron entonces a los trabajadores del pescado de Mar del Plata (Yurkievich, 2007).<sup>1</sup>

A partir de los años 80', comenzó una nueva etapa de cambios estructurales que se potenciarían en la década siguiente, los cuales condujeron a la internacionalización del caladero, al desplazamiento de la pesca a la Patagonia, al recambio tecnológico, a la concentración empresarial y a la precarización del empleo, entre otros aspectos.

Según Pradas (2006), ya en la década de 1980, se avanzó en la incorporación de buques congeladores-factoría que operarían en puertos patagónicos, aparecieron nuevas especies de alto rendimiento o valor comercial ubicadas en aguas no adyacentes al puerto de Mar del Plata y se comenzaron a advertir los primeros síntomas de extranjerización y concentración económica dentro de la actividad.

A principios de los 90', y en el marco de las modificaciones a la ley de quiebras, algunas empresas líderes en el procesamiento, que habían gozado ya por mucho tiempo de la refinanciación de sus deudas, entraron en convocatoria de acreedores y se declararon en quiebra. Más de 6000 trabajadores quedaron en la calle y Valastro, Moscuza, Solimeno, El Marisco y Barillari, entre otros, se disputaron el botín adquiriendo a precio de remate los activos físicos que tuvieran algún valor (barcos y plantas) (Pradas op cit: 27). El modelo de integración vertical fue el que adoptaron

---

<sup>1</sup> Para ampliar sobre estos procesos véase Pradas, E. (2006) "Un acercamiento a la problemática pesquera marplatense". Mar del Plata, El Mensajero.

las empresas sobrevivientes y líderes del sector desde entonces. Los puertos patagónicos fueron su nueva base de operación complementando al puerto de la ciudad de Mar del Plata y un elemento fundamental de la nueva estrategia de acumulación estuvo dado por la masiva entrada de barcos congeladores-factoría al caladero argentino y por el aumento de la explotación de la mano de obra a través del sistema de cooperativas.

De esta forma, aprovechando la ola de quiebras que había diezmo el puerto marplatense, se utilizaron licencias de barcos hundidos, inexistentes y quebrados, comprados como chatarra y se trasladó el permiso de pesca a la Sociedad Mixta recién creada. La unión Europea invirtió 230 millones de dólares para exportar más de 100 barcos entre 1991 y 1997. La mayoría se concentró en la explotación de la merluza hubbsi.

Los barcos congeladores generaron un proceso de sobre-captura que encontró su punto más álgido en las campañas de 1995 a 1997, superando el umbral de sostenibilidad del recurso durante varios años de la década de 1990 (ver Figura N°1).

Siguiendo a Godelman, (2004: 2): A principios de la década de 1990 la pesquería de merluza ya estaba en plena explotación, con un nivel de capturas de 390 mil toneladas (ver Figura N°2). Sin embargo, durante dicha década, por diferentes vías, pero principalmente por la llegada de 70 buques congeladores europeos, la capacidad de pesca de merluza se incrementó en un 150 por ciento y las capturas declaradas llegaron a 600 mil toneladas en 1996. Este descontrol, muchas veces acentuado por el otorgamiento indiscriminado y legalmente injustificable de permisos de pesca, llevó a la pesquería a una situación cercana al colapso.

*Figura N°1. Pesca Marítima argentina, desembarques totales entre 1990 y 2018 (m.).*



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la SAGyP de la Nación.

Los stocks de merluza *hubbsi* entraron en crisis en el año 1997 debiendo el gobierno establecer vedas y otros mecanismos de control para resguardar el caladero

nacional, provocando, de esta forma, una reducción significativa en las capturas. Estas medidas pusieron en riesgo en forma directa a cerca de 20.000 trabajadores y en forma indirecta a unas 200.000 personas en la ciudad de Mar del Plata. Comenzó así una profunda crisis política, económica y social, que llegó a su punto más crítico en las violentas jornadas de junio de 2000. (Nieto, 2005: 67)

Esta crisis no se limitó al enfrentamiento entre capital y trabajo. Existieron enfrentamientos territoriales entre Mar del Plata y la Patagonia, entre distintos tipos de flota (fresqueros vs. congeladores factoría) y entre capitales nacionales y extranjeros. De esta forma, se fue generando desde 1997 un movimiento de protesta en la ciudad que tuvo como protagonistas a marineros, capitanes, fileteros, peones, envasadores, estibadores, empleados administrativos, entre otros. En este marco se produjeron durante estos años tres movilizaciones a Buenos Aires con el objetivo de expulsar a los buques congeladores del caladero. En estas movilizaciones participaron empresarios fresqueros, todos los gremios marplatenses y funcionarios municipales, incluyendo al intendente Elio Aprile. Al regresar de estas movilizaciones resurgían, sin embargo, las diferencias de clase y se realizaban protestas netamente obreras en las cuales el blanqueo y el aumento salarial para todos los obreros de la rama se destacaban. (Nieto y Colombo, 2007: 18)

Entre los años 1999 y 2002, las vedas promovidas por la SAGPyA y la coyuntura macroeconómica desfavorable para la exportación generaron una reducción en la operatoria de los barcos permitiendo una relativa recuperación del recurso. A partir de 2002 la nueva coyuntura favorable volvió a incrementar significativamente el esfuerzo pesquero a través de las capturas de los grandes barcos fresqueros y factorías. Los conflictos sociales y laborales resurgieron con fuerza durante este nuevo período expansivo de la actividad durante la gran huelga de marineros de 2005 y durante el extendido ciclo de protesta y movilización de los trabajadores cooperativizados de 2007, el cual incluyó la toma del Sindicato de Trabajadores de la Industria del Filet (SOIP), durante un mes y medio.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Para amplia véase: Nieto, A. y Colombo, G. (2007) Lucha de calles en la industria de la pesca Una interpretación del porqué de su regularidad (1997-2007). *Conflicto Social*, Año 2, N° 1, Instituto de Investigación Gino Germani; Nieto, A. (2005) Lucha de calles en el puerto de Mar del Plata. 28 y 29 de junio de 2000. En *Actas X Jornadas Interescuelas Departamentos de Historia*. UNR-Rosario; Allen, A. (2010) ¿Sustentabilidad ambiental o sustentabilidad diferencial? La reestructuración neoliberal de la industria pesquera en Mar del plata, Argentina. *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, año 3, N°3, GESMAR; Mar del plata.

