UN REPORTAJE DE OUTLAW OCEAN PROJECT

La prevalencia de China, la superpotencia en productos del mar, ya no se limita a las aguas internacionales

04.08.2024

Por Ian Urbina, Pete McKenzie y Milko Schvartzman

Mediante un proceso conocido como de 'abanderamiento', China ha pasado los últimos años comprando su acceso a caladeros nacionales restringidos en países de Sudamérica, África y el Pacífico. Por lo general, el método consiste en firmar alianzas empresariales para registrar buques extranjeros bajo la bandera del país en cuyas aguas territoriales se quiere pescar. Una investigación transfronteriza de Outlaw Ocean Project, una organización sin fines de lucro especializada en realizar investigaciones periodísticas sobre problemáticas que ocurren en el mar.

Imagen de portada: el 24 de febrero de 2018, después de que la Guardia Costera Argentina descubriera al Jing Yuan 626 pescando ilegalmente en aguas nacionales, disparó contra el barco. Créditos: Javier Giannattasio

---

El 14 de marzo de 2016, en los caladeros de calamar de la Patagonia argentina, un herrumbroso buque chino llamado Lu Yan Yuan Yu 10 pesca ilegalmente a varias millas de tierra. Una patrullera guardacostas argentina lo detecta y le ordena por radio que se detenga, pero el potero o calamarero, como se llaman estas embarcaciones diseñadas específicamente para pescar calamares, huye. Cuando los guardacostas comienzan a perseguirlo y a disparar al aire, como señal de advertencia, el Lu Yan Yuan Yu 10 vira y trata de embestirlos. Los guardacostas abren fuego, pero esta vez apuntan directamente contra el barco potero, que no tarda en hundirse.

Lo atípico de aquel día fue la violencia del encuentro en el mar, pero no la incursión de un potero chino en aguas argentinas. Propiedad de la gigante estatal China National Fisheries Company (CNFC), el Lu Yan Yuan Yu 10 era uno más de los poteros chinos que en flotas formadas por centenares de embarcaciones visitan cada año los caladeros de alta mar por fuera de las aguas territoriales argentinas.

Durante sus visitas, muchos de estos barcos apagan el transpondedor de ubicación para así cruzar en secreto a aguas argentinas, donde no tienen autorización para navegar. Según los datos del gobierno argentino, la armada del país ha expulsado de sus aguas desde el año 2010 a un mínimo de 11 calamareros chinos por presunta pesca ilegal.

Un año después de la incursión ilegal y el hundimiento del Lu Yan Yuan Yu 10, el Consejo Federal Pesquero de Argentina divulgó un anuncio que no fue demasiado conocido. Concedía licencias para faenar en aguas argentinas a dos buques extranjeros. Usando como fachada a una empresa local, los dos navegarían bajo bandera argentina, aunque el propietario que en última instancia se beneficiaría de su operación sería la CNFC.

Una decisión notable que aparentemente violaba varias regulaciones locales. Por un lado, la prohibición a embarcaciones extranjeras de pescar en aguas de Argentina o de enarbolar la bandera del país. Y por otro, la prohibición de conceder licencias a operadores con antecedentes de pesca ilegal. «La decisión fue una contradicción total», dijo el ex subsecretario de Pesca Eduardo Pucci, que ahora trabaja como consultor en temas pesqueros.

Entre el 18 y 19 de octubre de 2021, el embajador de Argentina en China visitó la sede del Grupo Shandong Bodelong en Rongcheng, China. Conversaron sobre la expansión de la empresa en Argentina y posibles áreas de cooperación. Créditos: Oficina de Asuntos Exteriores del Gobierno Popular Municipal de Weihai.

Tal vez fuera una contradicción, pero lo cierto es que medidas como la que las autoridades tomaron se han vuelto cada vez más comunes en Argentina y en otras partes del mundo. Mediante un proceso conocido como de 'abanderamiento', China ha pasado los últimos años comprando su acceso a caladeros nacionales restringidos en países de Sudamérica, África y el Pacífico. Por lo general, el método consiste en firmar alianzas empresariales para registrar buques extranjeros bajo la bandera del país en cuyas aguas territoriales se quiere pescar.

