

ECOLOGÍA / MIÉRCOLES 7 DE AGOSTO DE 2024

China interviene las aguas de otros países, en busca de una nueva supremacía (Parte 1)

El gigante asiático disfraza sus embarcaciones con las banderas de otros países para controlar aún más el mercado pesquero internacional, a pesar de que esto socava la economía y la seguridad alimentaria de otros estados



CHINA INTERVIENE AGUAS DE OTROS PAÍSES, EN BUSCA DE UNA NUEVA SUPREMACÍA

ian Urbina, Pete McKenzie y Milko Schvartzman*

El 14 de marzo de 2016, en los caladeros de calamar de la Patagonia argentina, un herumbroso 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 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, 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 giganta 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.

Te puede interesar: El suministro mundial de mariscos, empañado por el trabajo forzoso chino

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 de 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.

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.

"Durante sus visitas, muchos de estos barcos apagan el transpondedor de ubicaciones para cruzar en secreto a aguas argentinas, donde no tienen autorización para navegar"

China explota en la actualidad casi 250 buques bajo otras banderas faenando frente a las costas de Micronesia, Kenia, Ghana, Senegal, Marruecos e incluso Irán.

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 sólo 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.

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 tres mil, con el objetivo de evitar la sobrepesca. Pero en ese recuento no se incluía el operante número de embarcaciones industriales propiedad de China que operan bajo bandera de otro país.

Con más de seis mil 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" 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 nueve países.

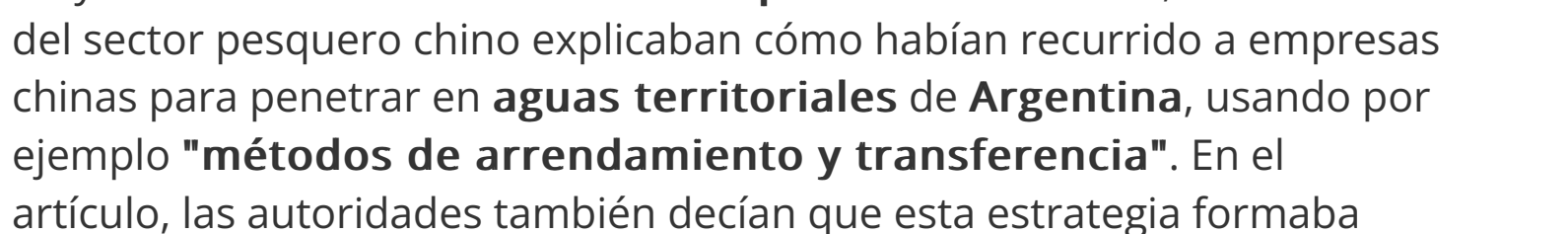
"Las empresas chinas ya controlan más de la mitad de la flota de calamar que existen en Argentina"

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 por ciento de la flota de arrastre industrial de Ghana tiene algún elemento de control chino.

China también ha desplazado a pesqueros de la Unión Europea 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 Fiji, 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 de The 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 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 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 The 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.