### 3. ANÁLISIS DE LOS DESEMBARQUES PESQUEROS EN EL SIGLO XX.

La división interna del trabajo de la actividad pesquera nacional estableció que el puerto de Mar del Plata asuma la función de concentrar el grueso de las descargas en estado fresco. Este rol se apoya, entre otras cosas, en la existencia en la ciudad de numerosas instalaciones y trabajadores calificados para realizar las tareas logísticas y de procesado que requiere la actividad. Por otro lado, los desembarques congelados o ya elaborados ocuparon posiciones más fuertes en los puertos patagónicos, a partir de ventajas impositivas que alentaron la radicación en esas latitudes y de las cercanías a algunos de los caladeros más importantes.

Cuando se observan las cifras de descarga a nivel nacional durante el siglo XXI se percibe que luego de pasar por años caóticos (aumento descontrolado de capturas a finales del siglo XX) los desembarques marítimos, luego de algunas fluctuaciones en los primeros años, se estabilizan en torno a las 800.000 tn, sobre todo, a partir del año 2008 (ver Figura N°1). Estas capturas se reparten principalmente entre Merluza Común o Hubbsi, Calamar, Langostino, variado costero, etc. Este escenario de estabilidad responde, principalmente, a la implementación, a partir de 2009, de las Cuotas Individuales Transferibles de Captura<sup>3</sup> a la Merluza Hubbsi (principal especie capturada de nuestro mar).

Para la cuotificación de la merluza en nuestro país el Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero (INIDEP), año a año, asesora a las autoridades de aplicación (Consejo Federal Pesquero) para establecer el máximo rendimiento sostenible de las especies objeto de cuotificación y a posteriori se reparten las toneladas entre los distintos buques que poseen derecho a cuota de captura (Solimeno, 2015: 11). Este cambio profundo, en contraposición al sistema olímpico<sup>4</sup>, le ha otorgado a las capturas de merluza y, en gran medida, al sistema pesquero argentino un mayor control (al menos desde el punto de vista de los datos oficiales de descarga que provienen de los partes de pesca de las embarcaciones) de

<sup>3</sup> A partir de la Implementación de la Ley Federal de Pesca N°24.922/98 y del Régimen Federal Pesquero ley 26.386. Las cuotas individuales transferibles son una concesión temporal que otorga el Estado, a través del Consejo Federal Pesquero, a favor del titular de un permiso de pesca, que habilita a su dueño a la captura de un porcentaje de la captura máxima permisible de una especie (principalmente las diferentes especies de merluza –hubbsi, polaca, negra, de cola, etc.).

<sup>4</sup> Los accesos irrestrictos en cuanto a cantidad de embarcaciones e ilimitados en cuanto a cantidades a capturar se denominan comúnmente sistemas olímpicos. En la mayor parte de los casos llevan a problemas de sustentabilidad ecológica.

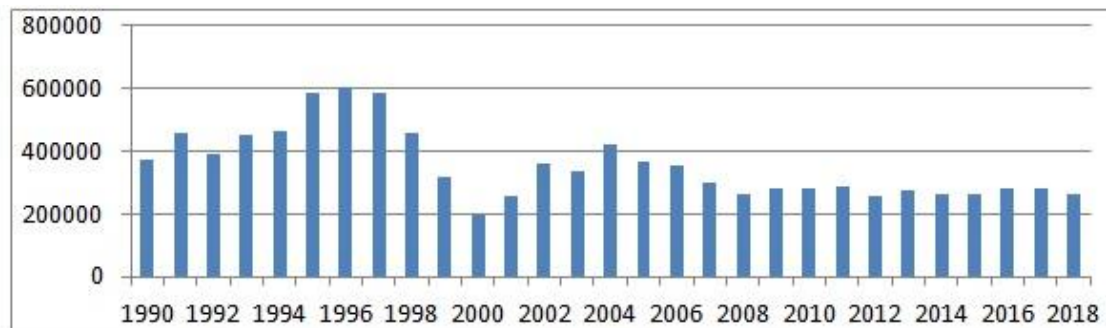


qué es lo que se pesca, en qué cantidades, en qué momentos del año, etc. y al mismo tiempo posibilita establecer límites.

Por ejemplo para el año 2017, se fijó para las especies cuotificadas (abadejo, anchoita, caballa, merluza austral, merluza de cola, merluza hubbsi, merluza negra y polaca) una captura máxima permisible de 706.400 tn, de las cuales se capturaron casi el 50% del total. Para el caso de la Merluza Hubbsi se establecieron como máximo 320.000tn de las cuales finalmente se capturó el 82% representando así 35% de las capturas totales del país. De esta manera la cuotificación de la especie y posterior estabilización de desembarques supuso un fuerte condicionamiento para el crecimiento de las capturas totales marítimas registradas para nuestro país desde el año 2008 hasta la fecha.

La implementación de la cuotificación sobre la merluza provocó un reordenamiento de las capturas para la especie en torno a las 300.000tn (ver Figura N°2) que se reparten entre los distintos puertos del país y al mismo tiempo entre las distintas flotas recreando un escenario pesquero (en torno a esta) predecible y con pocas fluctuaciones a partir de la puesta en práctica del sistema de cuotas.

