

CIUDADES PORTUARIAS PATRIMONIO HISTORICO Y DESARROLLO SUSTENTABLE

Actas digitales del 
VII COLOQUIO INTERNACIONAL SOBRE
PATRIMONIO PORTUARIO Y 
I ENCUENTRO INTERDISCIPLINARIO. 
LAS CIUDADES PORTUARIAS EN 
LOS PROCESOS DE GLOBALIZACIÓN 

Rosario – Santa Fe – Argentina
11 y 12 de agosto de 2022

Ciudades portuarias, patrimonio histórico y desarrollo sustentable : actas digitales del VII Coloquio Internacional sobre Patrimonio Portuario y I Encuentro Interdisciplinario : las ciudades portuarias en los procesos de globalización / Miguel Ángel (h) De Marco... [et al.] ; compilación de Miguel Ángel (h) De Marco ; editado por Lucía Di Masso. - 1a ed. - Rosario : IDEHESI- Instituto De Estudios Históricos, Económicos, Sociales E Internacionales del Conicet, 2023.

Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-987-29642-5-2

1. Puertos. 2. Historia Regional. 3. Patrimonio Histórico. I. De Marco, Miguel Ángel (h), comp. II. Di Masso, Lucía, ed.

CDD 386.85

Catalogación realizada por la Agencia Argentina de ISBN.

IDEHESI, CONICET, 2023

Instituto de Estudios Históricos, Económicos, Sociales e Internacionales

Sede central: Córdoba 2122, 2° P., C1120AAQ, Buenos Aires, Argentina

idehesi@conicet.gov.ar / <http://www.idehesi-conicet.gob.ar>

Miguel Ángel De Marco (h), coordinación editorial

Lucía Di Masso, diseño de cubierta, maquetación y corrección de textos

1a edición digital: junio 2023

ISBN: 978-987-29642-5-2

Las opiniones expresadas en la presente publicación son responsabilidad exclusiva de los autores y no reflejan necesariamente la posición oficial del IDEHESI, CONICET.

Obra bajo Licencia Creative Commons

Atribución-NoComercial-CompartirIgual

4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0)



ISBN 978-987-29642-5-2



9 789872 964252

Ciudades portuarias, patrimonio histórico y desarrollo sustentable

Actas digitales del
VII Coloquio Internacional sobre Patrimonio Portuario y
I Encuentro Interdisciplinario: Las ciudades portuarias en los
procesos de globalización

Rosario – Santa Fe – Argentina
11 y 12 de agosto de 2022

Compiladas por
Miguel Ángel De Marco (h)

IDEHESI, CONICET
Rosario, Santa Fe, Argentina
2023



Comité Científico

Joan Alemany Llovera (Universitat de Barcelona)
Alejandro Benedetti (CONICET-UBA)
Nicolás Bernard (UBO)
Liliana Brezzo (IDEHESI/Nodo IH, CONICET-UCA)
Daniel Castillo Hidalgo (PORMAR-IATEXT-ULPGC)
Myriam Colacrai (CERIR-CONICET-UNR)
Gustavo Chalier (Archivo H. M. Punta Alta-UNS)
Miguel Ángel De Marco (h) (IDEHESI, CONICET-UCA)
Javier Fedele (CURDIUR, CONICET-UNR)
Sandra Fernández (ISHIR, CONICET-UNR)
Fernando Jumar (CONICET-UNLP)
Carola Hein (TU DELFT)
Cezar Honorato (Polis-UFF)
Beatriz Figallo (IDEHESI, CONICET-UCA)
Héctor Floriani (CURDIUR-UNR)
Gladys Lechini (CERIR-CONICET-UNR)
Cecilia Míguez (IDEHESI, CONICET-UBA)
Andrés Regalsky (CONICET-UTDT)
Bruno Rohou (CFV-UBO)
Javier Valladares (Academia del Mar-ITBA)
Marcelo Weissel (Acumar-UNLA)

Comisión Organizadora Local

Coordinadores:

Miguel A. De Marco (h) y Bruno Rohou

Integrantes:

Gustavo Alves
Gustavo Chalier
Fabiana De Laurentis
Lucía Di Masso
María Beatriz Girardi
Santiago Prieto
Viviana Mettifogo
Ana Sellares
Carlos Cadierno
Juan Diego Perisset

CONTENIDO

Palabras iniciales	i
PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO Y PAISAJES RIBEREÑOS	1
<i>Petits ports</i> y transformación de los paisajes	2
aluviales en el estuario del Loira (Loire–Atlantique, Francia): Valorización patrimonial y turística <i>Loïc Ménanteau y Laurent Pourinet</i>	
Les quais de Nantes, symbole de la ville du XVIIIe siècle	26
<i>Hélène Rousteau–Chambon</i>	
Le chemin de halage (1848-1905) : Un indicateur pertinent	44
de l’histoire technique du port de Pont-l’Abbé ? <i>Thomas Le Page</i>	
La navigation sur le fleuve Niger : Entre liberté et limites	67
<i>Mamadou Nientao</i>	
Évolution croisée des ports de paimpol et de	85
Saint-Malo/Saint-Servan entre 1815 et 1914 sous le prisme des bassins à flot <i>Sophie Marrec</i>	
La extensión del barrio portuario nantés durante	111
la segunda mitad del siglo XVIII en la isla «<i>Gloriette</i>» <i>María del Carmen Márquez Gómez</i>	
Reencuentro Valparaíso ciudad y puerto:	126
“La expansión portuaria construida desde la arquitectura de Valparaíso” <i>Oscar Cárcamo Yáñez</i>	
El Mes de la Madera de La Boca. Estrategia para.....	147
conservar madera histórica y arqueológica del puerto del Riachuelo de Buenos Aires <i>Marcelo Weissel</i>	

**OBSERVATORIO DE PROBLEMÁTICAS PESQUERAS:
BALANCES Y PERSPECTIVAS**

Diego Solimeno

GESMar–INHUS–CONICET–UNMdP–OPP
diegosolimeno@hotmail.com

Gabriela Sánchez

GESMar–INHUS–CONICET–UNMdP–OPP
gabysanchez07@hotmail.com

Luciana Nogueira

GESMar–INHUS–CONICET–UNMdP–OPP
nogueiramluciana@gmail.com

Agustín Nieto

GESMar–INHUS–CONICET–UNMdP–OPP
agustin.nieto77@gmail.com

Resumen

La pesca es una de las actividades económicas más antiguas y complejas. Desde su emergencia en los mercados internacionales, a mediados del siglo XIX, y hasta el día de hoy, la sustentabilidad socio-ambiental plantea serios desafíos para los países. En el caso argentino, a partir de la década de los 60, y conjuntamente con el desarrollo del estado capitalista, sucesivas crisis interpelaron al sector denotando la vigencia de ciertas cuestiones y tensiones que han caracterizado a la actividad. Hacia finales de los años 90 y de la mano de la desregulación estatal, se alcanzaron niveles históricos de captura con profundas consecuencias sociales y ambientales que aún no han sido totalmente saldadas. El puerto de la ciudad de Mar del Plata, principal puerto pesquero del país en relación a su participación en los desembarques totales, fue el más golpeado por la crisis. La desocupación y los procesos de precarización laboral, junto a las transformaciones espaciales en el área adyacente al puerto, se convirtieron en parte constitutiva de la actividad. Sin embargo, existe una carencia en relación a los análisis y diagnósticos referidos particularmente al mercado de fuerza de trabajo y a la actual estructura productiva del sector, cuyas transformaciones tienen especial impacto en la ciudad de Mar del Plata. Esta carencia tiene consecuencias sensibles tanto para el campo científico abocado a su

estudio, como para las agencias y organizaciones gubernamentales y no gubernamentales que diseñan políticas orientadas al sector.

En esta ponencia expondremos los primeros resultados que el equipo transdisciplinar alcanzó en los tres años de existencia del OPP y los desafíos a futuro.

Introducción

La actividad pesquera es una de las actividades económicas más antiguas y complejas. Desde su emergencia en los mercados internacionales, a mediados del siglo XIX, y hasta el día de hoy, la sustentabilidad socio-ambiental plantea serios desafíos para los países. En el caso argentino, a partir de la década de los 60, y conjuntamente con el desarrollo del estado capitalista, sucesivas crisis interpelaron al sector denotando la vigencia de ciertas cuestiones y tensiones que han caracterizado a la actividad (Mateo J 2003, Nieto y Colombo 2009, Allen 2010, Solimeno y Yurkievich 2020). Hacia finales de los años 90 y de la mano de la desregulación estatal, se alcanzaron niveles históricos de captura con profundas consecuencias sociales y ambientales que aún no han sido totalmente saldadas. El puerto de la ciudad de Mar del Plata, principal puerto pesquero del país en relación a su participación en los desembarques totales, fue el más golpeado por la crisis. La desocupación y los procesos de precarización laboral, junto a las transformaciones espaciales en el área adyacente al puerto, se convirtieron en parte constitutiva de la actividad (Mateo J et al. 2010).

Los emergentes del desarrollo pesquero nacional y marplatense, desigual y contradictorio, motivaron que en el año 2008, desde la Facultad de Humanidades de la Universidad Nacional de Mar del Plata, se fundara el Grupo de Estudios Sociales y Marítimos (GESMar). El eje principal del GESMar se refiere al pasado, presente y futuro de las ciudades-puerto, en particular de las comunidades laborales portuarias del sudeste bonaerense. Asimismo, sus proyectos de investigación se vinculan a cuestiones tan amplias como son la conflictividad social y laboral, las políticas públicas, las condiciones de vida y trabajo, las mentalidades y representaciones sociales de los grupos que dinamizan la vida de las ciudades-puerto, entre otros muchos temas. En este sentido, al partir desde la geografía marplatense, el principal punto en común de los procesos estudiados ha sido la actividad pesquera anclada en la terminal local.

Desde su creación en el año 2008, el GESMar viene desarrollando actividades de vinculación con las comunidades que son sujeto de sus investigaciones. Se han organizado talleres y cursos, se han redactado informes técnicos a pedido de organizaciones sociales y

gremiales, y se han llevado adelante proyectos de extensión en vinculación con las comunidades del puerto de la ciudad de Mar del Plata. Sus miembros también desarrollan tareas docentes en las escuelas de enseñanza media y en la universidad, donde dictan seminarios de grado y posgrado.

El grupo está dirigido desde su creación por el Doctor en Historia José Mateo, quien ha permitido y acompañado el desempeño creativo de cada uno de los miembros del grupo. Conforme a sus enseñanzas, el GESMar sostiene y defiende una política de apertura hacia quienes sientan ganas de, y tengan vocación por, investigar y desarrollarse intelectualmente en un clima de cooperación y solidaridad.

La profundización de las actividades del GESMar condujo a que en el año 2019 se creara el Observatorio de Problemáticas Pesqueras (OPP), el cual está conformado por investigadores e investigadoras de diversas disciplinas que buscan poner a disposición saberes sobre la actividad pesquera argentina. En este sentido, la función del OPP es servir como instrumento de recopilación y generación de datos cuantitativos y cualitativos para la construcción de información que sirva como sustento para el diseño y la planificación de las políticas públicas. De esta manera, en esta ponencia se desarrollarán los primeros resultados que el equipo transdisciplinar del OPP alcanzó en los tres primeros años de existencia y, al mismo tiempo, se mencionan los desafíos a futuro.

En un primer momento, se comentarán las colaboraciones que el OPP realizó con la Revista El Ojo del Cóndor y Tricontinental. En segundo término, se hará un recorrido rápido por algunos de los posteos que se han hecho mostrando el sitio web. En tercer lugar, se abordarán los proyectos que se han presentado, los que salieron y los que no. Para finalizar, se comentarán las líneas de investigación abiertas y los próximos desafíos del grupo.

