

ARGENTINA

entramado de geografías en disputa II

Matías Donato Laborde y Diego García Ríos
(coords.)

Billarino | Busch | Cisterna | Delménico | Finola |
Kindernecht | Krakowiak | Lapomarda | Malzone |
Matteucci | Montero Bressán | Moreno | Schaer |
Solimeno | Suárez | Tarquini | Trivi



cartograma

Donato Laborde, Matías; García Ríos, Diego Joaquín (coordinadores)
Argentina : entramado de geografías en disputa II/ Diego Joaquín García
Ríos (coord.) - 1a edición - Mar del Plata : 2023.

270 p. ; 23 x 16 cm.

ISBN 978-631-00-1297-1

1. Geografía Argentina. I. Título.
CDD 918.2

2023, Matías Donato Laborde y Diego García Ríos (coords.)

geografiasendisputa@gmail.com

2023, de la presente edición:

Editorial Cartograma

editorialcartograma@gmail.com

Fotos de la portada: aportes propios de los distintos autores y autoras, excepto diciembre de 2001 de Enrique García Medina.

Maquetación y diseño de tapa: Diego García Ríos



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución - No Comercial
Compartir Igual 4.0 Internacional

Primera edición: noviembre de 2023

Mar del Plata

Tirada de 1500 ejemplares

ISBN: 978-631-00-1297-1

Impreso en Mar del Plata

*A las compañeras y compañeros de todo el país
que sostienen este proyecto de autogestión
y que, día a día,
construyen mirada geográfica con sus estudiantes.*

ÍNDICE

Prólogo María Laura Silveira.....	7
¿Cómo afrontar los costos de este libro? ¡Organizándonos!.....	13
Introducción Silvia Busch y Matías Donato Laborde	
Por una geografía en movimiento	15
Capítulo 1 Jerónimo Montero Bressán	
La neoliberalización de Argentina.....	21
Capítulo 2 Alfio Finola	
Las transformaciones espaciales de la actividad agropecuaria argentina en las últimas tres décadas.....	43
Capítulo 3 Silvia Busch	
La división territorial del trabajo en la producción de alimentos en Argentina	59
Capítulo 4 Diego Solimeno	
División territorial del trabajo en la actividad pesquera marítima argentina.....	75
Capítulo 5 Nicolás Trivi	
El turismo en Argentina: impactos territoriales de una política de Estado.....	97
Capítulo 6 Carolina Cisterna y Lucía Matteucci	
Mercado inmobiliario y acceso a la ciudad en los espacios urbanos argentinos.....	115

Capítulo 7 Liliana Lapomarda	
Urbanizaciones cerradas en Argentina.....	131
Capítulo 8 Natalia Kindernecht	
La construcción social del riesgo y los conflictos socioambientales en torno al uso de agrotóxicos.....	149
Capítulo 9 Agustín Delménico	
La Argentina volcánica.....	167
Capítulo 10 Melisa Suárez	
La apropiación diferenciada de los bienes comunes: el caso del triángulo del litio.....	183
Capítulo 11 Andrea Schaer y Rocío Billarino	
La Patagonia (siempre) rebelde. El movimiento socioterritorial contra la megaminería en Chubut.....	197
Capítulo 12 Magdalena Moreno	
Las Geografías de género y de las sexualidades en diálogo con la Educación Sexual Integral (ESI).....	217
Capítulo 13 Maia Krakowiak y María Paula Malzone	
Los espacios escolares y la promoción de la alimentación saludable: una oportunidad para la geografía a partir de la "ley de etiquetado frontal".....	229
Capítulo 14 Soledad Tarquini	
Imágenes potentes para el aula: Una propuesta visual para reflexionar sobre problemas del territorio argentino.....	243
Conclusión Diego García Ríos	
El solo continuar es vencer.....	257
Acerca de los/as autores/as.....	263

CAPÍTULO 4

División territorial del trabajo en la actividad pesquera marítima argentina

Diego Solimeno

Introducción

La pesca extractiva argentina desarrolla buena parte de sus operaciones en el territorio marítimo a partir de la labor de las distintas flotas que operan desde los diferentes puertos. Sin embargo, más allá de la etapa extractiva, la actividad pesquera nacional desarrolla un volumen importante de operaciones en el continente. El procesamiento de la materia prima, los servicios de aprovisionamiento de las flotas, la industria naval, la logística y la administración pesquera, producen geografías particulares en las ciudades puerto donde la pesca tiene epicentro (Nieto, Okada y Solimeno, 2021).

En el contexto de la actividad pesquera marítima argentina, la ciudad de Mar del Plata ha tenido un rol fundamental desde principios del siglo XX. Hasta la década de los años 1970 concentró casi la totalidad de los desembarques nacionales, y, a partir de allí, disminuyó su participación relativa debido al crecimiento patagónico en la actividad (Allen, 2010; Mateo, 2015). Sin embargo, más allá de esto, la terminal marplatense actualmente concentra aproximadamente la mitad de los desembarques pesqueros y una proporción aún mayor de la industria y servicios asociados.

La posición privilegiada de esta ciudad se consolidó a lo largo del siglo XX, sobre todo en la segunda mitad, a partir de un acelerado crecimiento de las capturas descargadas, así como también de su industrialización. Primeramente, el procesamiento se produjo alrededor de las conservas y, desde la segunda mitad del siglo XX, sobre el fileteado (Nieto, 2011).

De esta forma, el puerto de Mar del Plata se constituyó como un lugar clave donde la división territorial del trabajo pesquera (DTTP) de principios y mediados del siglo XX, provocó la concreción de una geografía particular. Al mismo tiempo, la impronta de la pesca en el territorio no se manifiesta de manera estática, por el contrario, las sucesivas divisiones territoriales del trabajo desarrolladas sobre finales del siglo XX y principios del XXI se superponen y provocan efectos espaciales y sociales que se manifiestan en lo local.

Así, en este capítulo proponemos analizar las dos principales DTTP que se desarrollaron desde las primeras décadas del siglo XX hasta la actualidad. Al mismo tiempo, la superposición de estos arreglos espaciales se manifiesta en el territorio a partir de la emergencia de geografías particulares en lo local, específicamente en las principales ciudades/puertos de la actividad. Para realizar el estudio, tomaremos como punto de partida la teoría principalmente propuesta por Milton Santos (1996 y [1996] 2000) y María Laura Silveira (2008 y 2014), dos de los principales exponentes de la geografía crítica latinoamericana. En relación a lo estrictamente pesquero se trabajará con bibliografía específica del sector, principalmente proveniente de las ciencias sociales y a datos secundarios provistos por la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura de la Nación.

En primer lugar, se hará un análisis de la utilización de la categoría división territorial del trabajo como propuesta sintética que permite aproximarnos a las transformaciones en la pesca marítima argentina y sus efectos espaciales y sociales. En segundo lugar, se reconocerán y desarrollarán dos divisiones territoriales del trabajo para la pesca argentina y lo que significó cada una de ellas para el puerto de Mar del Plata, principal terminal pesquera del país. Para finalizar, se presentarán algunos comentarios finales e interrogantes para ser abordados en futuras aproximaciones.