*Figura N°2. Desembarques totales de Merluza Hubbsi entre 1990-2018 (tn.).*



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la SAGyP de la Nación.

#### 4. AUJE DEL LANGOSTINO PATAGÓNICO.

En el contexto anteriormente descrito, viene llamando la atención en los últimos diez años el reposicionamiento de la pesquería de langostino, teniendo esta dinámica efectos sobre el resto de la actividad que serán analizados más adelante. Este crustáceo, de gran valor comercial<sup>5</sup>, viene mostrando un crecimiento notorio en los volúmenes descargados desde el año 2008 hasta la actualidad.

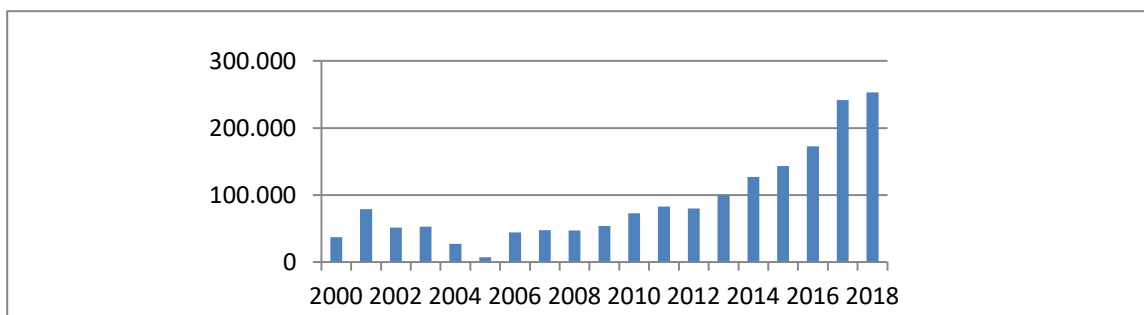
<sup>5</sup> Según datos de la SAGyP (Informe de Exportaciones e importaciones pesqueras, 2018) de la Nación para el año 2018 el precio promedio de la tonelada de langostino fue de U\$S 7.013 mientras que el valor de la merluza hubbsi fue de U\$U 2.684.



Las capturas de esta especie, pasaron de menos de 50.000 tn. en el año 2008 a superar las 250.000 tn. para la campaña de 2018 (ver Figura 3.). Es decir, que en diez años las capturas se quintuplicaron, generando profundos cambios en la organización del sistema pesquero nacional en general y marplatense en particular. Al mismo tiempo, permitió que las cifras económicas de la actividad (sobre todo las exportaciones) crecieran marcando records históricos (ver Figura 4).

El langostino, con una temporada fuerte entre los meses de julio y febrero, desde el año 2008 viene generando cada vez más descargas y, al mismo tiempo, llamando la atención de los principales actores sociales de la actividad (frigoríficos, procesadoras, buques, marineros, etc.). Los buques que pueden volcarse a la actividad<sup>6</sup>, ante los márgenes de ganancias más elevados que posibilita esta pesquería, reconvierten sus artes de pesca y migran hacia puertos donde les sea más rentable acceder a estos caladeros.

*Figura N° 3. Desembarques de langostino entre 2000 y 2018 (tn.).*



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la SAGyP de la Nación.

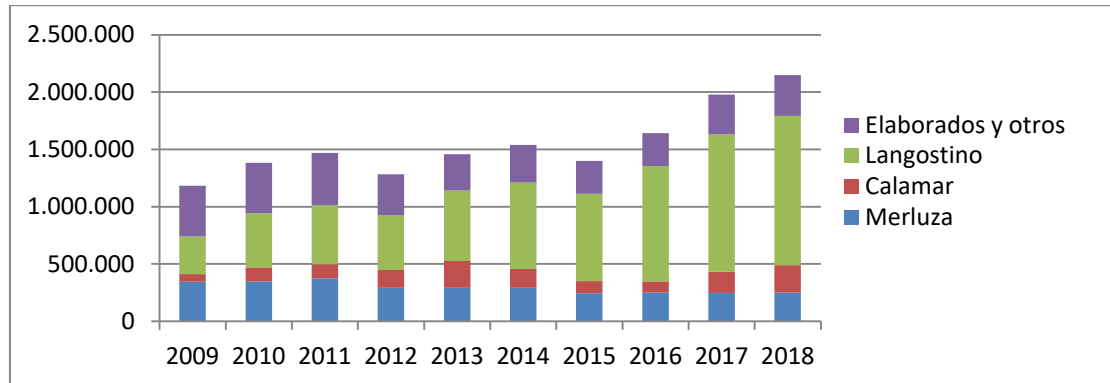
Por la ubicación geográfica de la especie, mayoritariamente frente a las costas de Chubut, los puertos de esta provincia fueron los que históricamente concentraron estos desembarques. En la actualidad esta provincia concentra más del 63% de los desembarques de esta especie (ver Figura 5). Por lo tanto, para optimizar la actividad, las flotas pesqueras buscan operar desde puertos patagónicos para tener un acceso más rápido a los caladeros y un regreso a tierra más acotado que si tuvieran que descargar por ejemplo, en el puerto de Mar del Plata. La cercanía a puerto es fundamental para mantener la calidad de esta especie, la cual sufre un deterioro muy

<sup>6</sup> La Resolución 1113/88 de la Secretaría de Agricultura Ganadería y Pesca de la Nación limitaba la incorporación de buques a la pesquería de langostino que superen los 40 metros de eslora y los 2000 caballos de fuerza. Si bien la limitante es clara durante los periodos donde la especie ha rendido en mejores condiciones, como en la actualidad, se han permitido excepciones que por un lado generan una mayor presión sobre la biomasa del recurso y por otro lado generan incertidumbre en la operatividad de otros puertos.

rápido. De esta manera los puertos patagónicos presentan ventajas competitivas para concentrar el grueso de las descargas de este preciado crustáceo.

