

“La pesca comenzó a buscar el sur”:

Puerto Madryn, el segundo puerto pesquero de Argentina (1980-1990)

Sofía Clara Haller

Instituto Patagónico de Ciencias Sociales y Humanas, Observatorio del Sistema Pesquero Argentino, Grupo de Estudios de Pesquerías en el Litoral Atlántico, Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales, Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco, Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Argentina
hallersc@gmail.com

María Soledad Schulze

Observatorio del Sistema Pesquero Argentino, Grupo de Estudios de Pesquerías en el Litoral Atlántico, Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales, Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco, Instituto de Investigaciones Históricas y Sociales, Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Argentina
schulzesoledad@yahoo.com.ar

Recibido: 02/10/2024

Aceptado: 03/07/2025

ARK CAICYT: <https://id.caicyt.gov.ar/ark:/s24516961/zzw4vslo1>

Resumen

Durante la década del ochenta, Puerto Madryn se consolidó como el segundo puerto pesquero más importante de Argentina. A través de números pasados de *REDES*, una revista especializada en pesca, se ha reconstruido el desarrollo de este polo pesquero. Se da cuenta de su impulso inicial con la expansión de la pesca de langostino y se revisa el conjunto de políticas estatales que fomentaron el desarrollo de infraestructura y la inversión en la Patagonia. La creación del parque industrial pesquero en la ciudad y la instalación de diversas empresas transformaron a Madryn en un nodo clave de la actividad. En el proceso, hubo que superar distintas dificultades, principalmente relativas al muelle empleado en la actividad. En este marco, el sector empresarial conformó la Cámara Patagónica de Industriales Pesqueros (CAPIP) y los trabajadores se organizaron sindicalmente en la Federación de Trabajadores de la Industria de la Alimentación (FTIA).

Palabras clave: pesca, Puerto Madryn, muelle, langostino, CAPIP, FTIA

“The fishing began to look to the south”:**Puerto Madryn, the second fishing port in Argentina (1980-1990)****Abstract**

During the eighties, Puerto Madryn consolidated its position as the second most important fishing port in Argentina. Through past issues of *REDES*, a magazine specialized in fishing, the development of the fishing port has been reconstructed. Its initial impulse with the expansion of shrimp fishing is taken into consideration as well as the set of policies that promoted infrastructure development and investment in Patagonia. The creation of the fishing industrial park in the city and the installation of various companies transformed Puerto Madryn into a key node of activity. In the process, various difficulties had to be overcome, mainly related to the pier used for fishing activities. Meanwhile, the business sector formed the Cámara Patagónica de Industriales Pesqueros (CAPIP) and the workers organized themselves in the Federación de Trabajadores de la Industria de la Alimentación (FTIA).

Keywords: fishing, Puerto Madryn, pier, shrimp, CAPIP, FTIA

“La pesca comenzó a buscar el sur”:

Puerto Madryn, el segundo puerto pesquero de Argentina (1980-1990)

Introducción

El presente trabajo se adentra en el desarrollo y la formación de Puerto Madryn, Chubut, como puerto pesquero durante la década de 1980, cuando se consagró como el segundo puerto pesquero nacional después de Mar del Plata, en la provincia de Buenos Aires. Históricamente, este último puerto ha recibido más atención por parte de las ciencias sociales, mientras el resto de la historia portuaria y la actividad pesquera argentina permanece sin reconstruirse. Esto obedece a un sesgo cultural nacional por el que se ha expresado que los argentinos “vivimos de espaldas al mar” (Mateo, 2003). Por este motivo, encontramos necesario comenzar a reconstruir la historia del segundo puerto más importante del país, y el principal de la provincia de Chubut y la región patagónica.¹

Nuestro interés radica en conocer cuándo Puerto Madryn comenzó a perfilarse como una ciudad puerto con las condiciones estructurales para el desarrollo de un polo pesquero prometedor. El artículo se organiza a partir de una pregunta orientadora: ¿cómo se construyó, desde la perspectiva institucional y social, el polo industrial pesquero en Madryn durante la década de 1980? La respuesta se estructura en torno a un análisis procesual y situado, que busca reconocer la agencia de actores locales y regionales en la configuración de ese nodo estratégico, y las tensiones que se presentaron. Se parte de la hipótesis de que la consolidación de Puerto Madryn como segundo puerto pesquero del país no fue un proceso espontáneo ni meramente técnico-productivo, sino el resultado de una articulación histórica entre políticas estatales, intereses empresariales y dinámicas territoriales en un contexto de transformación estructural del sistema pesquero argentino.

¹ El artículo surge como parte de una línea de trabajo desarrollada en el marco del Convenio de Asistencia Técnica para la Unión Europea – Componente 2, que impulsa el análisis integral de las pesquerías del Mar Argentino con vistas a su sistematización y difusión a través de una plataforma web. Su realización ha sido posible en el marco del PI FHyCS-UNPSJB “La dimensión histórica en las pesquerías del Mar Argentino: breve recorrido por su génesis y desarrollo”.

A lo largo del trabajo focalizaremos en la creación y las transformaciones del parque industrial pesquero, y la necesidad de la ciudad de contar con una infraestructura capaz de promover y potenciar la actividad. También hemos considerado cómo, en correspondencia con el crecimiento de la actividad pesquera en la provincia de Chubut, fue creada la Cámara Argentina Patagónica de Industrias Pesqueras (CAPIP) con sede en la ciudad de Madryn. Por su parte, la parte sindical comenzó a cobrar fuerza para representar a los trabajadores que procesaban materia prima en tierra. Paralelamente, políticos provinciales y locales y el aparato legislativo provincial propiciaron el marco para dicho desarrollo.

La actividad pesquera industrial reviste gran importancia en el sistema productivo de Argentina. Se trata de un sector que ha crecido exponencialmente, lo cual se ve reflejado en la equiparación de sus niveles de exportación con los propios de carnes rojas desde el año 1996 (Colombo, 2014). Desde el 2008 hasta el 2016 los ingresos por exportación de productos pesqueros igualaron y en ocasiones superaron a los de la exportación de carne vacuna (Schulze y Góngora, 2022). Si bien desde mediados de los años treinta, Mar del Plata ha sido el epicentro indiscutible para el establecimiento de fábricas y embarcaciones, a partir de la década del setenta los puertos de la Patagonia comenzaron a ganar protagonismo en la pesca. Estas transformaciones ocurrieron en un contexto de apertura económica hacia las importaciones y de una política cambiaria alineada con los intereses del capital financiero.

El uso de la revista *REDES* como fuente metodológica

“El análisis de los procesos que condujeron a la consolidación de Puerto Madryn como puerto pesquero requirió una lectura situada y atenta a las representaciones sectoriales que acompañaron dicho proceso. La estrategia metodológica del trabajo se basó en una lectura intensiva y crítica de la revista especializada en pesca, *REDES*. Se relevaron todos los volúmenes de 1984, momento en que empieza a publicarse la revista, hasta 1991, haciendo una selección cuidadosa de artículos, fotografías y eventos de interés. De esta forma se construyó un corpus documental que fue sistematizado e integrado en el análisis junto con la lectura de normativas y regulaciones de la época, así como bibliografía especializada. La investigación adoptó una estrategia cualitativa de análisis histórico, orientada a reconstruir los procesos institucionales, empresariales y laborales

que contribuyeron a la consolidación de Puerto Madryn como nodo estratégico de la pesca industrial argentina.

La elección de la revista como fuente central responde a su continuidad temporal y especificidad sectorial, que permiten observar en tiempo real la transformación del complejo pesquero patagónico. Aunque su línea editorial puede considerarse más afín al perfil empresarial del sector, su valor reside en que constituye un archivo sistemático y denso de los procesos sociales, políticos y económicos del pasado reciente, especialmente en lo relativo al crecimiento del polo pesquero de Puerto Madryn en la década de 1980. El análisis de la fuente procura no limitarse a lo explícito en los textos, sino que busca también interpretar sus silencios, omisiones y énfasis, así como el rol que la publicación desempeñó como formadora de opinión dentro del entramado político y económico regional.

Con ese cuidado metodológico, abordamos la lectura de *REDES* no como un simple reflejo del discurso empresarial, sino como una fuente rica en indicios, narrativas, tensiones y posicionamientos que nos permiten reconstruir la génesis del polo industrial pesquero en Madryn. En ese sentido, nos propusimos interrogar críticamente sus artículos a partir de preguntas orientadas a nuestro objeto de estudio: ¿cuándo se inicia el proceso de consolidación?, ¿quiénes lo protagonizan?, ¿cómo se estructura?, ¿dónde se localizan las transformaciones?, ¿con qué vínculos con la ciudad y con qué apoyos institucionales y materiales?