Artículos y colaboraciones colectivas del OPP

Entre los trabajos colectivos realizados, en primera instancia se desarrolló un artículo denominado *“Pesca, mar y tierra: una cartografía industrial de la actividad pesquera en Mar del Plata”* (Nieto et al. 2022). El objetivo del trabajo fue realizar un mapeo de la actividad industrial pesquera en perspectiva histórica, a partir de dos relevamientos centrales: el Censo Nacional Pesquero de 1996 y un relevamiento efectuado por la Municipalidad de General Pueyrredón en 2018. El mismo permitió conocer algunas transformaciones de la industria pesquera marplatense en las últimas décadas, a partir de dos “mapas de calor” que plasman la distribución espacial de los establecimientos, por ejemplo, la mayor presencia en la zona del

Parque Industrial General Savio, próximo a la localidad de Batán, lo cual es un proceso novedoso para la industria pesquera que estuvo localizada históricamente en la “zona núcleo” del puerto marplatense. Por otro lado, observamos una mayor concentración en esta zona núcleo, una distribución menos marcada hacia el noroeste de la ciudad con respecto a 1996. En tercer término, otro resultado es la nula presencia de industria pesquera más allá de la avenida Juan B. Justo, la cual se ubica como “frontera” de la actividad en la ciudad.

La construcción de los mapas mostró ser una herramienta útil e interesante para analizar información de los relevamientos, a fin de “cartografiar” la industria pesquera marplatense, que tiene una importancia muy significativa para la ciudad.

Otro trabajo colectivo fue un artículo denominado: “*La riqueza pesquera argentina: ¿platos gourmet para pocos o bienes comunes para todos?*” (Maciel et al. 2021). En el mismo se pone en discusión el perfil productivo y exportador que tiene la actividad pesquera argentina, en donde un porcentaje muy significativo de las capturas tiene como destino final las exportaciones (más del 80%), sobre todo de especies como langostinos, que en gran medida se utilizan para “decorar” platos en mercados centrales. Esta situación se contrapone con un consumo muy bajo de productos pesqueros por parte de la población argentina, ubicada no sólo por debajo de la media mundial, sino también de la media latinoamericana, con un consumo alrededor de los 4 o 5 kilos de pescado por año por habitante (lo cual es 3 o 4 veces por debajo de la media mundial). En este sentido se abre la discusión en torno a la soberanía alimentaria y la dificultad que tienen las amplias franjas de trabajadores para acceder a este tipo de productos, que tienen una gran importancia nutricional para el desarrollo humano. Esto se vincula con la discusión en torno a la Ley Federal Pesquera y sus postulados, ya que los mismos se configuraron como el marco para que el Estado legalice estos procesos.

Posteos del OPP¹

La heterogeneidad disciplinar del OPP resultó en diversos abordajes sobre distintas aristas de la problemática pesquera nacional. Por ejemplo, expresiones de la “conflictividad laboral y portuaria” en el sector, entre las cuales se analizan conflictos por recuperación de fábricas pesqueras en Necochea y Quequén entre los años 2010 y 2012². Estos conflictos a nivel local tienen como marco el desguace de la industria pesquera en estas ciudades, que llegaron a

¹ <https://observar.estudiosmaritimosociales.org/inicio/>

² <https://observar.estudiosmaritimosociales.org/engraucoop-la-primera-recuperada/#more-548>

contar con más de veinte establecimientos y 3.000 puestos de trabajo en los años 70. Los mismos fueron desmantelados durante las últimas cuatro décadas en el marco de la concentración del capital y la actividad pesquera en Mar del Plata y ciudades portuarias de la Patagonia.

También se desarrolló una discusión en torno a la esencialidad de la actividad pesquera declarada en el contexto de la pandemia, y cómo esa rápida reactivación de la actividad no fue acompañada por protocolos serios y bien aplicados referidos al cuidado de las y los trabajadores, no sólo embarcados sino también lxs que realizan el trabajo “en tierra”³.

Otros trabajos se basan en una perspectiva biográfica y autobiográfica, a fin de transmitir los saberes y experiencias de sus trabajadores^{4 5}. Entre las notas presentadas en la página web del OPP, podemos mencionar por su orden de aparición:

¿Quién se acordará del Capitán Nemo?⁶, de Esmeralda Broullon. Desde Sevilla, España, la autora realiza un trabajo de campo antropológico en una tradicional área marítima como es la Ría de Vigo, y delimita las unidades de observación para iniciar un estudio etnohistórico sobre pesquería extractiva en el Atlántico Sudoccidental e islas adyacentes. En este trabajo, corrobora el valor del patrimonio inmaterial del cúmulo de conocimiento práctico de buena parte de sus agentes protagónicos: los capitanes, patronos de pesca junto a los subalternos y los mandos intermedios, entre ellos los contra maestres de cubierta, en la demonizada pesca industrial. Un sector donde la marinería ha sido reemplazada por la lógica del deslocalizado mercado transnacional, por lo que no hubo oportunidad de realizar observación directa sobre este tránsito, ni obviamente posibilidad de embarque para una investigadora, al menos en las primeras aproximaciones al campo de estudio. Pero inmersa desde tierra se realizan ensayos y se extraen experimentados resultados sobre la singularidad y el laberíntico mundo del mar, ámbito de difícil acceso a todas aquellas personas ajenas al mismo.

La Recuperada: fábrica pesquera autogestiva⁷, de Luciana Nogueira. En esta nota, la autora trabaja la conformación de la fábrica pesquera autogestiva: “La Recuperada. Cooperativa de Industria Pesquera y Alimenticia”. El informe describe el proceso de conformación de la

³ <https://observar.estudiosmaritimossociales.org/actividad-esencial-trabajadores-descartables/>

⁴ <https://observar.estudiosmaritimossociales.org/624-2/>

⁵ <https://observar.estudiosmaritimossociales.org/orgullosa-obrera-del-pescado/>

⁶ <https://observar.estudiosmaritimossociales.org/quien-se-acordara-del-capitan-nemo/>

⁷ <https://observar.estudiosmaritimossociales.org/la-recuperada-fabrica-pesquera-autogestiva-2/>

primera empresa recuperada correspondiente al sector de la industria pesquera argentina, situada en Necochea, ciudad de la costa sudeste bonaerense. Para realizar esta descripción, caracteriza: el contexto de surgimiento, la empresa originaria, la fuerza de trabajo fabril, el colectivo obrero que emprendió la recuperación, las corrientes políticas que participaron del conflicto, y el proceso conflictivo que decantó en la recuperación de la fábrica.

Bienes comunes naturales y “recursos pesqueros”⁸, de Elena Lounge. En este artículo se analiza el rol del Consejo Federal Pesquero, el INIDEP y la merluza común como caso de estudio. Como conclusión, la autora señala que, desde un punto de vista social, es necesario cuestionar hacia quiénes va dirigido el beneficio de la pesca. El Estado invierte en el INIDEP para que lo asesore, pero la renta ictícola es acaparada por capitales privados únicamente. Si afirmamos que los recursos pesqueros son un Bien Común, ¿no debería el Estado asumirse como responsable y destinatario de una parte del beneficio de la pesca, y que su usufructo vuelva hacia la sociedad?

Relaciones laborales en el Atlántico Sur⁹, de Patricia Leprati. La autora realiza un análisis a través del caso de un tripulante de un buque pesquero chino, quien había perdido una de sus piernas en un accidente a bordo y fue rescatado por la Prefectura Naval Argentina. Este hecho es tomado como punta de lanza para describir el carácter transnacional de la explotación pesquera en la región desde mediados del siglo XX. Sin embargo, la autora señala que, a pesar de que a sus puertos llegan un gran número de embarcaciones de diferentes partes del mundo, tanto desde Argentina como desde Uruguay, el estudio de las problemáticas pesqueras aborda escasamente dicho carácter transnacional, sobre todo en lo referente al mundo del trabajo. Aunque se suele reconocer el carácter móvil y transfronterizo del capital y de los intereses empresariales pesqueros, las relaciones laborales de la industria pesquera continúan pensándose, mayoritariamente, dentro de los límites de cada estado-nación.

¿El ingeniero Bragge realizó el primer muelle de Mar del Plata?¹⁰, de Bruno Rohou. El autor manifiesta que en la identidad marplatense se acepta como seguro que el primer europeo que estuvo en la zona que hoy llamamos Mar del Plata fue Coelho de Meyrelles. Se dice que

⁸ <https://observar.estudiosmaritimossociales.org/bienes-comunes-naturales-y-recursos-pesqueros/>

⁹ <https://observar.estudiosmaritimossociales.org/relaciones-laborales-en-el-atlantico-sur/>

¹⁰ <https://observar.estudiosmaritimossociales.org/el-ingeniero-bragge-realizo-el-primer-muelle-de-mar-del-plata/>

hizo construir el primer muelle del futuro puerto de Mar del Plata. Detalle sorprendente, este primer muelle habría sido de hierro. Esta nota se propone interrogar la posibilidad técnica de construir un muelle de este material, en una zona totalmente despoblada.

Régimen Federal de Pesca¹¹, de Camila Okada. En su desarrollo, la autora describe los principales instrumentos y mecanismos establecidos en el Régimen Federal de Pesca que modificaron la administración de la actividad pesquera en nuestro país, pero cuyo funcionamiento nos permite *a priori* cuestionar la normativa en términos de densidad y correlación entre los objetivos enunciados y los resultados obtenidos. Concluye señalando que la actividad pesquera representa un desafío en materia de políticas públicas en relación a los principios distributivos y de equidad social. En Argentina, la necesidad de regular la actividad se cristalizó con las consecuencias económicas y sociales de la explotación, en donde el Régimen Federal de Pesca cumple un rol de relevancia al haber modificado normativamente la administración de la actividad. Sin embargo, es hora de que el Estado ponga en la mesa de discusión los resultados de su implementación para evitar nuevamente tener que actuar ante la urgencia de los desequilibrios ambientales y sociales.

Tribunales de Trabajo: ¿de pro obrero a pro patronal?¹², de Eliana Marioli. En este trabajo se analiza el inicio de actividades de un nuevo Tribunal de Trabajo en la ciudad de Mar del Plata. Hasta aquí, nada llamativo; sin embargo, cuando observamos los nombres designados para integrar el trío de juezas que compondrán este organismo, podemos distinguir uno especialmente polémico: el de la Dra. Stella Maris Moscuzza. Este nombre resuena por estar asociado a una de las familias más poderosas del sector pesquero nacional y marplatense. Quien en su perfil de LinkedIn, se presenta como “Asesora Jurídica de Empresas en Derecho Laboral y Negociación Individual y Colectiva, titular del Estudio Moscuzza Abogados y docente de la UNMdP”. Es decir, no sólo existe un vínculo familiar, sino también uno laboral: se encarga de ser la defensora de la empresa Pedro Moscuzza e hijos S.A. en la mayoría de las demandas en su contra. La autora se pregunta ¿cómo es que una empresaria y ferviente defensora de los derechos empresariales es designada para estar a la cabeza de un tribunal laboral? ¿Qué motivos políticos y partidarios hay detrás, cuáles son los intereses en juego? ¿Por qué el gobierno tiende a favorecer sistemáticamente a la patronal a la hora de tomar este tipo de decisiones?

¹¹ <https://observar.estudiosmaritimossociales.org/regimen-federal-de-pesca-ley-nacional-24-922-97/>

¹² <https://observar.estudiosmaritimossociales.org/tribunales-de-trabajo-de-pro-obrero-a-pro-patronal/>

Precariedad laboral en la industria pesquera: una realidad permanente¹³, de Jorge Agüero, jubilado e integrante de Memoria Portuaria. Su texto realiza un recorrido histórico sobre las denuncias que se han realizado sobre la insalubridad en que se trabaja en plantas de pescado en Mar del Plata. Reconoce que algunas empresas han mejorado en algo las condiciones de salubridad, principalmente por las exigencias de la exportación, sin embargo, siguen derivando el pescado a plantas donde no se respeta lo más mínimo dichas condiciones. En consecuencia, se puede afirmar que el riesgoso medio ambiente en que se realizan las tareas hace que la salud del obrero se resienta constantemente y, si bien hoy tenemos leyes que han permitido a muchos trabajadorxs (afectados por la falta de inscripción o de aportes) jubilarse con la mínima, el autor considera que esto lo único que modera son las consecuencias, pero no ataca las causas, pues solamente declarando la insalubridad y combatiendo el trabajo en negro en el sector, permitiría en un futuro trabajar en mejores condiciones y con una jubilación acorde a la tarea realizada.

