



Golpizas, cadenas y retención de documentos: Revelan dura realidad de pescadores en altamar

Por: María del Mar Parra | 23.11.2023

Para suplir la demanda mundial de calamares, China opera buques que pasan más de un año en altamar. Los pescadores denuncian violencia física, esclavitud por deuda, falta de asistencia médica y más. El equipo de Outlaw Ocean recopiló testimonios en alta mar que ilustran esta dura realidad.

En **alta mar** aproximadamente a unas 1000 millas al norte de las Islas Malvinas, un marinerio de 18 años en un **buque calamarero chino** se agacha nervioso en un oscuro pasillo para susurrar su pedido de ayuda. "Nos sacaron los pasaportes", dijo al periodista visitante. "No nos los devuelven".

En lugar de seguir hablando, comenzó a escribir en su celular, por miedo a ser escuchado. "¿Nos pueden llevar a la **embajada en Argentina**?"

Pocos lugares de trabajo son tan crudos y brutales como los **buques pesqueros de aguas distantes** chinos, y existen muchos de ellos: China opera hoy la flota de pesca en aguas distantes más grande del mundo, que supera en más del doble al tamaño de su siguiente competidor. No es muy sencillo para los tripulantes abandonar estos barcos, y a menudo está prohibido.

Los trabajadores de la vasta armada de calamareros chinos, que constituyen la mayoría de los buques de la flota, suelen pasar dos años casi siempre en el mar, la mayoría de las veces sin **señal de internet** o teléfono, aislados de sus amigos y familiares.

Las jornadas laborales suelen ser de 15 horas, seis días a la semana. Los cuartos de la tripulación están abarrotados con 10 hombres en habitaciones construidas para la mitad de pasajeros. Las lesiones, la **desnutrición**, las **enfermedades** y las **golpizas** son comunes.

China ha sido clasificada como el peor proveedor mundial de **pesca ilegal**, y sus prácticas han recibido tanta atención recientemente que el país ha tomado medidas en los últimos años para controlarlas. Pero los abusos contra los **derechos humanos** que se producen en sus barcos, lejos en el mar donde no llega la mirada pública, han atraído menos atención y, por lo tanto, siguen siendo moneda común.

Yin Chi, un exjefe del Tribunal Intermedio de **China** que ahora trabaja en la Facultad de Derecho de la Universidad de Nueva York, dijo que las principales prioridades del **gobierno chino** en los últimos años han sido el **crecimiento económico** y la **estabilidad social**, no las **condiciones laborales** a bordo de su flota pesquera.

"La **disputa laboral** de un marino pasa desapercibida para el gran público", dijo, "a menos que haya una protesta o algún tipo de caso de alto perfil". Confrontar estos **derechos laborales** públicamente, agregó, podría desencadenar disturbios sociales.

Ocasionalmente, algunos miembros de la tripulación han escapado y denunciado las condiciones existentes. En 2014, por ejemplo, 28 africanos huyeron de un calamarero chino llamado *Jia De 1* anclado en **Montevideo**.

Algunos de ellos describieron más tarde a los periodistas locales cómo habían sido **golpeados** en el barco. Uno de ellos, que describió haber sido **encadenado** cuando no trabajaba, mostró a los periodistas lo que dijo eran marcas de **grillete** alrededor de sus tobillos.

"Los casos que veo no parecen accidentes", dijo Jessica Reyes, intérprete en Montevideo, "parecen abusos". Durante la última década, Reyes ha atendido cientos de llamadas telefónicas de agentes de **compañías pesqueras**, policías, marineros y el consulado de Indonesia, pidiéndole que vaya con urgencia al puerto para hablar con familias de marineros, para tratar con abogados por temas de repatriación, tratar disputas salariales o para interactuar con la policía o los médicos cuando los barcos desembarcan **marineros indonesios** enfermos, heridos, descontentos o **mueritos**.

Los oficiales chinos golpean regularmente a los indonesios por errores, engaños o lentitud, dijo la intérprete, y a veces esas **golpizas se tornan fatales**. Reyes relató su caso más reciente, un indonesio llamado Daniel Aritonang que fue descargado en el puerto en marzo de 2021, después de haber sido transferido desde un calamarero chino llamado *Zhen Fa 7*. Apenas consciente, cubierto de moretones, los pies hinchados por la desnutrición, Aritonang tenía marcas de cuerda que dijo había sido atado alrededor de su cuello. Murió en el hospital varias horas después.