Además, la serie completa de la revista se encuentra disponible en formato digital a través del Observatorio del Sistema Pesquero Argentino (OSPA), único repositorio público que resguarda y organiza este acervo, lo que facilitó su consulta sistemática y organizada en el marco de este trabajo.²

Este artículo se presenta como un recorte dentro de una línea de investigación mayor, centrada en el desarrollo histórico del sistema pesquero patagónico. Inaugura una lectura estructurada por décadas que comienza con el recorrido de *REDES* en los años ochenta, y que permitirá avanzar progresivamente hacia períodos posteriores, integrando escalas analíticas más amplias y perspectivas interdisciplinarias para el estudio del vínculo entre puertos, ciudades y modelos productivos. Es, a su vez, el principio de una investigación que se proyecta a largo plazo, integrando en el futuro

² La revista *REDES* está disponible en el siguiente sitio web: <http://ospa.unp.edu.ar/revista-REDES/>

otras fuentes que brinden espesor al análisis, como la memoria oral de trabajadores y dirigentes sindicales del sector pesquero.

El legado pesquero en Patagonia

La actividad pesquera aparece desde los inicios de la ciudad madrynense. No solo en materia de pesca artesanal sino incluso algunas incursiones en la actividad industrial hacia fines del siglo XIX y principios del XX (Albaini, 2005; Pérez Álvarez, 2022). Sobre estas cuestiones se ha desplegado Patricio Donato (2016), dando a conocer la génesis del origen pesquero de la ciudad madrynense, y las fábricas que tuvieron lugar este período temprano. Sin embargo, estos establecimientos tuvieron una importancia relativa. Como ha trabajado Pérez Álvarez (2023), para 1950 el eje pesquero de la Patagonia era Rawson, que inició la actividad pesquera industrial moderna con la pesca del cazón. En 1948, el langostino (*Pleoticus muelleri*) fue incorporado como especie principal (Dirección General de Pesca y Conservación de la Fauna, 1950; Ministerio de Agricultura y Ganadería, 1955). Hasta la década del '60 Rawson se constituyó como un puerto de carácter estacional con muy pocas embarcaciones permanentes. No obstante, era el segundo puerto en importancia en la Argentina (Cordini, 1963). En el año 1961 la pesca de camarón y langostino representaba el 60% del total desembarcado, mientras que entre los pescados las principales especies eran el pez gallo, salmón de mar, cazón y merluza (Dirección de Pesca, 1962). Sin embargo, conforme avanzaba la década, se produjo una caída notable los desembarques de langostino. La situación del puerto de Rawson, además, se vio obstaculizada por problemas de navegación causados por la inauguración del Dique Ameghino y la disminución del dragado natural del río. Ello potenció la competencia de Madryn que comenzó a ser promovido y promocionado como puerto pesquero regional (Pérez Álvarez, 2023). Para fines de 1960 y principios de 1970 el principal recurso pesquero fue la merluza (*Merluccius hubbsi*), con la mayoría de las flotas dirigiendo su esfuerzo a dicha especie. Puerto Madryn, a diferencia de otros puertos, se caracterizaba por concentrar la extracción de mariscos. En la década anterior se capturaban peces, pero el mayor valor radicaba en los mariscos.

Respecto a las políticas implementadas en la industria pesquera por la última dictadura, Pradas (2006) y Colombo (2014) afirman que acorde a lo propuesto en la ley de promoción industrial N° 21.608/77 del año 1977, en la industria en general y en la

pesquera en particular se buscó incrementar las inversiones extranjeras y la constitución de sociedades mixtas. Adicionalmente, a fines de los setenta se declaró que los recursos vivos en la zona marítima argentina eran propiedad del estado, así como la exclusividad de explotación para embarcaciones con bandera nacional. Esto afectó a las grandes flotas de buques congeladores y factorías (en general rusos, polacos, españoles, japoneses y coreanos) en diferentes áreas del mundo. Como estrategia operativa entre 1977 y 1979 se consolidó un proyecto de expansión de la pesca basado en la incorporación de nuevas tecnologías y la conformación de empresas mixtas. Surgieron los joint ventures, que implicaron la asociación de capitales internos y externos y la importación de barcos procesadores (Pradas, 2006, Colombo; 2014). Los joint ventures habilitaron la asociación temporaria de empresas extranjeras con empresas locales, las cuales, en la práctica, se convirtieron en “filiales subordinadas” de las empresas extranjeras, permitiéndoles pescar dentro de las nuevas zonas marítimas. De este modo, el país fue integrado al mercado mundial bajo el esquema de los países periféricos dependientes, importando maquinarias y barcos y exportando materias primas con escasa o nula elaboración.

Hasta este momento, predominaba la flota fresca de altura, que había dejado en desuso a la flota costera. Gradualmente se impuso la modernización de las embarcaciones. Hacia fines de la década de 1980 se comenzaron a introducir cambios cobrando especial protagonismo los buques de factoría y congeladores, mayoritariamente asociados a las empresas y pesquerías de Patagonia.³ Como indican Mizrahi (2001) y Colombo (2014), el sector creció en aquellos años, y aumentaron las capturas y exportaciones, al tiempo que se transformaban los perfiles del empresariado. Asimismo, avanzó la firma de convenios bilaterales que garantizaron la inserción de la pesca argentina en el mercado mundial.⁴ Fue entonces cuando los puertos de la Patagonia comenzaron a desarrollarse en la pesca a través de incentivos estatales como subsidios y reintegros. Estos cambios se dieron en un marco de apertura de la economía a las importaciones y una política cambiaria subsumida a los intereses del capital financiero.

El “informe Altimir”, elaborado en 1970, había destacado

³ Cabe destacar que las pesquerías en Patagonia se caracterizaron desde un comienzo por poseer buques congeladores.

⁴ Estos aspectos, se acrecentaron en los años ochenta para difundirse, en toda su magnitud, en la década siguiente

“la factibilidad de constituir, con las actuales ventajas impositivas, un centro de industrias pesqueras de regular importancia que represente una descentralización parcial de la demanda, actualmente concentrada en la provincia de Buenos Aires” (Altimir, 1970: 4-50)

Pero no fue hasta 1980 que Puerto Madryn se constituyó en un emplazamiento pesquero de importancia nacional, en el marco del segundo auge del langostino en la zona. Jozwicki (2010) afirma que desde allí Madryn se volvió el puerto clave de la provincia de Chubut y la región patagónica, proyectando un incremento sostenido de su operatoria y dando inicio al crecimiento exponencial de la ciudad (Sanabra, 2004; Kaminker, 2019; Kaminker y Ortiz-Camargo, 2016). En ese proceso fue clave el desarrollo de la actividad pesquera, así como la instalación de ALUAR (Rougier, 2011; Pérez Álvarez, 2019).

El langostino, “La ‘veddette’ de la pesca argentina”

En la década de 1980, la abundancia del langostino adquirió proporciones extraordinarias en el mar patagónico (Boschi, 1989), coincidiendo con un período de crisis pesquera de magnitud significativa a nivel nacional. Diversos elementos contribuyeron a sumergir al sector en una situación alarmante. Entre ellos, se destaca la influencia de la política económica implementada por el gobierno militar y el endeudamiento crítico del sector, particularmente evidente en el ámbito marplatense. Tal como lo afirman distintos autores (Nun, Portantiero y Altamirano, 1987; Ferrer, 2012; Novaro, 2006), el modelo político, económico y social que impulsó la dictadura no había logrado revertirse totalmente en 1983 con el retorno a un régimen constitucional democrático. El período se caracterizó por la prolongación de las contradicciones y problemas generados en la etapa anterior.

Durante el gobierno de Raúl Alfonsín (1983-1989) la vida económica continuó condicionada por los mismos intereses que se habían promovido con la dictadura. La subordinación al “nuevo poder económico” integrado por la gran burguesía diversificada (Azpiazu, Basualdo y Khavisse, 2004) y los capitales concentrados transnacionales, dieron lugar a una democracia débil, dependiente de las pautas impuestas por los organismos financieros internacionales.

En la industria pesquera, a inicios de los años ochenta se incentivó la extranjerización de la flota, junto con la promoción estatal de los puertos patagónicos

(Colombo, Nieto y Mateo, 2011; Pradas, 2006), dado que, la pesca marplatense entre 1981 y 1982 estaba al borde del agotamiento:

“con una pesada carga financiera sobre las empresas que habían sido refinanciadas por el Estado, con la flota en estado obsoleto, con un exceso de plantas en tierra sobre la realidad del recurso merluza. En síntesis, estaban madurando las condiciones que nos hablan de una crisis capitalista de sobrecapitalización” (Pradas, 2006: 41).