Clamor desde las entrañas del mar¹⁴, de Gabriela Sánchez. La autora analiza la problemática de los hundimientos en la Argentina. Advierte que desde el 2000 hasta la fecha, se han hundido 60 barcos pesqueros, con un saldo de 97 muertos entre tripulantes fallecidos y desaparecidos. La problemática de los hundimientos es muy poco abordada en sus diferentes aristas. La falta de estudios sobre la seguridad marítima, y específicamente sobre hundimientos, es general a nivel mundial, y nuestro país no es la excepción. La naturalización, unida a la poca atención académica y social que existe sobre esta problemática, termina perpetuando una realidad que se sigue repitiendo. Realiza un análisis estadístico y encuentra una relación entre la antigüedad de la flota pesquera, la eslora de los barcos y la cantidad de víctimas en los hundimientos.

Proyectos presentados y en curso

El primer proyecto presentado por el OPP fue ante la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) en mayo de 2019, realizado por el Dr. Agustín Nieto y la Lic. Camila Okada. El proyecto “Pasado, presente y porvenir del empleo en el sector pesquero marítimo argentino” tenía como objetivo central diagnosticar la situación del mercado de fuerza de trabajo y las condiciones sociolaborales en el sector pesquero marítimo

¹³ <https://observar.estudiosmaritimossociales.org/precariidad-laboral-en-la-industria-pesquera-una-realidad-permanente/>

¹⁴ <https://observar.estudiosmaritimossociales.org/clamor-desde-las-entranas-del-mar/>

argentino para los últimos 25 años, y pronosticar su posible situación en los próximos años, teniendo en consideración los conceptos e indicadores propuestos por la Organización Internacional del Trabajo (OIT). El mismo no quedó seleccionado por la FAO, pero sirvió como base para proyectos posteriores.

Uno de los proyectos que elaboramos fue presentado en el marco del programa nacional “Ciencia y Tecnología contra el Hambre”¹⁵, y se basó en la interrelación de tres principales ejes articuladores: el desempleo y la precarización laboral en la industria pesquera marplatense, la educación alimentaria y nutricional en torno a mejorar el acceso de productos pesqueros frescos, y la soberanía alimentaria en relación a las problemáticas alimentarias que existen en la localidad. Nuestros objetivos, además de elaborar información de utilidad social y pública, eran fortalecer acciones en red, fomentar el trabajo docente, diseñar políticas públicas de soberanía alimentaria que impacten sobre problemas alimenticios, y promover el máximo “interés social” de la Reserva Social de Merluza Común, orientado al aprovisionamiento de mercados barriales y comedores escolares. El proyecto se basó en un diagnóstico de problemáticas y falencias halladas en el territorio local. Si bien la propuesta no quedó seleccionada entre las financiadas, se constituyó como una instancia de intercambio interdisciplinar muy enriquecedora para el grupo.

Desde finales del año 2021 y durante todo el 2022, estamos desarrollando un proyecto que tiene como objetivo analizar el “Perfil sociocultural de la tripulación que opera sobre el Variado Costero desde el puerto de Mar del Plata”¹⁶. El proyecto se lleva a cabo de manera interdisciplinar e interinstitucional, destacándose la participación de la Universidad Nacional de Mar del Plata, a través del GESMar y el Observatorio de Problemáticas Pesqueras (OPP); el Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero (INIDEP); la Fundación Vida Silvestre Argentina; la Asociación de Embarcaciones de Pesca Costera y Fresquera; y la empresa Simplot, que financia el proyecto. El trabajo de campo incluye la administración de encuestas y entrevistas que aún continúan en proceso. El trabajo se constituye como un punto de partida realmente innovador para la aplicación del Enfoque Ecosistémico de la Pesca (Defeo y Vasconcellos 2020) en la gestión de una pesquería argentina.

¹⁵ <https://www.argentina.gob.ar/ciencia/financiamiento/cytcontraelhambre>

¹⁶ <https://www.argentina.gob.ar/noticias/investigadores-del-inidep-y-de-la-unmdp-analizaran-el-perfil-sociocultural-de-la>

Cierre

La realización del VII Coloquio Internacional de Patrimonio Portuario realizado entre el 11 y 12 de agosto de 2022 en la Ciudad de Rosario, Santa Fe, Argentina, motivó al equipo interdisciplinario que conforma el OPP a presentar los avances logrados desde el año 2019. Las investigaciones y proyectos llevados a cabo han permitido consolidar un equipo de trabajo que reúne especialistas tanto de las ciencias sociales como de las ciencias biológicas. En este sentido, reconocemos tres grandes campos en los cuales se encajonan las actividades realizadas. En primer lugar, los artículos colaborativos que surgieron a partir de convocatorias de revistas especializadas en la problemática pesquera/ambiental. En segundo lugar, los posteos de divulgación realizados a partir del sitio web donde se abordan diversas temáticas vinculadas con lo pesquero-portuario. Por último, destacamos los distintos proyectos presentados ante diversas instituciones. Estas instancias, más allá del trabajo transdisciplinario que demandan, implican momentos en donde nos es posible volcar lo estudiado hacia la proyección de acciones concretas vinculadas al manejo de la actividad pesquera.

Para finalizar la ponencia, nos gustaría reafirmar el compromiso y la línea de investigación y divulgación que viene sosteniendo el OPP en los últimos tres años. La pesca es una actividad económica que encierra múltiples contradicciones que terminan por expresarse en problemáticas de distinta índole (ecológicas, económicas, obreras, geográficas, sociológicas, etc.). Allí radica el principal desafío que enfrentamos como grupo: permanecer alertas y dispuestos a abordar estos problemas, tratando de cubrir las carencias en relación a los análisis y diagnósticos referidos a la actual configuración pesquera argentina y, en particular, la marplatense.

Bibliografía

- Allen, Adriana. “¿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, no. 3 (noviembre 2010): 151-167. https://estudiosmaritimossociales.org/wp-content/uploads/2016/05/remss-nc2ba-3-28x21-29-4-2011_p151-167-2.pdf
- Defeo, Omar y Marcelo Vasconcellos. *Transición hacia un enfoque ecosistémico de la pesca: Lecciones aprendidas de pesquerías de América del Sur*. FAO Documento Técnico de Pesca y Acuicultura no. 668. Roma: FAO, 2020. <https://doi.org/10.4060/cb2229es>

- Maciel Matías, Agustín Nieto, Luciana Nogueira, Camila Okada, Diego Solimeno y Victoria Sordini. “La riqueza pesquera argentina, ¿platos gourmet para pocos o bienes comunes para todos?” *Tricontinental*, cuaderno no. 3 (mayo 2021): 12-21. <https://thetricontinental.org/es/argentina/despojocuaterno3-gesmar/>
- Mateo, José, Agustín Nieto y Guillermo Colombo. *Precarización y fraude laboral en la industria pesquera marplatense. El caso de las ‘cooperativas’ de fileteado de pescado. Estado actual de la situación y evolución histórica de la rama. 1989-2010*. Mar del Plata: Ministerio de Trabajo de la Provincia de Buenos Aires, 2010. https://www.trabajo.gba.gov.ar/informacion/masse/categoriaA/13_MATEO_Precarizacion_y_fraude_laboral_en_la_industria_pesquera_marplatense.pdf
- Mateo, José. “De espaldas al mar. La pesca en el Atlántico Sur (siglos XIX y XX).” Tesis doctoral, Universitat Pompeu Fabra, 2003.
- Nieto, Agustín y Guillermo Colombo. “Lucha de calles en la industria de la pesca. Una interpretación del porqué de su regularidad (1997-2007).” *Conflicto Social* 2, no. 1 (junio 2009): 168-194. <https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/CS/article/view/446>
- Nieto, Agustín, Camila Okada y Diego Solimeno. “Pesca, mar y tierra: Una cartografía industrial de la actividad pesquera en Mar del Plata.” *El Ojo del Cóndor*, no. 11 (junio 2022): 23-25. <https://online.fliphtml5.com/iwdnh/juys/#p=24>
- Solimeno, Diego y Gonzalo Yurkievich. “Sobran cuchillos, falta el pescado. Auge del langostino patagónico y reactivación del conflicto social en Mar del Plata.” *Geograficando* 16, no. 2 (noviembre 2020). <https://doi.org/10.24215/2346898Xe076>

LA ACTIVIDAD PORTUARIA–PESQUERA Y LA PANDEMIA COVID–19. EL CASO DEL PUERTO CALETA PAULA EN CONTEXTO DE LA REGIÓN

Marcelo Robledo

ITET–UNPA–UACO

mrobledo.uaco@gmail.com

Resumen

Los primeros días del año 2020, como consecuencia de la aparición y proliferación de casos de personas contagiadas con el virus SARS-CoV-2, el mundo comienza a sufrir las consecuencias de la pandemia por el COVID-19 y, a su vez, también a experimentar cambios y transformaciones en las prácticas sociales y económicas. El primer caso detectado en Argentina fue en los primeros días de marzo, y el 20 de dicho mes se decretó la cuarentena en todo el territorio nacional, dando lugar al Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio, previendo distintas actividades y servicios considerados esenciales, el cual fue evolucionando con distintos alcances.

Luego de más de dos años se podría afirmar que todas las actividades humanas se vieron afectadas, en particular las económicas. Algunas de ellas se vieron favorecidas (las tecnológicas, de comunicación, *streaming*, e-commerce, salud –laboratorios, fábricas de insumos, etc.) pero la mayoría se vieron limitadas (dentro de las más afectadas se destacan el sector de aerolíneas, hotelería, turismo, gastronomía, esparcimientos masivos, etc.). En este trabajo interesa analizar cómo y en qué medida la pandemia influyó en el desarrollo de la actividad portuaria-pesquera del puerto de Caleta Olivia. Si bien es cierto que la misma fue exceptuada desde el principio de la medida sanitaria a través del decreto 297/20 (Art. 6, inciso 13 “actividades vinculadas con la producción, distribución y comercialización agropecuaria y de pesca”), no obstante, en la práctica tuvo limitaciones por los protocolos vigentes y por los contagios de las personas afectadas a las operaciones.

Esta producción es un apéndice de la producción central “Los puertos y el Desarrollo Local – Análisis de caso: Puerto Caleta Paula”, en el marco del proyecto de investigación “Los actores económicos y sociales y su relación con el Desarrollo Local. Estudio de Caso: análisis de la actividad petrolera y portuaria en la zona norte de la Provincia de Santa Cruz”.

Presentación

Los primeros días del año 2020, como consecuencia de la aparición y proliferación de casos de personas contagiadas con el virus SARS-CoV-2, el mundo comienza a sufrir las consecuencias de la pandemia por el COVID-19 y, a su vez, también a experimentar cambios y transformaciones en las prácticas sociales y económicas. Luego de más de dos años, se podría afirmar que todas las actividades humanas se vieron afectadas, en particular las económicas. Algunas de ellas se vieron favorecidas, pero la mayoría se vieron limitadas en sus operaciones. En este trabajo interesa analizar cómo y en qué medida la pandemia influyó en el desarrollo de la actividad portuaria-pesquera del puerto de Caleta Paula (Caleta Olivia – Santa Cruz – Argentina) en el contexto de las potencialidades para el desarrollo económico territorial.

Para aproximarnos al cumplimiento de la consigna se intentará, en primer término, responder algunas preguntas relacionadas con el tema, por ejemplo: ¿por qué estudiar el Desarrollo y qué implica?, ¿cuál es la relación entre el Desarrollo y la actividad portuaria pesquera?, ¿cuáles son las principales características de Puerto Caleta Paula?, ¿cómo es la evolución de la actividad portuaria en Santa Cruz?, ¿cuáles son las principales particularidades de la evolución de la actividad portuaria del Puerto Caleta Paula?, ¿cuáles son las principales características de la actividad pesquera nacional, regional y local?, ¿cómo es la evolución de la actividad pesquera nacional, regional y local desde el 2000?, ¿cuáles son las principales particularidades de la evolución de la pesca en los puertos de la región?, entre otras.