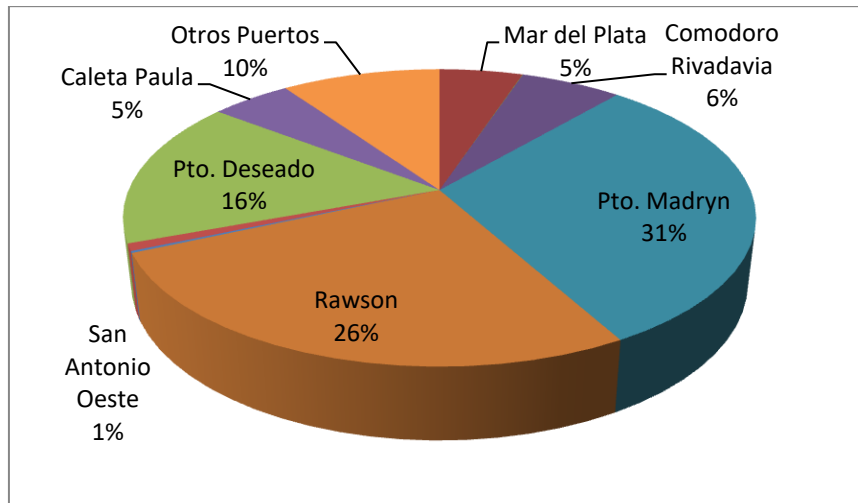
En cuanto a la situación del puerto de Mar del Plata en relación a esta especie, por más que el mismo concentre cerca del 50% de las capturas totales del país, las mismas están prácticamente abocadas a la Merluza Hubbsi, al Calamar Illex y al variado costero. La participación del langostino es muy baja en los desembarques, con volúmenes próximos al 5% del total descargado en todo el país. Esto lo deja en un lugar marginal respecto a otros puertos que históricamente tuvieron un rol secundario en la actividad pesquera nacional como Rawson o Pto. Deseado. Al mismo tiempo la problemática se complejiza aun más, ya que el puerto de Mar del Plata no solo recibe cantidades mínimas de estas especies, sino que también una de sus flotas pesqueras más dinámicas (fresquera de altura) tiende en los últimos años a migrar hacia el sur para participar de la temporada langostinera tomando como base puertos patagónicos y, por lo tanto, reduciendo sus descargas en su puerto de asiento tradicional. Este proceso genera profundos desajustes en la dinámica social y espacial en la ciudad de Mar del Plata.

*Figura N°4. Exportaciones Pesqueras. En miles de Dólares.*



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la SAGyP de la Nación.

*Figura N° 5. Desembarques de Langostino por puerto año 2018*

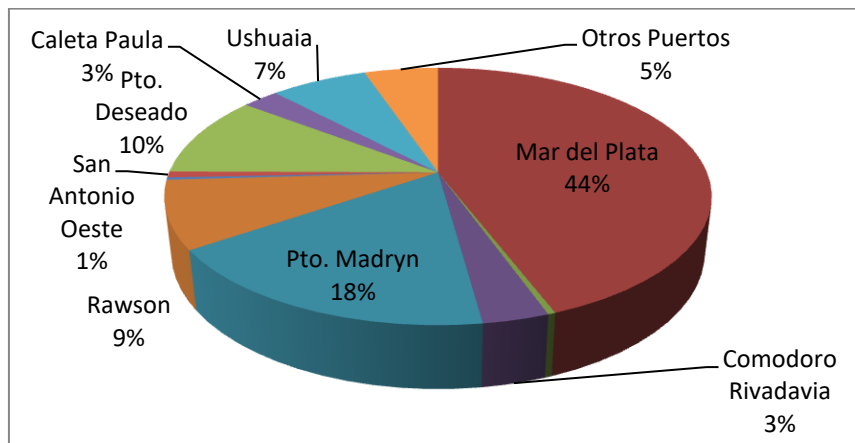


Fuente: Elaboración propia en base a datos de la SAGyP de la Nación.

## 5. DINÁMICA DEL PUERTO DE MAR DEL PLATA Y ÉXODO DE SU FLOTA FRESQUERA.

En la distribución de descargas a nivel nacional el puerto de Mar del Plata desde hace algunos años recibe aproximadamente el 50% de las capturas totales. Para el año 2018 ese porcentaje se ubicó en el 44% (ver Figura 6.). Dos terceras partes de toda la Meluza Hubbsi capturada en nuestro mar, es decir, aproximadamente 200.000tn se descargan en este puerto y de ellas, dos terceras partes en estado fresco (ver Figura 8). Al igual que las capturas totales de la especie, este porcentaje recibido por el puerto de la ciudad se viene comportando de manera estabilizada desde hace más de una década (ver Figura 7).

