REPORTAJES

Cómo China se ha convertido en la superpotencia de los mariscos para proyectar su poder a nivel mundial

Como todos los calamareros, el Zhen Fa 7 está festoneado con cientos de bombillas del tamaño de una bola de bolos, que cuelgan de rejillas a ambos lados del barco y se utilizan para atraer a los calamares desde las profundidades. / Foto: Einar Ollua and Esteban Medina San Martín (22 de marzo de 2022)/Cortesía de The Outlaw Ocean Project

The Outlaw Ocean Project | *octubre 15, 2023*

MONTEVIDEO, Uruguay – En las primeras horas de la mañana del 8 de marzo de 2021, un pequeño bote inflable propulsado por un motor fuera de borda se abre camino de forma encubierta en el puerto más grande del país para descargar un tripulante moribundo, y alejarse luego a toda velocidad.

El marinero, un indonesio, pequeño, de 20 años, llamado Daniel Aritonang, había pasado un año y medio en el mar, trabajando en el barco calamarero chino *Zhen Fa 7*. Ahora era abandonado en el muelle, apenas consciente, con los ojos hinchados, moretones en los costados del torso y marcas de cuerda alrededor del cuello, los pies y las manos hinchados, como si fueran melones.

Los paramédicos pusieron a Aritonang en una ambulancia y lo llevaron a un hospital cercano. Jesica Reyes, una intérprete local, fue convocada al lugar y, al llegar, encontró a Aritonang en el estacionamiento de las ambulancias. Él dijo que lo habían golpeado y ahorcado, y que había pasado días sin recibir comida. Cuando los médicos lo llevaron a la sala de emergencias, comenzó a llorar y a temblar. «Por favor, ¿dónde están mis amigos?», le preguntó a Jesica, y luego susurró: «Tengo miedo».

Montevideo, uno de los puertos con más actividad del mundo, es popular entre los calamareros chinos, varios cientos de los cuales apuntan a la rica pesquería de alta mar en la zona sureste de América del Sur. Los barcos ven en Montevideo una opción para repostar, hacer reparaciones y reabastecerse, en parte porque las otras opciones, en Brasil, Argentina y las Islas Malvinas, son demasiado caras o les prohíben el ingreso.

Muchos de los tripulantes de los barcos chinos son indonesios, y cuando llegan a Montevideo, muertos, heridos o enfermos, los funcionarios portuarios se ponen en contacto con Reyes, que es de las pocas intérpretes en la ciudad que habla bahasa, el idioma oficial de Indonesia. A menudo recibe llamadas para resolver asuntos con las familias de los trabajadores muertos. Durante la mayor parte de la última década, se ha desembarcado, en promedio, un muerto cada dos meses; la mayoría de calamareros chinos.

Al aceptar el trabajo en el *Zhen Fa 7*, Aritonang había ingresado en lo que podría ser la mayor operación marítima de la historia. Impulsado por el creciente e insaciable apetito mundial por los mariscos, China ha extendido drásticamente su alcance en alta mar, con una flota de aguas distantes de hasta seis mil 500 buques, lo que es más del doble que su competidor más cercano. China también posee o administra terminales en más de 90 puertos en todo el mundo y ha comprado lealtades políticas, particularmente en países costeros de América del Sur y África Occidental. Se ha convertido en la superpotencia indiscutible de los mariscos a nivel mundial.

Pero la preeminencia de China en el mar ha tenido un alto costo humano y ambiental. La pesca está clasificada como el trabajo más mortífero del mundo y, según varias mediciones, los calamareros chinos se encuentran entre los más brutales. La esclavitud por deudas, la trata de personas, la violencia, la negligencia criminal, las lesiones evitables y la muerte son frecuentes en esta flota. Los inspectores laborales de Estados Unidos afirman que los calamareros chinos, que hoy constituyen la mayor parte de la flota pesquera de aguas distantes del país, son muy propensos a recurrir al trabajo forzoso. También son considerados los mayores proveedores de pesca ilegal a nivel mundial. Un estudio de 2022 sobre los incidentes de pesca ilegal entre 1980 y 2019, encargado por el Parlamento Europeo, encontró que casi la mitad de los casos en que se identificó el tipo de buque fueron cometidos por calamareros chinos.

En comparación con otros países, China no solo ha sido menos sensible a las regulaciones internacionales y a la presión de los medios de comunicación cuando se trata de derechos laborales o preservación de los océanos, sino que también ha sido menos transparente sobre sus buques pesqueros y fábricas de procesamiento, afirmó Sally Yozell, directora del Programa de Seguridad Ambiental del Centro Stimson, una organización de investigación en Washington, D.C. Dado que la abrumadora mayoría de los mariscos que se consumen en Estados Unidos son capturados por barcos chinos o procesados en China, dijo, es especialmente difícil para las empresas saber si los productos que venden son producto de la pesca ilegal o de violaciones a los derechos humanos.