Los precios internacionales disminuyeron, impulsados por la competencia de flotas extranjeras que explotaban de manera indiscriminada las aguas nacionales, lo que exacerbaba la situación. Asimismo, se manifestó una marcada y sostenida alza en los costos internos de producción y una desfavorable disparidad en el tipo cambiario que afectaba adversamente a los exportadores. Se sumaron otros elementos, como la crisis recesiva que afectó a las economías demandantes, las prácticas proteccionistas adoptadas por las naciones compradoras y la competencia proveniente de otros países productores.⁵ El escenario era complejo e impactó de manera significativa en el sector pesquero nacional.

Fue en ese contexto cuando en 1983 se extrajeron cerca de 20.000 toneladas de langostino con un valor de exportación de 86 millones de dólares. Y aunque ya había trazos de iniciativas industriales en Patagonia, la explosión del recurso en la década de 1980 hizo que se hable en términos de una magnitud sin precedentes. Los artículos de la revista REDES de la época sostenían, de diferentes maneras, que “La pesca comenzó a buscar el sur, en lo que parece ser un rumbo definitivo”.⁶

El incremento de las capturas de langostino benefició a muchas compañías radicadas en la región. Algunas de ellas comenzaron como pequeñas y medianas empresas. Otras eran empresas pesqueras grandes, de distintos lugares del mundo, que también dirigieron su atención al litoral patagónico. Como consideran Pérez Álvarez (2023) y Nogueira (2018), la reestructuración capital en la actividad pesquera industrial argentina generó una relocalización de muchas empresas que pasaron del puerto de Mar del Plata a probar rumbo en la Patagonia. El futuro de la pesca se vislumbraba en el langostino: “Llamado con justicia la “vedette” de la pesca argentina, el máspreciado de los mariscos: el langostino, está sólidamente ligado al futuro de esa actividad

⁵ “Reportaje al Dr. Héctor Traverso, Política y economía en la problemática pesquera”, Revista *REDES*, 1984, Año 1, N° 1, pp. 13-17.

⁶ “Puerto Madryn y su vocación patagónica”, Revista *REDES*, 1984, Año 1, N°1, pp. 35-38, p.36.

productiva”.⁷ No obstante, no bastaba con esta especie para sacar a la industria de la crisis en la que se encontraba, sobre todo en términos de infraestructura portuaria y de flota. Más aún, la bonanza de los langostinos, que ya había decepcionado a los patagónicos de Rawson con anterioridad, constituía un enigma en términos de características y permanencias. La pregunta que se hacía todo el sector, y que se materializa en distintos números de *REDES*, era si el langostino había llegado para quedarse. El sector pesquero y distintos organismos estatales se organizaron para elaborar una estrategia con el objetivo de mantener el equilibrio de la potencialidad del langostino investigando el recurso desde el Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero (INIDEP) y regularizando su extracción.

“...el que quiera pescar, que construya”: Plantas pesqueras, trabajadores y empresarios

La ciudad de Puerto Madryn contaba con condiciones privilegiadas para beneficiarse del impulso industrial, al estar emplazada en un golfo de gran profundidad, capaz de brindar facilidades para el albergue seguro de buques pesqueros de gran envergadura, donde las embarcaciones podían descargar las capturas, cargar provisiones y almacenar productos.⁸ Sin embargo, distintas problemáticas aquejaban a la industria local en materia de infraestructura, sobre todo por carecer de un muelle apropiado para las actividades pesqueras. También constituían un problema la falta de rutas adecuadas para una rápida conexión con centros urbanos, y lo relativo a las regulaciones nacionales y provinciales, y a un rubro que se encontraba en crisis.

Hasta la década de 1980, la única planta instalada en el parque industrial pesquero de Puerto Madryn era Ventura SAMCI, que puede verse en la primera foto de la figura 1.⁹ Ventura SAMCI fue fundada en 1972 y se extendía sobre tres hectáreas con 9.700 metros cuadrados cubiertos. Se encargaba de proveer pescado congelado, seco, salado y harina con unos 450 operarios que en algunas temporadas alcanzaban los 700. Durante once años fue la empresa pionera en el parque industrial. Pérez Álvarez (2018) ha considerado dicha empresa como una de las firmas con más poder en Argentina, radicada en ese entonces también en el puerto de Mar del Plata. Esta empresa había

⁷ “Radiografía del langostino”, Revista *REDES*, 1984, Año 1, N°2, pp. 5-9, p. 6.

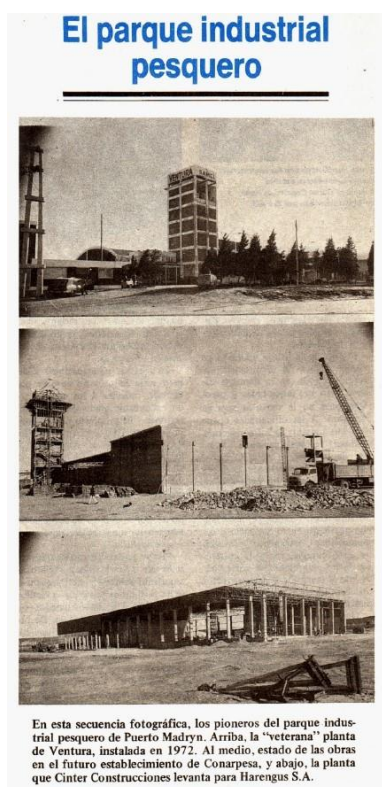
⁸ “Dificultades en los muelles de Puerto Madryn”, Revista *REDES*, 1986, Año 2, N° 15, p. 30.

⁹ Revista *REDES*, 1984, Año 1, N° 1, p. 38

comenzado a deslocalizar sus inversiones a fines de la década de 1960, desarrollando una gran planta en la ciudad chubutense de Puerto Madryn, al abrigo de exenciones impositivas para las inversiones en Patagonia, propias del modelo de polos desarrollista (Pérez Álvarez, 2018).

Entre otras políticas que propiciaron el desarrollo de la industria es necesario destacar la Ley Nacional 23.018, establecida el 28 de noviembre de 1983, que con el objeto de promover los puertos regionales reembolsaba un porcentaje de los impuestos a las exportaciones a las compañías pesqueras.¹⁰ Los reembolsos patagónicos fueron un aliciente para que las industrias se radicarán en la región, que en términos de infraestructura y distancia implicaba mayores costos que la provincia de Buenos Aires. Este tipo de medidas, sumadas a la abundancia del langostino, tuvieron sus frutos.

Figura 1: Parque industrial pesquero de Puerto Madryn



Fuente: Revista *REDES*, 1984, Año 1, N° 1, p. 38.

A mediados de la década de 1980, el parque ya contaba con otras plantas en construcción. La segunda foto de la figura muestra la planta de Conarpesa

¹⁰ Ley N° 23.018, Buenos Aires, 7/12/1983. Boletín Oficial del Poder Ejecutivo Nacional 13/12/1983. Disponible en <https://www.infoleg.gob.ar/> La ley fue decretada durante la dictadura, bajo el régimen de Reynaldo Bignone, unas semanas antes de que asumiera el presidente democrático Raúl Alfonsín. Sobre este momento reflexiona Robledo (2024).

aproximadamente a la mitad de su edificación en 1984. El complejo ocuparía 4.800 metros cuadrados, con dos cámaras de mil toneladas, silo de hielo de 80 toneladas y la capacidad de una dotación de personal de 150 personas por turno. La última foto muestra la planta de Harengus en pleno proceso de construcción. En ese momento la planta tenía una capacidad de almacenamiento en frío de dos mil toneladas, una cámara de fresco de 70 toneladas, un silo de hielo de 80 toneladas, y una estimación de, también, 150 personas por turno. Para entonces, Alpescas ya tenía su terreno asignado en el parque y había levantado parcialmente la estructura de su futura planta. Otras empresas, incluidas algunas de Mar del Plata, tenían interés en la zona: entre ellas la *REDES* mencionaba Mellino, Solimeno, Pesquera Mar Azul, Pesquera San Justo, Alimentar y Pescar.

Para ese entonces el subsecretario de Desarrollo Económico y Promoción del Chubut, Cristian Asensio, enmarcaba estos proyectos de desarrollo productivo pesquero en un programa de la provincia de Chubut que apuntaba al desarrollo de su potencial pesquero.¹¹ Uno de los puntos más importantes de la política provincial había sido el de retomar compromisos que el sector empresarial había asumido con el gobierno nacional, procurando materializarlos en el breve plazo. El criterio respondía a orientar al procesamiento del langostino, pero también al de las que se denominaban “especies acompañantes”, en busca de solucionar los problemas sociales de la provincia aumentando la demanda de mano de obra, e incorporando mayor valor agregado a los productos pesqueros. El objetivo era que el trabajo no respondiera solo a picos estacionales, sino que se conformara una actividad constante durante todo el año.