Prácticas recurrentes

Existe extensa documentación sobre un amplio patrón de **abusos laborales** en los buques calamareros chinos. El Departamento de Trabajo de Estados Unidos también ha examinado el problema, y en 2020 llegó a la conclusión de que muchos marineros en buques calamareros chinos trabajaban involuntariamente en condiciones de **coerción**, fraude, intimidación o **servidumbre** por deudas.

En 2021, la *Environmental Justice Foundation*, un grupo con sede en Londres, publicó un informe basado en entrevistas a 116 tripulantes indonesios de barcos chinos. Reveló que aproximadamente el 97 por ciento informó haber experimentado algún tipo de **esclavitud por deuda** o **retención de documentación**.

El informe también mostró que el 85 por ciento había reportado condiciones de trabajo y de vida abusivas, el 70 por ciento había experimentado **intimidación** y **amenazas**, y el 58 por ciento había presenciado o experimentado **violencia física**.

"Las condiciones dentro de los barcos no son las mejores, y el trabajo es difícil", dijo Nicolas Potrie, quien dirige la oficina del consulado de Indonesia en Montevideo, y agregó que los trabajadores heridos o enfermos que son desembarcados en el puerto a menudo son reacios a explicar lo que les sucedió por **temor a represalias**. No es sorprendente que, dadas estas condiciones, China haya enfrentado en los últimos años huelgas, motines y violencia en sus calamareros mientras atiende la creciente demanda mundial.

Para recibir el pago completo, la tripulación generalmente debe completar el plazo establecido en el contrato, que a menudo incluye fuertes **sanciones financieras** si intentan abandonar el buque antes de lo acordado.

Este tipo de disposición en un **contrato de trabajo** viola las leyes de EE. UU. e Indonesia contra la trata de personas si también implica fraude o coerción, según explica Martina Vandenberg y Margaretha Quina, abogadas en Washington, D.C. y Yakarta.

Cuando los pesqueros chinos ingresan a sus aguas, algunos países se han mostrado reacios a proporcionar asilo o salvoconducto a los **pescadores heridos**, enfermos o descontentos que buscan desembarcar.

En octubre de 2015, por ejemplo, la tripulación china en el calamarero *Ningtai 89* entró en **huelga** luego de que el propietario del barco intentara pagar salarios más bajos de lo originalmente prometido. Los hombres insistieron en que querían desembarcar y ser llevados a casa, pero la compañía se negó.

La huelga pronto se convirtió en **motín**, y la tripulación obligó al buque a ingresar al **puerto peruano de Callao**, donde la Marina peruana envió al barco de vuelta al mar. La tripulación obligó al barco a volver al puerto, esta vez encallando.

La policía local consideró el evento un ingreso ilegal, y el **Ministerio de Relaciones Exteriores de Perú**, citando violaciones de los procedimientos de **inmigración** del país, presentó una queja ante el consulado chino. Cinco días después, se permitió la entrada a Perú de la tripulación y se los trasladó a China, donde el líder de la huelga fue procesado y condenado por secuestro.

[Te puede interesar] **Revelan por qué es tan difícil saber de dónde viene el calamar que llega a los platos**

Testimonios

Para hacer una crónica de las **condiciones en los calamareros chinos** de aguas distantes, un equipo de periodistas abordó buques en el mar para hablar con la tripulación, o se detuvo junto a ellos para entrevistar a oficiales chinos por radio.

En muchos casos, los buques chinos se asustaron, recogieron sus artes de pesca y huyeron del lugar, y los reporteros persiguieron a los barcos en un esquife más pequeño y rápido para acercarse lo suficiente como para lanzar a sus cubiertas de popa una **botella de plástico** cargada con arroz. La botella contenía un bolígrafo, cigarrillos, caramelos y preguntas escritas en inglés, chino e indonesio.

La violencia y la nostalgia, las largas horas y la soledad hacen que la vida en los pesqueros chinos sea una experiencia difícil. En el *Lu Lao Yuan Yu 010*, un buque de arrastre chino pescando en el Océano Atlántico Norte frente a la costa de Gambia, un **marinero senegalés** llamado Lamin Jarju le mostró a uno de los periodistas su habitación: un nido de periódicos arrugados, ropa y mantas dos niveles por debajo del puente donde trabaja el capitán.

Cuando entró, una **rata** salió corriendo de debajo de la lona que cubría su espacio. Varios miembros de la tripulación, explicó, habían estado durmiendo en esta habitación desde que el capitán contrató a más **trabajadores** de los que el barco podía albergar. "Nos tratan como perros", dijo Jarju.