Al final del trabajo se expondrán algunas conclusiones al respecto y se incorporará un análisis en detalle de la cantidad de operaciones y la cantidad de desembarques de captura de pesca marítima durante los meses del 2021 en comparación con meses de años anteriores.

¿Por qué estudiar el Desarrollo y que implica?

Lo primero que se debe señalar en relación al Desarrollo (endógeno, local, económico, territorial –dependiendo del momento histórico y de la perspectiva de análisis) es su objetivo original, el cual es la creación de una herramienta local para dar repuestas a las consecuencias (y también para aprovechar las oportunidades) de la internacionalización de la economía, buscando el progreso social a partir de la creación de empleo y la reducción de la pobreza. Respecto de la definición y alcance, Antonio Vázquez Barquero (2009), sostiene que el Desarrollo es entendido como la capacidad de llevar adelante un proyecto de desarrollo sustentable en el que se aprovechan las capacidades territoriales, (sociales, naturales, técnicas, económicas, institucionales, culturales, etc.) en pos de mejorar las condiciones de vida de las

personas radicadas en el territorio, para lo cual es necesario intervenir en tres dimensiones, 1) la económica: los empresarios regionales deben optimizar y hacer más eficientes sus factores productivos para convertirse en la principal fuente de generación de empleo y de riquezas, 2) la sociocultural: la identidad cultural de los actores sociales (individuos y organizaciones) es la base del proceso de desarrollo; y, finalmente, 3) la político-administrativa: los actores políticos, el gobierno y el Estado deben promover las políticas territoriales que permitan crear un entorno favorable al desarrollo. A su vez, Francisco Albuquerque (1997), menciona que es necesario transitar por los siguientes ejes estratégicos: 1) transformación del sistema productivo local, incrementando su eficiencia y competitividad, 2) fomento de la diversificación productiva e incremento del valor agregado en las actividades económicas y 3) sostenibilidad ambiental de las actividades.

La zona norte de la provincia de Santa Cruz, esto es Caleta Olivia, Cañadón Seco, Pico Truncado, Koluel Kaike, Las Heras, Perito Moreno, Los Antiguos, Puerto Deseado, Jaramillo y Fitz Roy, tiene una heterogénea matriz productiva que incluye un importante corredor petrolero (Cañadón Seco, Pico Truncado, Koluel Kaike y Las Heras)¹, a pesar de la discusión sobre su impacto en las comunidades; un creciente desarrollo minero sobre el macizo del Deseado (Perito Moreno y Puerto Deseado)²; una compleja actividad portuaria y pesquera (Puerto Deseado y Caleta Olivia)³; un tradicional proyecto agro turístico (Los Antiguos)⁴; un

¹ La explotación de hidrocarburos en la Cuenca del Golfo San Jorge no sólo es la principal actividad económica de la región, sino que también representa una parte importante de la producción total nacional. En el 2021, la CGSJ aportó el 40% de los 30 mm³, y de esos 12 mm³ la ZNSC aportó el 32%. Por supuesto, es la actividad que más aporta en concepto de regalías a las arcas del Gobierno provincial.

² Desde fines de los 90, Santa Cruz experimentó un importante cambio en su matriz productiva a partir del auge en minería metalífera y no metalífera, respaldada por las acciones llevadas a cabo por la empresa del estado FOMICRUZ. Si bien es cierto que los emprendimientos se encuentran en distintas fases (exploración, estudios de factibilidad, desarrollo y producción), no obstante ello, están generando una gran expectativa en toda la sociedad proyectos tales como San José Huevos Verdes, Cerro Negro, Cerro Moro, Yacimiento Don Nicolás y el conocido Cerro Vanguardia, entre otros.

³ A pesar de que Santa Cruz tiene operando cinco puertos, no se puede afirmar que se trate de una provincia con tradición portuaria. El puerto de mayor experiencia y actividad es el de Deseado, mientras que el Puerto Caleta Paula es relativamente joven. En ambos puertos la actividad está jaqueada por los constantes conflictos y la disminución en la pesca y en el transporte de carga.

⁴ El valle de Los Antiguos cuenta con un microclima (principal promotor del turismo) clave para el desarrollo de la producción de frutas finas, particularmente cerezas. La comercialización se realiza en el mercado interno (en la región y el mercado central) y externo, principalmente a Europa central.

potencial desarrollo de energías alternativas, particularmente el corredor eólico (Koluel Kaike, Pico Truncado, Jaramillo y Deseado)⁵; y, en menor medida, la actividad ganadera.

En este esquema, se considera prioritario focalizar el estudio en las actividades portuarias y pesqueras. La provincia de Santa Cruz cuenta, bajo su administración política y operativa, con cuatro puertos operables a lo largo de los 1.200 km de costa (incluyendo valiosos recursos costeros y marítimos –es la tercera provincia en términos de desembarque de captura marítima). El equipo de investigación ITET UACO en particular, se concentra en la relación del Puerto Caleta Paula (Caleta Olivia) y el Desarrollo Local.

¿Cuál es la relación entre Desarrollo y la actividad portuaria pesquera?

Se puede encontrar un vasto marco teórico sobre el desarrollo portuario y pesquero y su impacto en el territorio. Por ejemplo, en materia portuaria, Martner Peyrelongue (1999) señala que los puertos, desde sus orígenes, han representado desafíos y oportunidades para las sociedades. “El puerto es frontera geográfica, tecnológica y cultural, por eso es un punto de ruptura, pero, a la vez, es lugar de encuentro, es intersección de rutas comerciales y zona de confluencia de ideas, valores y tecnologías de origen diverso” (Martner Peyrelongue 1999). Por otro lado también, no debe perderse de vista que los puertos han tenido históricamente una incidencia en la estructura urbana, en la economía, en la imagen y en la cultura de la ciudad (Alemany Llovera 2015). En esta línea de investigación se han configurado cinco dimensiones de análisis:

- Las zonas de influencias internas y externas de los puertos (*hinterland* y *foreland*).
- Las ventajas y oportunidades del transporte naval a partir del modelo “puerta a puerta” (intermodalismo).
- La relación Ciudad-Puerto y su impacto en el nivel de actividad del puerto.

⁵ Dentro del ejido urbano de Pico Truncado se ubica la Planta Experimental de Hidrógeno, la cual se encuentra en la etapa de producción a baja escala, pero sin lugar a dudas el mayor potencial está dado por los proyectos eólicos previstos en el Renovar 1.5, siendo el Parque Eólico Bicentenario el más importante. Este proyecto está en construcción en Jaramillo y prevé un aporte a la matriz energética nacional de 100 megavatios (MW), es decir, el doble de consumo de las localidades de la ZNSC (Caleta Olivia, Cañadón Seco, Pico Truncado y Las Heras). Además, están los proyectos “La Deseada” (100 MW) de la empresa Eólica Pico Truncado S.A., Parque Eólico Viento Austral (97 MW) de la empresa Viento Austral S.A., a instalarse en inmediaciones de la ciudad de Comandante Luis Piedra Buena; “Vientos Los Hércules” (97.2 MW), de la empresa Eolia Sur, al sur de Pico Truncado; y finalmente “Parque Eólico Puerto Deseado” (39 MW), de la firma KAIKOS S.A., en el Departamento Deseado. En febrero del 2022 YPF Luz inauguró su tercer parque, el Cañadón León de 123 MW.

- El desarrollo portuario – Obras de infraestructura – incluye el frente marítimo (*waterfronts*).
- El puerto como actor de integración local y regional – Principales características de la actividad portuaria.

Como se mencionara, en esta producción en particular nos interesa profundizar en el impacto que tuvo (tiene) la pandemia COVID-19 en la actividad, y en especial en los niveles de producción, para lo cual es necesario describir las principales características del puerto de Caleta Olivia y los niveles de operación históricos, y compararlos con los actuales.

¿Cuáles son las principales características de Puerto Caleta Paula?

El Caleta Paula es un puerto multipropósito con más de 20 años de explotación, con una preponderante actividad pesquera. Fue pensado en tres etapas, dos de las cuales ya se concretaron. Se inauguró en septiembre de 1998 y está ubicado a 3,5 km al sur de la ciudad de Caleta Olivia, contando con un predio de 320 hectáreas (60 ocupadas, 20 designadas a la zona franca y 240 disponibles) frente al Mar Argentino, sobre el Golfo San Jorge. Al no ser un puerto natural, puede operar independientemente de las condiciones climáticas, siendo ésta una gran ventaja para los armadores (dueños de los buques). El recinto portuario alcanza 8 metros en marea baja y 14 en alta, con lo cual la operatoria no está sujeta a los niveles de la marea. Es decir, es operable las 24 horas del día los 365 días del año⁶.

El puerto ofrece una serie de servicios portuarios, a través de la administración local y de las empresas privadas instaladas en el predio o radicadas en la zona. La UNEPOSC, a través de la administración local, gestiona los servicios administrativos legales y las autorizaciones y controles operativos de atraque de los barcos. Tiene además la potestad para explotar el puerto mediante el alquiler de los predios para otras actividades, por ejemplo el almacenamiento y distribución de combustibles y las plantas procesadoras de productos del mar. Las empresas y emprendimientos privados prestan servicios de talleres navales (el API y las pymes regionales), personales (buzos, seguridad, etc.) y complementarios (grúas, transporte, combustible, estiba, etc.).

⁶ Los datos técnicos y los planos del recinto portuario fueron suministrados por el Jefe de Puerto local en entrevistas que se realizaron en el marco de las actividades investigativas previstas en el PI.

Las principales conclusiones preliminares sobre la actividad portuaria y su impacto en el desarrollo local⁷ destacan que el Puerto Caleta Paula, desde el punto de vista técnico, tiene importantes ventajas comparativas en relación a los demás puertos de la región, como para consolidar su oferta de servicios portuarios (ya sea para los barcos de pesca, mercantes, cruceros, de transporte, etc.). Además, presenta las condiciones y potencialidades como para conformarse en un centro complementario de distribución de la producción regional. No obstante, se observa una limitada incidencia en el perfil productivo regional, escasa generación de renta y una marcada falta de integración con la ciudad.

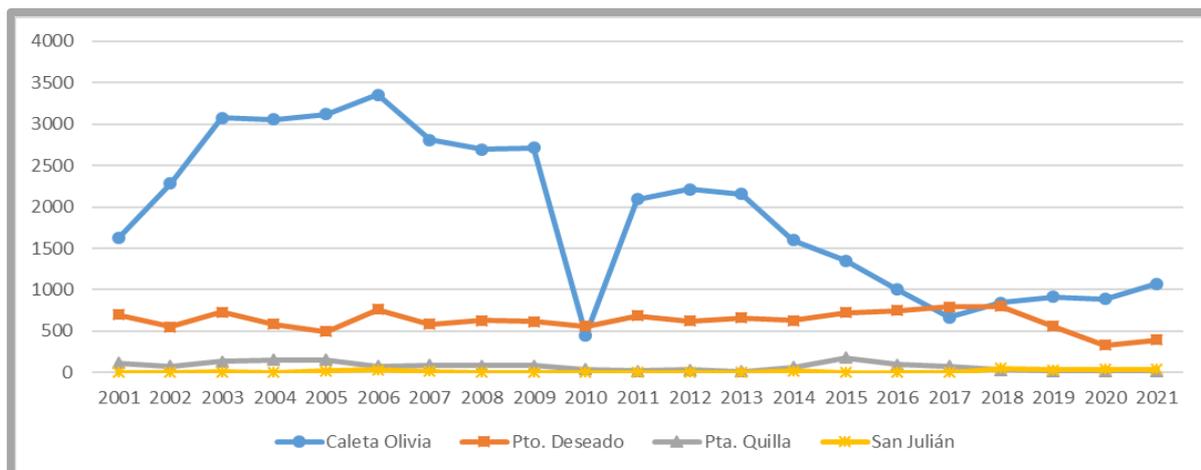
¿Cómo es la evolución de la actividad portuaria en Santa Cruz?