La división territorial del trabajo como diferenciador geográfico

A pesar del extenso litoral marítimo argentino (aproximadamente 4700 km de largo), el sector pesquero nacional se ha desarrollado en unos pocos enclaves puntuales. Nos referimos específicamente a aquellos lugares (ciudades/puerto), que, producto de su posición y del proceso histórico de diferenciación material, desarrollaron estructuras funcionales para contener el desarrollo de la actividad extractiva y algunos de los servicios asociados. Santos ([1996] 2000), nos señala

que, para comprender la diferenciación espacial, es necesario que comprendamos que la división del trabajo es un pilar fundamental de la vida social y originador de la diferenciación geográfica.

En cada momento histórico, la división internacional del trabajo, impulsada por la producción, otorga a cada lugar un nuevo contenido y función, es decir, renueva y diversifica las asignaciones previas. Al mismo tiempo, esta división de tareas a escala mundial funciona como un distribuidor social y geográfico de los recursos disponibles. La división internacional del trabajo impulsa hacia dentro de las formaciones socioespaciales una división territorial del trabajo, la cual es encargada de producir una jerarquía entre lugares que va a condicionar fuertemente las posibilidades de las personas, las empresas y las instituciones según donde se ubiquen espacialmente (Santos, [1996] 2000).

Smith ([1984], 2020), señala que, en la escala nacional, la división del trabajo se expresa en la diferenciación interna de territorios. En esta línea, para Silveira (2014), la división territorial del trabajo "(...) es la repartición de las etapas del trabajo en un territorio nacional como consecuencia del proceso de la división internacional del trabajo que es el proceso de producción en su sentido más amplio" (p. 157).

Este proceso desencadena la configuración de distintas regiones productivas que se van a ocupar de una rama de la producción o de una parte del proceso en función del grado de especialización alcanzado, de la distancia a los centros de consumo y de la presencia de infraestructura (transporte y comunicaciones). Asimismo, es importante reconocer que el territorio no contiene una sola DTT, sino que, en cada momento histórico, está definido por una superposición de divisiones que nos muestran la forma en que el territorio fue y está siendo utilizado (Silveira, 2008). En cada periodo, "(...) el conjunto solidario y contradictorio de los sistemas de ingeniería, de los movimientos de población, de las dinámicas agrícolas, industriales y de servicios, de la estructura normativa y del alcance y extensión de la ciudadanía dejan ver el uso del territorio" (Silveira, 2008, p.3). Sin embargo, el uso del territorio propiciado por la DTT encierra contradicciones debido a que en cada periodo "(...) algunas exigencias permanecen, otras se transforman parcialmente, otras desaparecen" (Silveira, 2008, p.4).

En este sentido, en los siguientes apartados se desarrollarán el despliegue y superposición de las DTT a escala nacional y las contradicciones que provocan en los lugares, sobre todo en Mar del Plata, principal puerto pesquero nacional. Como antecedentes en la temática pesquera se destaca el trabajo de Parserisas

(2018), donde se aborda la coexistencia de distintas DTT desplegadas hacia adentro de la ciudad de Mar del Plata, a partir de estudio de los circuitos superior e inferior de la economía urbana pesquera. En este sentido, las distintas formas de organización y uso del capital serían factores clave para identificarlas. Por otro lado, Azcarate (2019) principalmente se centró en estudiar la relación opuesta y complementaria que mantienen el circuito superior y el inferior de la economía urbana y en la producción territorialidad que la actividad ha producido en la ciudad.

La actividad pesquera marítima argentina y la división territorial del trabajo

Para el caso pesquero argentino, resulta interesante destacar el desarrollo de dos DTTP que comienzan a superponerse en el territorio a partir de las últimas décadas del siglo XX. La aparición de una nueva DTT no pasa inadvertida, sino que provoca impactos espaciales y sociales que se manifiestan en lo cotidiano de los lugares provocando la desaparición o transformación de existencias propias de arreglos espaciales pretéritos. La aparición de una nueva DTT va a estar acompañada por cambios en determinadas variables clave que tiene el sector como: participación de los diferentes puertos en las descargas; participación de los tipos de flota en las capturas y predominio de las diferentes especies.

División territorial del trabajo: Mar del Plata como eje del sector

La pesca marítima argentina, incipientemente desarrollada desde comienzos del siglo XX, encontró en las costas de la provincia de Buenos Aires y específicamente en la ciudad de Mar del Plata, el emplazamiento adecuado a partir de varios factores que operaron de conjunto: una marcada proximidad a los recursos ictícolas disponibles en ese momento (principalmente lo que hoy se denomina variado costero bonaerense¹); proximidad a los grandes centros de

¹ El VC es un conjunto de peces demersales, formado por un grupo de más de 30 especies que se distribuyen dentro de las jurisdicciones exclusivas de Argentina y Uruguay y en la Zona Común de Pesca Argentino-Uruguaya, principalmente entre 34° y 42°S y hasta los 50 metros de profundidad. Las especies objetivo más importantes en esta pesquería multiespecífica son la corvina rubia y la pescadilla de red, que representan aproximadamente la mitad de los

consumo de la época (no solo del consumo estival de la incipiente localidad turística, sino fundamentalmente de la ciudad de Buenos Aires); la radicación en la ciudad de una colonia de inmigrantes italianos que no solo contaban con el hábito de consumo sino también con los conocimientos necesarios para desarrollar las tareas de captura y; la presencia de infraestructuras vitales para el desarrollo de la actividad (Mateo, 2015). En relación a esto último, resultó fundamental la existencia de infraestructuras que garantizaran la circulación de la producción (puerto-fábricas y fábricas-mercados) y un puerto de aguas profundas que facilitara la operatoria de las embarcaciones.

La construcción del puerto de Mar del Plata, entre 1911 y 1922, constituyó un factor fundamental para explicar el rol que asume esta ciudad en la DTTP tradicional. A partir de su construcción, los pescadores que originalmente desarrollaban sus tareas desde la Bahía Bristol, fueron trasladados (forzadamente) hacia la nueva terminal portuaria ubicada al sur de la incipiente ciudad (Núñez, 2008). Antes de alcanzar la primera mitad del siglo XX, los inmigrantes italianos, junto a sus primeros descendientes, habían constituido el primer centro pesquero del país (Mateo, 2015; Portella, 2016). Si bien se trató de una terminal pensada originalmente para la salida de cereales y carnes en el marco del modelo agroexportador, la actividad pesquera rápidamente ganó terreno para constituirse desde finales del SXX en su principal función.

Por otro lado, desde principios del siglo XX, la circulación de la producción hacia los mercados de consumo estaba garantizada por la existencia de dos infraestructuras esenciales: las vías del ferrocarril (inauguradas en 1886) y la Ruta Provincial N°2 (inaugurada en 1938). Ambas vías de circulación permitían una conexión fluida de la ciudad de con Buenos Aires, principal mercado para la pesca argentina al menos hasta la década de los años 1970, cuando el sector profundiza su perfil exportador. En ambos casos, aunque su fin original no fuera brindar apoyo al desarrollo de la actividad pesquera, se constituyeron como infraestructuras fundamentales que contribuyeron a la profundización de la DTT desplegada hasta ese momento que ubicaba a Mar del Plata en el centro de la escena.