En la última semana de agosto de 2022, la temporada de pesca en China comienza con miles de barcos zarpando simultáneamente para comenzar su trabajo. / Foto: 'Dazhong Daily' (agosto 2022)

Para China, esta vasta armada tiene un gran valor que va más allá de mantener su estatus de superpotencia marisquera. También ayuda al país a crear empleos, generar ganancias y alimentar a su creciente clase media. En el extranjero, la flota forja nuevas rutas comerciales, demuestra su poderío político, establece reivindicaciones territoriales y aumenta la influencia política de China en el mundo en desarrollo.

«Si bien muchos países implementan prácticas de pesca destructivas, el caso de China es especial, debido al tamaño de su flota y al uso que le da para sus ambiciones geopolíticas», dijo Ian Ralby, CEO de I.R. Consilium, una consultora global especializada en la seguridad marítima. «Ningún otro país tiene el mismo nivel de participación estatal en la industria, ningún otro país tiene una ley que obligue a sus pesqueros a recabar y entregar información al gobierno y ningún otro país invade activamente las aguas territoriales de los demás».

***

El *Zhen Fa 7* comenzó su viaje el 29 de agosto de 2019; zarpó del puerto de Shidao, en la provincia china de Shandong, y navegó hacia el puerto de Busan, Corea del Sur, para recoger a su tripulación indonesia.

Eran tiempos de fiesta. La última semana de agosto marca el inicio de la temporada de pesca de otoño en China y ve zarpar, cada año, a más de 20 mil barcos hacia aguas cercanas y distantes.

En medio de los fuegos artificiales y el resonar de tambores, los aldeanos costeros de Shidao cuelgan banderas rojas en los barcos con la esperanza de lograr una buena pesca. Tres días después de que partiera el *Zhen Fa 7*, un titular de celebración en un periódico provincial declaraba: «¡Abran el mar! Abramos nuestro apetito y comamos mariscos».

Daniel Aritonang había trabajado mucho para asegurarse un puesto a bordo. Tras terminar la educación secundaria, en 2018, había tenido dificultades para encontrar trabajo. La tasa de desempleo en Indonesia era alta: más del 5.5 por ciento a nivel nacional y más del 16 por ciento para los jóvenes. El cambio climático ha empeorado las cosas ya que muchas de las 17 mil islas del país se están hundiendo. La casa de Aritonang está a unos cien metros del Océano Índico. Su pueblo está perdiendo costa por el aumento del nivel del mar a una media de entre diez y 15 metros por año.

Entonces, cuando Anhar, un amigo local, sugirió ir al extranjero en un buque pesquero, Aritonang estuvo de acuerdo. Amigos y familiares se sorprendieron por su decisión, porque el trabajo era muy exigente y el salario muy bajo. Pero un trabajo es un trabajo, y tanto él como Anhar lo necesitaban con desesperación. «En tierra, me exigen alguna habilidad», dijo Anhar, recordando por qué decidió hacerse al mar. «Para ser honesto, no tengo ninguna».

Después de graduarse de la escuela secundaria en 2018, Daniel Aritonang tuvo dificultades para encontrar trabajo hasta que un amigo le sugirió que viajaran al extranjero en un barco de pesca. / Foto: Instagram/Daniel Aritonang (27 de septiembre de 2018)

En el verano de 2019, Aritonang y Anhar contactaron a PT Bahtera Agung Samudra, una agencia de «personal» con sede en Java Central. En el mundo marítimo, las agencias de tripulantes reclutan y suministran trabajadores a los barcos pesqueros. Las agencias se encargan de todo, desde los cheques de pago, contratos de trabajo, pasajes de avión, hasta las tasas portuarias y la tramitación de visas. Están poco reguladas; muchas veces realizan prácticas abusivas y se las ha relacionado con la trata de personas. El 5 de julio de 2019, siguiendo las instrucciones de la agencia, Aritonang y Anhar se embarcaron a Java y luego se dirigieron a Tegal. Allí, les hicieron un examen médico y entregaron sus pasaportes y documentos bancarios junto con varias fotos y copias de sus certificados de nacimiento. (PT Bahtera no tiene licencia para operar, según registros gubernamentales, y no respondió a las solicitudes de comentarios).

Durante los siguientes dos meses, esperaron en Tegal para saber si habían conseguido el trabajo. Se empezó a acabar el dinero. A través de Facebook, Aritonang escribió a su amigo Firmandes Nugraha, pidiéndole ayuda para pagar la comida. Nugraha lo instó a regresar a casa. «Ni siquiera sabes nadar», le recordó Nugraha. Finalmente, las asignaciones llegaron y, el 1 de septiembre, Aritonang apareció en una foto de Facebook con otros indonesios que esperaban en Busan para abordar sus barcos pesqueros. «Simplemente un grupo de personas sin altos rangos que quieren tener éxito con un futuro brillante», dijo Aritonang.