En otro barco de arrastre chino, el *Victory 205*, otros **marineros africanos** mostraban como ocho hombres dormían en un espacio destinado a dos: un compartimento de acero de cuatro pies de altura justo encima de la **sala de máquinas**, lo que lo volvía peligrosamente sofocante. Según los trabajadores, cuando las olas pasaban por encima de la cubierta, el agua inundaba el improvisado refugio, y en dos ocasiones, varios enchufes hicieron chispa, casi incendiando el colchón.

En **Punta Arenas**, Chile, a bordo de una expedición que se dirigía a las aguas cercanas a la **Antártida** en enero de 2019 para pescar lubina chilena, una decena de calamareros chinos oxidados flotaban a un milla del puerto. Una tripulación ata sus buques cercano, en su mayoría chilenos, relataron haber visto al **capitán chino** varias semanas antes de golpear y abofetear a los marineros que, según dijeron, parecían filipinos o indonesios.

Los chilenos dijeron que se detuvieron a una decena de metros y comenzaron a gritarle al capitán para que se detuviera y finalmente lo hizo. "Fue brutal, como 15 minutos seguidos de **golpes**", contaba un marino chileno.

Aproximadamente 350 millas al oeste de las **Islas Galápagos**, en el Océano Pacífico, el equipo de periodistas pudo ver de cerca las condiciones a bordo de un buque calamarero chino.

En cubierta, ambos lados de la embarcación contaban con 300 o más **bombillas de luz** del tamaño de una bola de bolos, colgando en bastidores con el propósito de atraer a los calamares desde las profundidades. Por la noche, cuando las bombillas estaban encendidas, el efecto era **cegador** y hacía que la oscuridad circundante se sintiera dura, atemporal, de otro mundo. El resplandor de un calamarero con sus luces encendidas se ve a simple vista a más de cien millas de distancia.

Decenas de líneas de pesca se extendían hacia el agua bajo las luces, cada una con un anzuelo especial para calamar, conocido como "potera". Uno de los **calamar** se enganchaba a una línea, el carrete lo volteaba automáticamente a una rejilla metálica. Luego, los marineros lo arrojaban a cestas de plástico para su posterior clasificación.

A menudo estas cestas se desbordaban, y la cubierta se llenaba de calamares hasta cubrir media pantorrilla de una persona en pie, no quedaba prácticamente lugar para caminar. Los calamares se volvían translúcidos en sus últimos momentos, drenando el tinte rojo pálido de su piel, a veces también hacían como un silbido o tosido final. El **olor y las manchas de los calamares** son prácticamente imposibles de lavar de la ropa. Los barcos más grandes tienen máquinas de lavandería, pero en los más pequeños, la tripulación ata sus **ropas sucias** para formar una cuerda larga, que a veces se extiende 20 pies, que arrastran durante horas en el mar detrás del barco.

Cuando la tripulación no estaba pescando, pesaban, comían, lavaban, clasificaban, cebaban o envasaban el calamar en bandejas metálicas para congelar y embolsar. Preparaban el vino separando las lenguas y cortando el tejido blando del interior de los picos. Debajo de la cubierta, tenían **responsabilidades diarias**: barrer pasillos, lavar inodoros, fregar duchas.

Hacia cuatro meses que el buque estaba en su primera visita, mucho tiempo que se había quedado sin **verduras y frutas**. Varios días después de su primer viaje, los periodistas se encontraron con el barco de nuevo, esta vez por la noche, en otro lugar de los caladeros. Dado que la tripulación parecía carecer de frutas o verduras frescas, los reporteros pusieron una sandía en un saco para ofrecerlo como regalo, atando el saco a una cuerda y lanzándolo a la tripulación.

[Te puede interesar] **Maratón ambiental: mira la serie de 10 episodios que devela los crímenes en altamar**

Mano de obra cautiva

Desde la pandemia, la flota pesquera china de aguas distantes ha dejado de lado el reclutamiento de **marineros extranjeros**, para depender principalmente de **trabajadores chinos**, muchos de ellos reclutados de regiones rurales y del interior del país.

Más de 292 millones de personas emigraron en 2021 dentro de China, un fenómeno acelerado por el **cambio climático**, que ha producido aumentos de temperatura y del nivel del mar más rápidos que el promedio mundial. Tanto en línea como en las **ciudades chinas**, los problemas laborales, especialmente en los buques calamareros, son un secreto a voces.

En Zhihu, un **sitio web anónimo chino** de preguntas y respuestas similar a Quora, los extripulantes advierten rutinariamente sobre las condiciones en los buques. Las publicaciones en el sitio web describen estrategias de servidumbre por deuda en los que los reclutadores de mano de obra apuntan a agricultores y trabajadores de fábricas.