La provincia de Santa Cruz tiene, bajo la administración de la Unidad Ejecutora Portuaria (UNEPOSC), cinco puertos⁸ y en dos de ellos (Puerto Deseado y Caleta Olivia) se desarrolla la mayor parte de la actividad portuaria en forma constante, mientras que los puertos de San Julián y Punta Quilla tienen grandes variaciones entre diferentes períodos de tiempo. Si tomamos en cuenta la cantidad de veces que ingresan los barcos y buques a los muelles, Caleta Paula representa el mayor movimiento portuario, con un promedio de los últimos 20 años de 1903 amarres (73%), seguida por Deseado con 626 (24%) y Punta Quilla con 74. Sin embargo, desde 2012 se produce un marcado descenso en la cantidad de operaciones hasta el 2018 donde, como se observa en el gráfico 1, los dos principales puertos realizaron prácticamente la misma cantidad de intervenciones (Caleta Olivia 842 y Deseado 797), y a partir de ese año el Caleta Paula comienza a crecer levemente (1070 en el 2021), mientras que Deseado tiene una evolución contraria (626 en 2021), pero los porcentajes del total se mantienen dentro de los más menos (\pm) 2%.

⁷ Parte de los primeros resultados se expusieron en el ICT UNPA 177-2018 “Los puertos y el desarrollo local. Análisis de caso: Puerto Caleta Paula – Caleta Olivia – Santa Cruz” – Abril 2018.

⁸ Los puertos que actualmente están operando son Caleta Paula, Deseado, Punta Quilla y San Julián. El Puerto Río Gallegos está formado por tres muelles. Dos de ellos, el Fiscal y El Turbio, están ubicados sobre la costa de la ciudad de Río Gallegos y no se encuentran operativos. El tercer muelle, Presidente Illia, está operativo y se encuentra emplazado en Punta Loyola, a 15 km de Río Gallegos. Los muelles El Turbio e Illia no son administrados por la UNEPOSC.

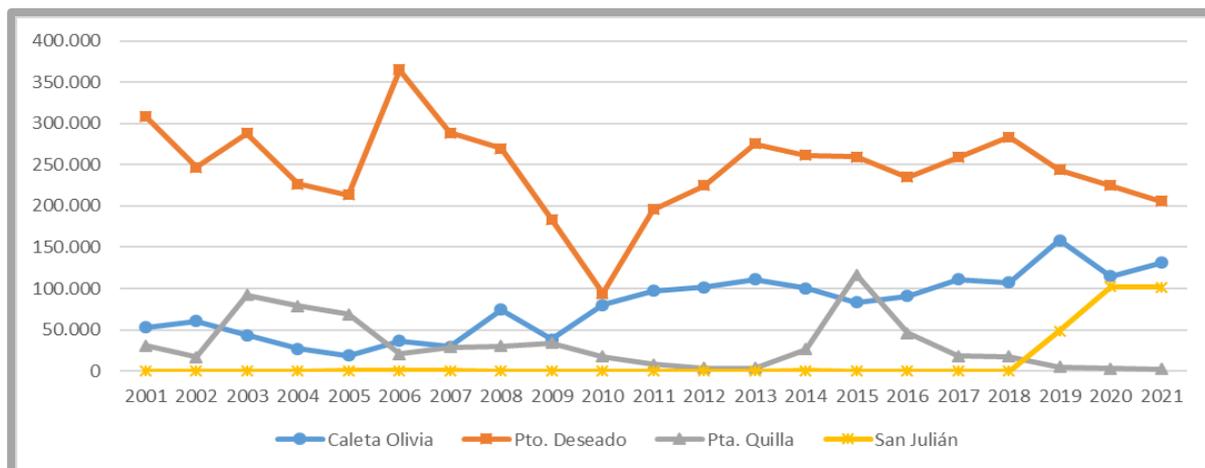
Gráfico 1. Total de operaciones de barcos y buques por año (2001-2021).



Fuente: Elaboración propia sobre datos de Control Operativo – UNEPOSC.

En cada puerto están radicados armadores que operan en forma habitual y periódica (flota amarilla, congeladores, buque tanque, etc.) y cada vez que atracan los barcos (por diferentes motivos, no solamente por cargas y descargas) se registra como una operación. A su vez, cada operación genera diferente nivel de actividad (en términos de personal involucrado, horas de trabajo, valor de la mercadería, tamaño de la flota, etc.), siendo la más representativa el movimiento total de mercadería. Si tomamos en cuenta esta última variable (gráfico 2), en Deseado se desarrolla el mayor nivel de actividad portuaria de Santa Cruz, con un promedio anual de los últimos 20 años de 245.000 toneladas de mercadería (removido entrada y salida), seguida por Caleta Olivia con 79.000 t y Punta Quilla con 31.000 t, que en proporción representan un 67%, un 22% y un 9%, respectivamente. Sin embargo, si se considera la producción del 2021, se observa que el movimiento total de mercadería de Puerto Deseado fue de 206.000 toneladas (el 47% del total) por debajo del promedio, como consecuencia de su tendencia a la baja desde el 2006, mientras que el Caleta Paula operó con 131.000 t (30%), muy por encima del promedio resultante de su tendencia al alta desde el mismo año (2006). De hecho, si comparamos el mejor año de producción con el último registro disponible (2021), que para Deseado fue precisamente el 2006 con 365.000 toneladas, la producción disminuyó un 44%, mientras que para Caleta Olivia el mejor año fue el 2019 con 159.000 t, disminuyendo un 17% pero con la salvedad de que estos últimos son datos correspondientes a un periodo más reciente.

Gráfico 2. Total de movimiento de mercadería en toneladas por año (2001-2021).



Fuente: Elaboración propia sobre datos de Control Operativo – UNEPOSC.

La diferencia respecto de la cantidad de operaciones y la cantidad de mercadería movilizada, responde a los tipos de barcos y buques (y consecuentemente al tipo de actividad) que operan en cada puerto. En el gráfico/tabla 3 se puede observar que en Caleta Olivia prevalece la actividad de los fresqueros (y, como se verá más adelante, dentro de los fresqueros la mayor cantidad de operaciones la realizan los de rada o ría o flota amarilla, que son embarcaciones pequeñas), mientras que en Puerto Deseado la mayor cantidad de mercadería de entrada y salida es resultante de las operaciones de los congeladores (grandes barcos de factoría como los tangoneros y poteros) y los de logísticas, utilizados para la exportación de productos. En el año 2021, por ejemplo, en Deseado operaron 26 buques de logísticas (mercantes y portacontenedores) y ninguno en Caleta Paula y, dentro de los pesqueros, que incluyen mayor cantidad de mercadería, los congeladores desembarcaron 311 veces en Deseado y sólo 20 en Caleta Olivia. También se debe destacar que estos valores están muy por debajo de los mejores históricos de cada puerto. En el puerto local el año de mayor producción de fresqueros fue en el 2006 con 3.099, por lo que la disminución fue del 70%. Los congeladores disminuyeron un 93%, ya que en el 2002 fueron 294 atraques, y los de logísticas en el 2001 operaron 17 y, como se marcará, ninguno en el 2021 (no operan estos tipos de buques desde el 2005).

Gráfico 3. Total de operaciones por tipo de barcos y buques y por año (2001-2018).

Puerto	Caleta Olivia				Puerto Deseado				Punta Quilla			
	Año/Tipo	Fresq.	Cong.	Log.	Otros	Fresq.	Cong.	Log.	Otros	Fresq.	Cong.	Log.
2006	3099	148	0	106	126	510	106	18	0	12	0	62
2011	1761	192	0	142	124	481	34	49	0	0	7	15
2012	1896	155	0	163	62	496	30	33	0	2	4	24
2013	1869	164	0	123	2	587	26	47	0	0	1	12
2014	1330	148	0	119	1	532	21	76	0	0	0	63
2015	994	198	0	156	1	586	49	89	0	1	11	167
2016	631	226	0	142	52	616	43	36	0	1	1	96
2017	449	92	0	122	90	607	45	52	0	3	1	74
2018	629	99	0	114	105	597	44	51	0	0	7	25
2019	701	95	0	115	27	430	30	73	0	0	2	15
2020	730	46	0	109	11	229	25	68	1	0	0	15
2021	934	20	0	116	6	311	26	49	0	0	0	13

Fuente: Elaboración propia sobre datos de Control Operativo – UNEPOSC.

Fresq.: Fresqueros costeros y de altura. Cong.: Congeladores (tangoneros, poteros, arrastreros y palangreros). Log.: Transporte y logística (mercantes y portacontenedores). Otros: Incluye buques, tanques, remolcadores, cruceros, prefecturas, etc.

¿Cuáles son las principales particularidades de la evolución de la actividad en el Puerto Caleta Paula?

La evolución de la actividad del Caleta Paula en los últimos años es irregular, y es complejo su análisis ya que depende de varios factores, entre los cuales podemos destacar:

- Pesca: La veda programada, especialmente de la pesca de langostino, genera una suspensión de entre tres y cuatro meses de la actividad. También incide el comportamiento del recurso ictícola, que suele desplazar cada vez más al norte durante su crecimiento, y la actividad de los poteros (calamares) es muy cambiante.
- Ampliación del puerto: En el año 2010 se culminó con la segunda etapa del puerto, aumentando su capacidad operativa en 290 mts más de muelle (150 frente y 140 lateral frente al astillero). Al respecto se debe mencionar que no hay indicadores que muestren un incremento de la actividad como consecuencia de la inversión realizada.
- Prospección Sísmica: Durante el segundo semestre del 2009, la operadora Pan American Energy, en el marco del proyecto “Aurora”, llevó adelante la prospección

sísmica 3D en unos 1700 km² de la Cuenca del Golfo San Jorge con perspectiva de producción off-shore y, si bien es cierto que no hay una opinión unánime sobre sus consecuencias en la pesca, lo concreto es que posteriormente a la intervención se produjo una emigración del recurso ictícola, disminuyendo sustancialmente la actividad por un periodo superior a los 16 meses (noviembre 2009 a marzo 2011).

- Planta Petrobras: En el 2006, la empresa Petrobras construyó una importante planta de almacenamiento de combustible liviano (nafta y gasoil), la cual genera un impacto positivo en el movimiento portuario, ya que anualmente se realizan unas 20 operaciones con un buque tanque con capacidad de abastecimiento de 15 millones de litros. El combustible se distribuye vía terrestre hacia la zona sur –Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego.
- Durante el periodo comprendido entre 2000 y 2004, se dieron los mayores niveles de actividad en el puerto de Caleta Olivia. El motivo principal fue la vigencia del último tramo de la ley de reembolsos a las exportaciones en puertos patagónicos.
- La pandemia por el COVID-19 (2020-2021) no tuvo incidencia de forma directa en los niveles de operación ya que, como se mencionara en la introducción, fue una actividad exenta del cumplimiento de las restricciones impuestas por el ASPO (Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio) y, si bien es cierto que en el 2020 disminuyó la cantidad de mercadería movilizada en relación al 2019, esto se debió a que este último fue un año excepcionalmente bueno, ya que como se observa en los gráficos, tanto de operaciones como de cantidad de mercadería (1 y 2), se mantiene la tendencia de crecimiento.