Como podemos ver, los sectores políticos provinciales y municipales buscaban el desarrollo de la industria pesquera para el propio desarrollo regional, fomentándolos a través de regulaciones y permisos. Uno de los criterios de gobernación era el de renovar permisos de pesca, que permitían acceder al recurso, según el grado de cumplimiento que evidenciaban los cronogramas de construcción presentados por las distintas empresas, con lo que los periodistas de *REDES* reflexionaban “Y el que quiera pescar que construya”.¹² Este lineamiento puede verse en la Ley de Pesca 2470/1985 de la provincia de Chubut, sancionada durante el gobierno de Atilio Viglione. Su primer artículo permitía la práctica de pesca comercial en aguas marítimas de jurisdicción provincial a embarcaciones y otros medios que pertenecieran o prestaran funciones en

¹¹ “Puerto Madryn y su vocación patagónica”, Revista *REDES*, 1984, Año 1, N°1, p. 38.

¹² “Puerto Madryn y su vocación patagónica”, Revista *REDES*, 1984, Año 1, N°1, p. 38.

forma directa y exclusiva a plantas procesadoras en funcionamiento o en trámite de concretar el mismo. El tercer artículo amplificaba que los permisos de pesca que se acuerden debían guardar

“una relación directa entre la capacidad de bodega de los buques y la capacidad de elaboración de la planta en funcionamiento ubicada en tierra. En el caso de las plantas procesadoras aún no terminadas, la relación deberá mantenerse con el porcentaje de la obra efectivamente realizada. Este último no deberá ser inferior a un treinta por ciento (30%).”¹³

Mientras la industria se desarrollaba a nivel provincial y local, el sindicato y las empresas comenzaron a organizarse. El personal que procesaba materia prima en tierra se organizó en el FTIA (Federación de Trabajadores de la Industrias de la Alimentación), sindicato que representó a los trabajadores de la actividad pesquera desde 1973 hasta el derrocamiento de Isabel Martínez en 1976. En 1983 el FTIA volvió a tener presencia en Patagonia instalando una sede en la ciudad de Gaiman. Fueron los trabajadores de Ventura SAMCI quienes dieron fuerza a la consolidación de sus representantes sindicales en el sector pesquero. Pérez Álvarez (2018) ha considerado cómo los trabajadores de Ventura SAMCI encabezaron diferentes procesos de lucha a los fines de denunciar las condiciones de trabajo insalubres. De hecho, Luis Núñez, dirigente gremial actual del STIA (Entrevista a Luis Núñez, realizada por las autoras, agosto de 2024) cuenta que fueron los trabajadores de Ventura quienes a través de la CGT buscaron que el FTIA los represente.

El sector empresarial también avanzó en encontrar formas de organizar a las diferentes firmas de la región. El 30 de julio de 1984 un encuentro en Puerto Madryn derivó en la fundación de la Cámara Patagónica de Industriales Pesqueros (CAPIP), con el propósito de contar con representación del sector patagónico (Figura 2).¹⁴ La CAPIP también se proponía compatibilizar los intereses del sector que exportaba el 90% de su producción con aquellos de la región “que, legítimamente, quiere lograr un estímulo a su desarrollo a través de la pesca”,¹⁵ en palabras de Héctor Castro, el director de Conarpesa. Catorce firmas avalaron el acuerdo: Pensacola, Industrial Pesquera del Sud, Pescasur, Pespasa, Madryn Pesquera, Yamary, Langosur Chubut, Productos del mar,

¹³ Ley de Pesca N°2470, Rawson 09/01/1985. Disponible en la Recopilación Histórica de Leyes y Decretos Provinciales 1958-Actualidad, en el sitio web <https://sistemas.chubut.gov.ar/>

¹⁴ “Puerto Madryn y su vocación patagónica”, Revista *REDES*, 1984, Año 1, N°1, pp. 35-38.

¹⁵ “Puerto Madryn y su vocación patagónica”, Revista *REDES*, 1984, Año 1, N°1, p. 37.

Empesur, Ventura, Conarpesa, Harengus, Marejada y Mellino. La reunión fundacional de la cámara tuvo entre sus temas primordiales las dificultades operativas de la infraestructura portuaria regional (mencionando particularmente el parque industrial pesquero de Puerto Madryn) y la falta de comunicaciones, pavimento, provisión de agua, energía, etc.

Otro tema urticante del encuentro fue el de las reglamentaciones regionales, cuyas divergencias complicaban el trabajo porque los golfos eran compartidos por las provincias, que no unificaban criterios con respecto a las pesquerías y los permisos. Finalmente, los empresarios patagónicos manifestaban su preocupación con respecto a la situación del Atlántico Sur después de la guerra con Gran Bretaña por Malvinas. Después del conflicto bélico, la zona de exclusión de Malvinas, otrora desregulada, había vedado a los buques argentinos y abierto su área a la actividad de grandes flotas extranjeras que se encontraban desplazando los productos nacionales de los mercados tradicionalmente atendidos por Argentina.¹⁶ En este sentido, los empresarios sostenían que la pesca patagónica era una de las víctimas principales de la guerra, porque se había perdido casi el 50% del área en manos extranjeras.¹⁷ Las temáticas consideradas en la primera reunión de la CAPIP brindan un panorama de cómo se encontraba el sector empresarial y la industria en la Patagonia.

Figura 2: Empresarios de la CAPIP: Jorge Schroeder (Harengus), Héctor Castro (Conarpesa) y Ricardo Iñurrieta (Ventura), en diálogo con el director de REDES, Julio Antonio Torre.



Fuente: Revista *REDES*, 1984, Año 1, N° 1, p. 36.

¹⁶ “El incalculable riesgo de olvidar a la merluza”, Revista *REDES*, 1984, Año 1, N° 3, pp. 5-7.

¹⁷ “Puerto Madryn y su vocación patagónica”, Revista *REDES*, 1984, Año 1, N°1, pp. 35-38.

La esperanza del municipio de Puerto Madryn en las pesqueras también encontraba tensiones. Una sección de la revista REDES titulada “Confidencial. Confidencial.” registraba en tono mordaz rumores, observaciones y otras cuestiones que no ameritaban o no sostenían por sí solas un artículo. El número 3 de 1984 registra en esta sección:

“El municipio de Madryn quiere salvarse a toda costa con las pesqueras. Desde un canon por tn. desembarcada hasta un impuesto sobre las cuentas de luz, te, telex y gas con ‘fines sociales’ figuran en sus planes. Por si esto fuera poco, quieren que ademas banquen el arreglo de esa ruina que es el muelle viejo, “se pongan” también con el de Camarones, y si les queda algo a los radicados en tierra, que instalen guarderías. ¿Y despues, qué? ¿Que se vayan?” [sic]¹⁸

Dos números después, el intendente de Madryn Osvaldo Sala contestó al comentario, y su correspondencia se publicó en la revista. Sala manifestó que el municipio aspiraba a crear condiciones que reviertan la falta de competitividad económica y social, y que los recursos eran invertidos en beneficio de las fuentes de provisión, como el teléfono, Télex, semáforos, el subsidio del transporte urbano que podían utilizar los trabajadores de la actividad, entre otros. Además, aclaraba el intendente, los gravámenes legislados por toneladas no eran exclusivos para la pesca sino para todo el movimiento bruto de mercadería, donde la pesca era un porcentaje mínimo. Por último, sostenía Sala, “La reparación de “la ruina que es el muelle viejo” fue una propuesta del empresariado hecha al suscripto, en tanto que este era en Chubut “el MUELLE MAS IMPORTANTE PARA DESEMBARCO DE CAPTURA FRESCA. [sic]”¹⁹ La escaramuza editorial, oculta en los márgenes de las notas de REDES, como hemos visto una revista de carácter eminentemente empresarial, permite vislumbrar que existía cierta tensión entre el sector empresario y el municipio madrynense, pero también nos deja ver el aporte de la pesca desde sus inicios al desarrollo de la ciudad.

Mientras tanto, las obras pesqueras continuaban. A principios de marzo de 1985 fue habilitada la planta de Conarpesa (Continental Armadores de Pesca).²⁰ El 17 de mayo del mismo año, se inauguró la planta construida por Harengus S. A...²¹ Para 1986, el parque industrial pesquero de Puerto Madryn se describía perfilándose como uno de

¹⁸ “Confidencial. Confidencial.”, Revista *REDES*, 1984, Año 1, N° 3, pp. 30-31.

¹⁹ “*REDES CORREO*”, 1984, N° 5, p. 42.