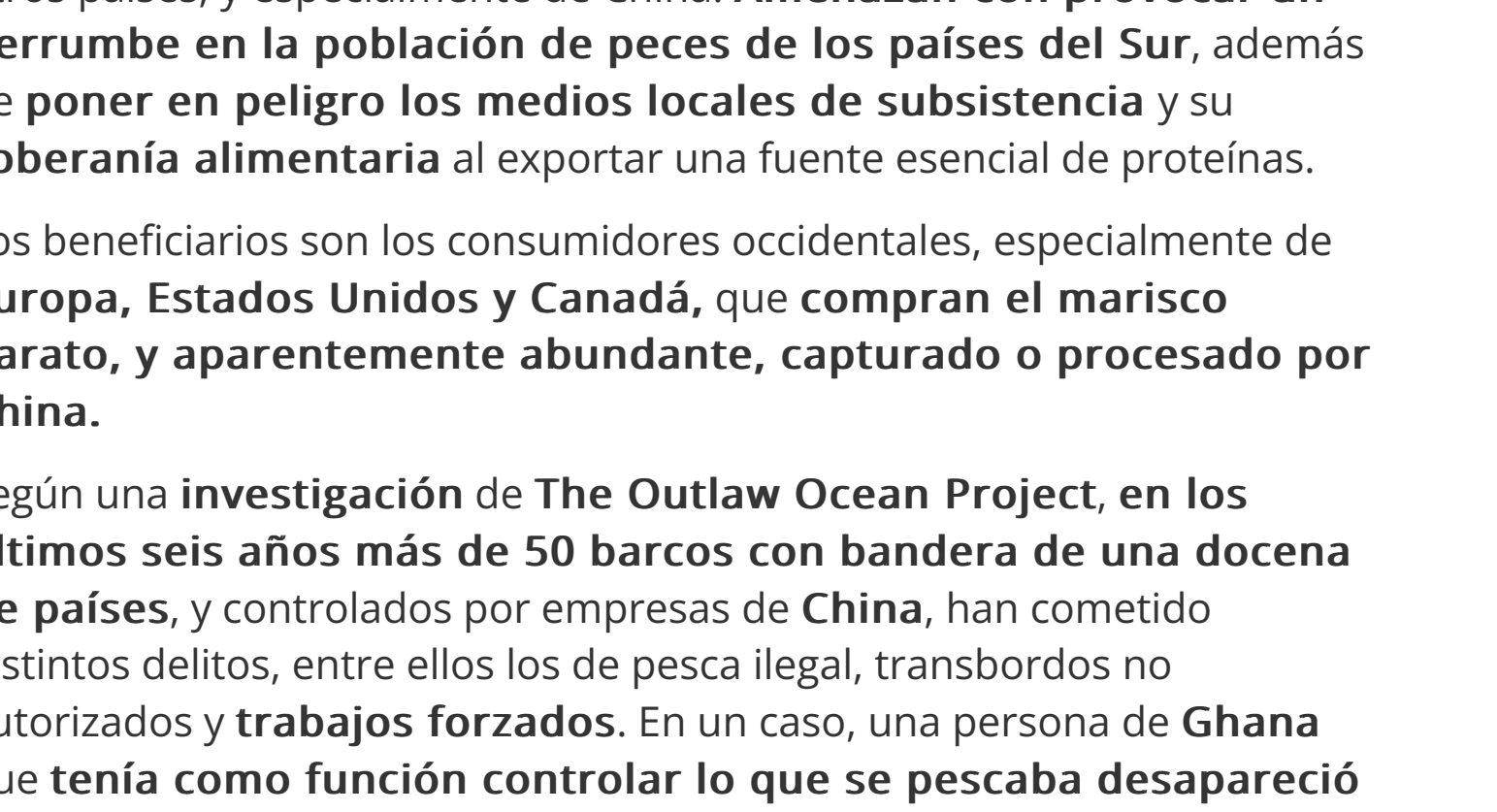
En un momento posterior de ese año, el mismo equipo de periodistas estaba haciendo un reportaje en alta mar frente a la costa de Gambia, en África Occidental. Allí se subieron a bordo del Victory 205, un pesquero chino donde encontraron a seis tripulantes africanos durmiendo en colchones de espuma que se habían empañado 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 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 hasata el cuello en calamares, controlando las bobinas para que no se atascan 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 frutas, 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 paisaje 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. "¿Cuándo 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.

[Únete al canal de El Sol de México en WhatsApp para no perderte la información más importante](#)

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.

* Este reportaje fue elaborado por The Outlaw Ocean Project con la colaboración de Maya Martin, Jake Conley, Joe Galvin, Susan Ryan, Austin Brush, Maysa Tomassoni y Bellingcat.

OCÉANOS ALIMENTOS ECOLOGÍA NORMAL