A lo largo del siglo XX, y sobre todo en la segunda mitad, la pesca marítima, centrada en esta ciudad, atravesó un proceso acelerado de crecimiento no sólo en

desembarques de VC por parte de las flotas artesanales, de rada o ría, costera y de altura. También son capturadas y comercializadas otras especies como el mero, pez palo, besugo, salmón, brótola, lenguados, rayas y tiburones (Carozza, *et al.* 2001; CFP, 2009).

relación a las capturas obtenidas, sino también en torno a su industrialización² (inicialmente la rama conservera y, desde mediados de siglo XX el procesamiento en fresco lideradas por el filet). Esto dio forma a un complejo mercado laboral y a una proliferación de fábricas pequeñas y medianas que se ocupaban de la transformación de la materia prima (cuyas ramas principales eran: harineras, conserveras y fileteadoras).

En esta primera DTTP resulta fundamental la participación de las distintas flotas fresqueras³ (rada o ría; costeras y de altura). Hasta la década de los años 1970, este tipo de embarcaciones (aunque no se cuenta con estadísticas oficiales), dominaron las capturas nacionales y concentraron las descargas en el puerto marplatense, para ese entonces, única terminal que contaba con las instalaciones fabriles necesarias para procesar los crecientes volúmenes de materia prima que ingresaban. Al mismo tiempo, hasta finales de la década del 1970, las capturas principalmente estaban compuestas principalmente de peces⁴. Se trataba, generalmente, de especies pertenecientes al VC y, desde mediados de la década de los años 1950, de merluza, principalmente común.

De esta manera, se produjo una situación propicia para un determinado uso del territorio, no exento de contradicciones frente a cambios en las condiciones que lo moldearon. En este sentido, hasta 1989⁵, en Mar del Plata se concentraban prácticamente el 70% de las descargas nacionales, lo cual lo ubicaba en una posición muy fuerte respecto a los otros puertos marítimos del país, que, si bien se habían comenzado a desarrollar desde la década de 1970, tenían un protagonismo reducido en la DTTP desplegada hasta ese momento.

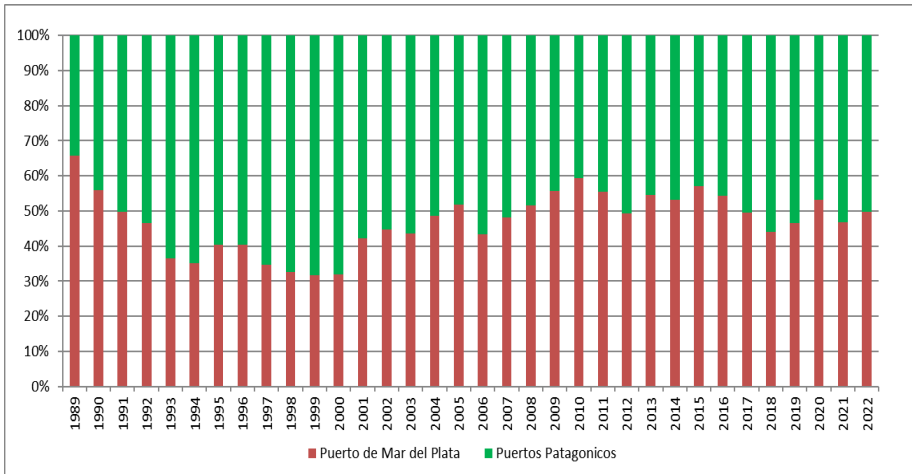
² El primer relevamiento industrial del que se tienen registros identifica 59 establecimientos industriales pesqueros en 1944. Para 1996, el Censo Pesquero realizado por INIDEP ubicaba la cantidad en 127.

³³ Las flotas fresqueras se caracterizan por realizar las tareas de captura de las diferentes especies en las que opera y mantenerlas en estado fresco, es decir, sin congelar ni procesar hasta su arribo a puerto. Las capturas, en las mareas mayores a 24 horas, se conservan mediante la utilización de hielo y sistemas de refrigeración en bodega (Consejo Federal Pesquero, Acta N°31/18).

⁴ A partir de 1978 con la incorporación de buques poderos las descargas de calamar comienzan a ganar participación en la actividad.

⁵ La subsecretaría de Pesca de la Nación comparte datos desde ese año. Se presupone que previo al desarrollo de la actividad en la Patagonia (finales de los años 1970), el peso del puerto de Mar del Plata era aún superior a esa cifra.

Cuadro N° 1. Distribución de las descargas pesqueras argentinas, 1989-2022



Fuente: elaboración propia en base a datos de la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura⁶.

Sin embargo, hacia las últimas décadas del siglo XX, variables clave que definían esta DTTP (decae en términos relativos las descargas en Mar del Plata; se incrementan y comienzan a predominar las capturas provenientes de la flota factoría y el predominio de las especies como la merluza común y otros peces comienza a ser reemplazado por las desembarques de calamar y luego de langostino) comienzan a mostrar valores diferentes, lo cual se puede interpretar como el inicio del despliegue de otra DTTP que se superpone a la original y que fundamentalmente genera una modificación en la jerarquía de los lugares.

Esto se evidencia con la pérdida de importancia del puerto marplatense en relación a las terminales patagónicas. Estas últimas, comenzaron a cobrar protagonismo y, para fines del siglo XX, habían pasado a concentrar casi el 65% del volumen descargado a nivel nacional, relegando la posición del puerto bonaerense. En este sentido, emergen interrogantes vinculados a: ¿Qué alteraciones sufrieron las variables clave para que el puerto de Mar del Plata perdiera importancia relativa en las descargas nacionales? ¿Cómo se relacionan

⁶ Los datos de todos los cuadros de este capítulo fueron tomados de la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura de la Nación en base a las diferentes publicaciones de desembarques pesqueros marítimos entre los cuales se destacan Sánchez, et al., (2012), Navarro et al., (2014), Navarro et al., (2019) y Navarro et al., (2022).

los cambios en la DTT pesquera con la inserción en la DIT? ¿Qué efectos produjo el despliegue de otra DTT en los lugares?