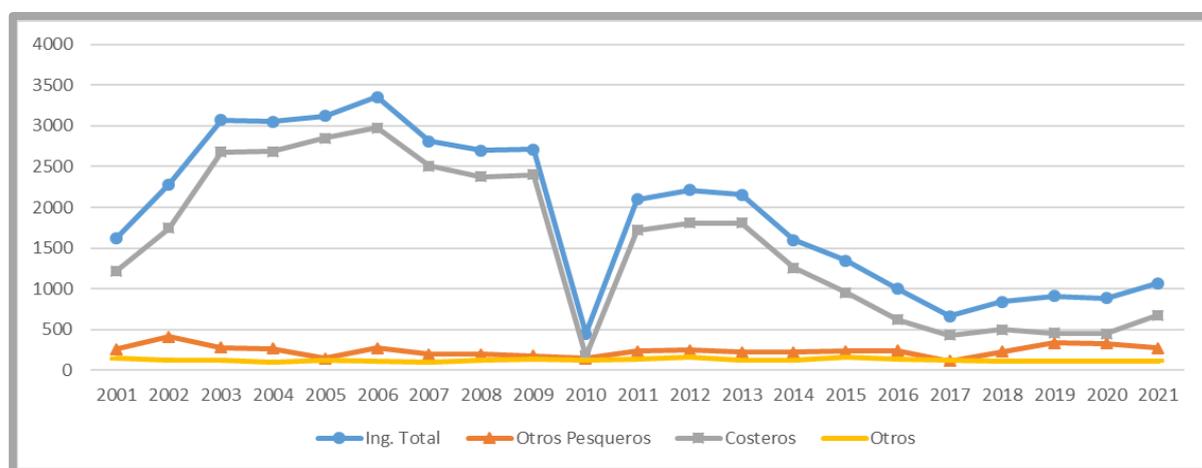
De acuerdo al movimiento portuario (datos de entradas y salidas que la administración del puerto registra en forma sistemática), se pueden confirmar algunos datos y tendencias manifestadas por los entrevistados, por ejemplo:

- Si bien es cierto que es un puerto multipropósito, no obstante ello, la gran mayoría de los barcos que operan están dedicados a la pesca de merluza, langostino y en menor medida al calamar. Si consideramos el 2021 (gráfico 4), del total de buques ingresados (1070) el 90% son pesqueros (679 flota amarilla, 255 fresqueros de altura y 20 tangoneros) y el 10% restante de las operaciones correspondieron al remolcador (95), al buque tanque (21) y otros (prefectura, etc.), los cuales no presentan un importante movimiento de servicios complementarios. Además, quien dinamiza la actividad diaria

del puerto son los barcos fresqueros costeros, ya que del total del ingreso de barcos pesqueros (954), los artesanales representan el 72% (679).

- Hasta el año 2006 el puerto trabajó a pleno, fundamentalmente por la abundancia de recursos (operaron hasta 975 costeros, 124 de altura, 265 tangoneros y 31 poteros por año) y por el aprovechamiento, por parte de los armadores, del último tramo de la ley de reintegro por uso de los puertos patagónicos para la exportación a principio del siglo XXI (ingresaron hasta 16 mercantes y 6 portacontenedores por año). A partir de ese período, comienza una marcada disminución de la actividad, conforme se observa en el gráfico 4, siendo el 2017, a excepción del 2010, uno de los años de menor nivel de movimiento portuario. A partir del 2017 comienza una nueva etapa de un leve pero sostenido crecimiento hasta el último registro (2021), como consecuencia de la cantidad de operaciones de los barcos fresqueros de altura.
- Por otro lado, y para reafirmar el hecho de que se trata de un puerto pesquero, se observa la dependencia del nivel de actividad del puerto con el nivel de actividad de los barcos de pesca artesanal (flota amarilla).

Gráfico 4. Total de operaciones de barcos y buques por año. Caleta Olivia 2001-2021.



Fuente: Elaboración propia sobre datos de Control Operativo – UNEPOSC.

En definitiva, como queda en evidencia a partir de los registros, el Puerto Caleta Paula, si bien es multipropósito (ya que, de hecho, se realizan operaciones relacionadas con el astillero y con el buque tanque para provisión de combustible para la planta de almacenamiento), en la práctica es un puerto pesquero. Ahora resulta de interés indagar sobre el impacto que tiene éste en la actividad pesquera regional y nacional.

¿Cuáles son las principales características de la pesquería nacional, regional y local?

Desde hace ya mucho tiempo, diversos trabajos científicos, publicaciones periodísticas y discursos de actores centrales de la política y la economía nacional, vienen resaltando el potencial que tiene la actividad pesquera en Argentina. Dicha postura se sostiene en los más de 4700 km de costa, 1.000.000 de km² de plataforma continental hacia el Océano Atlántico Sur y su biodiversidad. Un enfoque interesante es considerar el eje productivo (las formas de producción con sus implicancias ambientales) y el de comercio exterior (ya que el sector es estructuralmente superavitario por los niveles de consumo interno y de exportación) (Carciofi et al. 2021). Sin embargo, ese potencial no termina de concretarse y los datos de la cantidad de capturas y su importancia en el mercado global son cada vez más desalentadores. De hecho, como lo detalla Ignacio Carciofi (2021) en base a los datos provistos por la Organización de las Naciones para la Alimentación y la Agricultura (FAO), en el 2018, con un total de casi 792.000 toneladas, Argentina ocupó el puesto 21 con el 1% del total, muy por debajo de los principales países productores como China (15%), Perú (8%), Indonesia (8%), Federación Rusia (6%) y Estados Unidos (6%).

Respecto de la producción, conforme a los registros de la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación, y tomando como referencia los del año 2021, donde el total de desembarques de capturas marítimas fue de 781.000 toneladas, la actividad pesquera nacional se desarrolla principalmente en dos puertos: Mar del Plata y Puerto Madryn, que en conjunto concentran el 64% (un punto por debajo del promedio histórico 2000-2021). Con la preponderancia de Mar del Plata, Buenos Aires representa el 50% en tanto Chubut (con los puertos Madryn, Rawson, Comodoro Rivadavia, Camarones y Caleta Córdova) es la segunda provincia en importancia con el 32% del total capturado. Respecto de las especies, los peces representan el 54%, los crustáceos el 28% y los moluscos el 18%. A su vez, dentro de la primera categoría, la merluza *hubbsi* S 41 (merluza argentina), con el 61% (260.000 t), es la principal especie seguida muy lejos por la corvina con el 7% (unas 30.000 t), el langostino representa el 99% de los crustáceos de la misma forma que el calamar *illex* el 96% de los moluscos.

¿Cómo es la evolución de la actividad pesquera nacional, regional y local desde el 2000?

Como se señalara anteriormente, los datos de desembarques de capturas marítimas desde hace algunos años se han estancado, incluso con una leve tendencia a la baja. En el gráfico/tabla 5 se puede observar cómo en los últimos 10 años lo producido está en un promedio

de 750.000 toneladas. En dicho gráfico también, y a título de anticipo, se puede destacar que en los años de pandemia COVID-19 (2020 y 2021), el total se mantuvo prácticamente sin variación dentro de las 780.000 toneladas promedio de los últimos 5 años.

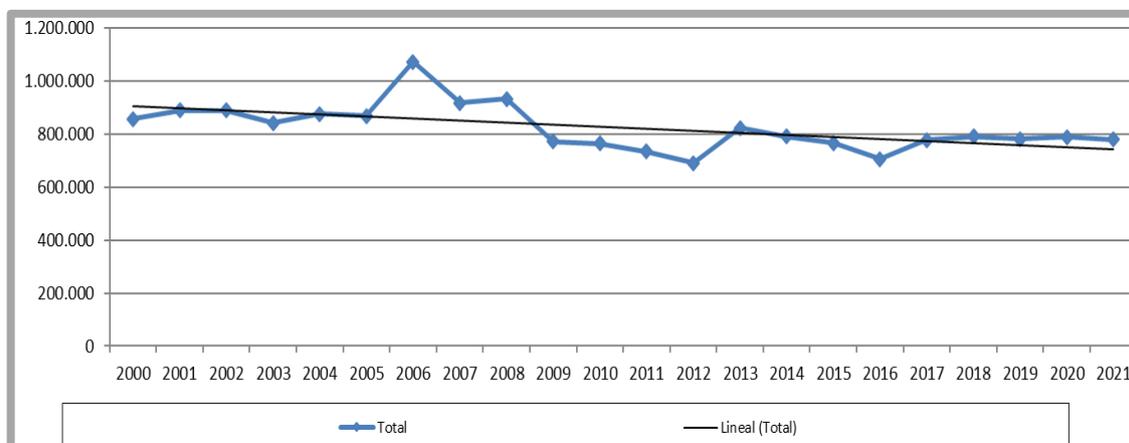
Gráfico 5. Desembarques de capturas marítimas nacionales – variación interanual 10 años (t).

2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
691.986	824.145	791.140	767.649	705.714	779.125	791.636	781.304	789.746	781.094
Var Anual	19,10%	-4,00%	-2,97%	-8,07%	10,40%	1,61%	-1,31%	1,08%	-1,10%

Fuente: Elaboración propia sobre datos de la Subsecretaría de Pesca – MAGyP de la Nación.

En el gráfico 6 se puede observar con más precisión cómo en las últimas dos décadas la cantidad de pesca fue disminuyendo paulatinamente, incluso si consideramos años anteriores a los del estudio, donde se registró la mayor sobreexplotación de la actividad entre los años 1994 y 1999, con su epítome el año 1997, donde el total fue más de 1,3 millones de toneladas, incluidas las 900.000 de peces (68%), las 420.000 de moluscos (31%) y las restantes 8.000 toneladas de crustáceos. A partir de dicho año se implementó un nuevo sistema en el régimen de autorizaciones para la pesca, buscando un modelo más racional en la explotación, basado en las CITC (Cuotas Individuales y Transferibles de Captura). En este sentido se destaca que cada grupo de especies tiene diferentes métodos para determinar los niveles aceptables de captura (CMP – Capturas Máximas Permisibles), que van desde las propias CITC, pasando por la cantidad de buques autorizados, hasta vedas con límites móviles dinámicos de acuerdo a indicadores científicos (cantidad, tamaño de la especie, etc.).

Gráfico 6. Desembarques de capturas marítimas nacionales – 2000-2021 (t).



Fuente: Elaboración propia sobre datos de la Subsecretaría de Pesca – MAGyP de la Nación.

En el gráfico/tabla 7, con los registros del 2021 se amplía la información respecto de los puertos y las provincias que forman parte del sistema nacional de pesca donde, además de a los ya mencionados puertos de Mar del Plata y Puerto Madryn, se observa que Puerto Deseado ocupa el cuarto lugar con un aporte de 65.000 toneladas (8%) y en el sexto lugar con tan sólo el 3% (22.000 t) el Caleta Paula. Si consideramos un promedio histórico de los últimos 20 años (2000-2020), Rawson es el único puerto que tuvo un claro incremento de 6 puntos en el 2021 (el histórico 3,85%) y Mar del Plata disminuyó casi 3 puntos (el histórico 48,45%), mientras que los restantes puertos se mantuvieron entre más menos (\pm) 1 punto porcentual.

Gráfico 7. Desembarques de capturas marítimas nacionales por puertos y provincias 2021 (t).

Puerto / Med.	t	%		Prov. / Med.	t	%
Mar del Plata	356.998	45,70%		Buenos Aires	387.660	49,63%
P. Madryn	144.652	18,52%		Chubut	250.574	32,08%
Rawson	73.926	9,46%		Santa Cruz	87.469	11,20%
P. Deseado	65.221	8,35%		T. del Fuego	49.893	6,39%
Ushuaia	49.893	6,39%		Rio Negro	5.498	0,70%
C. Olivia	22.133	2,83%		TOTAL	781.094	
C. Rivadavia	18.136	2,32%				
Otros (1)	50.136	6,42%				
TOTAL	781.094					

Fuente: Elaboración propia sobre datos de la Subsecretaría de Pesca – MAGyP de la Nación.