Las empresas chinas controlan ahora un mínimo de 62 buques de pesca industrial de calamar bajo pabellón argentino. Es decir, más de la mitad de la flota de calamar del país. Muchas de estas empresas están implicadas en delitos de distinto tipo, como el vertido de pescados al mar, la desactivación del transpondedor, y la evasión y fraude fiscal. Según los registros comerciales, gran parte de lo pescado por estos buques va a China, pero una parte del marisco también se exporta a países como España, Estados Unidos, Italia y Canadá.

Además de los barcos en aguas argentinas, China explota en la actualidad más de 250 buques bajo otras banderas faenando frente a las costas de Micronesia, Kenya, Ghana, Senegal, Morocco, and incluso Iran.

La mayoría de las autoridades pesqueras nacionales exigen que las embarcaciones sean de propiedad local para así aplicar más fácilmente la normativa pesquera y evitar que los beneficios salgan del país. Según Duncan Copeland, director ejecutivo de la ONG especializada en delitos marítimos Trygg Mat Tracking, esta práctica del abanderamiento dificulta los dos objetivos.

En opinión de Dyhia Belhabib, investigadora principal en la ONG de activismo medioambiental Ecotrust Canada, no son solo problemas financieros y de soberanía los que genera la práctica. En su opinión, la exportación de esta fuente vital de proteínas asequibles también pone en riesgo la soberanía alimentaria de las naciones.

El Prefecto Derbes, un buque de la Guardia Costera Argentina, se encuentra en Puerto Madryn el 3 de diciembre de 2016, con los nombres de los barcos que ha arrestado pintados en el costado de su puente. Créditos: Milko Schvartzmann / The Outlaw Ocean Project

Estos cientos de pesqueros industriales también ponen en peligro los propios objetivos chinos de conservación de los mares. En respuesta a la presión ejercida por grupos ecologistas, Pekín anunció en 2017 que limitaría el número de buques en su flota de altura a 3.000, con el objetivo de evitar la sobrepesca. Pero en ese recuento no se incluía el creciente número de embarcaciones industriales propiedad de China que operan bajo bandera de otro país.

Con más de 6.000 buques para la pesca de altura, China se ha ganado la supremacía en la pesca mundial durante las tres últimas décadas. Su flota tiene tres veces más barcos que la segunda mayor.

Para pescar en aguas de otros países, lo que solían hacer los pesqueros chinos era quedarse «fuera», sobre aguas internacionales y a lo largo de la frontera marítima, para desde ahí hacer incursiones cruzando la línea de las aguas nacionales.

En los últimos años, China ha adoptado un enfoque menos agresivo. Para hacerse con el control desde dentro, paga por el abanderamiento de sus barcos para que así puedan pescar en aguas nacionales. Legal en muchas ocasiones, es una táctica menos agresiva que el acceso ilegal a las aguas costeras de otros países, y menos proclive a generar mala prensa, buques hundidos, o enfrentamientos políticos.

China no ha ocultado que la estrategia se inscribe dentro de ambiciones mayores. En un artículo académico publicado en 2023, autoridades del sector pesquero chino explicaban cómo habían recurrido a empresas chinas para penetrar en aguas territoriales de Argentina, usando por ejemplo «métodos de arrendamiento y transferencia». En el artículo, las autoridades también decían que esta estrategia formaba parte de una política global.

La tendencia es especialmente pronunciada en África, donde las empresas chinas operan con buques abanderados en las aguas nacionales de al menos 9 países.

Destaca el caso de Ghana, en cuyas aguas faenan más de 135 pesqueros chinos con bandera ghanesa, pese a que la inversión extranjera en la pesca es técnicamente ilegal. A pesar de ello, , y según un informe de 2018 de la ONG medioambiental Environmental Justice Foundation, hasta un 95% de la flota de arrastre industrial de Ghana tiene algún elemento de control chino.

China también ha desplazado a pesqueros de la Unión Europea en aguas de Marruecos, justo a las puertas del continente. En el pasado cercano, decenas de buques europeos faenaban con permiso del gobierno marroquí dentro de la zona económica exclusiva del país africano (españoles en su mayor parte). Pero el acuerdo expiró en 2023 y ahora es China la que faena en esas aguas con al menos seis buques de bandera marroquí.

En el océano Pacífico también ha aumentado la presencia de China. Según un informe publicado en 2022 por el Servicio de Investigación del Congreso de EEUU, tras firmar acuerdos de acceso o hacer que operen bajo la bandera nacional los buques chinos están peinando las aguas de Fiyi, de las Islas Salomón y de los Estados Federados de Micronesia. «La flota china faena en aguas alejadas de las costas de China», advierte el informe, «y el crecimiento de sus capturas amenaza con empeorar el ya grave agotamiento de los caladeros del mundo».