Figura N°6. Participación en los desembarques totales por puerto. 2018

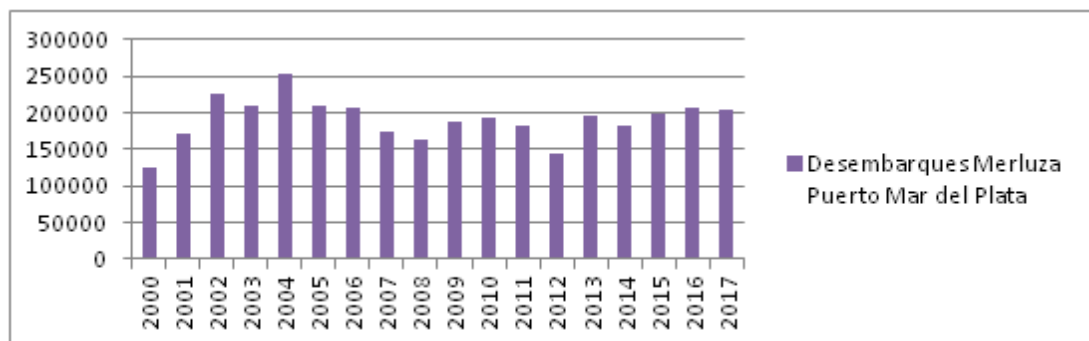


Fuente: Elaboración propia en base a datos de la SAGyP de la Nación.

Aunque este escenario parezca estable cuando hurgamos en la composición de los desembarques de merluza hubbsi (flotas actuantes y estado de las capturas) en el puerto de Mar del Plata vemos que las mismas han cambiado sensiblemente en los últimos años.

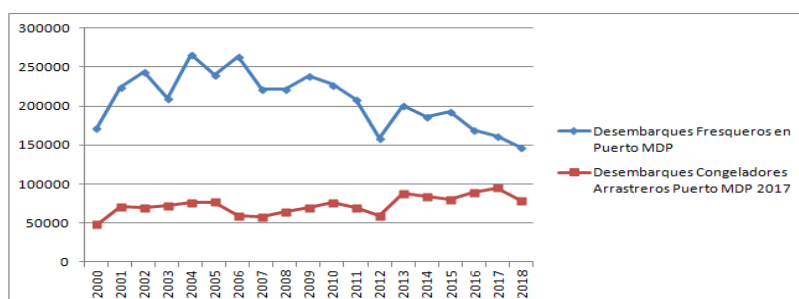
A partir del análisis del Figura N°7, podemos ver como la flota fresca disminuye sus desembarques en Puerto Mar del Plata desde el año 2008 en adelante en estrecha vinculación con la aparición cada vez más significativa del langostino en las aguas nacionales. Los desembarques de esta flota pasaron de casi 250.000 tn. en el año 2008 a poco menos de 150.000tn en 2018. Esta disminución es muy significativa por los impactos que tiene en la cadena productiva local. Al mismo tiempo la disminución de desembarques por parte de esta flota no produce una caída generalizada de los desembarques en el puerto de Mar del Plata, sino que los mismos se mantienen estabilizados. Para sostener una parte de estos (sobre todo los de merluza hubbsi) aumentan marcadamente los desembarques de la flota congeladora/factoría los cuales pasan de 60.000tn a casi 100.000 tn. en el mismo periodo.

*Figura N°7. Desembarques de Merluza Hubbsi en Mar del Plata entre 2000 y 2018 (tn.).*



*Fuente: Elaboración propia en base a datos de la SAGyP de la Nación.*

*Figura N°8. Desembarques en Puerto Mar del Plata entre 2000 y 2018 (tn.).*



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la SAGyP de la Nación.

El gran dinamismo que viene teniendo las capturas de langostino, sumando a su gran valor comercial, impulsó a que numerosas embarcaciones fresqueras que operaban desde el puerto de Mar del Plata sobre la Merluza Hubbsi y otras especies soliciten y obtengan permisos para emigrar hacia puertos patagónicos para participar de la promisoría pesquería de langostino. La emigración de embarcaciones fresqueras fue haciéndose cada vez más marcada en la medida que la pesquería de langostino crecía, sobre todo en los últimos 4 años.

Los primeros síntomas de ese proceso, nos llevan hasta el año 2014 cuando la Revista Puerto, en un nota a Carlos Mezzamico del Sindicato Unido de Portuarios Argentinos (SUPA) y Rodolfo Chávez del Sindicato Marítimo de Pescadores (SIMAPE) si bien no anunciaban el número exacto de embarcaciones ya pronosticaban que: *“Todo aquel armador que puede escapar del puerto marplatense lo hace, aunque esa decisión repercute en la merma de puestos de trabajo ligados a dicha flota, a bordo y en tierra.”*<sup>7</sup>

En Mayo de 2017, también la Revista Puerto daba cuenta de los preparativos que estaban realizando numerosos buques fresqueros en el puerto de Mar del Plata para acoplarse a la temporada de langostino desde la Patagonia. *“Desde la Cámara de Armadores de Buques Fresqueros de Altura creen que serán unas 40 embarcaciones con permiso vigente para la pesca de langostino que participarán de la temporada”*<sup>8</sup>. El sitio especializado Pescare también anunciaba la partida de ese número de embarcaciones pero al mismo tiempo afirmaba: *“La preocupación asoma para sectores del trabajo en tierra como estibadores y obreros de plantas, que temen por la pérdida de volumen. Sin embargo, varios establecimientos locales tienen pactado procesar langostino que transportarán desde el sur.”*<sup>9</sup>

En el mes de mayo del año 2018 el Diario La Capital entrevistando a Carlos Mezzamico (SUPA) publicaba que: *“Estamos en vísperas de que se vayan al sur entre 60 y 70 barcos, y se les podrían sumar más buques siempre y cuando logren los permisos ya pedidos. Esto es un problema gravísimo porque se quedaría mucha gente sin trabajo durante seis meses”*<sup>10</sup>

<sup>7</sup> Revista Puerto, 20 de Agosto de 2014

<sup>8</sup> Revista Puerto, 18 de Mayo de 2017

<sup>9</sup> Pescare, lunes 22 de Mayo de 2017.

<sup>10</sup> Diario La Capital, 4 de Mayo de 2018.