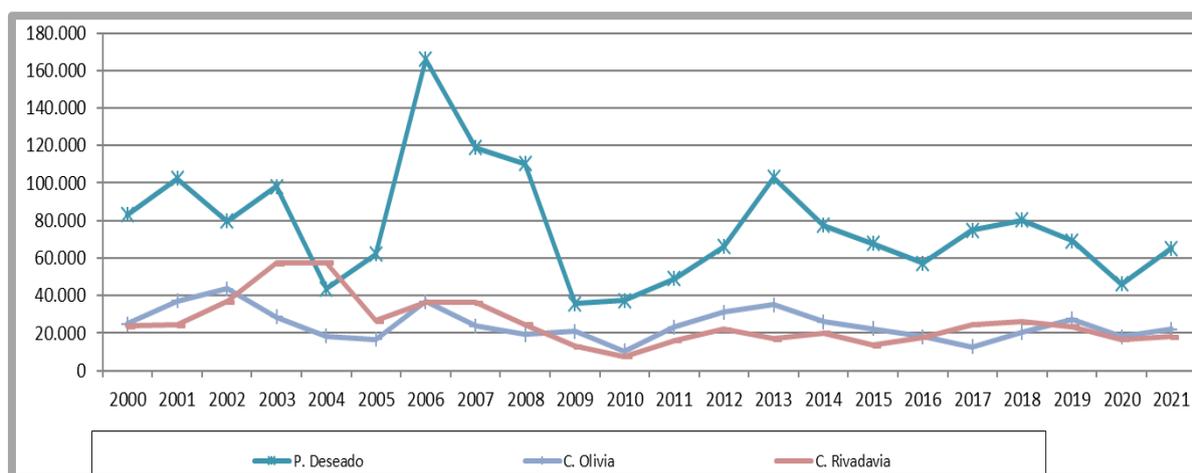
1. Incluye San Antonio, I. White, Quequén, Camarones, San Julián, entre otros.
2. Incluye todos los puertos con operación en cada provincia.

¿Cómo es la evolución de la pesca en los puertos de la región?

En relación a la evolución de la actividad de los puertos de la región (se incluyen en el estudio a los puertos Caleta Paula y Deseado de Santa Cruz y Comodoro Rivadavia de Chubut), se destaca que históricamente Deseado fue el de mayor producción. De hecho, si consideramos el promedio de los últimos 20 años, representa el 60% (con 77.000 t) de la pesca total regional, en tanto Comodoro Rivadavia y Caleta tienen valores similares, 25.434 t (21%) y 24.404 t (19%), respectivamente. En el gráfico 8 se observa también que Puerto Deseado tiene una mayor variación entre año y año y que, si bien es cierto que en el 2021 aumentaron los valores en relación al año anterior, hay una tendencia a la baja, especialmente desde el 2006, en

concordancia con lo que ocurre con el total nacional. En el 2021, Deseado aportó 65.000 toneladas (es decir, el 62%), un 15% menos que el promedio y un 60% menos que su mejor año (2006 con 165.000 t). El Puerto Caleta Paula, por su parte, tiene un comportamiento relativamente estable, con una leve tendencia al alza desde el 2009, y en el especial en el último tramo desde el 2017, que también se vio reflejado en los datos de la actividad portuaria (gráficos 1 y 2). En el 2021, el total de desembarque de captura marítima fue de 22.000 toneladas (un 21% total regional), representando tan sólo un 9% menos del promedio, pero la mitad de su mejor año, que fue el 2002 con 44.000 t. El puerto de Comodoro tiene un comportamiento similar al del Caleta Paula, pero con una leve tendencia a la baja desde el 2004. En el 2021 aportó al total regional con 18.000 toneladas (el 17%), 28% menos que el promedio y casi el 70% menos de su mejor año, que fue efectivamente el 2004 (58.000 t).

Gráfico 8. Desembarques de capturas marítimas total puertos de la región – 2000-2021 (t).



Fuente: Elaboración propia sobre datos de la Subsecretaría de Pesca – MAGyP de la Nación.

De los datos del 2021 queda en evidencia que el Puerto Caleta Paula trabaja mayoritariamente con langostino (del grupo de los crustáceos) y merluza *hubbsi S 41* (del grupo de los peces), resultando de interés un análisis más en profundidad para determinar su incidencia en el total nacional y cómo fue su evolución en el tiempo.

En el gráfico/tabla 9 se muestra que en el 2021 el total nacional de captura de langostino fue de 215.000 toneladas, y que los puertos de Madryn y Rawson fueron los principales productores con el 75%, en el tercer lugar Deseado con el 6% (ésta es una situación excepcional de los últimos dos o tres años, ya que históricamente tuvo una mayor participación, como se verá más adelante, por caso en el 2017 aportó 45.000 toneladas en relación a las 13.000 del

2021), y en el quinto y sexto lugar con tan sólo 1,5% Caleta Paula y Comodoro Rivadavia, respectivamente.

Con respecto a la merluza, en el mismo año se capturaron 260.000 toneladas, destacándose Mar del Plata que aportó el 73%, en tanto los puertos regionales aportaron el 15% (Caleta Olivia en el tercer lugar con 7%, Comodoro Rivadavia 5% y el 3% Deseado).

Gráfico 9. Desembarques de capturas marítimas por principales especies 2021 (t).

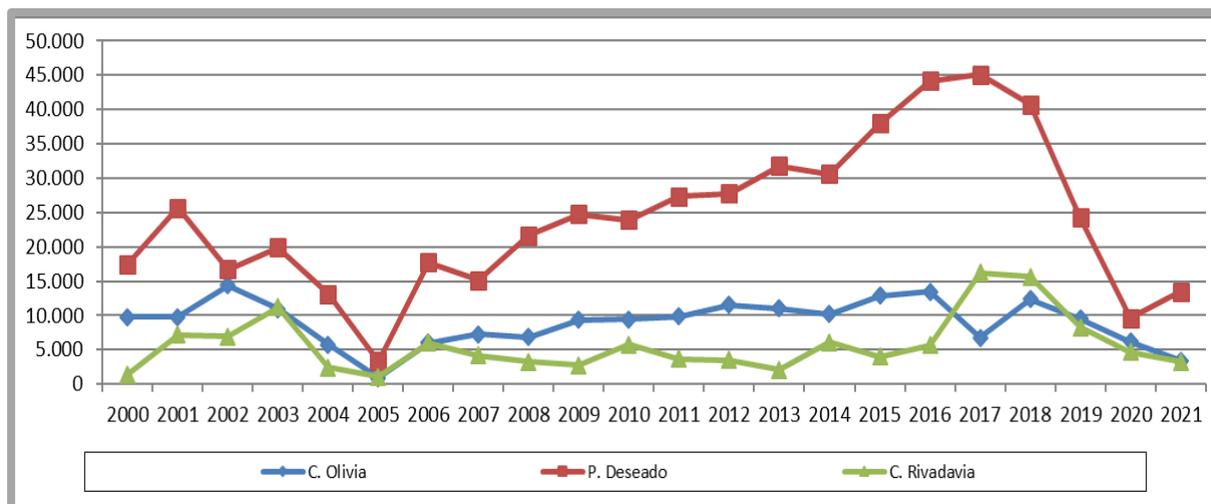
Especie	Med	Mar del Plata	Puerto Madryn	Rawson	Puerto Deseado	Ushuaia	Caleta Olivia	Comodoro Rivadavia	Otros	Total
Langostino	t	12.821	91.114	70.870	13.426	0	3.421	3.286	20.603	215.541
	%	5,95%	42,27%	32,88%	6,23%	0,00%	1,59%	1,52%	9,56%	
Merluza	t	189.446	27.358	34	9.054	314	18.474	11.761	4.005	260.446
	%	72,74%	10,50%	0,01%	3,48%	0,12%	7,09%	4,52%	1,54%	

Fuente: Elaboración propia sobre datos de la Subsecretaría de Pesca – MAGyP de la Nación.

Respecto de la evolución de los niveles de estas dos subespecies y tomando como referencia al gráfico 10, donde se muestran los valores de captura de langostino, se puede observar un comportamiento menos previsible en Puerto Deseado, que hasta el 2017 venía con una marcada tendencia alcista y a partir de ese año comienza un pronunciado descenso del total desembarcado. De hecho, ese año fue el mejor histórico con 45.000 toneladas, con lo cual y en relación a las 13.000 del 2021 hay una disminución del 70% y un porcentaje menor (un 44%) respecto del promedio 2000-2021 (24.000 t).

En tanto el Puerto Caleta Paula como el de Comodoro Rivadavia tienen un comportamiento similar, más estable en el tiempo y en los últimos años (desde el 2017), la cantidad desembarcada fue disminuyendo sistemáticamente. En el caso del primero, el mejor año histórico fue el 2002 con 14.000 toneladas, por lo tanto, la producción del 2021 disminuyó un 76%, ya que el total fue de 3.000 toneladas, y con respecto al promedio histórico (9.000 t en 2000-2021) la caída fue del 44%.

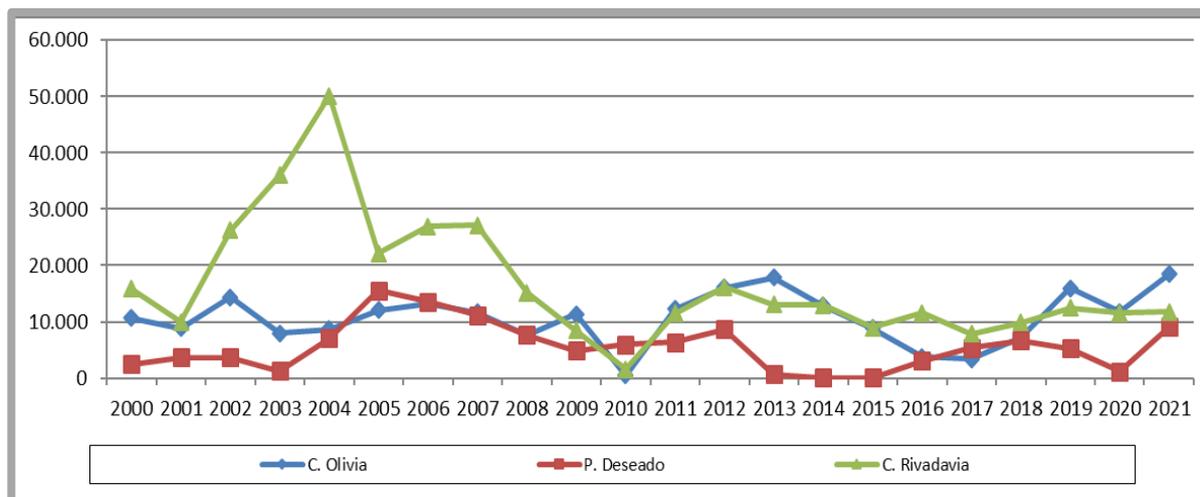
Gráfico 10. Desembarques de capturas marítimas – Langostino 2000-2021 (t).



Fuente: Elaboración propia sobre datos de la Subsecretaría de Pesca – MAGyP de la Nación.

La evolución de los últimos 20 años (gráfico 11) del desembarco de capturas de merluza en los puertos estudiados es más compleja, variable y con dinámicas muy disímiles. El de Comodoro Rivadavia se destaca por su mayor variación con dos periodos diferentes, el 2002-2007 con una mayor actividad y luego a partir del 2011 con cierto amesetamiento. De hecho, si consideramos que en el 2021 el total fue de 11.700 toneladas y el promedio 2000-2020 es 16.600 t, la disminución es del 30%. Sin embargo, si no se considera ese periodo excepcional, es decir, considerar desde el 2008 en adelante, el promedio baja a 12.900 t, con lo cual la merma fue sólo del 9%. Por su parte, Deseado directamente tiene periodos con buenos niveles de producción, por ejemplo el 2005-2012, y otros con casi nula actividad, por ejemplo los periodos 2000-2003 y 2013-2016. Tal es así que, si consideramos el mejor año histórico, que fue el 2015 con 15.500 toneladas, y lo comparamos con el 2021 con 9.000 t, la producción disminuyó un 42%, pero si lo comparamos con el promedio histórico 2000-2020 (5.600 t), la misma aumentó un 62%. Por último, el Caleta Paula es el que presenta una mayor estabilidad en el tiempo y desde el 2017 se observa un crecimiento constante. Tiene la particularidad de que su mejor año histórico es el último (2021) con 18.400 toneladas y, si lo comparamos con el promedio 2000-2020 (10.700 t), la cantidad de desembarque aumentó un 73%.