***

La demanda global de productos del mar se ha multiplicado por dos desde los años sesenta, y el apetito por el pescado ya supera los límites de una pesca sostenible. Más de un tercio de las poblaciones mundiales de peces sufren actualmente sobreexplotación. Para satisfacer la demanda, han proliferado los pesqueros industriales de otros países, y especialmente de China. Amenazan con provocar un derrumbe en la población de peces de los países del Sur, además de poner en peligro los medios locales de subsistencia y su soberanía alimentaria al exportar una fuente esencial de proteínas.

Los beneficiarios son los consumidores occidentales, especialmente de Europa, Estados Unidos y Canadá, que compran el marisco barato, y aparentemente abundante, capturado o procesado por China.

Según una investigación del Outlaw Ocean Project, en los últimos seis años más de 50 barcos con bandera de una docena de países, y controlados por empresas de China, han cometido distintos delitos, entre ellos los de pesca ilegal, transbordos no autorizados y trabajos forzados. En un caso, una persona de Ghana que tenía como función controlar lo que se pescaba desapareció mientras trabajaba en el buque.

La investigación también identificó el caso de cuatro barcos chinos que mostraban un patrón similar de apagar durante más de un día sus sistemas automáticos de ubicación mientras navegaban por el Pacífico, a menudo al borde de una zona económica exclusiva.

Los investigadores marítimos señalan que los buques que «se quedan a oscuras» representan un factor de riesgo para la pesca y el transbordo ilegales. La medida pone dificultades a las fuerzas del orden, que necesitan hacer un seguimiento pormenorizado de las embarcaciones y controlar posibles encuentros con otras en el mar.

En palabras de Isaac B. Kardon, investigador principal en estudios sobre China de la Fundación Carnegie para la Paz Internacional, se trata de «una transferencia neta [de recursos] desde los países más pobres, sin capacidad para proteger sus caladeros, hacia los países más ricos, a los que solo les interesa conseguir alimentos más baratos».

La sostenibilidad de los océanos y la seguridad alimentaria no son, ni mucho menos, la única preocupación relacionada con la creciente presencia de China en los productos del mar de todo el mundo, o con su penetración en aguas costeras de otros países. En los pesqueros chinos también es un problema generalizado el abuso laboral, entre otros delitos.

Durante una investigación de cuatro años llevada a cabo por el Outlaw Ocean Project, un equipo de periodistas subió en enero de 2019 a bordo de un pesquero chileno en Punta Arenas (Chile), donde la tripulación decía haber visto poco antes al capitán chino de un potero golpeando y abofeteando a los marineros de cubierta.

En un momento posterior de ese año, el mismo equipo de periodistas estaba haciendo un reportaje en alta mar frente a la costa de Gambia, en África Occidental. Allí se subieron a bordo del Victory 205, un pesquero chino donde encontraron a seis tripulantes africanos durmiendo en colchones de espuma que se habían empapado con el agua de mar. Vivían en un espacio peligrosamente caluroso y reducido sobre la sala de máquinas. Esa y otras violaciones de los derechos laborales hicieron que las autoridades locales detuvieran en seguida al barco.

En agosto de 2019, un equipo de informes inspeccionó un barco pesquero chino frente a la costa de África occidental. Créditos: Fábio Nascimento / The Outlaw Ocean Project

En febrero de 2022, los periodistas subieron a bordo de un calamarero chino en alta mar, cerca de las Islas Malvinas. En él, un nervioso marinero de cubierta chino que dijo tener 18 años suplicaba que lo rescataran. Decía que a él y al resto de los trabajadores les habían confiscado el pasaporte. «¿Puede llevarnos a la embajada en Argentina?», preguntaba.

Unos cuatro meses después, el equipo de periodistas subió a otro pesquero chino en aguas internacionales cercanas a las Galápagos para documentar las condiciones de vida a bordo. Con la mirada ausente, los 30 hombres de la tripulación parecían estar en una animación suspendida. Tenían los dientes amarillentos de fumar, la piel cenicienta y las manos ablandadas por la manipulación de los calamares. Las paredes y el suelo de la embarcación estaban cubiertos de la resbaladiza tinta de calamar y los marineros hablaban de jornadas de 15 horas durante 6 de los 7 días de la semana.

