

# 3

## Circuitos de la economía urbana, intermediación financiera y actividad pesquera en Mar del Plata, provincia de Buenos Aires

Derlis Daniela Parserisas<sup>1</sup>

CONICET / Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires

@ [ dparserisas@fch.unicen.edu.ar ]

RECIBIDO: 30-06-2018

ACEPTADO: 18-07-2018

Cita sugerida: Derlis Daniela Parserisas (2018). Circuitos de la economía urbana, intermediación financiera y actividad pesquera en Mar del Plata, provincia de Buenos Aires. Revista *Huellas*, Volumen 22, Nº 2, Instituto de Geografía, EdUNLPam: Santa Rosa. Recuperado a partir de: <http://cerac.unlpam.edu.ar/index.php/huellas>

DOI: <http://dx.doi.org/10.19137/huellas-2018-2213>

### Resumen

En las ciudades coexisten divisiones territoriales del trabajo que pueden ser pensadas como circuitos de la economía urbana. Tales circuitos se diferencian según sus grados de organización, uso de tecnología y capital. Cuando esos grados son elevados podemos reconocer un circuito superior constituido por bancos, comercios e industrias modernas. En oposición dialéctica, el circuito inferior de la economía urbana está integrado por actividades intensivas en mano de obra y con un bajo nivel de capitalización y tecnología. En la actividad pesquera marplatense reconocemos circuitos de la economía urbana. Aunque se trate de una misma rama de actividad económica, los actores involucrados poseen distintas formas de organización y usos del capital. Ello también implica una determinada forma de relación con la variable financiera. A través de una especialización territorial productiva como la pesca el objetivo del trabajo consiste en comprender cómo los actores, que son diversos, participan en las formas de trabajar, producir y consumir, según sus posibilidades de organización, usos de tecnología y de capital y cómo las finanzas amplían los nexos y crean otros vínculos de dependencia. Se analizan empresas pesqueras del

1 Becaria posdoctoral de CONICET. Profesora y Licenciada en Geografía por la Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires. Doctora en Geografía por la Universidad de Buenos Aires. Ayudante de Primera en el Departamento de Geografía de la Facultad de Ciencias Humanas de la Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, en las materias Introducción a la Geografía y Geografía Urbana.

circuito superior y se consideran dos aspectos que caracterizan este circuito: las innovaciones productivas y el acceso al dinero bancarizado. Asimismo se examinan otras formas posibles de organización y de financiamiento de las denominadas “lanchas amarillas” vinculadas al circuito inferior de la actividad pesquera.

**Palabras clave:** finanzas; pesca; circuitos económicos; Mar del Plata.

Circuits of urban economy, financial intermediation and fishing activity in Mar del Plata, province of Buenos Aires

### **Abstract**

Territorial divisions of labor coexisting the cities; these can be thought of as circuits of urban economy. Such circuits differ according to their degrees of organization, use of technology and capital. When these degrees are high we can clearly recognize an upper circuit constituted by banks, commerce and modern industries. In dialectical opposition, the lower circuit of urban economy is composed of labor-intensive activities with a low level of capitalization and technology. In the fishing activity of Mar del Plata we can recognize circuits of urban economy. Despite being the same branch of economic activity, the actors involved have different forms of organization and use of capital. This also implies a certain form of relationship with the financial variable. Through a productive territorial specialization such as fishing, the aim of this work is to understand the way in which the actors, who are diverse, participate in the work, producing and consuming, according to their possibilities of organization, uses of technology and capital and the way in which finances expand the linkages and create other dependency links. Fishing companies of the upper circuit are analyzed and two aspects that characterize this circuit are considered: the productive innovations and the access to banked money. Other possible forms of organization and financing of the so-called “yellow boats” linked to the lower circuit of fishing activity are also examined.

**Key words:** finance; fishing; economic circuits; Mar del Plata.

Circuito da economia urbana, intermediação financeira e atividade pesqueira em Mar del Plata, província de Buenos Aires

### **Resumo**

Nas cidades coexistem divisões territoriais do trabalho que podem ser pensadas como circuitos da economia urbana. Tais circuitos se diferenciam segundo seus graus de organização, uso de tecnologia e capital. Quando esses graus são elevados podemos reconhecer um circuito superior constituído por bancos, comércio e indústrias modernas. Em oposição dialética, o circuito inferior da economia urbana está integrada por atividades intensivas em mão de obra e com um baixo nível de capitalização e tecnologia. Na atividade pesqueira marplatense reconhecem-se circuitos da economia urbana. Mesmo tratando-se da mesma atividade econômica, os atores envolvidos possuem diferentes formas de organização e usos do capital. Isso também envolve uma determinada forma de relação com a variável financeira. Através de uma especialização territorial produtiva como a pesca o objetivo deste trabalho é compreender como os atores,

que são diversos, participam nas formas de trabalho, produção e consumo segundo suas possibilidades de organização, uso da tecnologia e do capital e cómo as finanças ampliam os nexos e cria vínculos de dependência. Analisam-se empresas pesqueiras do circuito superior e se consideram dois aspectos que caracterizam este circuito: as inovações produtivas e o acesso ao dinheiro dos bancos. Também se examinam outras formas possíveis de organização e de financiamento das denominadas “lanchas amarillas” vinculadas ao circuito inferior da atividade pesqueira.

**Palavras chave:** finanças; pesca; circuitos econômicos; Mar del Plata.

---

## Introducción

La pesca es una actividad económica que históricamente ha estado presente en la organización del espacio urbano marplatense siendo responsable de generar flujos de producción y circulación no sólo en la ciudad sino también en la región. Con relación a ello, Josefina Di Nucci (2011, p. 205) señala que “Mar del Plata es una ciudad, que si bien no posee aún características de metrópolis, tiene un fuerte potencial en la producción y en el consumo”. La autora citada define a Mar del Plata como una gran ciudad media. Asimismo Patricia Lucero (2003) señala que esta ciudad se encuentra entre las aglomeraciones más pobladas de Argentina ya que tiene las características de un aglomerado intermedio mayor con más de 500.000 habitantes permanentes.