Gráfico 11. Desembarques de capturas marítimas – Merluza 2000-2021 (t).



Fuente: Elaboración propia sobre datos de la Subsecretaría de Pesca – MAGyP de la Nación.

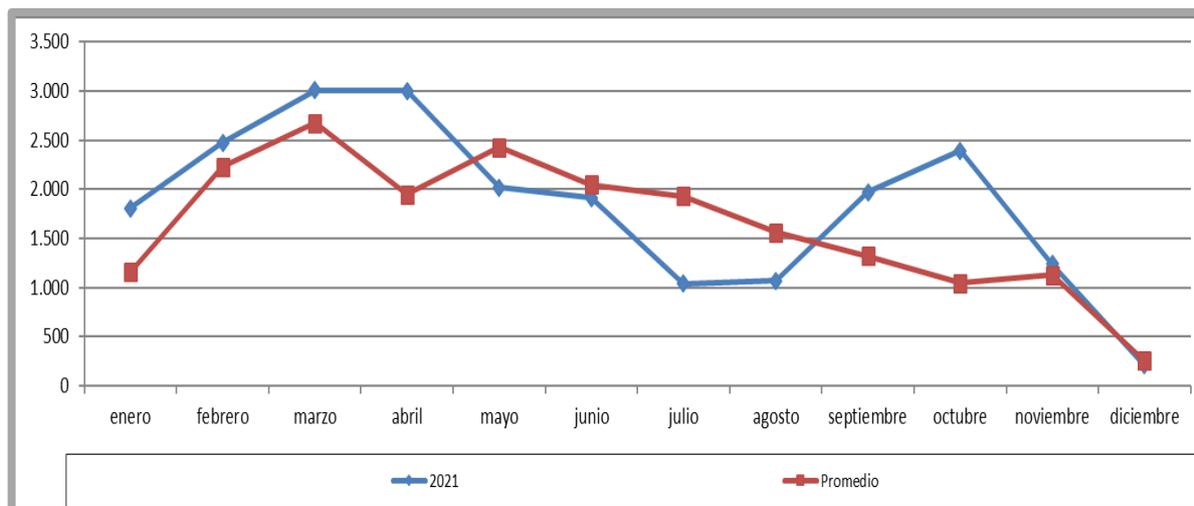
¿Cuál es el impacto de la pandemia COVID-19 en la actividad del Caleta Paula?

Como se señalara, el primer caso detectado en Argentina fue en los primeros días de marzo del 2020 y veinte días después se decretó la cuarentena, dando lugar al ASPO. En relación a los meses más complejos desde el punto de vista epidemiológico, y tomando como referencia los datos disponibles en Internet (Infobae)⁹, se destacan tres períodos: agosto-noviembre 2020, con un pico a mediados de octubre de 18.000 nuevos casos por día; abril-agosto 2021, con un pico a mediados de mayo de 41.000 nuevos casos por día; y el más reciente y breve enero-febrero 2022, con un pico a mediados de enero de 139.000 nuevos casos.

El principal indicador de una actividad económica es su producción y, como se destacara en todos los datos analizados, no hay ningún indicador que permita afirmar que la operatoria fue afectada por la pandemia. De hecho, si se compara mes por mes del 2021 con un promedio de los últimos cuatro años (2017-2020), se observa que se mantiene una tendencia similar.

⁹ <https://www.infobae.com/coronavirus/argentina/>

Gráfico 12. Desembarques de capturas marítimas Puerto Caleta Paula (2021) (t)



Fuente: Elaboración propia sobre datos de la Subsecretaría de Pesca – MAGyP de la Nación.

Sin embargo, es necesario resaltar que la actividad pesquera, en especial la de los barcos congeladores (tangoneros y poteros), es una de las que presenta un mayor dramatismo (si vale el término) a la hora de enfrentar situaciones de alta contagiosidad como el virus SARS-CoV-2, y esto se debe a las condiciones laborales que incluye una operatoria en alta mar, con una marea de pesca promedio de 10/15 días, compartiendo espacios confinados con una cantidad importante de personas en contacto permanente y bajos niveles de higiene. Para graficar lo mencionado, se destacan: el cierre del puerto de Madryn por 24 horas debido a la “explosión de los casos de covid” en septiembre 2020¹⁰, la muerte de un maquinista en alta mar en mayo 2021 (Deseado)¹¹, 29 tripulantes infectados en el barco anclado en Deseado agosto 2020¹², 33 tripulantes positivos en Madryn febrero 2021¹³, 4 casos positivos en un barco amarrado en el Caleta Paula en junio 2021¹⁴, entre otros hechos de suma gravedad.

¹⁰ <https://revistapuerto.com.ar/2020/09/madryn-cierra-el-puerto-por-explosion-de-casos-de-covid/>

¹¹ <https://laopinionaustral.com.ar/edicion-impresa/murio-un-maquinista-en-alta-mar-y-la-tripulacion-esta-aislada-2-347769.html>

¹² <https://www.telam.com.ar/notas/202008/505284-barco-pesquero-puerto-deseado-coronavirus.html>

¹³ <https://radio3cadenapatagonia.com.ar/madryn-33-tripulantes-de-un-barco-pesquero-dieron-positivos-de-covid-19/>

¹⁴ <https://www.eldiariounuevodia.com.ar/regionales/info-general/2021/6/4/detectan-cuatro-casos-positivos-en-pesquero.html>

A modo de cierre

El Desarrollo Local es una herramienta de construcción de bienestar general que permite planificar, organizar e instrumentar un conjunto de acciones políticas, sociales y económicas tendientes a fomentar y/o consolidar una actividad económica mediante la optimización del sistema productivo y la diversificación y sostenibilidad ambiental de los proyectos. En este esquema, no se puede soslayar la importancia de contar con un puerto y con todo el potencial que tienen los recursos/actividades costeras y marítimas.

La provincia de Santa Cruz tiene por delante importantes desafíos en materia portuaria y pesquera. Sobre lo primero, se destaca que más del 90% de las actividades se realizan en los puertos de Deseado y Caleta Olivia, por lo tanto, los otros (Punta Quilla y San Julián) requieren del diseño de estrategias para su promoción. Más del 90% de las operaciones corresponden a buques pesqueros, y allí también se puede trabajar en la diversificación de la actividad. Respecto de la pesca, si bien es cierto que Santa Cruz es la tercera provincia en desembarques de capturas marítimas, no obstante aporta sólo el 10% del total nacional, del cual Deseado, con una fuerte incidencia en su dinámica social, aporta el 8% de ese total, quedando en evidencia que el puerto local (Caleta Olivia) tiene un aporte residual. En este punto, las políticas y estrategias que se podrían diseñar para estimular la actividad están más limitadas por el comportamiento biológico del recurso.

Particularmente, del Puerto Caleta Paula se destaca que cumple con los requerimientos técnicos para ser un multipropósito. De hecho, la empresa que tiene la concesión del astillero, en conjunto con el gobierno provincial, presentó en su momento un importante proyecto de ampliación (se inició la obra, pero se suspendió su ejecución). Sin embargo, tiene preponderancia la actividad pesquera y la dinámica es sostenida por los fresqueros de costa. En este punto, surge la necesidad de evaluar las ventajas y desventajas de: a) prestar más de un servicio o convertirse en un puerto especializado, b) consolidar la actividad pesquera teniendo en cuenta la cercanía con Puerto Deseado (que además pertenece al mismo “dueño”), que tiene una mayor tradición pesquera y c) redefinir el perfil del puerto, por ejemplo, orientarlo a los servicios de reparación naval, centro de logística de cabotaje, etc. En relación a la evolución de la actividad, se podría señalar que todos los indicadores (operaciones portuarias, mercadería de entrada y salida, desembarques de capturas marítimas) e incluso las expectativas son alentadoras, especialmente desde el 2017 en adelante, donde la actividad fue creciendo año tras año.

Bibliografía

- Alburquerque, Francisco. *El enfoque del desarrollo económico local*. Cuaderno de capacitación no. 1. Serie: Desarrollo Económico Local y Empleabilidad. Programa AREA-OIT en Argentina-Italia Lavoro. Buenos Aires: Organización Internacional del Trabajo, 2004. https://www.flacsoandes.edu.ec/sites/default/files/agora/files/1251776298.area_enfoque_del_0.pdf
- Carciofi, Ignacio, Florencia Merino y Luciano Rossi. *El sector pesquero argentino: Un análisis de su potencial exportador*. Documentos de Trabajo del CCE no. 2. Consejo para el Cambio Estructural, Ministerio de Desarrollo Productivo de la Nación, marzo de 2021. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2021/03/dt_2_-_el_sector_pesquero_argentino.pdf
- Carut, Claudia e Yvanne Bouvet. “La pesca y su desarrollo territorial en Argentina desde la crisis del 2001.” *Tiempo y Espacio*, no. 41 (enero 2019): 4-20. <https://revistas.ubiobio.cl/index.php/TYE/article/view/3982/3720>
- Catenazzi, Andrea y Eduardo Reese. “La construcción de estrategias de desarrollo local en las ciudades argentinas.” *Pobreza Urbana & Desarrollo*, Planes y Programas Participativos para el Desarrollo Local, no. 20. Buenos Aires: IIED-AL, 2000. https://dhls.hegoa.ehu.eus/uploads/resources/5153/resource_files/construccion_de_estrategias_desarrollo_local_argentina.pdf
- Estrada Llaquet, José Luis. “El desarrollo portuario y la ciudad.” *Ingeniería y Territorio*, no. 67 (2004): 10-19.
- Gorenstein, Silva. “Nueva institucionalidad y proyección local tras la privatización portuaria argentina. Los casos de Bahía Blanca y Rosario.” *Revista Eure* 31, no. 92 (mayo 2005): 105-122. <https://www.eure.cl/index.php/eure/issue/view/117>
- Martner Peyrelongue, Carlos. “El puerto y la vinculación entre lo local y lo global.” *Revista Eure* 25, no. 75 (septiembre 1999): 103-120. <https://www.eure.cl/index.php/eure/issue/view/98>
- Navarro, Gabriela, Vera Rozycki y Mariano Monsalvo. *Estadísticas de la pesca marina en la Argentina. Evolución de los desembarques 2008-2013*. Buenos Aires: Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca, 2014. https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/pesca_maritima/desembarques/_evolucion/2008-2013.pdf

- Navarro, Gabriela, Vera Rozycki y Mariano Monsalvo. *Estadísticas de la pesca marina en la Argentina. Evolución de los desembarques 2012-2016*. Buenos Aires: Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca, 2019. https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/pesca_maritima/desembarques/_evolucion/Evolucion_desembarques_2012_2016.pdf
- Robledo, Marcelo y Mariano Prado. “Los puertos y el desarrollo local. Análisis de caso: Puerto Caleta Paula – Caleta Olivia – Santa Cruz.” *Informes Científicos Técnicos-UNPA* 10, no. 1 (abril 2018): 51-75. <https://publicaciones.unpa.edu.ar/index.php/ICTUNPA/article/view/439/418>
- Rofman, Alejandro. “Las economías del interior. Una estrategia para enfrentar la crisis.” *Enoikos*, revista de la Facultad de Ciencias Económicas de la UBA, año 9, no. 19 (2001): 36-45.
- Sánchez, Ramiro P, Gabriela Navarro y Vera Rozycki. *Estadísticas de la pesca marina en la Argentina. Evolución de los desembarques 1898-2010*. Buenos Aires: Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca, 2012. https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/pesca_maritima/desembarques/_evolucion/Evolucion_desembarques_1898_2010.pdf
- Vázquez-Barquero, Antonio. “Desarrollo local, una estrategia para tiempos de crisis.” *Universitas Forum* 1, no. 2 (May 2009). <http://www.universitasforum.org/index.php/ojs/article/view/20/74>