Nueva división territorial del trabajo: patagonización de la pesca argentina

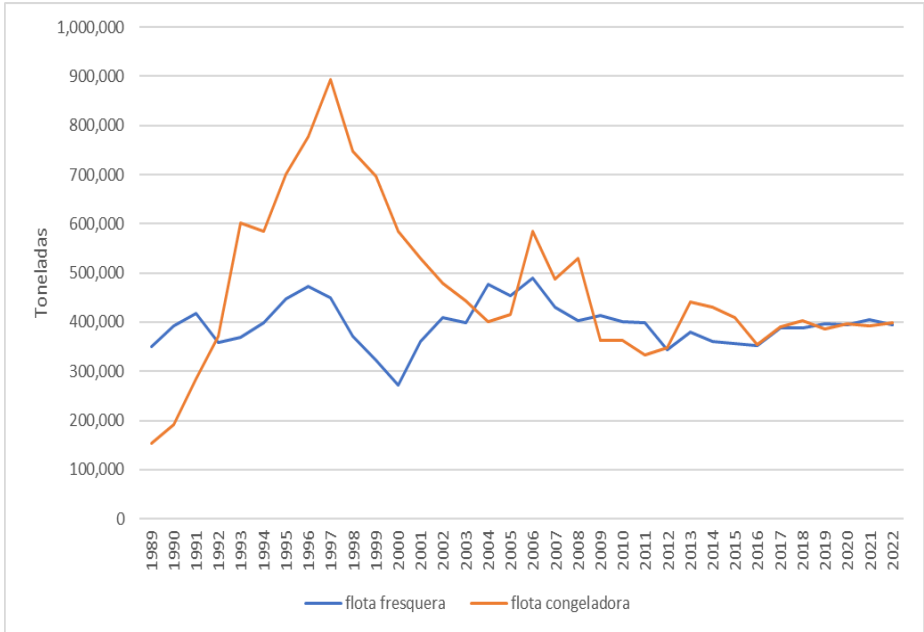
A la hora de tratar de responder los interrogantes planteados, tenemos que considerar que la actividad pesquera argentina durante las últimas décadas del siglo XX atravesó una serie de transformaciones en determinadas variables clave que conllevaron el despliegue de una nueva DTT. Estas alteraciones, al mismo tiempo, están condicionadas por nuevas demandas que emergen del mercado mundial pesquero.

La pesca marítima a escala mundial atravesó una fuerte expansión después de la segunda guerra mundial, sobre todo desarrollada en los mares del hemisferio norte. Sin embargo, para la década de 1970, estos caladeros comenzaron a evidenciar claros síntomas de agotamiento y sobre pesca. A partir de esto, el mercado pesquero mundial comenzó a buscar posibilidades de expansión sobre recursos pertenecientes a países del hemisferio sur, que, en gran medida, aún no los habían explotado en plenitud. En este grupo de países se encontraba Argentina, el cual comienza a recibir parte de la flota ociosa (sobre todo europea) a través de asociaciones mixtas entre el capital pesquero nacional y el extranjero.

Este proceso trajo consigo la incorporación al caladero nacional de numerosas embarcaciones de altura, en muchos casos, de tipo factoría/congelador, con una clara orientación hacia la exportación de los productos en detrimento del mercado interno que hasta ese momento absorbía el grueso de la producción⁷.

⁷ La actividad pesquera argentina profundiza su perfil exportador desde mediados de la década de los años 1970. A partir de allí, el grueso de las capturas y de los productos elaborados se destinan a la exportación dejando al mercado interno con una posición marginal. El boom del langostino producido en la segunda década del siglo XXI agudiza este proceso (Solimeno, 2023).

Cuadro N° 2. Reparto de desembarques nacionales entre buques fresqueros y factoría/congeladores



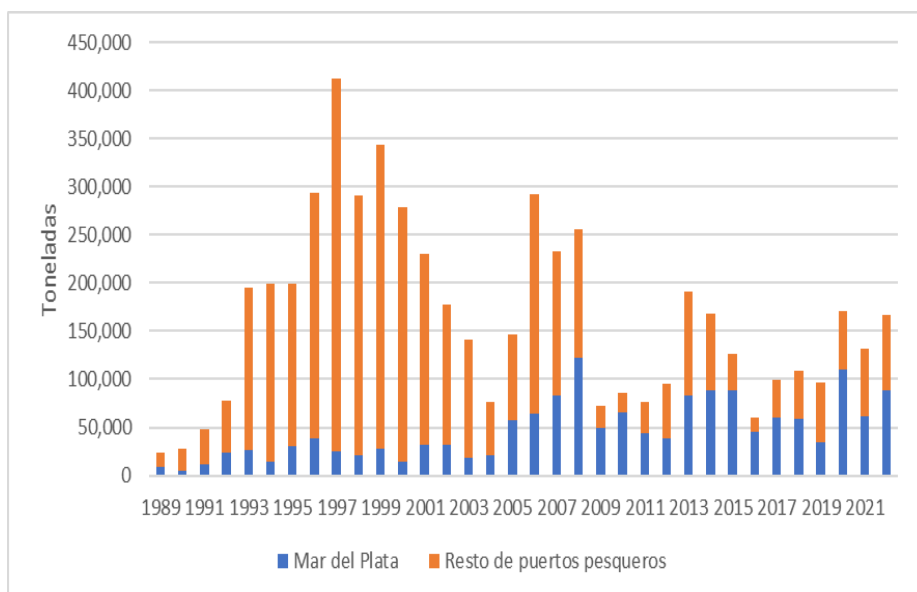
Fuente: elaboración propia en base a datos de la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura.

Estas embarcaciones no sólo posibilitan aumentar el alejamiento de los puertos en búsqueda de otras especies y mayores capturas, sino que también permiten el procesamiento y congelado a bordo de la producción. Este avance técnico, posibilita prescindir de parte de los servicios e infraestructuras desarrollados en las ciudades puerto. Este factor, en términos económicos le otorga una mayor eficiencia respecto a la flota fresca dependiente del traslado a tierra de la producción para su procesamiento y congelado. Con el transcurso de los años, la participación de estas embarcaciones se fue consolidando y en el año 1992 superaron en volumen a las descargas fresqueras que tradicionalmente habían sido las protagonistas de la pesca nacional (ver cuadro N°2).

La incorporación de flotas de mayor tamaño y tecnología también posibilitó comenzar a desarrollar pesquerías que en las siguientes décadas se transformaron en estratégicas para el sector: calamar y langostino. Para su desarrollo tiene un rol protagónico la flota potera y tangonera respectivamente.

La primera se ocupa de la pesca y procesado del calamar. Esta especie se constituye como el principal molusco capturado en aguas nacionales y comienza a ganar visibilidad desde finales de la década de los años 1970, hasta consolidarse como una de las principales pesquerías a comienzos de la década de los años 1990 (ver cuadro N°3). La flota potera nacional se caracteriza por realizar sus operaciones en la Patagonia, aunque en la última década ha aumentado la participación relativa de Mar del Plata.