²⁰ “Nueva planta industrial en Puerto Madryn”, Revista *REDES*, 1985, N° 5, pp. 28-30.

²¹ “Harengus inaugura su planta de Puerto Madryn”, Revista *REDES*, 1985, N° 6, pp. 29-32.

los más importantes del país, superando el millar de plazas laborales y un efecto multiplicador en el quehacer económico de la zona.²²

El escenario pesquero nacional había cambiado bastante. Si antes el mar patagónico contaba con algunas políticas de promoción que atraían a unos pocos y Mar del Plata era el centro gravitacional e inevitable de la actividad, cuando el langostino interrumpió en escena, capitales foráneos, inversiones propias del sector se reorientaron hacia las latitudes del sur:

“tras un recurso de alta rentabilidad, pero de efímera existencia. La irrupción de los pesqueros es casi una curiosidad, en un paisaje casi huérfano de “amarillas” y con algún esqueleto de madera como mudo testimonio de legendarias aventuras pesqueras.”²³

Y aunque el litoral bonaerense mantenía su liderazgo en términos de capturas, se multiplicaban sus plantas vacías, la deuda se encontraba creciendo y el futuro permanecía incierto, en contraposición a la situación próspera del sur.

“Dificultades en los muelles”

En lo relativo al tema de la infraestructura, por entonces, tal y como ahora, Puerto Madryn era un puerto con dos muelles. Allí podían atracar los buques pesqueros. Uno era el muelle Piedrabuena, construido de hierro y madera y el otro de hormigón, el Almirante Storni. Para mediados de 1980 el Piedrabuena, que había sido fundado en 1910, se hallaba en un estado deteriorado y se consideraba “un riesgo permanente operar allí”.²⁴ Mientras tanto, el Almirante Storni contaba con infraestructura en términos de tomas de agua y electricidad, pero había sido construido para atender a los requerimientos de Aluar, lo que limitaba las posibilidades de atención de los pesqueros que amarraran en ese muelle. ¿Cuál era la solución? El sector pesquero regional mantenía sus expectativas en un proyecto de un puerto pesquero en Madryn radicado en Punta Arcos, al norte de la ciudad, que se discutía desde 1977.²⁵ Conversaciones con el Subsecretario de Recursos Marítimos, Héctor Traverso, dejaban ver que el proyecto se había incluido en el presupuesto nacional de 1984, considerando la partida respectiva

²² “Dificultades en los muelles de Puerto Madryn”, Revista *REDES*, 1986, Año 2, N° 15, pp. 30-31.

²³ “Mar del Plata, Tiempo de reflexión”, *REDES*, 1986, Año 2, N° 19, p. 4

²⁴ “Dificultades en los muelles de Puerto Madryn”, Revista *REDES*, 1986, Año 2, N° 15, p. 30.

²⁵ Este tema ha sido previamente trabajado por Gómez Lende (2023).

para licitar y proyectar la obra. El proyecto pesquero también figura vigente en la Honorable Legislatura del Chubut como Ley I – N° 100, sancionada el 12 de noviembre de 1985 y “Declara de interés provincial la realización del proyecto y ejecución del Puerto Pesquero en Punta Arco en Puerto Madryn”.²⁶ Sus artículos incluyen el apoyo a toda iniciativa estatal, mixta o privada tendiente a concretar dicha obra en el menor tiempo posible. Pero el muelle pesquero de Punta Arcos jamás vio la luz, aunque no faltaron comentarios sobre su potencialidad en los años que siguieron.

Conforme la ciudad ganaba importancia, el problema portuario se retomó en forma constante: había dificultades para que los barcos amarraran, tuviesen alimentación eléctrica y agua potable. El proyecto de Punta Arcos se describía como imposible de materializar en el mediano plazo, al menos desde fondos públicos. Los números de REDES sugerían que era una posibilidad si llegaba a gestarse una inversión privada a través de la figura de la concesión pública, pero esto no prosperó en esa dirección.

El Piedra Buena continuaba en un estado derruido, y la Prefectura Naval Argentina lo había inhabilitado para operar, quedando cerrado incluso al acceso público.²⁷ Por ese motivo toda la actividad portuaria de Puerto Madryn se encontraba girando en torno al Almirante Storni. Pero el empleo de los buques pesqueros en un muelle que estaba construido con otro propósito se complicaba a diario, no solo porque la prioridad era la planta industrial Aluar, sino por las características de los materiales que se manipulaban en el muelle. En una oportunidad los elementos contaminantes del área habían llegado a afectar una partida de pescado, que fue rechazada por un comprador externo, “circunstancia que obligó, a partir de allí, a manipular los productos de Aluar con envolturas plásticas”.²⁸ Las descargas de brea se realizaban con un criterio y equipo muy primitivos, impactando en las condiciones generales del muelle, lo que obstaculizaba las maniobras de carga y descarga de pescado. Además, los salarios del personal de estiba se encarecían, en tanto los trabajadores reclamaban adicionales por no ver satisfechas las condiciones de limpieza en el lugar. De esta forma, la negociación con los estibadores se complicaba, dando lugar a prolongadas estadías y al riesgo de

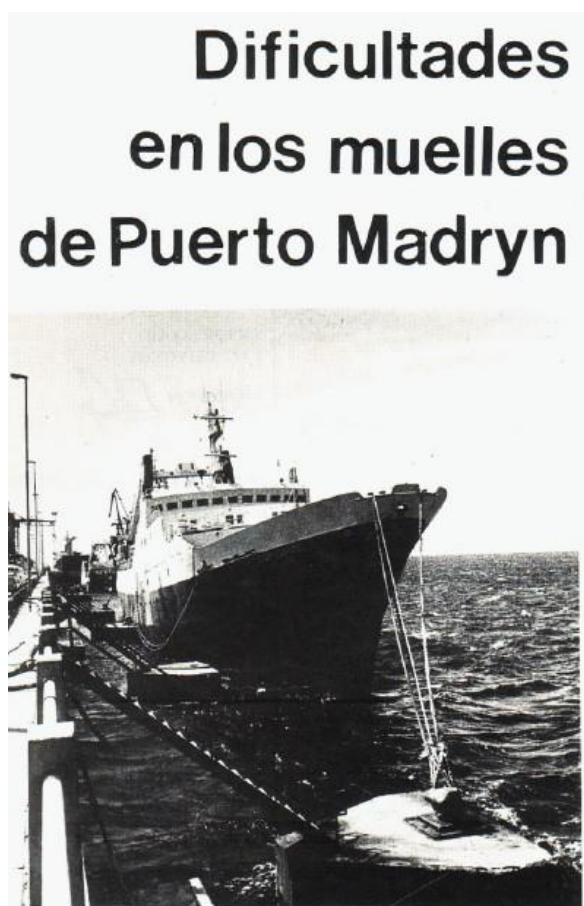
²⁶ Sitio Web de la Honorable Legislatura de la Provincia del Chubut;
<https://digesto.legislaturadelchubut.gob.ar/public/rama/1/ley/100>

²⁷ Historia del Muelle Comandante Luis Piedra Buena, Sitio Web de la Administración Portuaria de Puerto Madryn, disponible en el URL <https://www.appm.com.ar/historia/>.

²⁸ “Puerto Madryn y su vocación patagónica”, Revista *REDES*, 1984, Año 1, N° 1, p. 36.

perder turnos para exportar, al no atender a los plazos planteados por mercantes frigoríficos.²⁹

Figura 3: Imagen principal de la nota “Dificultades en los muelles de Puerto Madryn” mostrando al Joseph Duhamel de la empresa Ventura amarrado en el muelle Storni.



Fuente: Revista *REDES*, 1986, Año 2, N° 15, p. 30.