La mayor parte del tiempo la pasaban metidos hasta el cuello en calamares, controlando las bobinas para que no se atascasen y arrojando las capturas a cestas rebosantes que luego se usaban para la clasificación. Bajo cubierta, un cocinero revolvía en una arrocera fideos instantáneos y trozos de calamar. El cocinero dijo que el barco se había quedado sin verduras y fruta, una carencia que para los marineros puede ser el origen de una malnutrición letal.

En junio de 2023, las autoridades uruguayas se pusieron en contacto con ese mismo equipo de periodistas. Buscaban ayuda porque en una orilla del país latinoamericano una mujer se había encontrado con un mensaje en una botella, aparentemente arrojada desde un barco potero chino. «Soy miembro de la tripulación del barco Lu Qing Yuan Yu 765 y he sido encerrado por la compañía», decía el mensaje. «¡Cuando vea este papel, por favor, ayúdeme a llamar a la policía! Ayuda, ayuda».

Tras contactar con Qingdao Songhai Fishery, la empresa propietaria del Lu Qing Yuan Yu, la respuesta oficial fue que el mensaje «había sido un invento completo de miembros individuales de la tripulación» y que la policía de Uruguay ya había investigado el asunto.

Durante gran parte de la última década, cada dos meses aparece un cadáver en el puerto uruguayo de Montevideo. En su mayoría, vienen de barcos poteros chinos. Algunos de los cuerpos tienen rastros de muerte por beriberi, un tipo de malnutrición que provoca la deficiencia de vitamina B1 y es fácil de evitar y curar.

Para los expertos, el beriberi es una señal de alarma por posibles casos de negligencia criminal. Por lo general se genera en los barcos tras alimentarse de arroz blanco o fideos instantáneos, que carecen de vitamina B1.

Según una investigación reciente del Outlaw Ocean Project, entre 2013 y 2021 hubo un mínimo de 24 trabajadores, en 14 pesqueros chinos, con síntomas asociados al beriberi. Al menos 15 de los 24 murieron. La misma investigación también encontró decenas de casos de trabajos forzados, salarios robados, violencia, confiscación de pasaportes, y privación de atención sanitaria.

Muchos de estos delitos tienen lugar en alta mar, fuera de jurisdicciones territoriales, pero los buques de propiedad china faenan cada vez más en aguas nacionales donde la vigilancia no es mucho mejor porque las autoridades carecen de los medios económicos, de los buques guardacostas, o de la voluntad política para abordarlos y controlarlos.

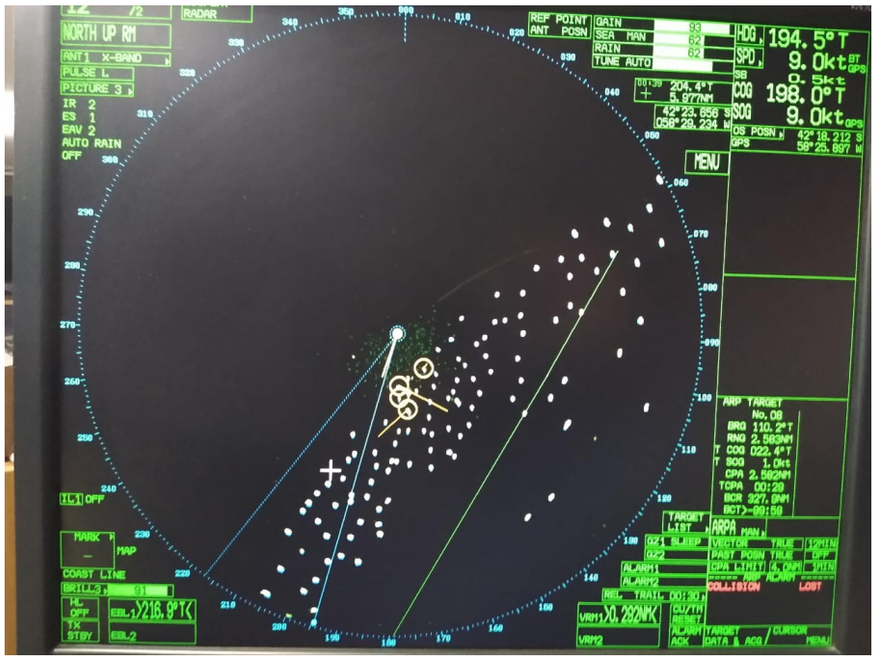
***

Con los objetivos de crear empleo, generar ingresos y dar de comer a su creciente clase media, el gobierno de China da muchas ayudas a su industria pesquera subvencionando con miles de millones de dólares el precio de los combustibles, la construcción de los barcos, o la adquisición de los motores. Subvenciones que también pueden solicitar las empresas pesqueras chinas que faenan en las aguas nacionales de países pobres.