En un video de advertencia publicado en 2020, un narrador relató lo que describió como las experiencias de un **amigo** trabajando en un buque calamarero de aguas distantes. "Siempre tengan cuidado con los **engaños** de estas compañías pesqueras en alta mar", decía el narrador.

Los días de trabajo regulares duran de 13 a 14 horas, dijo, pero cuando los calamares son abundantes, los marinerios tienen que permanecer **despiertos durante tres días** con sus noches. "Todos los lugares concordan en que la pesca de calamares era un verdadero engaño", escribió un periodista chino en 2016 en la historia de *Esquire China* sobre el puerto de Shidao, en la provincia de Shandong. "Y no había suficiente dinero, por lo que solo se podía conseguir tripulación del **interior de China**".

Los reclutadores de mano de obra a menudo apuntan a los desesperados. "Si estás **endeudado**, tu familia te ha rechazado, no quieres que te menosprecien, apaga tu teléfono y mantente alejado de tierra firme", se lee en un anuncio en línea.

Los marinerios a menudo son atraídos a las ciudades portuarias con **promesas de contratos lucrativos**, solo para descubrir que para obtener un trabajo tienen que pagar una serie de tarifas, por lo general por adelantado, o con un préstamo de la agencia de personal, según una historia publicada en línea por Shandong Television en abril de 2015.

En montos equivalentes al salario de varios meses, estas tarifas cubren gastos tales como el viaje al buque, la capacitación laboral, el seguro, la ropa de cama, las certificaciones de la tripulación, los **cheques médicos**, alimentos y **ropa de protección** para trabajar.

Entre 2016 y 2020, las **empresas chinas de personal** y pesca a menudo engañaban a los tripulantes mediante **contratos confusos**, según un estudio del Tribunal Marítimo de Ningbo, en la provincia de Zhejiang.

La mayoría de las disputas revisadas, 180 de 267, referían a contratos de trabajo que normalmente involucraban tripulantes que habían abandonado el barco antes de que expiraran sus contratos, a menudo por el supuesto **incumplimiento** del capitán en realizar el pago prometido. Los contratos vagamente redactados o verbales hacen que sea prácticamente imposible para los trabajadores determinar la **responsabilidad legal** o cobrar salarios no pagados y compensación por lesiones, explicaba el estudio judicial.

Yin Chi, el exjefe del Tribunal Intermedio de China, agregó que los trabajadores generalmente están obligados a mediar o arbitrar **disputas salariales** o **reclamos por lesiones** antes de que puedan litigar, lo que hace que sea aún más difícil superar las normas de prescripción.

En 2020, la Corte Suprema de China también intervino en la situación, declarando que se necesitaba una mejor protección para "los salarios, la remuneración y otros gastos relevantes [que] se relacionen con la **supervivencia básica**, la salud física y mental y la dignidad personal de la gente de mar".

Un **motín** especialmente siniestro, ocurrido a bordo del *Lu Rong Yu 2682* en 2011, obsesionó a China. El líder del motín era un marinero llamado Liu Guiduo. Antes de abandonar el puerto de Shidao, Liu, un fumador de tres paquetes diarios, había comprado, a crédito, ciento sesenta y cinco cartones de **cigarrillos** al capitán, apilándolos junto a su litera, del piso al techo.

Después de dejar la costa, el capitán del barco informó a la tripulación que no se les pagaría un salario fijo, como se les había prometido, sino que en su lugar recibirían el pago de un porcentaje de su captura. Después de darse cuenta de que sus ganancias probablemente ni siquiera cubrirían lo que debía por los cigarrillos, Liu reclutó a otros nueve marineros para **tomar al capitán como rehén**.

Durante las siguientes cinco semanas, el barco se dividió en **facciones en guerra** en las que los hombres desaparecían por la noche, el miembro de la tripulación fueron atados y arrojados por la borda, y el motor sabotado.

Varada en el mar, la tripulación finalmente logró restaurar el sistema de comunicaciones y transmitir una **señal de socorro**, atrayendo a dos buques pesqueros chinos que les ayudaron. Once de los 33 hombres originales regresaron a la costa. En 2013, cinco de los acusados, incluidos Liu y el capitán del barco, fueron condenados a muerte, un miembro de la tripulación recibió una **condena a muerte** con suspensión y los otros cinco recibieron penas de entre cuatro años y cadena perpetua.

China ha tomado, recientemente, algunas medidas limitadas para evitar huelgas, motines y violencia en sus barcos pesqueros. La **policía local** en algunas ciudades costeras han comenzado a utilizar satélites para comunicarse directamente con algunos **buques de aguas distantes**, incluso monitoreando imágenes de vigilancia en tiempo real a bordo.