La actividad pesquera es una de las especializaciones territoriales productivas en la ciudad que es permeada por las finanzas a través de préstamos, adelantos en cuenta corriente, pagos de salarios mediante bancos, etc. Una evidencia de esas articulaciones está dada por la existencia de sucursales de bancos públicos y privados en el barrio del puerto para ofrecer servicios y productos financieros a las empresas pesqueras y a los negocios instalados en esa zona comercial. Sin embargo, el grado de organización y uso de tecnología y capital de los diversos actores en la actividad pesquera determina distintas formas de vinculación con los bancos y otras entidades no bancarias presentes en el lugar.

Reconocemos desde el circuito inferior de pequeños pescadores artesanales hasta las grandes empresas del circuito superior responsables de todas las fases de la producción. De acuerdo a esas formas diferentes de organización del trabajo, pero fundamentalmente en base al poder y al capital de cada agente vinculado a un circuito determinado, las relaciones de

la actividad pesquera con las finanzas —entre las que se encuentran las posibilidades de acceso a préstamos bancarios— son diferentes y segmentadas.

El trabajo se organiza en tres partes: en primer lugar se analizan empresas pesqueras del circuito superior en Mar del Plata. Se consideran dos aspectos que caracterizan este circuito: las innovaciones productivas y el acceso al dinero bancarizado.

En segundo lugar, se examinan otras formas posibles de organización y de financiamiento de las actividades del circuito inferior de la pesca, estudiando específicamente las “lanchas amarillas”. Se analizan las formas de organización, sus posibilidades de acceso al crédito bancario y las relaciones que establecen con las empresas pesqueras del circuito superior. Por último, se presentan las consideraciones finales del trabajo y la bibliografía consultada.

## **Grandes empresas del circuito superior: innovaciones productivas y acceso a dinero bancarizado**

El circuito superior de la actividad pesquera está integrado por las denominadas empresas integradas verticalmente<sup>2</sup>. Éstas realizan todas las fases de la producción desde las capturas de las especies hasta el procesamiento, distribución y comercialización de los productos elaborados. Son empresas que poseen buques pesqueros de altura y también procesadores-congeladores. Se trata de firmas o grupos económicos que en el uso del territorio incorporan las variables clave como la técnica, la ciencia y la información. En ese sentido, nos resulta pertinente lo planteado por César Augusto Ávila Martins (2006, p. 43) en su estudio sobre las empresas que realizan el enlatamiento de pescado en Brasil. Ese autor considera que “la lectura de la actividad pesquera debe incluir el análisis sobre cómo determinados agentes sociales son productores y se reproducen territorialmente”.

En Mar del Plata, las principales características que definen a las empresas pesqueras del circuito superior son el grado de capitalización y la capacidad de realizar innovaciones tecnológicas así como las formas de organización del trabajo. Esas firmas, además, se vinculan con las finanzas a través de las posibilidades de acceso a dinero bancarizado para el financiamiento de inversiones productivas y por medio de la intermediación bancaria para el pago de salarios.

---

2 En Mar del Plata, de acuerdo a la información obtenida a través de entrevistas y noticias periodísticas, las empresas Solimeno, Valastro y Moscuza integran todas las etapas de la producción (realizan la pesca, el procesamiento, la comercialización y exportación) y son las principales exportadoras del país en la actividad pesquera.

Una de las firmas entrevistadas, Solimeno, centraliza la actividad productiva en dos grupos: por un lado, la parte de trabajo en tierra que comprende a los barcos fresqueros y el procesamiento y, por otro lado, tienen un sistema que consiste en la pesca y procesamiento a través de barcos congeladores, donde se procesa todo a bordo y la mercadería viene preparada para su exportación. El grado de organización que implica ese nivel de producción nos lleva a pensar cómo el territorio es usado de diferentes maneras, pues como señala Milton Santos (1994, 2007, p. 121):

en la medida que la fuerza de mercado no es la misma, la dimensión espacial de cada firma no es idéntica, variando con la capacidad de cada cual para transformar en flujos las masas producidas. Cada firma usa el territorio según su fuerza. Se crean, de ese modo, circuitos productivos y círculos de cooperación como forma de regular el proceso productivo y asegurar la realización del capital.

Esa capacidad técnica y organizacional de Solimeno también implica el aprovechamiento de la capacidad de producción de las fábricas en tierra. Una parte importante de la mercadería que traen los barcos congeladores es procesada en las plantas en tierra con el propósito de hacer productos más elaborados. Esa firma tiene dos líneas importantes de procesamiento de productos empanados: hamburguesas de pescado y bastones de merluza, se trata de productos pre-fritos y congelados preparados directamente para el consumo. Como señala Silvia Busch (2016, p. 196) “ese proceso de elaboración de nuevos productos alimenticios congelados es parte de la “modernización en la industria alimenticia que implica procesos de capitalización y de especialización, fruto de una diversificación productiva (...)”. En ese contexto de nuevas acciones implementadas, basadas en la técnica y en la ciencia, “en la producción de alimentos congelados y comidas preparadas, las empresas generan una nueva división territorial del trabajo específica y constituyen nuevos circuitos espaciales de producción y círculos de cooperación” (Busch, 2016, p. 196).

La diversificación productiva analizada por Silvia Busch (2016) está presente en las grandes empresas pesqueras. Por ejemplo en Solimeno, el entrevistado explicaba que no sólo elaboran derivados de pescado, sino que con las mismas líneas de producción hacen productos derivados de pollo: patitas de pollo, hamburguesas de pollo, pollo y jamón y queso y milanesas de soja. Eso implica una mayor capacidad de organización técnica de la producción<sup>3</sup>. Además advertimos en el proceso productivo aquello que Cé-

3 Una de las personas entrevistadas señalaba que parte del pescado que antes se consideraba residuo, desde hace unos siete años, se recupera un 15% ó 20%. Se elaboran productos congelados de pescado con formas de hamburguesas o bastones.

sar Augusto Ávila Martins (2006, p. 53) menciona cuando se refiere a que “en la producción de alimentos existen innovaciones científicas que tienden a su tecnificación, al volver exponenciales las cantidades producidas de determinados productos y creando otros nuevos”. Se trata de otra forma de incorporar nuevos productos, aumentar la producción y aprovechar la capacidad instalada de la empresa.