Según Fernando Rivera, que en Argentina preside la Cámara de la Industria Pesquera, «el pescado podría no ser la única razón por la que los chinos subvencionan estas flotas». «Hay un aspecto geopolítico muy importante», dijo.

En paralelo al empequeñecimiento de las armadas y flotas pesqueras de Estados Unidos y Europa, la presencia de Occidente en proyectos de inversión y financiación al desarrollo de América Latina, África y el Pacífico también se ha reducido. Un vacío que China está llenando como parte de su programa de desarrollo global, la Iniciativa de la Franja y la Ruta [no debe confundirse con el 'Puente terrestre euroasiático' o 'Nueva ruta de la seda'].

Entre los años 2000 y 2020, y según los datos del Foro Económico Mundial, el comercio de China con América Latina y el Caribe pasó de 12.000 millones de dólares a 315.000 millones. Entre 2005 y 2020, dos grandes bancos estatales chinos (el Banco de Desarrollo y el Banco de Exportaciones e Importaciones) concedieron préstamos por valor de 137.000 millones de dólares a gobiernos de América Latina. En ocasiones, a cambio de esos préstamos China ha recibido el acceso exclusivo a una amplia variedad de recursos naturales, desde minas de litio hasta yacimientos de petróleo.



En 2020, Pablo Isasa, capitán de un pesquero argentino llamado Beagle I, notificó a la Guardia Costera Argentina que decenas de embarcaciones extranjeras habían cruzado a aguas territoriales del país y estaban pescando ilegalmente. Aquí, su pantalla de seguimiento de barcos muestra el límite de la ZEE de Argentina a través de la línea verde, con muchos barcos pesqueros extranjeros chinos dentro, según Isasa. Créditos: Pablo Isasa.

El marítimo es un frente importante dentro de los planes de crecimiento de China. Su intención no es solo extender su dominio en alta mar y en aguas disputadas, como las del Mar de China Meridional, sino afianzar su control sobre puertos en el extranjero, sobre la pesca en aguas costeras de otros países, y sobre el transporte marítimo. Según un estudio del investigador Kardon, las empresas chinas operan en el extranjero docenas de plantas de procesado y almacenes frigoríficos, además de terminales en más de 90 puertos pesqueros o de embarque.

Estas empresas han pasado desapercibidas en su mayor parte, pero algunas han desatado polémicas. Desde el año 2007 en adelante, China concedió préstamos por más de 1.000 millones de dólares a Sri Lanka como parte de un plan para que una empresa estatal china construyera un puerto y un aeropuerto en el país. El acuerdo se basaba en una promesa: los ingresos que para Sri Lanka generaría el proyecto serían más que suficientes para devolver los préstamos. Pero llegó el año 2017 y Sri Lanka no tenía forma de devolver el préstamo, porque el puerto y el aeropuerto no habían generado lo suficiente. China firmó entonces un nuevo acuerdo que ampliaba todavía más el crédito, otorgando a Beijing una mayoría suficiente como para controlar el puerto y la zona circundante durante 99 años.

Otro caso es de 2018, cuando una empresa china compró un terreno de 28 hectáreas en Montevideo para construir un 'megapuerto' con dos muelles de 800 metros cada, una zona franca, una fábrica de hielo nueva, un astillero, un depósito de combustibles, y dormitorios para el personal. Aunque las protestas en Uruguay terminaron cancelando el plan, cuando el gobierno uruguayo anunció después que el estado se encargaría de construir el puerto usando inversión extranjera, el embajador de China en Montevideo, Wang Gang, expresó su interés en gestionar el proyecto.

Más recientemente, Sierra Leona firmó en mayo de 2021 un acuerdo con China para construir un nuevo puerto pesquero y una fábrica para procesar harina de pescado en una playa cercana a un parque nacional. Las organizaciones locales exigieron más transparencia en un acuerdo que dañaría la biodiversidad del área, de acuerdo con un informe que el Centro Stimson publicó en 2023.