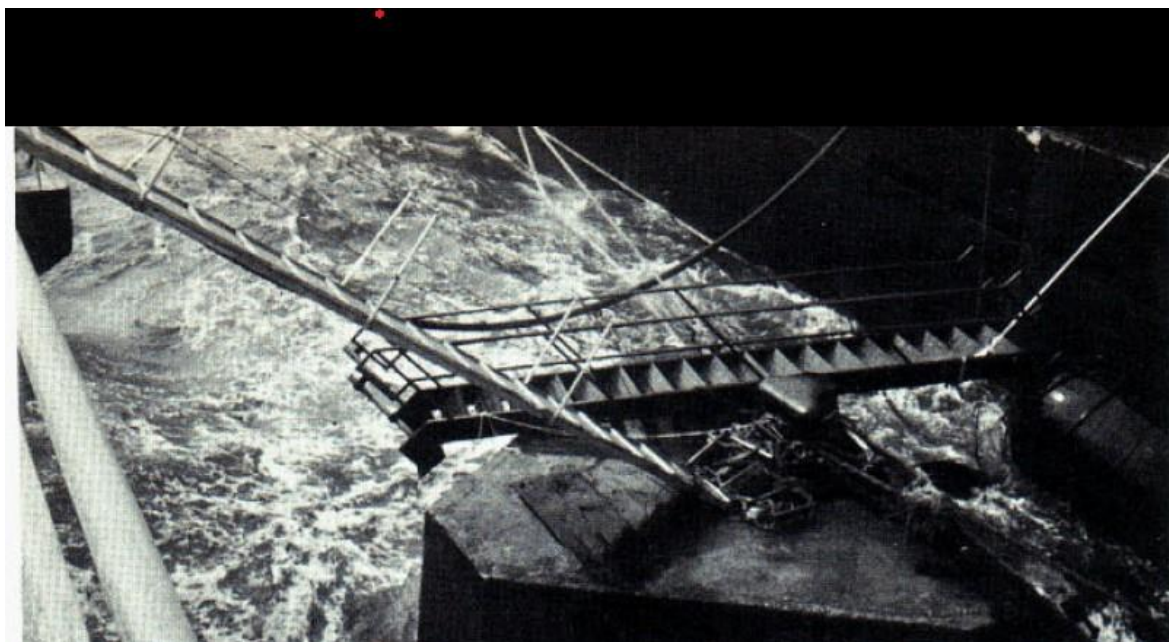
La siguiente imagen ilustra un ejemplo de la precariedad de un muelle poco preparado para recibir los buques pesqueros. En la descripción de la foto en la revista original se lee “Roles invertidos. La escalera del barco sustituye a la del muelle, condenada a un delicado equilibrio tras desprenderse de su ubicación fija al borde de aquél”³⁰ [sic]. También se habla de situaciones que siguieron al colapso de una escalera en el Storni,

²⁹ “Dificultades en los muelles de Puerto Madryn”, Revista *REDES*, 1986, Año 2, N° 15, pp. 30-31.

³⁰ “Dificultades en los muelles de Puerto Madryn”, Revista *REDES*, 1986, Año 2, N° 15, p. 31.

como la de un marinero que atado a una soga se descolgaba en la cubierta de su pesquero.

Figura 4: Foto mostrando la precaria situación del amarrado de los barcos, donde la escalera del barco sustituye a la del muelle.



Fuente: Revista *REDES*, 1986, Año 2, N° 15, p. 31.

La Administración General de Puertos (AGP) se volvió el eje de las críticas, así como el sector empresario, que encontraba difícil concertar en una acción coordinada para modificar la situación.³¹ Una posibilidad que se discutía era que las empresas se organizaran para administrar el muelle Piedra Buena, corriendo con los gastos para ponerlo en condiciones. Distintas cuestiones se debatieron antes de llegar a esta solución: el presupuesto, que se plantaba como excesivo, y la organización del sector privado. El mayor obstáculo lo constituía “la heterogénea composición de los futuros operadores del muelle y, en consecuencia, la imposibilidad de instrumentar una administración eficaz, así como un equitativo reparto de los costos que exigiría su reparación”.³²

Unos meses más tarde en 1986, un nuevo artículo en *REDES* titulado “Sociedad anónima en el muelle viejo” comunicaba una nueva situación.³³ Se habían hecho distintas gestiones para que el muelle, que estaba bajo la jurisdicción de la AGP (como

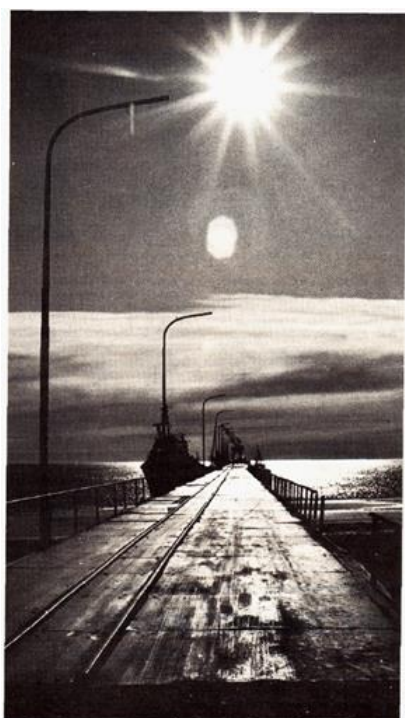
³¹ “Dificultades en los muelles de Puerto Madryn”, Revista *REDES*, 1986, Año 2, N° 15, pp. 30-31.

³² “Dificultades en los muelles de Puerto Madryn”, *REDES*, 1986, Año 2, N° 15, pp. 30-31, p. 31.

³³ “Sociedad anónima en el muelle viejo”, *REDES*, 1986, Año 2, N° 23, pp. 16-17.

el resto de la infraestructura portuaria nacional), se traspasara a la órbita provincial, y con este nuevo estatus jurídico se auguraba un promisorio futuro para el Piedra Buena. La provincia iba a acceder a una concesión por diez años para cubrir las expectativas de operadores privados. Las principales empresas involucradas eran Ventura, Harengus y Conarpesa, y perfilaban una sociedad anónima para operar el muelle, convocando con mensajes publicitarios a aquellos actores con interés en su recuperación. La composición societaria se haría en base a aportes igualitarios. La cifra requerida podía llegar al millón de australes, en vistas a “un amarradero óptimo con todas las facilidades necesarias para el funcionamiento de los buques pesqueros, principalmente la flota de fresco”.³⁴ El sistema que se barajaba era de un peaje a cubrir por cada una de las unidades operando allí. No obstante, a criterio de *REDES*, el Piedra Buena no satisfacía las necesidades del que estaba perfilado como el segundo puerto pesquero del país. Para la segunda mitad de 1986 se continuaba hablando de la necesidad impostergable de repasar los viejos planes de un muelle pesquero en Punta Arcos.

Figura 5: Muelle Comandante Luis Piedra Buena, Puerto Madryn



Fuente: Revista *REDES*, 1986, Año 2, N°23, p. 16.

³⁴ “Sociedad anónima en el muelle viejo”, *REDES*, 1986, Año 2, N° 23, pp. 16-17, p. 17.

En 1987, el subsecretario de Pesca de la Nación Luis Enrique Jaimes realizó una recorrida por los enclaves pesqueros del litoral patagónico. La gira fue cubierta por *REDES*, e incluyó fotos y notas de lugares específicos.³⁵ Mientras los operadores analizaban el eventual destino de las unidades de altura, Jaimes confirmaba que la CEE (la Comisión Económica Europea) había aprobado una partida para el estudio de factibilidad de una nueva terminal portuaria para la pesca chubutense. Mientras tanto, las compañías involucradas confirmaban una gestión privada para la recuperación del Piedra Buena si se habilitaban créditos provinciales para realizar la obra. Estas fuentes, remataba el texto, “desmintieron cualquier compromiso financiero en lo que atañe a un nuevo muelle en Punta Arcos”.³⁶

El siguiente número de *REDES* publicó un nuevo artículo anunciando la creación del consorcio Puerto Pesquero Madryn S.A. el 26 de agosto de 1987. La sociedad estaba compuesta por partes iguales entre las empresas Ventura, Conarpesa, Harengus y Estrella de Mar.³⁷ Se trató de un episodio sin precedentes en el litoral patagónico: por primera vez un bien público portuario había sido cedido a una empresa privada. La gestión había sido facilitada y apoyada por la Administración General de Puertos y se había juzgado necesaria porque la clausura del muelle “viejo” y los problemas con el Storni habían complicado la operatoria de la flota de fresco y el abastecimiento de las plantas radicadas en Puerto Madryn. Se estimaba que la obra a realizar en el muelle para dejarlo en condiciones ascendería a los setecientos mil dólares.

“El centro de la actividad está en la Patagonia”

Mientras tanto, el sector pesquero se encontraba redefiniendo cuál era el papel del Estado, en particular en la Patagonia. Durante los últimos años del gobierno de Alfonsín se implementaba el Plan Primavera, por el cual se impulsaba la apertura de la economía y la privatización de empresas estatales. Hacia 1988 Alfredo Musante, presidente por entonces de la CAPIP, escribió un artículo llamado “El centro de la actividad está en la Patagonia”, ahondando sobre el incremento de la pesca en el Atlántico Sur

³⁵ En lo relativo al paso por Puerto Madryn, una columna bajo el subtítulo “Inquietud Portuaria” consideró cómo la visita coincidió con la clausura del muelle Piedra Buena. Según la historia de la Administración Portuaria de Puerto Madryn, publicada en su sitio web, la Prefectura Naval inhabilitó el muelle Piedra Buena para operar en 1985, pero en la revista *REDES* se habla de una clausura en julio de 1987. No queda claro si la clausura implica otras cuestiones además de la inhabilitación por parte de prefectura.