Es interesante mencionar que la empresa Solimeno no terceriza su actividad productiva, sino que todo el proceso se realiza en sus plantas de procesamiento en tierra y en los buques congeladores. Sin embargo, como veremos en el siguiente ítem, esta empresa capitalizada se vincula con los actores del circuito inferior de la pesca, ya que algunas embarcaciones costeras pequeñas les venden sus capturas. Esa relación da cuenta de los nexos y las dependencias que existen entre los circuitos de la economía urbana. Se trata de aquello que María Laura Silveira (2015) explica como “complementariedad simple” entre el circuito superior y el circuito inferior, cuando un circuito demanda del otro un insumo o utiliza alguna de sus actividades como economía externa.

En cuanto a la organización del circuito espacial de producción<sup>4</sup> de las grandes empresas pesqueras resulta interesante comprender cómo controlan la circulación de los productos mediante el transporte vial, ferroviario y fluvial. De ese modo, las empresas usan el territorio de acuerdo a su lógica corporativa. Las empresas pesqueras del circuito superior usan la red vial para la distribución de sus productos en el mercado interno. Pero también el puerto y los sistemas de ingeniería asociados resultan fundamentales para la comercialización y el dinamismo de la vida en la ciudad y su región. Como señalan Jacqueline Beaujeu Garnier y George Chabot (1963, 1975, p. 163) “los puertos son puntos de cristalización urbana. En torno al puerto y al mismo tiempo que él, nace una ciudad que vive dedicada a la actividad portuaria. (...) La vida comercial nacida en los propios muelles se extiende a las oficinas, almacenes de expedición y bancos”.

A través del transporte de insumos y de productos podemos comprender los flujos de circulación en el territorio y reconocer los vínculos horizontales comerciales entre actores del propio circuito superior. En 2016 expor-

---

4 De acuerdo a Milton Santos (1996) los circuitos espaciales de producción serían las diversas etapas por las que pasa un producto, desde el inicio del proceso de producción hasta llegar al consumidor final. Esos circuitos no involucran solamente un lugar o una región del país, sino diferentes lugares en la escala global con distintos actores en las etapas de la producción desde la obtención de la materia prima hasta su transformación en producto y su circulación y consumo. En ese sentido, no debemos confundir la categoría de circuitos espaciales de producción con la de circuitos de la economía urbana. Estos últimos involucran actividades y actores diferenciados por el uso de tecnología, capital y formas de organización. De tal manera que en una misma rama de actividad productiva o de servicios pueden existir actores del circuito superior y del circuito inferior.

taron sus productos a través del puerto del Mar del Plata 95 empresas. Las que tuvieron mayor participación relativa fueron las empresas pesqueras Moscuza con 897 contenedores (25,61%) y Valastro con 484 (13,82%). También exportaron, en menor medida: Solimeno, Newsan, El Marisco, Marbella, Bricel, Chiarco y Argenova. Esa carga tuvo como destino intermedio a los puertos de Montevideo y Navegantes (sur de Brasil), desde donde viajó a distintas terminales del mundo<sup>5</sup>. Los flujos de mercaderías generados en torno al puerto de Mar del Plata permiten relaciones comerciales en el mercado internacional no sólo por parte las empresas pesqueras sino también por firmas del circuito superior de otras ramas instaladas en ciudades de la región. Por ejemplo, la empresa canadiense McCain, cuya fábrica está instalada en la ciudad de Balcarce a 70 km. de Mar del Plata, desde el año 2016 comenzó a exportar a través del puerto de Mar del Plata quince contenedores por mes, cuyo destino principal es Brasil.

Existen aspectos clave en las grandes empresas pesqueras del circuito superior vinculados a la intermediación financiera y a la regulación normativa de los procesos de producción y comercialización. Para comprender esos aspectos vinculados a las finanzas y las normas en el territorio recuperamos la idea que proponen Milton Santos y María Laura Silveira (2001, p. 290) al señalar que el territorio usado “es objeto de divisiones del trabajo superpuestas (...) Cada actividad o cada empresa produce su propia división del trabajo”. De esa manera existe una división del trabajo propia de cada empresa pero también existen lógicas globales en la organización del trabajo que trascienden lo local y se manifiestan en el lugar.

Por un lado, descubrimos que las empresas pesqueras del circuito superior realizan los trámites de exportación en la propia planta de producción porque sus frigoríficos están habilitados para cumplir las funciones de Aduana. Allí se consolida el contenedor y se envía al puerto. Por otro lado, con respecto a la organización del circuito espacial de producción vinculado al mercado interno, la empresa entrevistada vende sus productos directamente en la planta fabril donde van los distribuidores que compran el producto y se encargan de la venta y distribución en el mercado. Es decir que la empresa pesquera no está involucrada con las formas de comercialización en el mercado interno<sup>6</sup>.

---

5 En cuanto a destinos finales, hay una diferencia marcada entre Maersk y MSC. De los 59 países a los que llega la carga de la naviera danesa Maersk, China es el principal destino con 639 contenedores. Luego aparecen España, Italia y Ucrania. El principal destino de la carga que se exporta por la empresa MSC es España, con 270 contenedores, luego Italia, Estados Unidos y Ucrania.

6 Sin embargo una proporción importante de los productos elaborados se consumen en el mercado interno. El 90% de los productos empanados elaborados se destinan al mercado interno.

La posibilidad de acceso al dinero bancarizado es una de las características de las actividades del circuito superior. “De un modo general, el banco prefiere financiar las actividades comerciales que le proporcionan, en un plazo más corto, una rotación del capital más rápida y, por consiguiente, lucros mayores y riesgos menores”. En ese contexto, “los bancos extranjeros prefieren trabajar con el sector externo de la economía” (Santos, 1979, 2008, p. 106-107). Además, las empresas necesitan de capital adelantado para mantener el ritmo de producción.