***

En Argentina, China ha tomado posiciones con la entrega de miles de millones de dólares en programas de permutas de divisas, lo que en medio de una inflación nacional desbocada y ante la reticencia creciente de otros organismos multilaterales de inversión y crédito significó un salvavidas clave para el país. China también ha desembolsado inversiones multimillonarias, o ha prometido hacerlo, en el sistema ferroviario argentino, sus presas hidroeléctricas, sus minas de litio, y en sus centrales de energía solar y eólica.

Este dinero le ha generado a Beijing varias oportunidades de negocio, además de ganarle una influencia política que en el caso del Lu Yan Yuan Yu 10 (el barco potero chino hundido por las autoridades argentinas en 2016) fue de importancia crucial.

La mayor parte de los 29 tripulantes de la embarcacion que incurría en prácticas de pesca ilegal fueron rescatados del agua por el Zhong Yuan Yu 11, otro pesquero propiedad de la china CNFC que tenía su propio historial de pesca ilegal en aguas argentinas. Esos fueron devueltos a China de manera inmediata pero otros 4 tripulantes, entre los que figuraba el capitán, fueron rescatados por la Guardia Costera de Argentina y llevados a tierra. Allí fueron puestos bajo arresto domiciliario, acusados de violar las leyes de pesca, de resistirse a la autoridad, y de poner en peligro a un buque guardacostas.

Según el abogado Roberto Wyn Hughes, que en Argentina suele defender a empresas chinas de pesca, en aquellos años las autoridades argentinas no solían procesar a las empresas implicadas. En lugar de eso, para poner en libertad a su tripulación solía bastar con que pagaran una multa. Pero el hundimiento del Lu Yan Yuan Yu 10 fue diferente. No pudo resolverse con la misma discreción por la tormenta mediática que se desencadenó en Argentina, con los medios describiendo la embestida de los chinos y mostrando imágenes del hundimiento.

El juez encargado del caso, Hugo Sastre, justificó inicialmente las detenciones y dijo que los oficiales chinos habían puesto «en peligro tanto la vida como los bienes de la propia embarcación chino, así como a la embarcación y al personal de la Prefectura». Pero el Ministerio de Asuntos Exteriores de China no tardó en reaccionar con un portavoz que, ante los periodistas, dijo que su gobierno se había comprometido en favor de los tripulantes y que tenía «serias preocupaciones» por el hundimiento.

Tres días después, la postura del gobierno argentino comenzó a cambiar. La entonces ministra de Asuntos Exteriores, Susana Malcorra, dijo a la prensa que las acusaciones habían «provocado una reacción de gran preocupación en el gobierno de China». Malcorra también dijo que había asegurado a China que Argentina respetaría las leyes internacionales y locales. «Esperamos que no afecte a las relaciones bilaterales», dijo a los periodistas.

Varias semanas después, la justicia argentina se alineó con el Ministerio. «Teniendo en cuenta las dudas que pesan sobre los hechos y sobre la responsabilidad penal» del capitán, él y los otros tres marineros serán liberados sin pena, anunció el tribunal. Los cuatro tripulantes fueron devueltos a China el 7 de abril.

En mayo, la ministra de Asuntos Exteriores argentina viajaba a Pekín para reunirse con Wang Yi, ministro de Asuntos Exteriores de China. Tras su reunión, Wang Yi elogió el «viaje de cooperación global» emprendido por los dos países y prometió un nuevo aumento de las inversiones chinas en Argentina. «China seguirá apoyando los esfuerzos realizados por Argentina para salvaguardar su soberanía nacional y su integridad territorial», añadió el ministro chino.