Ese día, Aritonang y Anhar abordaron el *Zhen Fa 7*, y el barco zarpó para cruzar el Pacífico. Eran 30 hombres: 20 de China y los diez restantes de Indonesia.

Daniel Aritonang, Hengki Anhar y otros indonesios que trabajaron en el Zhen Fa 7 fueron reclutados por una agencia de personal llamada PT Bahtera Agung Samudra. / Foto: Facebook/Ferdi Arnando (30 de agosto de 2019)

***

En las últimas décadas, los chinos han establecido una presencia notable en los océanos del mundo. El esfuerzo comenzó en 1985, cuando la Corporación Nacional de Pesca de China (CNFC) envió 13 buques de arrastre con 223 tripulantes hacia las costas de Guinea-Bissau, en África Occidental. Un video promocional sobre la primera flota explicaba que la tripulación («223 valientes pioneros remontando las olas»)emprendería un viaje de 50 días y diez mil millas hacia África.

En el lanzamiento de la flota, se realizó una ceremonia militar en el puerto de Mawei, en Fuzhou, provincia de Fujian, con más de mil personas presentes, incluida la élite del Partido. Durante la ceremonia, un ejecutivo de la empresa pesquera explicó que el propósito de la flota era promover la buena voluntad en el extranjero, mostrar al mundo la perseverancia y el esfuerzo chinos, y «luchar por la victoria en su primera batalla».

Hoy en día, CNFC, que es estatal, es la mayor empresa pesquera en aguas distantes del mundo, y el *Zhen Fa 7*, donde trabajaba Aritonang, es uno de los cientos de barcos pesqueros que abastecen a la empresa. La CNFC representa el tejido conectivo para gran parte de la industria, incluidos muchos de sus buques que operan al borde de la ley. Es propietaria de más de 250 pesqueros y buques de repostaje, y al menos seis plantas de procesamiento de mariscos, y más de 15 buques frigoríficos que llevan la captura de vuelta a la costa.

Durante la mayor parte del siglo XX, la pesca en aguas distantes estuvo dominada por tres países: la Unión Soviética, Japón y España. El tamaño de estas flotas se redujo tras el colapso de la Unión Soviética, en 1989, y la mejora de los estándares laborales y ambientales que aumentó el costo para Japón y los países europeos de competir en el mercado internacional de mariscos. Mientras tanto, China enviaba más barcos por todo el mundo, y esos barcos capturaban más mariscos. China invirtió miles de millones de dólares en su flota y aprovechó las nuevas tecnologías, y el declive de la Unión Soviética, para integrarse a una industria muy lucrativa. China también ha intentado fortalecer su autonomía mediante la construcción de sus propias plantas de procesamiento, frigoríficos y puertos pesqueros en el extranjero.

Esos esfuerzos dieron frutos inesperados. China se ha convertido en la superpotencia marisquera indiscutible. En 2020, el país capturaba más de dos mil 200 millones de kilos de marisco al año, la mayor parte de ellos de calamar, según estimaciones a partir de varias fuentes. Ningún otro país se acerca a esos valores.

Los analistas políticos, particularmente en Occidente, dicen que un solo país en control de un recurso global tan valioso, como son los mariscos, crea un desequilibrio de poder. Los analistas de la marina y los conservacionistas oceánicos también temen que China esté expandiendo su alcance marítimo de maneras que socavan la seguridad alimentaria mundial, erosionan el derecho internacional y aumentan las tensiones militares. Debido a la guerra comercial con China, Estados Unidos muestra una especial preocupación y sus funcionarios tienden a avivar el alarmismo internacional sobre el tema. Estados Unidos es también el mayor importador de mariscos del mundo, y China es su mayor proveedor.

Ian Ralby, director ejecutivo de I.R. Consilium, una firma de investigación de seguridad marítima, dijo que, a través de su flota pesquera en aguas distantes, China trabaja para establecer una soberanía *de facto* sobre las aguas internacionales, apoyándose en un concepto legal terrestre llamado «posesión adversa», que, en esencia, otorga derechos de propiedad a cualquiera que ocupe y controle un área la suficiente cantidad de tiempo. El concepto es similar a los «derechos de ocupación», la noción de que la posesión constituye nueve décimos de la ley. La reciente firma por parte de 193 países de un tratado de biodiversidad en alta mar, que tiene como objetivo proteger el 30 por ciento de los océanos del mundo, es poco probable que cambie el rumbo de China. «China probablemente cree que, con el tiempo, la presencia de su flota pesquera en alta mar terminará ejerciendo cierto grado de control soberano sobre esas aguas y sus recursos», dijo Ralby. «Con el 70 por ciento de la tierra cubierta de agua, el esfuerzo de cualquier Estado por establecer derechos e intereses sobre los bienes comunes mundiales debería ser una preocupación».