En la organización de la producción y comercialización de las empresas pesqueras del circuito superior la intermediación financiera es necesaria, fundamentalmente a través del servicio de “prefinanciación de exportaciones”. Se trata de un servicio que brindan los bancos para el comercio exterior. Son préstamos en moneda extranjera otorgados con anterioridad al embarque de las mercaderías a ser exportadas, para financiar el proceso productivo y de acondicionamiento de las mismas<sup>7</sup>.

Otros servicios financieros que utilizan las grandes empresas son los préstamos para inversiones productivas. Solimeno ha utilizado ese servicio bancario, específicamente préstamos para la compra de bienes de capital. Sin embargo, el entrevistado señaló que en la actualidad la firma se financia prácticamente con capitales propios. Eso nos recuerda aquello que Paolo Sylos Labini (1966) había señalado como la autofinanciación en las empresas, es decir, su capacidad de financiar el propio proceso productivo.

En cambio, en Coomarpes (Cooperativa Marplatense de Pesca), otra de las grandes empresas entrevistadas, señalaron que, además de las prefinanciaciones, se utiliza el préstamo bancario para realizar inversiones productivas. En ese caso, los principales préstamos son otorgados por el banco Credicoop y el Banco de la Provincia de Buenos Aires.

Las relaciones horizontales dentro del circuito superior incluyen, además, la intermediación bancaria para el pago de salarios. El convenio de pago de salarios, en las empresas entrevistadas, se realiza con los bancos privados Santander, Patagonia, Credicoop, entre los principales<sup>8</sup>.

---

En cambio, el pescado tradicional se comercializa un 80% en el mercado externo, mediante la circulación marítima en buques portacontenedores.

- 7 Por ejemplo, en el Banco de la Nación Argentina, la prefinanciación de exportaciones puede ser destinada a la obtención de recursos para producir los bienes destinados a ser exportados y a la obtención de capital de trabajo por hasta 365 días de plazo antes del embarque de la mercadería a ser exportada.
- 8 Las empresas que poseen embarcaciones en la región patagónica del país, como es el caso de Solimeno, paga sus sueldos a través del banco Patagonia, porque es el banco privado que tiene sucursales en las ciudades portuarias del sur y también en Mar del Plata y eso resulta más conveniente para la empresa.



Además de las finanzas, la técnica y la ciencia están presentes en el proceso productivo y fundamentalmente en el cumplimiento de normas de producción necesarias para la exportación. César Augusto Ávila Martins (2006, p. 50) explica que ya

Desde la década de 1970 los Estados intensificaron sus normas sobre los patrones que prácticamente todos los alimentos deberían obedecer para ser consumidos sin ningún riesgo para la salud humana (...). La Unión Europea creó un sello que identifica el origen, el estado de conservación en tres niveles, la procedencia y el tipo de captura utilizado para obtener el pescado.

Las empresas estudiadas en Mar del Plata, específicamente la firma Solimeno, cumplen con las normas de la Hazard<sup>9</sup> de alimentación, las cuales son impuestas por Estados Unidos y la Unión Europea. Desde las embarcaciones hasta las plantas de producción están habilitadas con una serie de normas especiales.

Además de las normas específicas para la exportación de los productos según los países y regiones de destino, en las instalaciones del puerto funciona uno de los centros regionales del Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA) el cual controla las exportaciones de materias primas y también la producción destinada al mercado interno.

A partir de esas normas globales que regulan la producción de alimentos destinados al mercado interno e internacional, podemos comprender una de las formas en que el espacio nacional se vuelve espacio de la economía internacional. Como explican Milton Santos y María Laura Silveira (200, p. 257):

La economía de todos los países conoce un proceso más vasto y profundo de internacionalización, pero éste tiene como base un espacio que es nacional y cuya regulación continúa siendo nacional, aunque guiada en función de los intereses de empresas globales. Esa es la razón por la cual se puede hablar legítimamente de espacio nacional de la economía internacional.

Las normas regulan no sólo la etapa de producción de los alimentos sino todo el circuito espacial de producción. En el territorio se materializan las normas internas a cada empresa –respondiendo a una determinada forma de organización del trabajo–, que coexisten con regulaciones globales, nacionales o locales.

9 Sistema de Análisis de Peligros y Puntos Críticos de Control en la legislación alimentaria. Hazard Analysis and Critical Control Point system (HACCP) in food legislation.

## Otras formas de financiamiento y organización en el circuito inferior de las “lanchas amarillas”

En la actividad pesquera en Mar del Plata, además de las grandes empresas exportadoras, reconocemos el circuito inferior de la economía urbana en la existencia de actores que poseen otras formas de organización y menor grado de capitalización. Nos resulta interesante estudiar cómo es la coexistencia de divisiones territoriales del trabajo en una misma rama de actividad, en este caso, la pesca<sup>10</sup>.

El tamaño de las embarcaciones constituye un modo posible de identificar las diferentes formas de trabajo en la actividad pesquera. De acuerdo a lo planteado por César Lasta et al. (2001) en Argentina, el puerto de Mar del Plata es el que tiene mayor participación relativa en la flota costera ya que concentra el 59% de los barcos costeros<sup>11</sup>.

La Sociedad de Patrones Pescadores nuclea a las embarcaciones denominadas “lanchas amarillas”, las cuales componen la flota costera menor y comparten el puerto de Mar del Plata con las demás embarcaciones pesqueras de mayor tamaño. Esas lanchas amarillas no han sufrido grandes modificaciones desde que fueron fabricadas, algunas hace más de 60 años. Con respecto a la capacidad de personas, puede embarcar entre 3 y 7 tripulantes, de acuerdo al arte de pesca utilizado (Molinari, 2011).