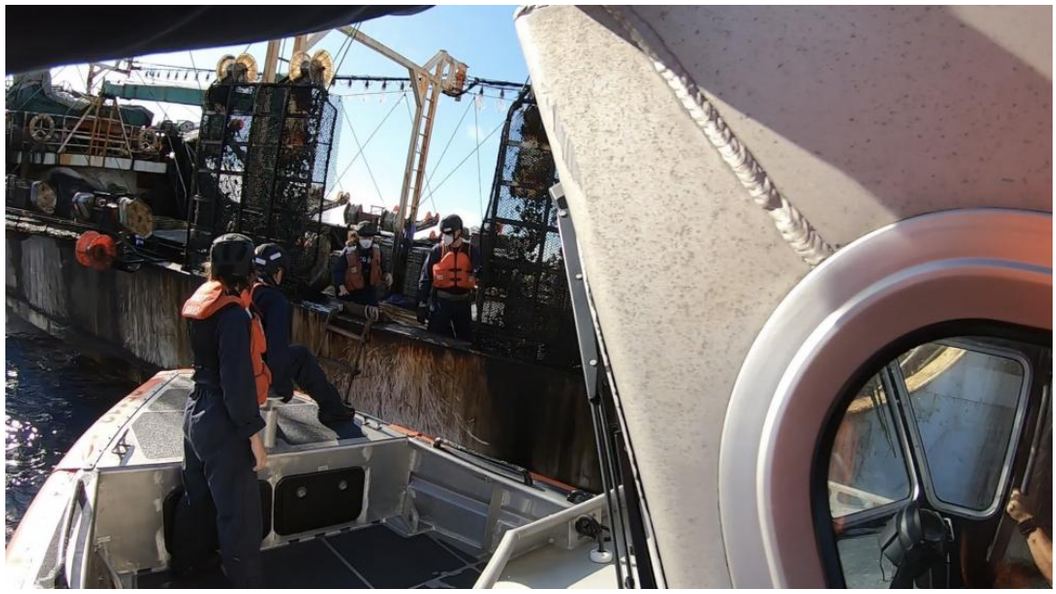
***

La influencia política china también se siente a bordo de los barcos pesqueros, como demuestra el revelador caso del tripulante argentino Manuel Quiquinte. En la primavera de 2021, Quiquinte contrajo la COVID-19 en alta mar y a bordo del barco potero Xin Shi Ji 89. De propiedad china y pabellón argentino, la embarcación faenaba en aguas argentinas con una tripulación compuesta por argentinos y chinos.

Varios días después de que Quiquinte cayera enfermo, el capitán argentino llamó a los propietarios chinos para preguntar si podía navegar hacia tierra para recibir atención médica en Argentina. Los responsables de la empresa dijeron que no, que siguieran pescando. Poco después, en el mes de mayo, Quiquinte moría a bordo del barco.

La influencia política de China se hizo sentir especialmente en el barco de Quiquinte. En los documentos judiciales relacionados con su muerte, varios tripulantes argentinos dijeron que, pese a la prohibición prevista por la legislación local, que impide a ciudadanos no argentinos capitanear o actuar de oficiales superiores en estas embarcaciones pesqueras, lo cierto es que son los tripulantes chinos los que toman las decisiones.

Aunque sobre el papel solo figuren como marineros de bajo rango, son los chinos los que deciden si el barco entra o no a puerto para dejar a trabajadores enfermos como Quiquinte. Aunque haya argentinos oficialmente designados como maquinistas, se supone que dejan de tocar las máquinas en cuanto salen del puerto. «Lo único que hacemos es asumir la responsabilidad de cualquier accidente», aparece diciendo en los documentos judiciales Fernando Daniel Márquez, maquinista del Xin Shi Ji 89.



La Guardia Costera de Estados Unidos se prepara para realizar una inspección de un barco calamarero chino en alta mar cerca de las Islas Galápagos en agosto de 2022. Créditos: Suboficial de tercera clase de la Guardia Costera de EE. UU., Hunter Schnabel

Los periodistas se comunicaron con la empresa matriz del barco, Zhejiang Ocean Family, sobre la muerte de Manuel Quiquinte. Dijeron que el miembro de la tripulación había dado negativo en la prueba de COVID-19 antes de trabajar a bordo, pero de hecho había contraído la enfermedad en el barco y murió después de que su condición se deteriorara rápidamente. Ocean Family dijo que el barco pertenecía a una empresa local argentina en la que Ocean Family había invertido y que fue esta empresa local la que manejó la situación.

Tanto en tierra como en el mar, los chinos tienen varios métodos para acceder a aguas extranjeras eludiendo las normas destinadas a proteger los intereses nacionales. En algunos países venden o arriendan sus barcos a la población local, solo que manteniendo el control sobre las decisiones y los beneficios. En países donde los gobiernos prohíben que haya embarcaciones extranjeras pescando en sus aguas, las empresas chinas pagan tasas para llegar a unos «acuerdos de acceso». En otros países, China esquiva el veto a los armadores extranjeros aliándose con residentes locales a los que entrega una parte mayoritaria de la sociedad.