Cuadro N° 3. Distribución de las descargas nacionales de calamar



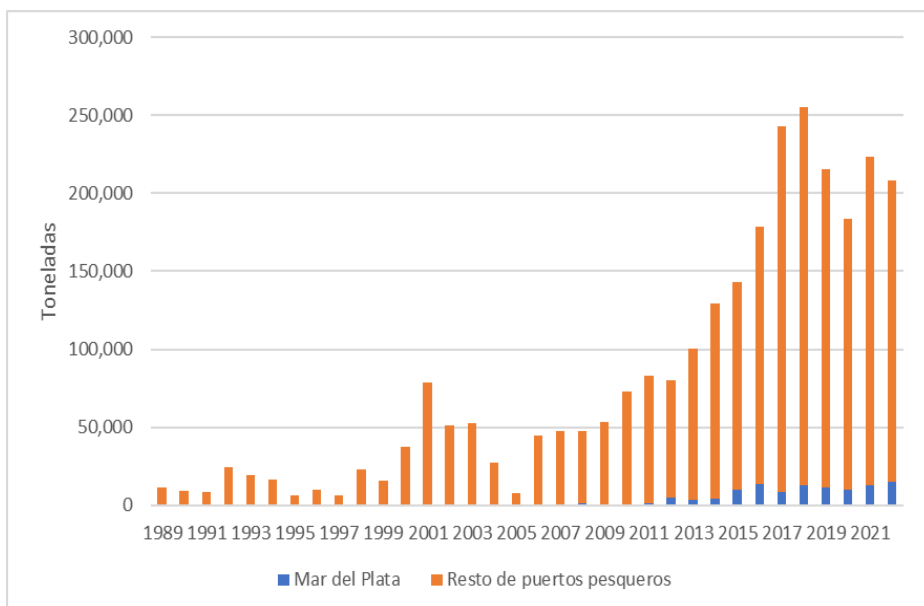
Fuente: elaboración propia en base a datos de la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura.

La flota tangonera (denominada de esa forma por el arte de pesca que utiliza), se concentra en la captura de langostino, procesado y congelado. Esta pesquería comienza a desarrollarse incipientemente desde mediados de la década de los años 1980, aunque recién comienza a mostrar volúmenes significativamente importantes en el siglo XXI. Sin embargo, más allá de la participación reducida, se trata de un crustáceo de gran valor comercial en el mercado mundial⁸.

⁸ El langostino es una de las especies con mayor valor comercial del Mar Argentino (U\$S 6.396/t en 2020), casi triplicando a la merluza común (U\$S 2.205/t) (Subsecretaría de Pesca y Acuicultura, 2021).

Históricamente, se trató de una especie predominantemente descargada en los puertos de la Patagonia. A pesar del crecimiento de las descargas en Mar del Plata observado en los últimos años, este no supera el 10% del total.

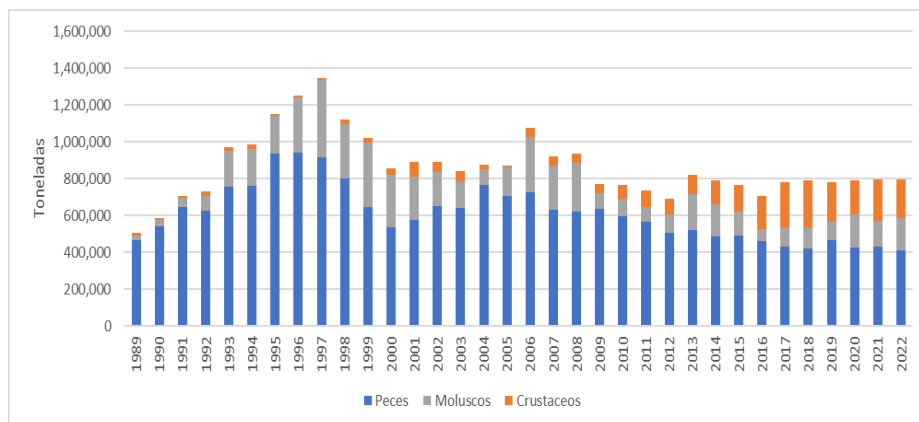
Cuadro N° 4. Distribución de las descargas de langostino



Fuente: elaboración propia en base a datos de la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura.

De esta manera, el salto técnico que produjo la incorporación de la flota factoría/congeladora (arrastrera, potera y tangonera) no solo permitió escindir parte de las descargas de aquellos puertos que brindaran servicios de procesamiento (como Mar del Plata), sino que también permitió el desarrollo de nuevas pesquerías. Estas se concentraron principalmente sobre moluscos (calamar) y crustáceos (langostino), especies que comienzan a ganar participación en los desembarques totales hasta representar en los comienzos de la tercera década del siglo XXI, un 50% del total capturado, relegando la participación relativa de las pesquerías de peces. En definitiva, se trata de especies mucho menos dependientes del procesamiento en tierra, con caladeros principalmente ubicados en aguas patagónicas y con mayor participación de puertos de esa región.

Cuadro N° 5. Desembarques pesqueros nacionales por grupo de especies



Fuente: elaboración propia en base a datos de la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura

A estos cambios se le sumó que la operatoria pesquera en la Patagonia gozó desde las últimas décadas del SXX de diversas ventajas impositivas y comerciales, lo cual configuró que la operatoria de estas flotas se produjera allí. Esto dio como resultado que el reparto de las descargas nacionales cambiara marcadamente con un descenso en la participación relativa de Mar del Plata (mínimo histórico de 35% en el año 2000) y un aumento considerable de los puertos patagónicos (65% del total en el 2000). Entre estos últimos se destacan: Puerto Madryn; Puerto Deseado; Ushuaia y Comodoro Rivadavia (ver mapa N°1).

De esta manera, la posibilidad de prescindir del procesado en tierra de las capturas, destinar casi la totalidad de la producción hacia la exportación y de aprovechar ventajas impositivas se constituyeron como los principales factores que operaron para desplegar una nueva DTTP con fuerte impronta patagónica. Al mismo tiempo, se debilita el predominio del puerto marplatense, de su industria y servicios asociados.

El despliegue de una nueva DTTP, provocó fuertes impactos sociales y espaciales en Mar del Plata. Por un lado, desembocó en reiterados episodios de conflictividad social, donde principalmente los obreros precarizados de la pesca (fileteros cooperativizados) y los tripulantes de la flota fresca realizaron diferentes acciones directas contenciosas expresadas principalmente entre los años 2000 y 2012 (Mateo, Nieto y Colombo, 2011; Yurkievich y Nieto, 2014). Por otro lado, en este contexto comenzaron a evidenciarse en el espacio local, los

síntomas de la pérdida de importancia de la DTT tradicional. Nos referimos a la presencia de fábricas cerradas y derruidas, calles y veredas rotas, contaminación atmosférica, precariedad habitacional, locales vacíos, basurales a cielo abierto, que, entre otros efectos, comenzaron a ser cada vez más visibles desde la década de los años 90 (Yurkievich, 2010).

El desbalance en la distribución de las capturas observado a finales del siglo XX se logra equilibrar en los primeros años del XXI. A partir del 2005, el puerto marplatense recupera parte de la participación anterior y se estabiliza en torno al 50% del total (con vaivenes). Esta mejoría en relación al cierre del siglo XX se puede explicar, entre otras causas, por los efectos de la aplicación de la Ley Federal de Pesca N°24.922/98 que, entre otros cambios, reafirma la importancia de la participación de la flota fresquera históricamente asociada a la generación de trabajo en tierra, en detrimento de los buques factoría/congeladores.