Acerca de las condiciones tecnológicas de las embarcaciones la mayoría de ellas está fabricada en madera. La capacidad de una lancha en un día de pesca es de 30 cajones de aproximadamente 40 kilos cada uno (Molinari, 2011). En cuanto a las técnicas de pesca utilizadas, José Mateo (2004, p. 308) señala: “si bien esta flota realiza una pesca variada, las especies orientadas a la industria son hegemónicas. Las artes y embarcaciones utilizadas requieren un desembolso de capital moderado, adecuado al nivel de ganancias, pero no mínimo”. No obstante esa interpretación, el Consejo Federal Pesquero define como “flota artesanal” a las embarcaciones costeras menores, de acuerdo a lo establecido en la Ley 24.922 del Régimen Federal de Pesca sancionada en el año 1997.

---

10 No es parte de nuestro objetivo de estudio referirnos a las actividades informales en la pesca, sino que nos enfocamos en la organización de actores de la actividad pesquera que poseen diferentes posibilidades de vincularse con las finanzas debido a que son menos capitalizados y disponen de otras formas de organización en las capturas y en la comercialización.

11 También Mar del Plata representa el 72% de desembarques por puerto de la flota costera argentina. Se colocan en los siguientes lugares el puerto de Chubut (19%), San Antonio Oeste (5%), Necochea (2%) y el resto se distribuye entre los puertos de General Lavalle, Tierra del Fuego, San Clemente, Bahía Blanca y Santa Cruz.

Además de las lanchas amarillas en la flota costera menor, los pescadores artesanales son otros actores involucrados en la actividad pesquera pero con características de subsistencia ya que “se encuentran principalmente en la costa norte de la Provincia de Buenos Aires (Partido de la Costa), suelen alternar esta actividad con otras, o realizarla en una parte del año, preferentemente en verano. Utilizan embarcaciones menores, botes de goma o botes semi-rígidos, con motores fuera de borda” (Lasta, César et al. 2001, p. 99).

Aunque existen esos pescadores artesanales, evidenciando la heterogeneidad del circuito inferior, nuestro análisis está enfocado en los actores que integran la flota costera en Mar del Plata –principalmente las lanchas amarillas– ya que en base a su existencia y a la de otras embarcaciones costeras se constituye el puerto pesquero más importante del país.

A partir de la flota costera, fundamentalmente la representada por las “lanchas amarillas”, y de las embarcaciones de altura y los buques procesadores-congeladores podemos reconocer las divisiones del trabajo superpuestas, es decir, formas de trabajo que coexisten en el espacio. Siguiendo la explicación que realizan Milton Santos y María Laura Silveira (2001, p. 290):

Ciertas actividades o empresas ocupan el territorio a partir de lógicas globales, otras operan según lógicas que no sobrepasan las fronteras nacionales, pero incluyen vastas áreas del territorio, mientras que otras, como las actividades del circuito inferior de la economía, son limitadas a áreas menores, frecuentemente intra-urbanas.

Por su parte, José Mateo (2004, p. 310) explica que “la Prefectura Nacional Marítima ha tenido tradicionalmente a su cargo el control de las condiciones de navegabilidad para cada flota pesquera, y realiza desde hace décadas diversas inspecciones para establecer la navegabilidad y las condiciones de seguridad para los tripulantes”. Sin embargo, la situación histórica de la autonomía limitada de las lanchas amarillas para la captura de las especies actualmente está complicada por dos factores: “aunque históricamente la flota costera es la que ha dado origen a la actividad pesquera, las lanchas amarillas, desde hace algunos años se encuentran ante la situación de competir con la flota de fresqueros de altura. Éstos tienen mayor capacidad de almacenamiento y pescan especies en las zonas habilitadas para las “lanchas amarillas”.

El problema que señalan los pescadores costeros es que las flotas más grandes capturan mar adentro las especies que históricamente eran exclusivas de las lanchas amarillas. Ante esa situación, las lanchas se ven obligadas a desplazarse más allá de las quince millas marinas estipuladas actual-

mente para poder pescar, en un contexto en que disminuye la participación relativa de las lanchas amarillas en las capturas de los últimos años.

Como explica Milton Santos (1996, 2000, p. 193) “las normas administrativas (además de las normas internas a las empresas) son las que en último término determinan los comportamientos”. Desde el marco normativo que regula la actividad, el Consejo Federal Pesquero es el organismo encargado de regular el ejercicio de la pesca artesanal en el país, en el marco de la ley 24.922.

A través de la resolución 21/08 en el año 2008, el Consejo Federal Pesquero establece que resulta conveniente sumar la flota artesanal al Sistema de Posicionamiento de Buques Pesqueros con el fin controlar la explotación de los recursos pesqueros. Esto significa que el sistema de posicionamiento satelital de las embarcaciones se aplique en todas las flotas pesqueras sin diferenciar el tamaño de aquellas. Aunque esa reglamentación debiera haber entrado en vigencia en el año 2009, hasta el año 2015 no se aplicó la obligatoriedad de esa norma a las embarcaciones más pequeñas.

Sin embargo, en 2016 se propuso la obligatoriedad de esa norma para todas las flotas pesqueras. De ese modo, las lanchas amarillas han sido obligadas a instalar un sistema de posicionamiento satelital –conocido como Monpesat–,

a través del que se controlaría que no naveguen a un radio de más de 15 millas con epicentro en el Puerto de Mar del Plata y que no estén fuera más de 24 horas. Si bien la resolución tiene varios años, históricamente, a la flota amarilla se la venía exceptuando. De no lograr un paraguas para la actividad artesanal, «pasarse» de las 15 millas significaría para cada embarcación, tener que pagar una multa, pero mantenerse dentro de ese límite equivale a no tener qué pescar (Diario La Capital de Mar del Plata, 2016)<sup>12</sup>.

Por consiguiente, se generó un conflicto en el puerto ya que los propietarios de las lanchas amarillas se oponen a la instalación del sistema de monitoreo satelital porque no les permitirá desplazarse más allá de las millas marinas permitidas y, por lo tanto, quedarían limitados para movilizarse y pescar.