Estos testimonios, sumados a lo que marcan las estadísticas, nos dan un panorama de la realidad que se vive hoy día en las inmediaciones del Puerto de Mar del Plata. La emigración de la flota fresca desequilibra las relaciones de producción que caracterizan a este espacio. Las descargas de merluza hubbsi y otras especies en fresco son fundamentales para el funcionamiento “pacífico” del entramado de actividades que caracterizan a la actividad pesquera marplatense. Los distintos engranajes del sistema (descargas en puertos, transporte, procesado, embasado, insumos, etc.) se dinamizan en la medida de que ingresan al puerto descargas frescas. En sentido contrario, la disminución de estos desembarques o el reemplazo por la flota congeladora/factoría genera preocupantes parálisis productivas en la actividad que sobre todo afecta a los trabajadores precarizados del sector, tales como fileteros, estibadores, embasadores, etc.

## 6. REACTIVACIÓN DEL CONFLICTO SOCIAL POR FALTA DE PESCADO FRESCO.

No debe perderse de vista que lo que se viene describiendo forma parte del mismo proceso general que en la última década ha provocado algunos cambios en la actividad pesquera nacional. Es decir, la aparición de langostino en abundancia (especie con gran valor comercial y buen acceso a mercados) provoca la “fiebre” del sector, el cual se vuelca en su búsqueda. Un número significativo de busques fresqueros marplatenses (que históricamente descargaron merluza hubbsi fresca en dicho puerto) migra hacia puertos patagónicos para poder dedicarse de manera temporal a esta faena. Los desembarques de merluza fresca en puerto Mar del Plata son cubiertos por la flota factoría/congeladora. Este cambio en las descargas provoca la interrupción de las cadenas productivas tradicionales en este puerto. Se reactiva el conflicto social ya no por falta de stock de merluza (como a fines de los años '90 y principios de los 2000) sino por un cambio en las relaciones de producción. Esta situación trae aparejado que en los últimos 3 años se observe una reactivación de los conflictos gremiales en el sector pesquero de la ciudad de Mar del Plata asociado a estos procesos.

El 29 de mayo de 2017, en una nota publicada por el Diario “La Capital”, el ex Subsecretario de Puertos de la Nación y ex Secretario de Producción del Municipio de Gral Pueyrredón, Horacio Tetamanti aseveraba: “*La pesca marplatense está en*

*una crisis severa y se necesita de la intervención del Estado...Hoy el tema es que frente a la pérdida de rentabilidad, producto de este escenario macroeconómico, tenemos una migración de barcos que históricamente operan en el puerto de Mar del Plata que están yendo al sur...el Estado nacional no está ejerciendo los resortes necesarios para que realmente se garantice que al menos las cuotas que están otorgadas sean efectivamente cumplidas y descargadas en el puerto.”<sup>11</sup>*

Uno de los episodios más críticos de estos últimos años ocurrió durante el mes de mayo de 2018, cuando distintos gremios bloquearon las terminales 2 y 3 del Puerto de Mar del Plata con el objetivo de visibilizar los reclamos por la pérdida de puestos de trabajo en la rama del filet. En la revista digital Infocielo, Juan Vargas, de Camioneros, advertía: “...muchas personas van a perder el trabajo si los barcos emigran a la Patagonia por la pesca del langostino... ya hubo **cincuenta despidos** y las pérdidas de los puestos de trabajo se intensificarían en los próximos meses... queremos sentarnos en una mesa de negociaciones porque los trabajadores la están pasando muy mal...**el puerto mueve el 80% del mercado interno de la ciudad** y eso no lo ven; nos ven como una ciudad turística pero hay mucha gente que depende del puerto”.

Este medio proseguía afirmando que: “...el conflicto proviene porque una parte de la flota pesquera marplatense piensa retirarse a la Patagonia para dedicarse a la pesca del langostino”.<sup>12</sup>

El mismo dirigente afirmaba al Diario La Capital que: “...el bloqueo al puerto de Mar del Plata es para exigir **la conformación de una mesa de diálogo** que evite que los barcos se vayan al sur a pescar langostino y dejen sin trabajo a las plantas locales”.<sup>13</sup>

El 3 de diciembre de 2018, el mismo matutino remarcaba: “Se agudiza la crisis en el Puerto y los gremios temen una ola de despidos...Dirigentes sindicales de los principales gremios advierten que la situación ‘cada año está peor’. Un invierno marcado por la ausencia de 70 barcos, la imposibilidad de acceder a la pesca de nuevas especies y los altos índices de inflación configuran un escenario que temen que termine con un profundo conflicto social...si los barcos se van al sur habrá

<sup>11</sup> Diario La Capital, 29 de febrero de 2017.

<sup>12</sup> Infocielo 16 de mayo de 2018.

<sup>13</sup> Diario La Capital, 16 de mayo de 2018



*alrededor de 8.000 trabajadores perjudicados en Mar del Plata, especialmente estibadores, transportistas y fileteros.”<sup>14</sup>*

En este contexto, surgieron conflictos puntuales en diversas plantas que deben reducir su personal por falta de pescado fresco.