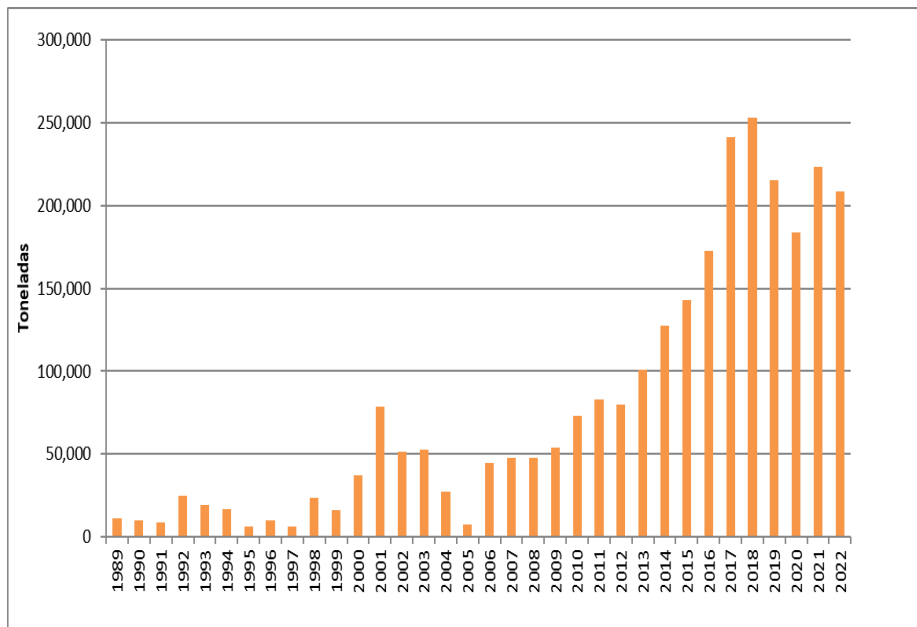
Así, desde las últimas décadas del siglo XX e impulsada por múltiples factores, una nueva DTTP comienza a desplegarse. En esta, Mar del Plata ya no aparece como el escenario principal donde se desarrolla el epicentro de las relaciones productivas de la actividad, sino que comienza a compartir su rol con puertos patagónicos que paulatinamente se fueron incorporando y consolidando en la pesca nacional.

Profundización de la nueva división territorial del trabajo a partir del boom del langostino

La relación contradictoria entre las DTTP desplegadas se complejiza aún más a partir del año 2010, cuando comienzan a registrarse capturas inusitadas de langostino frente a las costas patagónicas⁹. Esta especie, en función de los volúmenes capturados, había sido considerada como secundaria de nuestro caladero y prácticamente atendida por la flota factoría tangonera en aguas nacionales. Sin embargo, la abundancia del recurso, combinada con el alto valor que tiene en el mercado mundial, muy por encima de las especies tradicionales del caladero argentino, conllevaron importantes cambios para el sector.

⁹ Los desembarques promedio del periodo 1980-2009 promediaron las 23.000 t anuales, mientras que a partir del año 2010 se registra una importante alza con promedios anuales de 150.000 t y máximos en torno a las 250.000 t.

Cuadro N° 6. Evolución de los desembarques nacionales de langostino

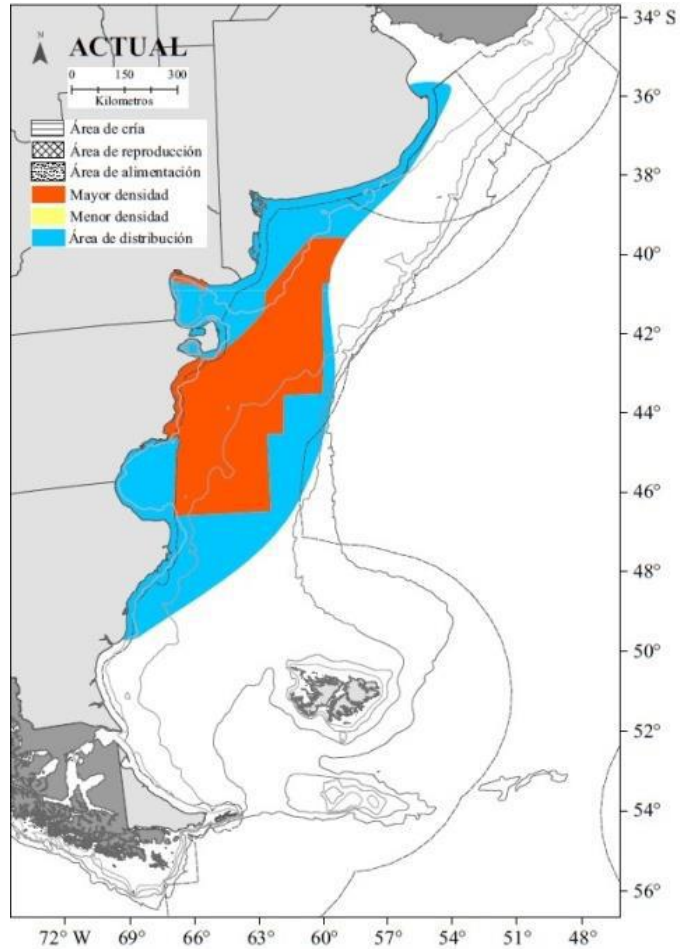


Fuente: elaboración propia en base a datos de la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura.

Este proceso comenzó a atraer a una cada vez mayor cantidad de empresas y embarcaciones fresqueras, costeras y de altura (que históricamente descargaban en Mar del Plata), hacia la captura de la especie y posterior descarga en provincias patagónicas. Los buques que pueden volcarse al langostino, frente a márgenes de ganancias más elevados, reconvierten sus artes de pesca y migran hacia los puertos del sur del país, con el fin de optimizar sus operaciones.

De esta manera, obtienen un acceso más rápido a los caladeros y un regreso a tierra más acotado. La cercanía al lugar de descarga es fundamental para mantener la calidad de esta especie, la cual sufre un deterioro en su calidad en el corto plazo. En este sentido, los puertos patagónicos presentan ventajas comparativas para concentrar el grueso de las descargas de este preciado crustáceo. Al mismo tiempo, el crecimiento de la pesquería de langostino en la Patagonia significó un fuerte desarrollo de las actividades asociadas (inclusive de cierto procesamiento de las capturas) que se contraponen con el debilitamiento de la DTTP tradicional que ubicaba al puerto marplatense en el centro de la escena.