Ante esa combinación de acciones y normas que afectan a algunos actores, resulta interesante la reflexión de Catia Antonia da Silva (2011, p. 11) cuando, al referirse a la actividad de la pesca artesanal en el sistema capitalista, señala: “en la comprensión de los actuales procesos de modernización que se realizan por la lógica económica, pero también por las acciones y

---

12 Diario La Capital de Mar del Plata. “Siguen las gestiones para evitar el Monpesat en las lanchas amarillas”. Noticia publicada el día 19/07/2016. Disponible en: [www.lacapitalmdp.com/siguen-las-gestiones-para-evitar-el-monpesat-en-las-lanchas-amarillas/](http://www.lacapitalmdp.com/siguen-las-gestiones-para-evitar-el-monpesat-en-las-lanchas-amarillas/)

normativas del Estado, esa modernización excluyente —al crear innovaciones sociales y espaciales— excluyen personas e instituciones, desvalorizan y liquidan otras formas de trabajo”.

En ese sentido, el Estado nacional, a través del Consejo Federal Pesquero, está presente al impulsar la obligatoriedad de la norma que implica reglamentar el ejercicio de la pesca artesanal. Sin embargo, bajo el discurso que legitima una acción de reglamentación y control de la actividad con la instalación de un sistema de monitoreo satelital, se oculta la realidad de las lanchas amarillas, es decir, la situación que atraviesan al competir en condiciones de desigualdad frente a los barcos de altura que capturan especies en zona de las lanchas amarillas. En esa situación concreta podemos comprender aquello que Milton Santos (1996, 2000, p. 190) denomina como:

El discurso de las acciones y el discurso de los objetos (...). El discurso de los objetos es convocado únicamente a legitimar una acción, pero sin revelar sus propiedades escondidas o del discurso como base de una acción gobernada desde fuera que lleva a constituir una historia a través de praxis invertidas.

La instalación del control satelital en las lanchas es una norma que, mediante su obligatoriedad, subordina las posibilidades de pesca de las embarcaciones menores frente a los buques de altura.

El paisaje revela las manifestaciones de los pescadores y de los comerciantes en contra de la aplicación de la norma. En las embarcaciones estacionadas en la banquina del puerto y en afiches colocados en comercios próximos al puerto, se observan carteles que expresan: “no a la desaparición de las lanchas amarillas”, “no al monpesat” (ver secuencia figuras 1 a y b). Conviene subrayar que el conflicto se encuentra actualmente transitando la fase de prórroga otorgada hasta diciembre de 2018, por tanto todavía no se ha alcanzado una etapa de resolución definitiva del problema.

**Figura 1 a y b.** Visibilización del conflicto de las lanchas amarillas en el puerto y zona comercial, Mar del Plata, 2016



Fuente: fotografía de la autora, 2016.

Además, las formas de empleo en el circuito inferior de la actividad pesquera son diferentes a las del circuito superior. Mientras que en las grandes empresas el personal empleado en tierra y en los buques se encuentra registrado y cobra su salario mediante una cuenta bancaria, en las lanchas amarillas el sistema de pago se denomina “retribución a la parte”, es decir, “desde el punto de vista del patrón de pesca, el sistema de «a la parte» es un mecanismo que liga las retribuciones a la productividad, y protege la sustentabilidad económica de la actividad en un escenario de incertidumbre, condiciones medioambientales variables y azar” (Molinari, 2011, p. 41). En ese sentido, al referirse al empleo en el circuito inferior, Milton Santos (1979, 2008, p. 45) explica que “el contrato asume frecuentemente la forma de un acuerdo personal entre el patrón y el empleado”.

Algunas de esas condiciones contractuales fueron constatadas en una entrevista realizada al secretario del sindicato marítimo de pescadores de Mar del Plata<sup>13</sup>. El entrevistado nos explicó que los trabajadores de las lanchas amarillas en la mayoría de los casos son propietarios de las embarcaciones y predominan relaciones familiares entre los tripulantes (padre, hijo, primo, etc.). Como explica Milton Santos (1979, 2008, p. 219) “el empleo familiar es frecuente en las pequeñas empresas del circuito inferior. Permite que aumente la producción sin que haya necesidad de movilizar más capital de giro”.

Reconocemos en las lanchas amarillas algunas de las condiciones y dificultades que poseen los pescadores artesanales de la Bahía de Guanabara en el Estado de Rio de Janeiro en Brasil. Catia Antonia da Silva (2011, p. 4-5) al analizar los circuitos productivos de esos pescadores señala que:

A pesar de que la pesca artesanal es reconocida por el Estado como actividad económica y puesto de trabajo, vive en los límites de la formalidad/informalidad, esto se debe a varios factores tales como: dificultad para modernizar el sector, dificultad de acceso a las políticas públicas, dificultad de infraestructura de almacenamiento y de abastecimiento de pescado, dificultades para vender en el mercado ampliado.

No olvidemos que “los elementos esenciales del funcionamiento del circuito inferior son el crédito, los intermediarios financieros y el dinero líquido” (Santos, 1979, 2008, p. 228). El crédito es indispensable para

---

13 El Sindicato Marítimo de Pescadores (SI.MA.PE) nuclea a los trabajadores de marinería y maestranza de los buques pesqueros. Existen también otros sindicatos como el de conductores navales y el de capitanes. El entrevistado en el SI.MA.PE nos explicaba que los trabajadores de las lanchas amarillas no están afiliados a ese sindicato porque se trata de un negocio de empresa familiar, prácticamente los pescadores son dueños, no tienen relación laboral con el patrón.

mantener en funcionamiento la actividad pesquera que involucra a todos los actores, es decir, empresas grandes y pescadores de escaso capital. Sin embargo, los pescadores de la flota costera menor encuentran dificultades para acceder a préstamos y obtener financiamiento productivo con dinero bancarizado. Por ello, el papel de los intermediarios financieros resulta clave para las actividades del circuito inferior:

los intermediarios tienen la función de proveer el crédito a los comerciantes y artesanos, más frecuentemente en mercaderías, pero también en dinero (...). El mayorista es el más representativo de los intermediarios y hace, al mismo tiempo, la conexión con el circuito superior (Santos, 1979, 2008, p 229).