Por lo general, en los pesqueros de propiedad china que faenan en aguas argentinas, aproximadamente un 25% de los tripulantes son de nacionalidad china, según datos obtenidos tras revisar una docena de listados de tripulantes publicados por medios argentinos. De acuerdo con el secretario general de la Asociación Argentina de Capitanes de Pesca, Jorge Frías, los chinos son los que llevan la voz cantante aunque los barcos sean de bandera argentina. Los capitanes son argentinos, pero los «patrones de pesca», que son chinos, deciden a dónde se va y en qué momento.

***

El flagelo de la pesca ilegal y excesiva no tiene su origen en China, por supuesto. Como explicó Daniel Pauly, biólogo marino en la universidad de British Columbia, durante gran parte del siglo XX fueron las flotas industriales occidentales las que dominaron los océanos del mundo, pescando de manera insostenible y contribuyendo a provocar la crisis actual.

El expansionismo en los métodos de China también tiene antecedentes históricos. Estados Unidos tiene un largo e infame historial de intervenir en países cuyos líderes comenzaban a erigir leyes altamente proteccionistas; por no hablar de las empresas pesqueras de EEUU y de Islandia que en las últimas décadas también han usado la estrategia del 'abanderamiento'.

Es cierto que, frente al dominio creciente de China sobre la pesca mundial, las naciones europeas y EEUU están aprovechando para que la atención internacional se centre en las fechorías del país asiático. Pero también es verdad que China se ha labrado una reputación perfectamente documentada de violar las leyes y normas internacionales sobre pesca, de intimidar a otras embarcaciones, de entrar ilegalmente en aguas de otros países, y de abusar contra los tripulantes.

En 2021, la ONG Global Initiative Against Transnational Organized Crime [Iniciativa global contra el crimen internacional organizado], clasificó a China como el principal proveedor mundial de pescados capturados de manera ilegal.

Pero también es verdad que un culpable habitual corre el riesgo de transformarse en el chivo expiatorio. Un país que suele saltarse las normas y vulnerar la ley puede ser, en ocasiones, víctima de las tácticas de desinformación. Cuando critican a China en los medios, el país suele responder, no sin razón, acusando a sus detractores de hipócritas y señalando motivaciones políticas detrás de las críticas.

En 2017, una inspección del Sindicato de Trabajadores de la Construcción de Argentina encontró a tres trabajadores no registrados alojados en un contenedor de envío insalubre en la planta procesadora de mariscos patagónicos Ian Fish. Las instalaciones para cocinar de los trabajadores eran un horno sucio y oxidado con cables expuestos. Créditos: Estación de radio LU17

El enorme tamaño de China, su ubicuidad y su penoso historial en temas de conservación marina y protección laboral están generando preocupación. Solo en aguas de Ghana, los arrastreros chinos capturan 100.000 toneladas métricas de pescado por año, según la Fundación Environmental Justice en 2017, dejando en crisis a la población local de peces, y derrumbando, hasta en un 40%, los ingresos de los pescadores del país en los últimos diez años.

«Los propietarios y operadores de buques pesqueros se aprovechan de las banderas africanas para evadir una supervisión eficaz y así pescar de forma insostenible e ilegal en aguas soberanas de África», escribieron en la ONG TMT. Según esta organización especializada en rastrear casos de delincuencia marítima, las empresas pesqueras chinas están creando «una situación en la que pueden aprovecharse de los recursos de un país sin ninguna restricción o supervisión relevantes».

En el Océano Pacífico, la policía local y la Guardia Costera de EEUU descubrió en 2024 que seis barcos de bandera china faenando en aguas de Vanuatu habían infringido la normativa que les obliga a consignar la cantidad de pescado que capturaban.

La presencia creciente de embarcaciones extranjeras en aguas territoriales está avivando preocupaciones nacionalistas en países de América del Sur como Argentina y Perú. Según el ex ministro de la Producción de Perú, Alfonso Miranda, «China se está convirtiendo en el único actor, desplazando a las empresas locales o comprándolas». O como dijo Pablo Isasa, que en Argentina capitanea un pesquero de merluza, «tenemos al enemigo dentro y fuera».

Este reportaje ha sido elaborado por el Outlaw Ocean Project con la colaboración de Maya Martin, Jake Conley, Joe Galvin, Susan Ryan, Austin Brush, Teresa Tomassoni y Bellingcat.

Todos los derechos reservados © 2007-2024