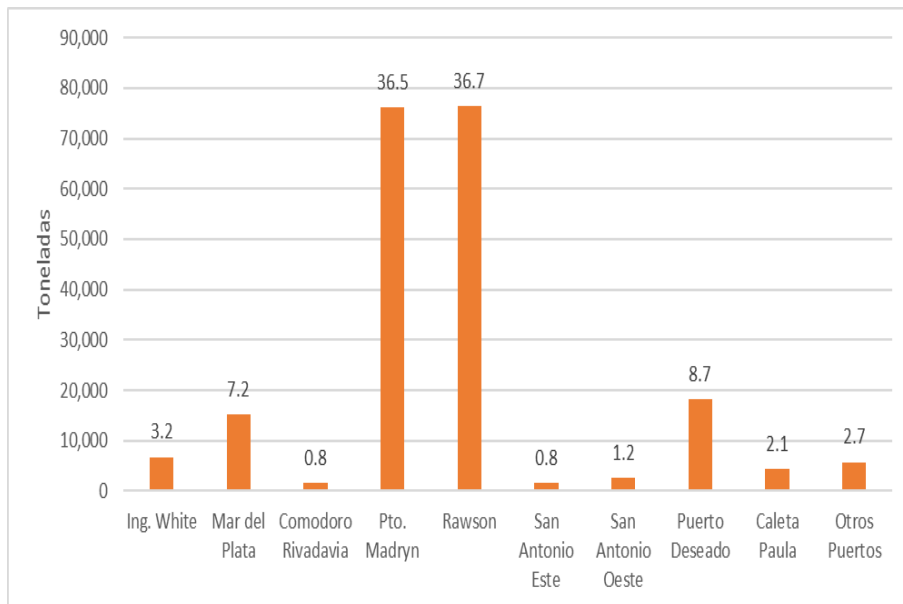
Mapa N° 2. Distribución espacial de langostinos en el Mar Argentino



Fuente: Tomado de Allega et al. (2020)

Este proceso, sostenido en el tiempo desde hace más de diez años, ha profundizado la DTP que se desplegó en las últimas décadas del siglo XX, en la cual la Patagonia gana protagonismo sobre Mar del Plata. Como destino de las capturas de langostino, el puerto marplatense históricamente ocupó una posición marginal en torno al 5% y 10% del total, y en el contexto de la consolidación de la pesquería, el porcentaje recibido no varió sustancialmente.

Cuadro N° 7. Desembarques de langostino por puerto, año 2022 (toneladas y %)

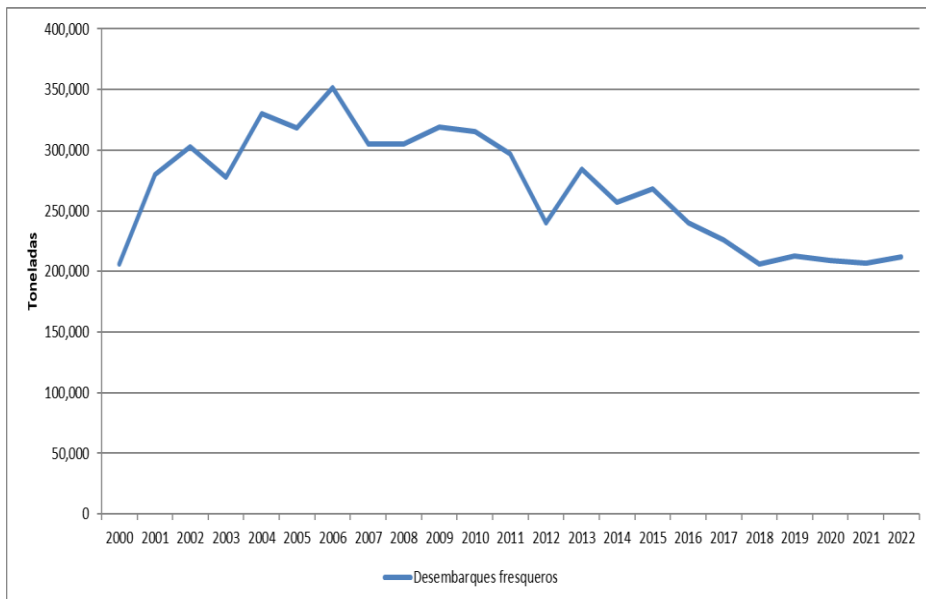


Fuente: elaboración propia en base a datos de la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura

Al mismo tiempo, durante la zafra de langostino (mayo a octubre en aguas nacionales y hasta febrero en aguas de la provincia de Chubut) parte de la flota fresca de altura que tradicionalmente pescaba y descargaba merluza común y otros peces en Mar del Plata se traslada hacia puertos patagónicos para trabajar sobre la especie (Solimeno y Yurkievich, 2020). Esto provoca que las descargas de pescado fresco que dinamizan la factura en tierra se hayan reducido fuertemente en relación a las registradas en la primera década del siglo XXI. Durante los primeros años del siglo XXI, el puerto marplatense recibió anualmente aproximadamente 300.000 tn de desembarques frescos para reproceso. Sin embargo, a partir de la consolidación del *boom* del langostino, estos han mermado significativamente hasta promediar las 200.000 t anuales (ver cuadro N°8).

Así, el traslado de buena parte de su flota fresca (históricamente abocada a la captura de merluza común y del variado costero) resintió fuertemente la DTT tradicional, sobre todo durante el momento del año en el cual se desarrolla la zafra.

Cuadro N° 8. Desembarques provenientes de las flotas fresqueras en Mar del Plata



Fuente: elaboración propia en base a datos de la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura

La profundización de DTTP con epicentro en la Patagonia produjo, como contraparte, un incremento de la conflictividad obrera en Mar del Plata. Desde los últimos años de la década pasada, distintos actores sociales comenzaron a visibilizar la caída en la actividad. En línea con los eventos que se produjeron a principios de siglo, sobre todo se trata de los obreros precarizados/cooperativizados pertenecientes a la estiba y al procesado de pescado. En los momentos donde el ingreso de materia prima merma, ven drásticamente reducidos sus ingresos o pierden la fuente laboral. Ante la falta de respuestas provenientes desde la política, los sectores empresariales y gremiales, estos grupos han intensificado los reclamos (Solimeno y Yurkievich, 2020). Estos procesos evidencian los efectos que provocan en las distintas geografías y, en este caso particular, en Mar del Plata los cambios en las diferentes DTTP.

Cierre

A lo largo del capítulo, se buscó indagar en las posibilidades de utilizar diversas categorías analíticas internas de la disciplina para abordar algunas de las transformaciones que se produjeron en la pesca marítima argentina en las últimas décadas. Específicamente, nos hemos centrado en el despliegue de dos DTT pesqueras que se superponen en el territorio y en algunos de los impactos que produce el despliegue y retracción de cada una en el puerto de Mar del Plata.

En primer lugar, durante buena parte del siglo XX, se desarrolló una DTTP que, condicionada por un conjunto de factores, consolidó la posición del puerto marplatense como prácticamente la única y más importante terminal de descargas e industrialización de las capturas.

Sin embargo, cambios externos e internos provocaron que, desde las últimas décadas del siglo XX, se desarrolle una nueva DTTP que aumentó el peso relativo de la Patagonia en la pesca nacional. Esta situación se profundiza en los últimos años, a partir del crecimiento de las capturas de langostino y la reducción de desembarques frescos. Cada vez que esta situación se agudiza, es precedida de procesos de conflictividad social que visibilizan las contradicciones de la modificación en la jerarquía de los lugares.

De esta manera, la división territorial del trabajo termina por provocar una jerarquía entre lugares que condiciona fuertemente las posibilidades de las personas, las empresas y las instituciones. En este sentido, el despliegue de diversas DTTP produjo distintos impactos sociales y espaciales que se expresan en lo cotidiano del lugar, en este caso puntual, en el puerto de la ciudad de Mar del Plata.