En el caso de las lanchas amarillas el abastecimiento de combustible es el principal problema al que deben hacer frente estos actores por los costos que implica. Ante esa situación, la empresa proveedora de gasoil, localizada en el puerto, financia el pago del combustible a las embarcaciones más pequeñas. Por ejemplo, los pescadores propietarios tienen la posibilidad de entregar cheques como parte de pago y luego pagar el resto cuando concretan la venta de los pescados.

Esas relaciones entre la empresa proveedora de combustible y los propietarios de las embarcaciones más pequeñas se basan en la confianza del pago. Uno de los entrevistados señala que en el puerto se conocen todos por la actividad que desarrollan y eso permite ese tipo de práctica financiera. Se trata de una de las formas de articulación vertical entre los circuitos de la economía urbana, específicamente de una “complementariedad simple” explicada por María Laura Silveira (2014, p. 168).

Otras articulaciones entre los circuitos también están presentes a través de la venta de capturas realizadas por los actores del circuito inferior. Por ejemplo, algunos de los propietarios de embarcaciones de la flota costera venden sus capturas a empresas del circuito superior. Uno de los entrevistados, propietario de un barco mediano, vende sus capturas a frigoríficos de la ciudad, entre los que se encuentran por ejemplo, Solimeno, una de las empresas integradas del circuito superior de la pesca en Mar del Plata.

Se trata de una de las manifestaciones que da cuenta que los circuitos de la economía urbana son opuestos y complementarios. Como lo plantea Cristina Bonilla (2017, p. 118) en su análisis sobre el circuito superior e inferior de la pesca en Valparaíso, “la complementariedad se manifiesta en la pesca artesanal cuando hay ciertos recursos pesqueros que solamente pueden obtenerse por un tipo específico de arte de pesca artesanal. Los peces son capturados por los pescadores artesanales y, en algunos casos,

vendidos como materia prima a las empresas pertenecientes al circuito superior”.

Para completar el circuito espacial de producción de la flota costera menor, a la que pertenecen las lanchas amarillas, es fundamental el papel de los intermediarios comerciales. En Mar del Plata, la Cooperativa Marplatense de Pesca (Coomarpes) cumple un rol clave en la comercialización de la pesca procedente de las lanchas amarillas. Veremos concretamente en una situación cómo son las relaciones dialécticas entre los circuitos de la economía urbana, ambos explicativos del fenómeno urbano. En la entrevista realizada advertimos que la actividad principal es la administración de embarcaciones pesqueras, es decir, la empresa nace con esa finalidad bajo la figura de una cooperativa. Por otro lado, también realiza la comercialización e industrialización de la pesca. Esta segunda actividad es la que económicamente tiene más importancia en la actualidad<sup>14</sup>.

Existen distintas embarcaciones pertenecientes a la flota costera marplatense que están asociadas a Coomarpes no sólo para realizar funciones de comercialización sino también para utilizar servicios ofrecidos por la empresa. Por ejemplo, las embarcaciones asociadas pescan y luego Coomarpes comercializa los productos (Molinari, 2011). La venta se realiza directamente como pescado congelado o se puede realizar allí parte del proceso de industrialización: filetear, congelar, preparación y empaque para la comercialización a través de la exportación o en el mercado interno<sup>15</sup>.

Los socios de Coomarpes pueden utilizar el servicio de grúa que ofrece la empresa para los barcos. Existen, además, empresas de Astilleros que ofrecen esos servicios, pero los costos para las embarcaciones pequeñas son muy elevados<sup>16</sup>. Otros servicios para los socios consisten en el uso de los cajones, el hielo, los insumos para la navegación desde los comestibles

---

14 El entrevistado, responsable del sector contable de la empresa, señala que se diferencian del resto de las cooperativas. Coomarpes es una cooperativa que tiene empleados contratados, y sus asociados son pescadores (son alrededor de 100 socios) que no tienen ningún tipo de régimen de relación de dependencia. Aunque no todas, muchas de las lanchas amarillas que están en el puerto son socias de la Cooperativa. Con respecto a los tipos de embarcaciones, un 60% de los asociados tienen lanchas amarillas artesanales, los otros tienen lanchas más grandes con más autonomía de pesca, de media altura o barcos más grandes que salen más tiempo.

15 La propia división del trabajo en Coomarpes implica también la elaboración de harina de pescado. El entrevistado señalaba que: “se trata de una actividad muy rentable y que se exporta. No hay muchos fabricantes de harina de pescado en el país, en Mar del Plata sólo hay dos. Ese producto se exporta a países orientales y a Chile, básicamente es para alimentos balanceados, cría de peces”.

16 Por ejemplo, uno de los propietarios de un barco de la flota costera nos explica que el Astillero para sacar por única vez el barco le cobra 50.000 pesos, mientras que ese servicio, también lo ofrece Coomarpes al asociarse y pagar 1.000 pesos por mes.



hasta lo que se necesita para embarcar. Además, Coomarpes posee un taller naval y depósitos para guardar las artes de pesca.

En su carácter de intermediaria en la comercialización de los productos provistos por las lanchas amarillas, Coomarpes tiene acceso directo a los servicios bancarios. La empresa utiliza instrumentos financieros como préstamos para inversión, pre-financiaciones y también realiza el pago de salarios de empleados que trabajan en las plantas de procesamiento.

Por el contrario, para el circuito inferior de la pesca el acceso al dinero bancarizado no es una posibilidad, de manera que utiliza otros mecanismos como el financiamiento del consumo de combustible a través del pago diferido. De ese modo, las horizontalidades, esto es el trabajo solidario y conflictivo en el orden cotidiano de la contigüidad (Santos, 1996, 2000), están en la base de la organización del circuito inferior.

## Consideraciones finales

Más allá de posibilitar los consumos consuntivos realizados en las ciudades, las finanzas se difunden en el territorio a través de los consumos productivos, aunque lo hacen con lógicas diferentes. Mientras que en las grandes empresas del circuito superior el acceso al dinero bancarizado es una posibilidad para realizar innovaciones productivas, en las actividades del circuito inferior –organizadas dentro de los límites de la ciudad– las finanzas se expanden de formas distintas. Con menores posibilidades de acceder al dinero bancarizado, esas actividades menos capitalizadas encuentran otros modos de financiamiento. Es el caso de las lanchas amarillas en Mar del Plata que consiguen financiamiento para la actividad gracias a los vínculos sustentados en relaciones de vecindad y de la contigüidad espacial. Esas relaciones con intermediarios financieros son esenciales para el funcionamiento de ese circuito inferior.