De acuerdo con Greg Poling, miembro *senior* del Centro de Estudios Estratégicos e Internacionales, hay otro detalle a tener en cuenta: en realidad, no todos los pesqueros chinos pescan. Cientos de ellos son como una especie de milicia civil que trabaja para realizar reclamos territoriales contra otras naciones. Muchos de esos reclamos están relacionados con las reservas de petróleo y gas en el lecho marino. Según Poling, el tomar posesión del Mar de China Meridional es parte del mismo proyecto histórico que el de controlar Hong Kong y Taiwán. El objetivo es recuperar el territorio «perdido» y restaurar la antigua gloria de China.

La tripulación a bordo del Zhen Fa 7 sostiene un calamar grande. Eran 30 hombres: 20 de China y los diez restantes de Indonesia. / Foto: Facebook/Ferdi Arnando (7 de julio de 2021)

***

El dominio de China ha llegado en un momento en que el apetito mundial por los productos del mar es mayor que nunca antes. Los mariscos son la última gran fuente de proteínas del mundo y una forma importante de sustento para gran parte del planeta. Durante los últimos 50 años, el consumo mundial de mariscos se ha quintuplicado, y la industria, liderada por China, ha satisfecho ese apetito a través de los avances tecnológicos en refrigeración, la eficiencia de los motores, la resistencia de los cascos y el radar. La navegación por satélite también ha revolucionado el tiempo que los buques pesqueros pueden permanecer en el mar y las distancias que recorren.

Los avances tecnológicos en la pesca industrial la han convertido ya no en un arte, sino en una ciencia; es más una cosecha que una caza. Competir requiere conocimiento y enormes reservas de capital que Japón y los países europeos no han podido lograr en las últimas décadas. Pero China ha tenido ambos, junto con una feroz voluntad de competir y ganar. Su política de «salir al mundo», lanzada en 2001, alentó enérgicamente a las empresas chinas a expandir su presencia en el extranjero, respaldada con dinero del Estado.

China ha aumentado el tamaño de su flota principalmente a través de subsidios estatales, que en 2018 habían alcanzado los siete mil millones de dólares anuales, lo que la convierte en el mayor proveedor mundial de subsidios a la pesca. La gran mayoría de esa inversión se destinó a gastos como el combustible y el costo de nuevos barcos. Los oceanógrafos consideran que estos subsidios son perjudiciales, ya que amplían el tamaño o la eficiencia de las flotas pesqueras, lo que agota aún más las poblaciones de peces ya disminuidas.

El apoyo del gobierno chino a su flota es vital. Enric Sala, director del proyecto Pristine Seas de National Geographic, dijo que más de la mitad de la pesca que ocurre en alta mar a nivel mundial no sería rentable sin estos subsidios, y la pesca del calamar con poteras es el menos rentable de todos los tipos de pesca.

China refuerza su flota con más de siete mil millones de dólares al año en subsidios, así como apoyo logístico, de seguridad y de inteligencia. Por ejemplo, China envía a sus buques calamareros un índice digital semanal con actualizaciones sobre el tamaño y la ubicación de los principales bancos de calamar del mundo. Esto les ayuda a decidir cuándo y dónde perseguir su captura, y a menudo les permite trabajar de manera coordinada.

En julio de 2022, un periodista hizo el seguimiento de un grupo de aproximadamente 260 calamareros chinos que pescaban con poteras en una zona 340 millas al oeste de las Islas Galápagos. Parte de esta flota era el *Zhe Pu Yuan 98*, un calamarero que funciona como hospital flotante y cuenta con dos médicos, una sala de operaciones, una máquina especializada para realizar análisis de sangre y equipos de videoconferencia para consultas con médicos en China. «Cuando [los miembros de las tripulaciones] están enfermos, vienen a nuestro barco», informó por radio el capitán al periodista. «Ayudamos a curarlos». Capaz de permanecer en el mar durante un año, el barco fue financiado por las autoridades pesqueras en la ciudad portuaria de Zhoushan. En un momento durante el viaje, el periodista vio cómo la mayor parte de la flota repentinamente izaba anclas, casi en simultáneo, y se movía unas 115 millas al sureste. «Este tipo de coordinación es atípica», me comentó Ted Schmitt, director de Skylight, un programa para el monitoreo marítimo. «Los buques de la mayoría de los otros países no trabajarían juntos a esta escala».

El Zhe Pu Yuan 98 es un barco calamarero que también funciona como hospital flotante. Cerca de Galápagos. / Foto: The Outlaw Ocean Project/Ben Blankenship (9 de julio 2022)

***

En diciembre de 2019, el *Zhen Fa 7* había cruzado el Pacífico y estaba pescando cerca de las Islas Galápagos. Pasaría los próximos dos meses persiguiendo calamares en aguas internacionales frente a la costa oeste de América del Sur.

Los caladeros cercanos a las Galápagos son una de las varias regiones en mar abierto a las que la flota china apunta rutinariamente, incluida otra en el Atlántico Sur, cerca de las Islas Malvinas, y una pesquería en el Mar de Japón, en aguas coreanas.