En marzo de 2020, una decena de **trabajadores chinos** en un calamarero anclado cerca de la **costa de Perú** se declararon en huelga, frustrados por no poder regresar a casa debido a los controles de la pandemia de China.

La compañía pesquera se puso en contacto con la policía de la provincia de Zhejiang, que habló directamente con la tripulación por teléfono satelital. Después de escuchar sus quejas, el oficial de policía organizó que un psicólogo realizara sesiones de **terapia** con los miembros de la tripulación de forma remota para reducir sus niveles de estrés.

El oficial de policía también explicó a los **trabajadores** que sus opciones eran pasarse a un barco de suministrar y navegar a casa, lo que tomaría alrededor de un mes, o volver de inmediato a la costa en Perú y volar de regreso a China, pero a su propio costo. Los hombres optaron por volver al trabajo y resistir.

Algunas provincias de China financian **barcos médicos** que siguen a las flotas de aguas distantes con sede en sus puertos. "Si un paciente está demasiado enfermo, lo dejaremos en Perú", dijo un oficial por radio a un periodista desde el puente del *Zhe Pu Yuan 98*, un calamarero que funciona como **hospital flotante**.

El intercambio se produjo a 400 millas de las Galápagos en el **Océano Pacífico**. En 2021, el *Zhe Pu Yuan 98* reemplazó al *Pu Yuan 801*, que en los cinco años anteriores había tratado a casi 300 tripulantes, escoltado a más de 20 **tripulantes gravemente enfermos** al puerto de Perú y completado el rescate de cinco barcos pesqueros que se habían quedado sin energía.

El gobierno chino también ha tratado de abordar los temas de **salud mental** que contribuyen a la **violencia en sus barcos**. En 2017, después de que, según informes, un miembro de la tripulación filipino saltó por la borda y murió en un calamarero anclado en aguas peruanas, el gobierno chino respondió creando en Chimbote, Perú, la primera representación del Partido Comunista específicamente para los trabajadores de pesqueros en el extranjero. El propósito era reforzar el "sustento espiritual, apoyo y **seguridad en la producción**".

Aislados del mundo

En el calamarero chino al norte de las **Malvinas**, donde el joven de 18 años suplicaba ser llevado a la embajada argentina, otro marinerio, de 28 años, dijo que esta era su primera vez en el mar. Ganaba 883 dólares por mes, y agregó que si él o sus compañeros perdían un día de trabajo por enfermedad o lesión, se les **retenía el pago** de tres días.

"Es imposible ser feliz", dijo. "No nos importa nada porque no queremos estar aquí, pero nos vemos obligados a quedarnos". Estimaba que el 80 por ciento de los otros hombres se iría si se les permitiera. "Es como estar **aislado del mundo** y lejos de la vida moderna".

Un cuidador que vigila a los hombres fue llamado a otras tareas, lo que permitió a los marineros continuar su intercambio con el periodista visitante. "No puedo revelar demasiado en este momento ya que todavía necesito trabajar en el barco, si doy demasiada información podría crear **problemas a bordo**", escribió el joven de 18 años en su teléfono celular. "Por favor, póngase en contacto con mi familia", dijo, antes de terminar abruptamente la conversación cuando el cuidador regresó.

Los registros portuarios de Montevideo ofrecieron poca información adicional sobre el barco del joven de 18 años, salvo el hecho de que había desembarcado a un **trabajador muerto** en abril de 2019. La hermana mayor del marinerio de 18 años fue contactada en su casa en la provincia de Fujian y se le informó del pedido de ayuda de su hermano.

"Realmente me parte el corazón", dijo. Explicó que, al ser del interior, ella y su familia sabían poco sobre la **industria pesquera**, aunque habían sido escépticos y no estaban de acuerdo con la decisión de su hermano de trabajar en el mar. Lo habían alentado a considerar otras opciones, incluyendo ser un oficial de policía, pero él fue persistente.

"Es realmente muy joven", dijo. "Y ahora no hay nada que podamos hacer, porque está demasiado lejos".

[Te puede interesar] **DOCUMENTAL** **Revelan historia de Daniel, pescador de una flota China que murió en Montevideo**

Este reportaje fue realizado por *DC, Ian Urbina, Joe Galvin, Maya Martin, Susan Ryan, Daniel Murphy* y *Austin Brush* llevaron a cabo el **trabajo de investigación** y redacción. Este reportaje recibió el apoyo del *Pulitzer Center*.

Suscríbete a nuestro Newsletter

Ingresa tu correo electrónico

Enviar