Para cerrar el trabajo resulta interesante reflexionar sobre el rol que tiene nuestra disciplina a la hora de explicar no sólo las formas de las cosas en el espacio, sino fundamentalmente los procesos que promueven la formación de las cosas cristalizadas (Santos, 1996). En este sentido, el autor resalta que, si la geografía busca la interpretación del espacio humano como hecho histórico, necesariamente debemos prestar atención a la historia de la sociedad mundial en conjunción con la historia de la sociedad local debido a que no hay sociedad que no tenga una base espacial. A partir de esto, el espacio construido es fundamentalmente social.

Bibliografía

- Allega, L.; Braverman, M.; Cabreira, A.G.; Campodónico, S.; Carozza, C.R.; Cepeda, G.D.; ... Verón, E. (2020). Estado del conocimiento biológico pesquero de los principales recursos vivos y su ambiente; con relación a la exploración hidrocarburífera en la Zona Económica Exclusiva Argentina y adyacencias. Mar del Plata, Argentina: Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero INIDEP.
- Allen, A. (2010). ¿Sustentabilidad ambiental o sustentabilidad diferencial? Revista de estudios marítimos y sociales, 3(3), 151-1
- Azcárate, J. (2019). Una exploración sobre la actividad pesquera de la ciudad de Mar del Plata. Oposición y complementariedad de los circuitos de la economía urbana. *Cardinalis*, 12, 95-110.58.
- Carozza, C. R., Navarro, L., Jaureguizar, A. J., y Bertolotti, M. (2001). Asociación íctica costera bonaerense "variado costero" Informe I. INIDEP Inf. Téc. Int, 48
- Consejo Federal Pesquero. (2009). Resolución 27/2009. Variado Costero - Medidas de manejo y administración. Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/resoluci%C3%B3n-27-2009-161841/texto>
- Colombo, G. (2014). De la revolución productiva a la crisis de la merluza: El conflicto social en la industria pesquera marplatense. Años 1989-2001 (tesis doctoral). Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, La Plata. En Memoria Académica.
- Gómez Lende, S. (2019). Modelo extractivo en Argentina (1990-2016): ¿del extractivismo clásico neoliberal al neoextractivismo progresista? Tres estudios de caso. *Sociedad y economía*, (36), 82-105.
- Mateo, J. (2015). Gringos que montaban olas. Historia de la pesca costera en Argentina (tesis doctoral). Universidad Nacional de Mar del Plata, Facultad de Humanidades, Mar del Plata., Mar del Plata: Ed. GESmar - FONCyT.
- Mateo, J. A., Nieto, A., y Colombo, G. (2011). Precarización y fraude laboral en la industria pesquera marplatense. El caso de las «cooperativas» de fileteado de pescado. Las condiciones de trabajo en la provincia de Buenos Aires. Recuperado de:

https://www.trabajo.gba.gov.ar/informacion/masse/categoriaA/13_MATEO_Precarizacion_y_fraude_laboral_en_la_industria_pesquera_marplatense.pdf

- Navarro, G., Rozycki, V., Monsalvo, M. y Martínez Puljak, G. (2022). Estadísticas de la Pesca Marina en Argentina. Evolución de los Desembarques 2015-2020. Secretaría de Agricultura, Ganadería y Pesca. Libro digital, PDF
- Navarro, G.; Rozycki, V. y Monsalvo, M. (2014). Estadísticas de la Pesca Marina en la Argentina. Evolución de los desembarques 2008-2013. Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación. Buenos Aires, 144 pp.
- Navarro, G., Rozycki, V. y Monsalvo, M. (2019). Estadísticas de la Pesca Marina en Argentina. Evolución de los Desembarques 2012-2016. Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca. Libro digital, PDF.
- Nieto, A. (2011). Activación obrera y democracia. Experiencias micropolíticas de un grupo subalterno: Las obreras/os del pescado, Mar del Plata (1942-1966). *A Contracorriente*; 9 (1), 175-202.
- Nieto, A., Okada, C., y Solimeno, D. (2022). Pesca, mar y tierra: una cartografía industrial de la actividad pesquera en Mar del Plata. *El ojo del cóndor*; (11), 23 - 25.
- Núñez, A. (2008). Sobre la génesis urbana y las fracciones sociales. *Nómadas. Critical Journal of Social and Juridical Sciences*, 17(1), 1-14.
- Parserisas, D. (2018). Circuitos de la economía urbana, intermediación financiera y actividad pesquera en Mar del Plata, provincia de Buenos Aires. *Huellas*, 22 (2), 55-73.
- Portela, G. (2016). El puerto marplatense: desarrollo y conflictos (tesis de maestría). Universidad Nacional de Mar del Plata, Facultad de Humanidades, Mar del Plata.
- Sánchez, R., Navarro, G., y Rozycki, V. (2012). Estadísticas de la Pesca Marina en la Argentina. Evolución de los desembarques 1898-2010. Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación. Buenos Aires, 528 pp.
- Santos, M. (1996). *De la totalidad al lugar*. Barcelona, España: Oikos-Tau.
- Santos, M. ([1996] 2000). *La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción*. Barcelona, España: Ariel Geografía.

- Silveira, M. L. (2008). Globalización y territorio usado: imperativos y solidaridades. Cuadernos del CENDES, 25(69), 2-19.
- Silveira, M. L. (2014). Geografía y formación socioespacial: por un debate sustantivo. Estudios Socioterritoriales, Revista de Geografía, 2 (16), 141- 168.
- Smith, N. ([1984], 2020). Desarrollo desigual: Naturaleza, Capital y producción del espacio. Madrid, España: Traficante de Sueños.
- Solimeno, D. (2023). Complejo exportador pesquero argentino en las primeras décadas del siglo XXI. Revista de Estudios Marítimos y Sociales, 22, 41-61.
- Solimeno, D. y Yurkievich, G. (2020). Sobran cuchillos, falta el pescado. Auge del langostino patagónico y reactivación del conflicto social en Mar del Plata. Geograficando, 16(2)
- Subsecretaría de Pesca y Acuicultura de la Nación. (2022). Exportaciones e importaciones pesqueras 2021. Recuperado de: https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/pesca_maritima/informes/economia/_archivos//000000_Informes/800000_Exportaciones%20e%20importaciones%20pesqueras%20-%20Informes%20Anuales/000016_2021/220321_Exportaciones%20e%20Importaciones%20pesqueras%202021.pdf
- Yurkievich, G. (2010). Transformación estructural, conflictividad social y deterioro espacio-ambiental en el Puerto de la ciudad de Mar del Plata. 1997-2007. Revista de Estudios Marítimos y Sociales, 2 (2), 215-219.
- Yurkievich, G., y Nieto, A. (2014). Organización y lucha obrera en la Argentina contemporánea: La experiencia del Sindicato Marítimo de Pescadores (2000-2012). Trabajo y sociedad, (23), 179-204.

Bibliografía ampliatoria y recursos didácticos para el aula