Muchos de los detalles de esta historia provienen de viajes periodísticos realizados a estas regiones entre 2019 y 2022. Uno de esos viajes, facilitado en febrero de 2022 por Sea Shepherd, un grupo para la conservación de los océanos, incluía una invitación para abordar un calamarero chino que pescaba en el Blue Hole, una zona en el Atlántico Sur inmensamente productiva en calamares, cerca de las Malvinas. El capitán del buque, que llevaba 31 tripulantes y era similar en tamaño al *Zhen Fa* 7, concedió a los periodistas permiso para recorrer libremente la embarcación siempre y cuando no lo nombraran ni a él, ni al barco.

El estado de ánimo a bordo era como una especie de purgatorio acuoso. El barco tenía alrededor de 50 «poteras» colgando de cada lado, cada una operada por un carrete automático. Los miembros de la tripulación en cubierta eran responsables de monitorear dos o tres carretes a la vez para asegurarse de que no se atascaran. Los dientes de los hombres estaban amarillentos de fumar sin parar; la piel de aspecto enfermo tenía el mismo tono, las manos cortadas y esponjosas por las artes de pesca afiladas y la humedad constante. La mayoría, con la mirada perdida tras miles de kilómetros en el océano, vigilaba sus equipos; sus expresiones recordaban al filósofo escita Anacarsis, que dividía a las personas en tres categorías: los vivos, los muertos y los que estaban en el mar.

La tripulación de estos barcos, ya sean extranjeros o chinos, rutinariamente descubren, una vez han comenzado el viaje, que el pago no es el prometido, el tiempo en el mar es mucho mayor de lo que esperaban, y las condiciones son mucho peores de lo que imaginaban.

Según un informe publicado en 2020 por el Departamento de Trabajo de Estados Unidos, los calamareros chinos dependen en gran medida de la mano de obra migrante y cautiva. La situación es particularmente grave para los indonesios. Cuando la Fundación de Justicia Ambiental entrevistó a 116 tripulantes indonesios que habían trabajado entre septiembre de 2020 y agosto de 2021 en embarcaciones chinas de aguas distantes, aproximadamente el 97 por ciento declaró haber experimentado algún tipo de servidumbre por deuda o confiscación de dinero y documentos, y el 58 por ciento afirmó haber visto o experimentado violencia física.

Para discernir qué fábricas en China procesaron los calamares del Zhen Fa 7, los reporteros que investigaban la muerte de Aritonang contrataron investigadores en China para realizar vigilancia directa en 2022 en el puerto de Shidao. / Foto: The Outlaw Ocean Project (11 de septiembre de 2022)

***

Junto a Aritonang en el *Zhen Fa 7*, había otro indonesio llamado Heri Kusmanto, quien cayó enfermo en junio de 2020. Se le hincharon las piernas y los pies, y después comenzó el dolor. Apático, perdió el apetito y la capacidad de caminar. Los indonesios a bordo especularon que la causa era haber comido demasiados fideos y beber agua sucia, pero es muy probable que en realidad sufriera de una enfermedad conocida como beriberi, causada por la deficiencia de vitamina B1, también llamada tiamina. A veces referida como la «enfermedad del arroz», los brotes de beriberi se han dado históricamente en barcos y prisiones, asilos y campamentos de migrantes, en cualquier lugar en el que las dietas han consistido principalmente en arroz blanco o pulido, o harina de trigo, ambas fuentes muy pobres en tiamina. Cuando el brote de beriberi se produce en los barcos, se considera un probable indicador de negligencia criminal porque es, según los patólogos forenses, de acción lenta, tratable y reversible.

Kusmanto había sido víctima frecuente de violencia a bordo. Su trabajo era llevar cestas pesadas y llenas de calamares desde la cubierta superior hasta la bodega refrigerada. Pero a menudo se le caían, lo que provocaba la ira de los oficiales chinos, que lo golpeaban. «No se atrevía a defenderse», relató Fikran, otro de los indonesios. Para evitar al chef, que parecía golpearlo con especial frecuencia, Kusmanto se saltaba las comidas y solo comía arroz blanco, al que podía acceder en las horas libres.

Los indonesios comenzaron a presionar al capitán para que dejara a Kusmanto abandonar el barco, a pesar de que el contrato utilizado por la agencia incluía fuertes sanciones financieras para él y su familia si renunciaba prematuramente; una disposición contractual, entre varias otras, que, según los expertos laborales, viola directamente las leyes contra la trata en Estados Unidos e Indonesia.

El camarote del capitán estaba en la parte superior. Los oficiales dormían en el piso bajo el capitán, y los marineros chinos en el piso inferior a ellos. Los indonesios se alojaban en las entrañas del buque. Aritonang vivía con otros cinco en una habitación atravesada por cuerdas donde se secaban calcetines y toallas, y llena de botellas de licor. El capitán entregó a cada indonesio dos cajas de fideos instantáneos Supermi por semana de forma gratuita. El costo de bocadillos adicionales, café, alcohol o cigarrillos fue deducido de sus salarios. A los indonesios se les pagaba 250 dólares al mes, junto con un bono de 20 dólares por tonelada.