³⁶ “La gira en imágenes”, Revista *REDES*, 1987, Año 3, N° 29, p. 10.

³⁷ “Consorcio pesquero para el muelle viejo”, Revista *REDES*, 1987, Año 3, N° 30, p. 22.

“que virtualmente desplazó el centro de actividad industrial desde Mar del Plata a la Patagonia. Grupos tradicionales de la actividad: tanto como capitales ajenos a la pesca inicialmente, ya sean solos o en empresas mixtas con grupos extranjeros, iniciaron sus operaciones y radicaron sus plantas en Chubut, Santa Cruz, Tierra del Fuego y en menor proporción en Río Negro.”³⁸

El origen del fenómeno se explicaba por dos cuestiones. La primera, ya mencionada anteriormente, que era la aparición de grandes toneladas de langostinos. La segunda refería a la exigencia por parte de las provincias de radicar plantas de procesamiento como condición indispensable para obtener los permisos de pesca. Esta cuestión la hemos visto en la Ley de Pesca de Chubut 2470 sancionada en 1985 que vinculaba los permisos de pesca provinciales a la obligación de radicar plantas en tierra. Cabe destacar que esto no era así en otras provincias ni a nivel nacional y fue una base legislativa fundamental para propiciar el desarrollo del rubro en Patagonia. Sin embargo, la velocidad con la que se habían desencadenado los acontecimientos y el “desarrollo explosivo de la actividad”³⁹ había dejado desfasados los requerimientos de la pesca en materia de infraestructura como puertos, agua potable, energía, viviendas, comunicaciones, entre otros. Las necesidades eran mucho más grandes de lo que el territorio austral podía proveer. Estas carencias, sumadas a las distancias de la zona de Buenos Aires, el centro de la actividad económica argentina, generaban una estructura de sobrecostos de localización que era necesario compensar, y que requerían más que los reembolsos patagónicos. Se sugería la posibilidad de implementar un adecuado régimen de promoción patagónico, con medidas políticas que estimulen el desarrollo de la actividad pesquera. La exigencia radicaba en no abrir puertos a la competencia de terceros países. Se defendía que el sector pesquero nacional tenía las capacidades para explotar los recursos adecuadamente y para ello solo necesitaba igualdad de oportunidades frente a las flotas extranjeras (en ítems como libre importación de buques, tipo real de cambio, etc.).

El artículo justificaba entonces, que los industriales no pedían todo del “Estado Protector”, lo que mostraban en sus muestras participativas a través de consorcios y con inversiones millonarias. El ejemplo paradigmático de eso era el muelle Comandante

³⁸ Musante, Alfredo. “El centro de la actividad está en la Patagonia”, Revista *REDES*, 1988, Año 3, N° 36, p. 71.

³⁹ Musante, Alfredo. “El centro de la actividad está en la Patagonia”, Revista *REDES*, 1988, Año 3, N° 36, p. 71.

Luis Piedra Buena en Puerto Madryn, que se encontraba reparándose mediante la iniciativa privada. Bajo esta línea argumentativa, las políticas proteccionistas eran necesarias para beneficiar las compañías pesqueras nacionales, pero también para fomentar relaciones con empresas internacionales, que constituía la única posibilidad del sector privado para entrar en condiciones de financiar flotas e infraestructura. De hecho, los años siguientes las inversiones extranjeras se revelaron como fundamentales para desarrollar la actividad. En 1988 se puso en marcha el proyecto diseñado por la Compañía de Desarrollo Pesquero Chino-Argentina S.A. que involucraba la empresa chubutense Harengus y la china Cifideco, con la botadura de los buques pesqueros Codepeca I y Codepeca II.⁴⁰

El 10 de diciembre de 1989 se realizó la nueva apertura del muelle Piedra Buena en términos de “Recuperación del segundo muelle fresquero nacional” (ver figura 6), un evento que se celebraba en un contexto neoliberalista como un logro manifiesto del sector privado, que había conseguido dejar de lado el “combate de la competencia para unirse en torno a objetivos fundamentales”.⁴¹ El consorcio Puerto Pesquero Madryn S. A. fue finalmente conformado por las empresas Conarpesa, Harengus y Ventura, dado que la empresa Estrella del Mar S.A. no pudo cumplir con los compromisos financieros.

Figura 6: Titular, copete y foto principal del artículo sobre el acto inaugural del muelle Comandante Luis Piedra Buena en 1989.



Fuente: Revista *REDES*, 1989, Año 4, N° 42, p. 36.

⁴⁰ “Asociación entre Harengus y la China National Fisheries”, Revista *REDES*, 1988, Año 4, N° 37, p. 36.

⁴¹ “Recuperación del segundo muelle fresquero nacional”, Revista *REDES*, 1989, Año 4, N° 42, pp. 36-38.

Las obras de esta primera etapa, licitadas y adjudicadas a la firma Obrinter S.R.L. se dedicaron a reparar totalmente el sector operativo y parcialmente el sector intermedio y el viaducto. Se rehicieron las instalaciones eléctricas, de iluminación y de agua corriente. El nuevo muelle constaba de un viaducto con estructura mixta (pilotes y vigas metálicas y de madero), 125 metros de largo por 4,50 de ancho, una zona intermedia con estructura metálica (que contaba con pilotes, vigas y tensores), de 225 metros de largo por 9 de ancho y un sector operativo cuya antigua estructura fue reemplazada por una de hormigón armado de 100 metros de largo por 16 de ancho. El sector operativo pasó a sostenerse en 21 pórticos de hormigón armado reforzados longitudinalmente por vigas del mismo material y una carpeta de rodamiento. Hacia 1989, el total invertido por las empresas ascendía a 1.200.000 dólares.

Puerto Madryn continuó siendo foco de titulares durante los últimos años de la década de 1980, como con la compañía de Desarrollo Pesquero Chino-Argentina S.A. (Codepeca) que ahora ponía en uso al flamante muelle pesquero nuevo. El intendente de la ciudad de Puerto Madryn, Osvaldo Sala, entregó en una ceremonia al presidente de la China National Fisheries, las llaves de la ciudad.⁴² En septiembre de 1989 la CAPIP organizó un ciclo de conferencias en la ciudad, vinculada a la pesquería en el Atlántico Sur y su zona adyacente, fomentando el diálogo y el debate empresario y político, con sede en la ciudad patagónica.

El primer número de *REDES* de 1990 muestra la planta industrial de Alpesca S.A., construida en Puerto Madryn, con la asociación de una empresa canadiense, National Sea Products Ltd. De Canadá, que había colaborado con la inversión de veinte millones de dólares.⁴³ La firma canadiense participaba con el 49% del capital accionario en Alpesca S.A. En 1990, la planta de Alpesca fue inaugurada en la ciudad: contaba diez mil metros cuadrados de espacio cubierto, capaz de producir 16.000 toneladas de productos anualmente. El presidente Carlos Menem cortó la cinta inaugural, mientras al tope del mástil flameaban las banderas de Argentina y Canadá.

⁴² “CODEPECA ya está en marcha”, Revista *REDES*, Año, N° 44, 1989.

⁴³ “El puntapié inicial de Alpesca y los canadienses”, Revista *REDES*, 1989, 48, p. 90.

Figura 7: Planta pesquera de Alpesca, Puerto Madryn, Chubut.

Fuente: Revista *REDES*, REDES, 1990, Año 5, N° 49, p. 27.

Conclusiones

En la década de 1980 Puerto Madryn se consolidó como el lugar que nucleaba gran parte del debate y actividad empresarial y política del rubro. En parte, por las características de su puerto natural. Pero también por el impulso empresarial con sede en la ciudad, y por acciones y políticas municipales, provinciales y nacionales que, sedientas de propiciar el desarrollo regional y sin poder invertir económicamente en él, se orientaron a facilitar regulaciones y políticas para el sector privado. Este primer artículo nos permite dimensionar la importancia del langostino que dio impulso al rubro pesquero en la ciudad, la organización del sector empresario patagónico y las regulaciones que propiciaron, con todas sus dificultades, el desarrollo pesquero. También nos deja ver el impulso local que dieron las inversiones extranjeras en la infraestructura de las plantas pesqueras. En este marco, se ha registrado la existencia de algunas tensiones entre las compañías pesqueras y el municipio.