De esa manera, el proceso de “creditización del territorio” (Santos, 1996, 2000) manifiesta dinámicos diferentes a partir de las formas de organización y las modalidades diversas de acceso al financiamiento productivo. Esas desigualdades también contribuyen a que la brecha entre las actividades del circuito superior y las del circuito inferior sea cada vez mayor.

Encontramos manifestaciones de aquello que explicaba Milton Santos (1979, 2008): se trata de circuitos opuestos y complementarios, existiendo una oposición dialéctica entre ellos. Por ejemplo cuando las actividades del circuito superior ofrecen sus productos financieros a otras actividades en las ciudades o en el caso del circuito inferior de las lanchas amarillas que precisa vender sus capturas a las grandes empresas pesqueras del circuito

superior. Como indica María Laura Silveira (2014, p. 162) “en una paradoja que es sólo aparente, diríamos que aumenta al mismo tiempo, la brecha entre los circuitos, las sinapsis entre ellos y su integración en porciones más amplias del territorio”.

Los actores del circuito inferior, en muchos casos, no tienen posibilidades de acceder a los servicios bancarios, principalmente los préstamos. Sin embargo, frente a esa carencia, participan de una financiarización extra bancaria, sin la cual no pueden sobrevivir. La necesidad de dinero líquido es fundamental para garantizar la producción y el consumo en este circuito inferior, menos capitalizado (Santos, 1979, 2008). Se trata de una situación que profundiza la dependencia y la subordinación del circuito inferior en su relación con las actividades más capitalizadas del circuito superior de la economía urbana.

## Referencias bibliográficas

- BEAUJEU-GARNIER, J. y CHABOT, G. (1963, 1975). *Tratado de geografía urbana*. Barcelona, España: Vicens Vives.
- BONILLA, C. A. (2017). *El proceso de urbanización y los circuitos de la economía urbana: la actividad pesquera en la ciudad de Valparaíso, Chile*. (Tesis de Maestría) Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Buenos Aires. Buenos Aires.
- BUSCH, S. (2016). Modernización del circuito productivo de alimentos y uso del espacio metropolitano en Buenos Aires. En: M. L. SILVEIRA (coord.). *Circuitos de la economía urbana. Ensayos sobre Buenos Aires y São Paulo*. Buenos Aires, Argentina: Café de las ciudades.
- DI NUCCI, J. (2011). *División territorial del trabajo y circuitos de la economía urbana: bebidas gaseosas y aguas saborizadas en Buenos Aires, Mar del Plata y Tandil*. Bahía Blanca. (Tesis de Doctorado en Geografía). Departamento de Geografía y Turismo. Universidad Nacional del Sur.
- LASTA, C.; RUARTE, C. y CAROZZA, C. (2001). Flota costera argentina: antecedentes y situación actual. En: *El mar argentino y sus recursos pesqueros*, N° 3, pp. 89-106. Editorial INIDEP, Buenos Aires.
- LUCERO, P. (2003). *Dinámica demográfica y configuración territorial de Mar del Plata y el Partido de General Pueyrredón en la segunda mitad del siglo XX*. Universidad Nacional de Mar del Plata. Mar del Plata.
- MARTINS, C. A. A. (2006). *Indústria da pesca no Brasil: o uso do território por empresas de enlatamento de pescado*. (Tese de doutorado). Programa de Pós-graduação em Geografia. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis.
- MATEO, J. (2004). Cosechando el mar en lanchas amarillas. La expansión de la pesca costera marplatense (1939-1963). *Anuario IEHS*, N° 4, pp. 305-335. Editorial UNICEN, Tandil.
- MOLINARI, J. M. (2011). Trabajo, patrimonio cultural e identidad en una ciudad de pescadores. Condiciones y medio ambiente de trabajo en las lanchas amarillas de Mar del Plata. *Concurso Bicentenario de la Patria. El estado de la clase trabajadora en la Provincia de Buenos Aires*, pp. 1-136.
- SANTOS, M. y SILVEIRA, M. L. (2001). *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro, Brasil: Record.
- SANTOS, M. (1979, 2008). *O Espaço dividido. Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos*. São Paulo, Brasil: Edusp.

- SANTOS, M. (1994, 2007). *Técnica, Espaço, Tempo*. São Paulo, Brasil: Edusp.
- SANTOS, M. (1996, 2000). *La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción*. Barcelona, España: Ariel.
- SANTOS, M. (1996). *Metamorfosis del espacio habitado*. Barcelona, España: Oikos-tau.
- SILVA, C.A. (2011). Circuitos produtivos da pesca artesanal no Rio de Janeiro - Brasil: Desafios e contextos. *Revista Geográfica de América Central Número Especial EGAL*, 2011- Costa Rica II Semestre, pp. 1-17.
- SILVEIRA, M. L. (2001). Una situación geográfica: de la teoría a la historia, de la historia a la teoría. *Estudios socioterritoriales. Revista de Geografía*, N° 2, pp. 157-167. Editorial UNICEN, Tandil.
- SILVEIRA, M. L. (2014). A natureza relacional dos circuitos da economia urbana. F. G. OLIVEIRA; D. G. FREIRE; G. M. JESUS y L. D. OLIVEIRA (org.). *Geografia urbana: ciência e ação política*. Rio de Janeiro: Editora Consequência, pp. 155-175.
- SILVEIRA, M. L. (2015). Modernização contemporânea e nova constituição dos circuitos da economia urbana. *Geosp- Espaço e Tempo* (Online), vol. 19, N° 2, pp. 245-261. Recuperado de: <http://www.revistas.usp.br/geosp/article/view/102778>
- SYLOS LABINI, P. (1966). *Oligopolio y progreso técnico*. Barcelona, España: Oikos-Tau.