Cada vez que el *Zhen Fa 7* pescaba calamar, las tareas más pesadas se daban por la noche, desde las 5:00 p.m. hasta las 7:00 a.m., en un ciclo de seis horas de trabajo, seis horas de descanso. Pero no se hacía en la oscuridad. Como todos los calamareros, el buque contaba con cientos de bombillas del tamaño de una bola de bolos, que colgaban en bastidores a ambos lados y se usaban para atraer a los calamares desde las profundidades.

Una vez que los calamares eran izados al barco, la escena en la cubierta parecía un taller mecánico muy iluminado, donde un cambio de aceite había salido terriblemente mal. Cuando caen en cubierta, los calamares escupen tinta negra purpúrea. Caliente y viscosa, la tinta se coagula en cuestión de minutos y cubre todas las superficies con una mucosidad resbaladiza.

La violencia a bordo era común. Los oficiales chinos y el *bosun* abofeteaban o golpeaban a los marineros indonesios por errores, engaños o lentitud. A veces, otros marineros chinos se les unían y las golpizas se intensificaban, pateando o pisoteando a la víctima hasta que otros indonesios intervenían.

En julio, a medida que la salud de Kusmanto empeoraba, el *Zhen Fa 7* desapareció en seis ocasiones distintas, apagando su transpondedor en violación de la ley china; no dejó rastro por 16 días. Los capitanes de los barcos a menudo apagan sus transpondedores para pescar ilegalmente sin ser detectados en aguas, como las de Ecuador, donde los buques chinos típicamente tienen prohibido el acceso. El hecho de que el buque apagara las señales cuando estaba más cerca de las fronteras marítimas ecuatorianas y peruanas, a veces a solo media docena de millas de la línea, es un indicador de que probablemente

estuviera participando en actividades ilegales, según una investigación compilada por la embajada de Estados Unidos en Quito.

En diciembre de 2020, el *Zhen Fa 7* abandonó las inmediaciones de las Islas Galápagos, navegó alrededor del extremo sur de América del Sur, a través del Estrecho de Magallanes, y se dirigió hacia el norte hasta el Agujero Azul, a unos 360 kilómetros de las Islas Malvinas. La pesca era abundante, y el capitán puso a la tripulación a trabajar sin descanso. A fines de enero, Aritonang contrajo beriberi y enfermó de gravedad, era la misma enfermedad que había padecido Kusmanto. El blanco de los ojos se volvió amarillo, las piernas y los pies se le hincharon y comenzaron a dolerle, perdió el apetito y la capacidad de caminar.

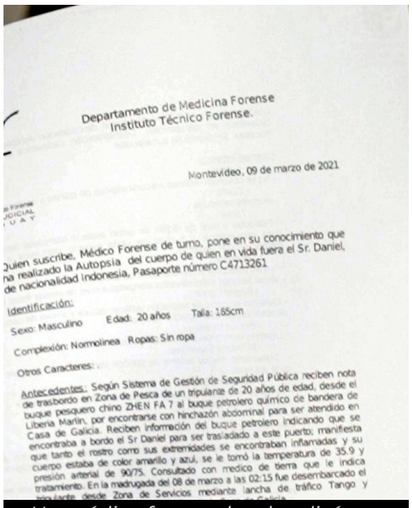
Aritonang sobre el puente del Zhen Fa 7 / Foto: Facebook/Ferdi Arnando (7 de julio de 2021)

Los otros indonesios a bordo le rogaron al capitán que consiguiera atención médica en tierra para Aritonang, pero el capitán se negó. Más tarde, cuando se le pidió a Anhar, amigo de Aritonang y compañero de tripulación, que explicara la negativa del capitán, dijo: «Todavía quedaba mucho calamar. Estábamos en medio de una operación».

En febrero, Aritonang ya no podía mantenerse en pie. Gemía de dolor, perdiendo y recuperando la conciencia. Indignada, la tripulación indonesia amenazó con ir a la huelga. «Todos estábamos en contra del capitán», relató Anhar. El 2 de marzo, el capitán finalmente accedió e hizo que Aritonang fuera trasladado a un petrolero cercano llamado *Marlin*, cuya tripulación, seis días más tarde, lo abandonó en Montevideo.

Para entonces, ya era demasiado tarde. Durante las próximas horas, los médicos lucharon por mantenerlo vivo, mientras Reyes esperaba ansiosa fuera de la sala. Finalmente salieron para decirle que había muerto.

En los días siguientes, un médico forense local realizó una autopsia y escribió un informe. «Surgió una situación de abuso físico», decía el informe, citando una serie de factores causales sin ofrecer una causa oficial de muerte. Después de recibir el informe del forense, Mirta Morales, la fiscal que investigó el caso de Aritonang, llamó a Nicolas Potrie, quien dirige el Consulado indonesio en Montevideo. «Tenemos que seguir intentando averiguar qué pasó, que no pudieron encontrar en la autopsia», contó Potrie. «Estas marcas… todos las vieron». Morales se negó a decir si la investigación estaba cerrada, pero agregó que, como con la mayoría de los crímenes en el mar, tenía muy poca información con la que trabajar.