Esta primera reconstrucción de lo que sucedió en Puerto Madryn se nutrirá en el futuro a partir del análisis de otras fuentes: resta por indagar cómo funcionó el tema de

la fuerza de trabajo en las plantas y profundizar en las consecuencias del dinamismo de la actividad pesquera en la localidad y en la región, así como considerar en detalle cómo los proyectos desarrollistas a nivel nacional, provincial y regional se articularon con el rubro. Asimismo, trabajos posteriores reconstruirán los siguientes años de la industria pesquera en la ciudad y darán cuenta de las gestiones siguientes que hicieron posible que en el año 2000 la situación portuaria cambiara. Para entonces, se inauguraron los sitios N° 5 y N°6 del Muelle Storni, donde se destinó la actividad pesquera, y la provincia inició negociaciones con la empresa Puerto Pesquero Madryn SA para cancelar la concesión del Piedra Buena y transformarlo en un muelle de cruceros.

Referencias bibliográficas

- Albaini, Hugo (2005). *Puerto Madryn: vuelo hacia el recuerdo*. Puerto Madryn: Impresora Golfo Nuevo.
- Altimir, Oscar (1970). *Análisis de la economía del Chubut y de sus perspectivas de desarrollo, Tomo I, II y III*. Rawson: Asesoría de Desarrollo, Provincia del Chubut.
- Azpiazu, Daniel, Basualdo, Eduardo y Khavisse, Miguel (2004). *El nuevo poder económico en la Argentina de los años 80*. Buenos Aires: Siglo XXI editores.
- Boschi, Enrique (1989). Biología pesquera del langostino del litoral patagónico de Argentina (*Pleoticus muelleri*), *Serie Contribuciones*, N° 646, pp. 1-72, Mar del Plata: INIDEP.
- Colombo, Guillermo (2014). *De la revolución productiva a la crisis de la merluza: El conflicto social en la industria pesquera marplatense. Años 1989-2001* (Tesis de doctorado inédita). Universidad Nacional de La Plata, Buenos Aires.
- Colombo, Guillermo, Nieto, Agustín y Mateo, José (2011). *Precarización y fraude laboral en la industria pesquera marplatense. El caso de las 'cooperativas' de fileteado de pescado. El estado de la clase trabajadora en la Provincia de Buenos Aires*. Mar del Plata: Ministerio de trabajo de la Provincia de Buenos Aires / CEIL-PIETTE (CONICET).
- Cordini, Juan Manuel (1963). *Pesca Marítima con Base en Rawson (Chubut)*. Buenos Aires: Secretaría de Estado de Agricultura y Ganadería de la Nación, Dirección General de Pesca.
- Donato, Patricio (2016). "El complejo rompecabezas de los primeros emprendimientos pesqueros en el Golfo Nuevo" (Entrada de blog). Recuperado de: <https://bahiasinfondo.blogspot.com/2016/09/el-complejo-rompecabezas-de-los.html>. Consultado el 20-7-2024. Consultado: 16/06/2025.
- Ferrer, Aldo (2012). La construcción del Estado neoliberal en la Argentina. *Revista de trabajo*, Año 8, N° 10, pp. 99-106. Recuperado de: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2012n10_revistadetrabajo.pdf Consultado: 09/10/2025.

Gómez Lende, Sebastián (2023). Pesca marítima. En Velázquez, Guillermo Ángel y Manzano, Fernando (Coords.). *Atlas histórico y geográfico de la Argentina, Economía I*. (pp. 651-718). Tandil: Instituto de Geografía, Historia y Ciencias Sociales. Recuperado de: <https://www.fch.unicen.edu.ar/atlashyg/economia-ebook.pdf> Consultado: 13/11/2025.

Jozwicki, Andrés (2010). *Historia de los puertos de Chubut. Un interesante recorrido por uno de los pilares del progreso patagónico*. Buenos Aires: Talleres grafíkar.

Kaminker, Sergio y Ortiz-Camargo, Diana (2016). Puerto Madryn, de pueblo a ciudad intermedia. La dinámica poblacional local a través de cinco retratos censales (1970-2010). *Papeles de población*, Vol. 22, N° 89, pp. 223-254. Recuperado de: <https://rppoblacion.uaemex.mx/article/view/8272>. Consultado: 16/06/2025.

Kaminker, Sergio (2019). El Puerto Madryn Olvidado: Los Prolegómenos del crecimiento urbano (1865-1970). *Estudios Socioterritoriales. Revista de Geografía*, N° 25, pp. 1-19. Recuperado de <https://ojs2.fch.unicen.edu.ar/ojs-3.1.0/index.php/estudios-socioterritoriales/article/view/393>. Consultado: 16/06/2025.

Mateo, José (2003). *De espaldas al mar. La pesca y los pescadores en Argentina (siglos XIX y XX)* (Tesis de doctorado inédita). Barcelona, Universitat Pompeu Fabra. Recuperado de: <https://repositori.upf.edu/handle/10230/12190?locale-attribute=es>. Consultado: 16/06/2025.

Mizrahi, Enrique (2001), *Evolución del proceso de desarrollo de la pesca en la Argentina*. Buenos Aires: Consejo Federal de Inversiones.

Nogueira, Luciana (2018). Constelaciones conflictivas en la industria pesquera bonaerense: Análisis comparativo entre Mar del Plata y Necochea, Argentina (1997-2012). *Trabajos y comunicaciones*, 2018, N° 47, pp. 1-22. Recuperado de: <https://www.trabajosycomunicaciones.fahce.unlp.edu.ar/article/view/TyCe052>. Consultado: 05/05/2025.

Novaro, Marcos (2006). *Historia de la Argentina contemporánea. De Perón a Kirchner*. Buenos Aires: Edhasa.

Nun, José, Portantiero, Juan Carlos y Altamirano, Carlos (Eds.) (1987). *Ensayos sobre la transición democrática en la Argentina*. Buenos Aires: Puntosur.

Pérez Álvarez, Gonzalo (2018). Las luchas en la pesquera Ventura durante la década del '80, en Puerto Madryn, Chubut: clase, género, muerte, dictadura y democracia. En *Jornadas Historia de Patagonia*. Universidad Nacional de Río Negro, Viedma.

Pérez Álvarez, Gonzalo (2019). Condiciones laborales y estrategias obreras de los trabajadores de Aluar (Puerto Madryn - Chubut - 1974-2017). *Trabajo y Sociedad*, N° 34, pp. 331-351. Recuperado de: <https://www.unse.edu.ar/trabajosy sociedad/#Numero%2034%20Verano%202020>. Consultado: 13/06/2025.

Pérez Álvarez, Gonzalo (2022). La historia de los trabajadores portuarios en Puerto Madryn (Chubut-Argentina): un primer acercamiento. *Historia Regional*, N° 46, pp. 1-21. Recuperado de: <https://historiaregional.org/ojs/index.php/historiaregional/article/view/577>. Consultado: 13/06/2025.

Pérez Álvarez, Gonzalo (2023). El inicio de la actividad pesquera industrial en la Patagonia: un análisis con foco en Puerto Rawson, Chubut. *Páginas*, Año 15, N° 39, pp.

1-24. Recuperado de:
<https://revistapaginas.unr.edu.ar/index.php/RevPaginas/article/view/805/1025>.
Consultado: 13/06/2025.

Pradas, Eduardo (2006). *Un acercamiento a la problemática pesquera marplatense*. Buenos Aires: El Mensajero.

Robledo, Marcelo (2024). El Desarrollo y el rol del Estado. La actividad portuaria y pesquera de Caleta Olivia y la región en contexto de un gobierno nacional “Liberal Anarcocapitalista”. *Informes Científicos Técnicos-UNPA*, Vol. 16, N° 1, pp. 40-64.

Rougier, Marcelo (2011). *Estado y empresarios de la industria del aluminio en la Argentina: el caso ALUAR*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes.

Sanabra, Carlos (2004). Desarrollo urbano de Puerto Madryn. Desde sus orígenes hasta 1970. *Cuadernos de Historia Patagónica*, N°1, pp. 117-128.

Schulze, María y Góngora, María Eva (2022). Los agentes económicos de la pesca industrial en la Argentina: las cámaras empresariales pesqueras. *Nuevo mundo mundos nuevos*. Recuperado de: <https://journals.openedition.org/nuevomundo/87136>. Consultado: 13/06/2025.



Sofía Clara Haller es Licenciada y Profesora en Ciencias de la Comunicación y Doctora en Historia. Se desempeña como docente adjunta en la Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco y es becaria posdoctoral de CONICET. Se ha especializado en la historia ambiental y social de explotación del mar patagónico, a escala regional y transnacional.

María Soledad Schulze es Licenciada en Sociología y Doctora en Ciencias Sociales. Se desempeña como docente adjunta en la Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco y es investigadora del CONICET. Sus líneas de investigación abordan problemáticas vinculadas a la actividad pesquera industrial en Argentina, con un enfoque particular en los últimos años en la pesca desarrollada en la ciudad de Puerto Madryn.