Durante marzo de 2019, estalló un conflicto en la firma Sebastián Gaboto y El Marisco ambas del empresario Antonio Di leva. Con respecto al mismo, la Revista Puerto publica una nota en la cual se afirmaba: *“Este martes un grupo de trabajadores de la pesquera Sebastián Gaboto y frigorífico El Marisco, ambas de Antonio Di Leva, enrolados bajo el Anexo Pyme, volvieron a manifestarse en la vía pública con quema de cubiertas ante la imposibilidad de firmar el aumento del salario garantizado. Ese era el compromiso asumido por la empresa el jueves por la tarde en la sede de la Comisaría Tercera, junto con delegados y dirigentes del SOIP, luego que los trabajadores se manifestaran frente a El Marisco y denunciaran la crisis laboral que atraviesan, sin posibilidades de superar el garantizado a partir de la escasa y discontinua convocatoria a trabajar”.*

Carlos Mata, presidente de la empresa relataba al mismo medio: *“Hemos traído materia prima desde el sur y pensamos seguir haciéndolo para dar trabajo en Mar del Plata, pero el sector de corte con el fenómeno del langostino estaba con una garantía... no nos gusta esta situación porque no queremos cerrar. Vamos a mantener a más de cuarenta trabajadores entre peones, envasadoras y camaristas pero necesitamos reestructurar el trabajo del corte porque teníamos muy poca actividad”<sup>15</sup>*

Revista Puerto en un artículo de febrero de 2018, también anunciaba que uno de los principales empresarios de la actividad Alberto Valastro había reducido a una cuarta parte su nomina de trabajadores a partir de los problemas de rentabilidad que presentaba la actividad fresquera vinculada a la merluza hubbsi. La estrategia del empresario no solo pasó por la reducción de su personal en tierra sino directamente por desprenderse de la mayor parte de sus buques fresqueros. *“El cambio de modelo, la supremacía del esquema congelador por sobre el fresquero, parece no tener marcha atrás y comienzan a verse las consecuencias en la industria pesquera marplatense”.* A esto la editorial agrega: *“En la pesca marplatense ya ni siquiera se*

---

<sup>14</sup> Diario La Capital, 3 de diciembre de 2018.

<sup>15</sup> Revista Puerto, 27 de marzo de 2019.

*pueden retener los puestos que quedan. Nada resiste el aluvión que expulsa trabajadores a la calle”<sup>16</sup>.*

Una nota muy representativa de la realidad del sector, asociada al hipótesis de trabajo de este artículo es la publicada por la Revista Puerto, el día 20 de julio de 2018: *“La estadística general que monitorea los desembarques de merluza marca un descenso en el primer semestre que supera el 15% por una reducción de los aportes que la flota fresca realiza a partir de capturas sobre el efectivo norte y la zona común de pesca...”*. Prosigue relatando: *“...Cafrexpport reúne a 16 empresas y el balance generalizado del mes de junio arrojó una reducción en el nivel de actividad que alcanzó el 60% en algunos casos y en otros no bajó del 40%.... en dos semanas los referentes sindicales volverán a reunirse con el Ministerio de Trabajo como mediador entre los armadores y los sindicatos para intentar que el puerto de Mar del Plata recobre la operatividad que, como la merluza, brilla por su ausencia”<sup>17</sup>.*

Mas allá de los conflictos sindicales (vinculados al sector industrial) también viene siendo cada vez más frecuente que comerciantes de la zona del puerto manifiesten su preocupación respecto a la caída de la actividad en la zona. Históricamente la calle 12 de Octubre (principal calle comercial de la zona portuaria) muestra en su volumen de actividad un reflejo de la vigorosidad de la actividad pesquera marplatense. En este sentido en el portal digital de noticias 0223 en una nota de mayo de 2019 entrevistó a comerciantes que afirmaban: *“En los últimos 6 meses cerraron alrededor de 15 locales, la relación entre está realidad y la caída de la actividad pesquera es total, los barcos están en el sur, el trabajo diario del pescado está muy tranquilo. Estamos viendo cómo hacer para aguantar este invierno así como estamos”<sup>18</sup>*

## 7. CONCLUSIONES

La actividad pesquera nacional en su conjunto atraviesa desde lo macroeconómico un periodo de auge, sobre todo, por el valor total de sus exportaciones que han superado el umbral de los 2 mil millones de dólares para el año 2018. Estos valores se obtienen, principalmente, a partir del crecimiento que viene mostrando la pesquería de langostino desde hace diez años a la fecha.

<sup>16</sup> Revista Puerto, 14 de febrero de 2018.

<sup>17</sup> Revista Puerto, 20 de julio de 2018. Las negritas son nuestras.

<sup>18</sup> 0223 26 de mayo de 2019.

La bonanza anterior se contrapone con la reaparición de conflictos obreros que se manifiestan en la zona portuaria de la ciudad de Mar del Plata. Como pudimos observar, los mismos se generan, sobre todo, a partir de la falta de dinamismo que viene mostrando la factura en tierra en nuestra ciudad, lo que también afecta indirectamente a la actividad comercial y de servicios en la zona. Estas problemáticas (que aun pueden profundizarse), tienen origen, entre otras cosas, en las relaciones sociales de producción que caracterizan a la actividad pesquera en este espacio geográfico en particular.

Como se mostró en el desarrollo del trabajo, para que la actividad pesquera marplatense se muestre dinámica y sin conflictos sociales latentes es preciso que los volúmenes de pescado fresco que llegan a la ciudad (sobre todo los de merluza hubbsi) se sostengan en niveles que permitan dinamizar los mercados de trabajo. Las mermas en estas descargas han producido, décadas atrás, intensa conflictividad y severas crisis en el sector. Los conflictos que marcaron el final de la década del '90 y los principios del siglo XXI tuvieron estas características pero se asociaron, históricamente, a la falta de stock de merluza hubbsi producto de la sobrepesca de la especie.

La estabilización del sistema a partir de la implementación de las cuotas de captura implicó una recuperación de stocks y la posibilidad de estabilizar los desembarques, lo cual, por algunos años y junto con otros factores, redujo los reclamos en el sector.

La irrupción del langostino y el movimiento de la flota fresquera hacia el sur puso en jaque nuevamente a los actores más vulnerables de la cadena pesquera local, reduciendo fuertemente las descargas de pescado fresco en el puerto de Mar del Plata. Ante esta situación, en los últimos años comenzó a ser más frecuente que los distintos portales de noticias y diarios de la ciudad releven el descontento de actores sociales que enfrentan problemas ante este escenario o directamente realizan acciones directas de intervención para evidenciar sus reclamos.