Departamento de Medicina Forense
Instituto Técnico Forense.

Montevideo, 09 de marzo de 2021

Quien suscribe, Médico Forense de turno, pone en su conocimiento que
na realizado la Autopsia del cuerpo de quien en vida fuera el Sr. Daniel,
de nacionalidad Indonesia, Pasaporte número C4713261

Identificación:

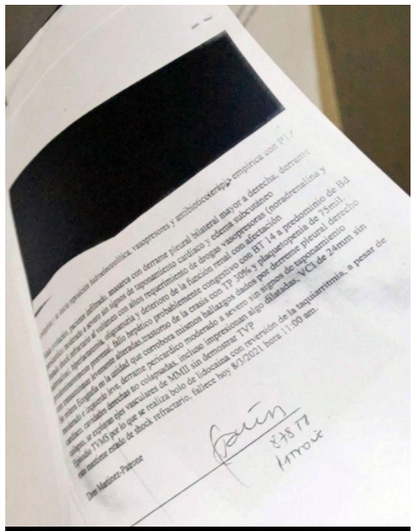
Sexo: Masculino Edad: 20 años Talla: 165cm

Complexión: Normolínea Ropas: Sin ropa

Otros Caracteres:

Antecedentes: Según Sistema de Gestión de Seguridad Pública reciben nota de trasbordo en Zona de Pesca de un tripulante de 20 años de edad, desde el buque pesquero chino ZHEN FA 7 al buque petrolero químico de bandera de Liberia Marlin, por encontrarse con hinchazón abdominal para ser atendido en Casa de Galicia. Reciben información del buque petrolero indicando que se encontraba a bordo el Sr Daniel para ser trasladado a este puerto, manifiesta que tanto el rostro como sus extremidades se encontraban inflamadas y su cuerpo estaba de color amarillo y azul, se le tomó la temperatura de 35.9 y presión arterial de 90/75. Consultado con medico de tierra que le indica tratamiento. En la madrugada del 08 de marzo a las 02:15 fue desembarcado el

Un médico forense local realizó una autopsia a Daniel Aritonang al día siguiente de su muerte, pero no ofreció una causa oficial de muerte. / Foto: The Outlaw Ocean Project/Ed Ou (8 de marzo de 2022)



El informe de la autopsia señaló que la cara y las extremidades de Aritonang estaban hinchadas. / Foto: The Outlaw Ocean Project/Ed Ou (8 de marzo de 2022)

***

El 22 de abril, el cuerpo de Aritonang fue trasladado desde Montevideo a Yakarta, y al día siguiente fue conducido en ambulancia a la casa de su familia en el campo, donde una solemne multitud de aldeanos presentó sus respetos a la vera del camino. Fatieli Halawa, el pastor del pueblo, recordó cómo la madre de Aritonang lloró y luego se desmayó ante el ataúd de madera brillante con una figura de Jesús encima. Más del 95 por ciento de la provincia de Aritonang es musulmana, pero él era cristiano y asistía a misa semanalmente. La familia optó por no abrir el ataúd, temían lo que pudieran ver dentro.

El funeral se llevó a cabo al día siguiente ante aproximadamente 75 asistentes. La tarde fue cálida y húmeda. Aritonang fue enterrado a pocos metros de su padre, no lejos de su iglesia, cerca de una carretera. La marca de su tumba eran dos listones de madera unidos para hacer una gran cruz, en la que aparecía su nombre, las fechas de su nacimiento y muerte, y las letras RIP. Esa noche, un funcionario de la agencia de empleo de Aritonang visitó a la familia en su casa para discutir un «acuerdo de paz». Anhar dijo que la familia terminó aceptando un acuerdo de 200 millones de rupias, o aproximadamente 13 mil dólares. La familia se mostró reacia a hablar sobre los acontecimientos ocurridos en el barco. Beben, el hermano de Aritonang, dijo que no quería que su familia se metiera en problemas y que hablar sobre el

Una cruz de madera marca la tumba de Daniel Aritonang Rajagukguk, en las afueras del pueblo indonesio de Batu Lungun. / Foto: The Outlaw Ocean Project/Sihkami Denting (9 de abril de 2022).

caso podría causarle problemas a su madre. «Nosotros, la familia de Daniel», dijo, «hemos hecho las paces con la gente del barco y lo hemos dejado partir».

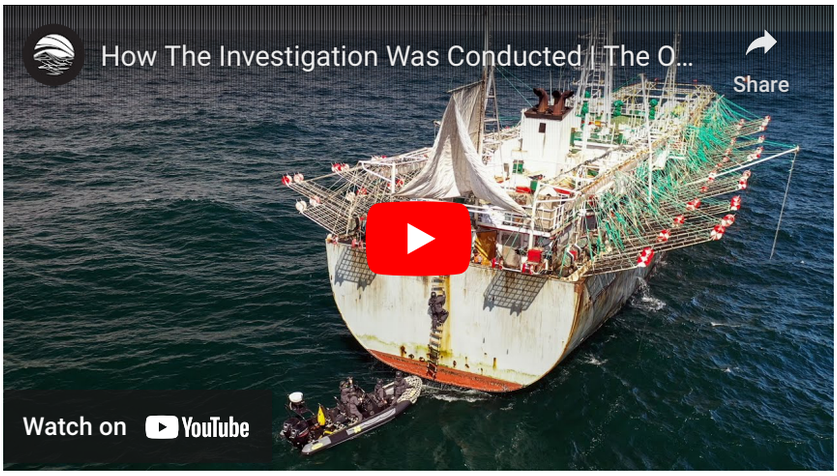
A más de nueve mil millas de distancia, el *Zhen Fa 7* pronto comenzó su largo viaje a casa. En mayo de 2021, llegó a Singapur, donde desembarcó la tripulación indonesia restante, que no había pisado tierra durante casi dos años. El barco finalmente regresó a Shandong, donde descargó 330 toneladas de calamar, marcadas en los registros portuarios como destinadas a la exportación.

En un correo electrónico, el propietario del *Zhen Fa 7*, Rongcheng Wangdao Ocean Aquatic Products Co. Ltd., se negó a comentar sobre la muerte de Aritonang, pero dijo que no había encontrado evidencia de quejas de la tripulación sobre las condiciones de vida o trabajo en el barco: «No había nada relacionado con tus supuestos incidentes atroces de abuso, violación, insultos a la integridad personal, violencia física o salarios retenidos». La compañía agregó que había entregado el asunto a la Asociación de Pesca de Ultramar de China, que regula la industria. Las preguntas presentadas a esa agencia quedaron sin respuesta.

La casa familiar de Aritonang fue reparada después de su muerte, utilizando dinero del acuerdo, según el jefe de la aldea. / Foto: The Outlaw Ocean Project/Sihkami Denting (10 de abril de 2022)

El 10 de abril de 2022, un año después de la muerte de Aritonang, su madre, Sihombing, se sentó en una alfombra con estampado de leopardo en su sala de estar con Leonardo, su otro hijo. Sihombing se disculpó por no tener muebles para ofrecerle asiento a un huésped. Cuando se le preguntó acerca de Daniel, Sihombing comenzó a llorar. «Puedes ver cómo estoy ahora», finalmente pudo decir. Según el jefe de la aldea, la casa estaba en reparaciones, utilizando dinero del acuerdo. Al final, Aritonang logró arreglar la casa de sus padres.

«No estés triste», dijo Leonardo, tratando pacientemente de consolar a su madre. «Era su hora».



Este reportaje fue realizado por The Outlaw Ocean Project, organización de periodismo sin ánimo de lucro con sede en Washington 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.

****Esta es una traducción al español, del original en inglés, realizada por The Outlaw Ocean Project.***

TAGS china economía mar marineros Océano Pacífico océanos pesca pescadores

Apoya nuestro trabajo

El Estornudo es una **revista digital independiente** realizada desde Cuba y desde fuera de Cuba. Y es, además, una **asociación civil no lucrativa** cuyo fin es narrar y pensar —desde **los más altos estándares profesionales** y **una completa independencia intelectual**— la realidad de la isla y el hemisferio. Nuestro staff está empeñado en entregar cada día las mejores piezas textuales, fotográficas y audiovisuales, y en establecer un diálogo amplio y complejo con el acontecer. El acceso a todos nuestros contenidos es **abierto y gratuito**. Agradecemos cualquier forma de apoyo desinteresado a nuestro crecimiento presente y futuro.
Puedes contribuir a la revista **aquí**.
Si tienes críticas y/o sugerencias, escríbenos al correo: **revistaelestornudo@gmail.com**

Donar

The Outlaw Ocean Project

Sobre nosotros

Fundada en 2015, El Estornudo es una revista cubana de periodismo independiente, que se mueve entre la crónica, la imagen y el ensayo.

La revista

Textos
Opinión
Media
Galerías
Especiales
Equipo
In English
Principios y valores
Aviso legal y de privacidad

Recomendamos

«¿Y ahora qué?»: la canción SOS ante la ola de feminicidios en Cuba
marzo 8, 2024

Los días sin luz
marzo 29, 2024

Kianay Anandra Pérez, feminista cubana: «Lo primero es ser reconocidas por el Estado»
noviembre 11, 2023

Transporte en La Habana: ni ómnibus ni taxis ni gasolina
febrero 9, 2024

Sitio espejo

Visita nuestro espejo creado con
BIFROST
Qurium

© El Estornudo Weekly A.C, 2023