El desarrollo de este trabajo, nos ha permitido demostrar cómo a pesar de la estabilización de la actividad (entre otras cosas por la introducción de la cuotificación) y la existencia de stock de merluza disponible el conflicto social está latente en el puerto de la ciudad de Mar del Plata. En este sentido el mismo estaría más asociado a las relaciones sociales de producción que se establecieron en la actividad que directamente vinculado a la disponibilidad biológica de una especie.

Por otro lado, nos gustaría dar una impresión sobre el crecimiento de la pesquería de langostino y el aumento desmedido del esfuerzo pesquero sobre la especie, hacia cuya búsqueda todos los años se incorporan nuevos buques. Repasar la historia de la pesca marítima en nuestro país, nos puede ayudar a no repetir errores en torno al manejo de una especie y su agotamiento, lo cual termina generando impactos sociales y espaciales en las ciudades portuarias. La importancia de esta especie en la economía pesquera amerita planes de manejo que contemplen no solo la sustentabilidad ecológica de la misma sino el bienestar de todos los actores sociales involucrados en la actividad, sobre todo, su eslabón más débil, los asalariados de mar y sobre todo de tierra.

Para terminar, plantearemos algunos interrogantes para tender futuras líneas de pesquisa sobre el tema: ¿Qué criterios utilizan las autoridades de aplicación para permitir la salida de buques hacia otros puertos y otras especies? ¿Se contemplan los impactos sociales de escala local a la hora de generar cambios en la organización de la actividad pesquera? Sabiendo que la existencia abundante de langostinos son cíclicas ¿Cómo se reacomodará el sector cuando los rendimientos comiencen a descender? ¿Se ha recuperado el stock biológico de merluza hubbsi? ¿Se puede expandir esta pesquería en la situación actual? ¿Existe un futuro promisorio para la ciudad de Mar del Plata ligado a las descargas de pescado fresco o estamos definitivamente ante un nuevo paradigma en el cual los poderosos buques factoría y/o el procesamiento en Puertos más meridionales obligue a Mar del Plata a reconvertirse productivamente?

Estas preguntas, entendemos resultan un insumo indispensable para nutrir los futuros estudios sobre el tema y para comprender el futuro inmediato de un amplio sector social de la ciudad de Mar del Plata.

## 8. BIBLIOGRAFÍA

- Allen, A. (2010) ¿Sustentabilidad ambiental o sustentabilidad diferencial? La reestructuración neoliberal de la industria pesquera en Mar del plata, Argentina. *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, año 3, N°3, GESMAR; Mar del plata.
- Godelman, E. (2004) Propuesta de ordenamiento de la pesquería de merluza en Argentina. CeDePesca, Argentina. Recuperado de <http://www.cedepesca.org.ar>.
- Madaria, E. (2003) El sector pesquero argentino. Facultad de Derecho y Ciencias Políticas. Universidad Católica Argentina. Buenos Aires.

- Mateo J. (2003), De espaldas al mar: la pesca en el Atlántico sur (siglos XIX y XX), Universitat Pompeu Fabra, tesis doctoral, (mimeo), Barcelona.
- Nieto, A. (2005) Lucha de calles en el puerto de Mar del Plata. 28 y 29 de junio de 2000. En Actas X Jornadas Interescuelas Departamentos de Historia. UNR-Rosario.
- Nieto, A. y Colombo, G. (2007) Lucha de calles en la industria de la pesca Una interpretación del porqué de su regularidad (1997-2007). Conflicto Social, Año 2, N° 1, Instituto de Investigación Gino Germani.
- Pradas, E. (2006) Un acercamiento a la problemática pesquera marplatense. Mar del Plata, El Mensajero.
- Solimeno, D. (2015) Cambios en la pesca marítima argentina en el último medio siglo: la reducción de la tradicional flota menor, “lanchitas amarillas”. En Revista AG, N°1.
- Yurkievich, G. (2007) Configuración social y espacial de la actividad pesquera marítima en el barrio Puerto de la ciudad de Mar del Plata. Auge, declinación y decadencia. En actas III Jornadas de Geografía Económica, Facultad de Humanidades, Universidad Nacional de Mar del Plata.
- Yurkievich G. (2008) Crónica de un conflicto anunciado. Otro capítulo de la lucha por la registración laboral en el Puerto de la ciudad de Mar del Plata. *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*. Número I, GESMAR, Mar del Plata.
- Yurkievich, G. (2010) Transformación estructural, conflictividad social y deterioro espacio-ambiental en el Puerto de la ciudad de Mar del Plata. 1997-2007. *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, año 3, N°3, GESMAR; Mar del Plata.

## 9. OTRAS FUENTES

Diario La Capital, del 2017 al 2018.

Portal digital de noticias 0223 año 2019

Portal digital Pescare año 2017.

Revista digital InfoCielo año 2018.

Revista Puerto, del año 2014 al 2019.

Subsecretaría de Pesca y Acuicultura. Dirección de Planificación y Gestión de pesquerías (2019) “Exportaciones e importaciones pesqueras – 2018”. Recuperado de:

[https://www.agroindustria.gob.ar/sitio/areas/pesca\\_maritima/informes/economia/\\_archivos//](https://www.agroindustria.gob.ar/sitio/areas/pesca_maritima/informes/economia/_archivos//)

[000000 Informes/800000 Exportaciones%20e%20importaciones%20pesqueras%20-%20Informes%20Anuales/000012\\_2017/180501\\_Exportaciones%20pesqueras%202017.pdf](#)