

ECOLOGÍA / MIÉRCOLES 14 DE AGOSTO DE 2024

China interviene las aguas de otros países, en busca de una nueva supremacía (Parte 2)

El gigante asiático busca no sólo extender su dominio en alta mar, sino afianzar su control sobre puertos marítimos en el extranjero



Ian Urbina, Pete McKenzie y Milko Schwartzman

Durante los últimos cuatro años, el equipo de periodistas de **The Outlaw Ocean Project** realizó una amplia investigación sobre las **condiciones laborales, los abusos de los derechos humanos y los delitos ambientales en la cadena de suministro de productos del mar del mundo**. Como la flota pesquera china en aguas distantes es tan grande, está tan ampliamente dispersa y es tan notoriamente brutal, la investigación se centró en esa flota.

Este nuevo artículo revela que, en los últimos años, **China** ha estado comprando su entrada en **zonas de pesca nacionales restringidas**, principalmente mediante un proceso conocido como **"flagging in"**. La tendencia está produciendo desde **Sudamérica hasta África y el lejano Pacífico**.

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

El método generalmente implica el uso de asociaciones comerciales para registrar **barcos extranjeros** bajo la bandera de otro país, lo que permite a esos barcos **pescar en las aguas territoriales** de ese país.

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 y la adquisición de 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 pescan estas flotas"**. "Hay un aspecto geopolítico muy importante", dijo.

En paralelo al empujamiento 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, el comercio de China con América Latina y el Caribe pasó de 12 mil millones de dólares a 315 mil millones, según datos del Foro Económico Mundial. 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 mil 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.

El marítimo es un frente importante dentro de los planes de crecimiento de **China**. Su intención no es sólo 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**.

"Entre 2005 y 2020 la banca china concedió grandes préstamos a gobiernos de América Latina, en ocasiones, a cambio de acceso exclusivo a una amplia variedad de recursos naturales, desde minas de litio hasta yacimientos de petróleo"

Según **un estudio del investigador Kardon, las empresas chinas operan en el extranjero docenas de plantas de procesamiento** 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 mil 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 uruguay 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.

En mayo de 2021, **Sierra Leona firmó 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 embarcación que incurrió 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 china, 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 de **gobierno argentino** comenzó a cambiar. La entonces ministra de Asuntos Exteriores, Susana Malcorra, **dijo a la prensa que las acusaciones en contra de China provocaron 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.

"Europa y Estados Unidos aprovechan el dominio de China sobre la pesca mundial para que la atención internacional se centre en el tema, pero es cierto el país asiático se ha labrado una reputación de violar las leyes y normas internacionales sistemáticamente"

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 marinos **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 **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 sólo 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**.

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.

Suscríbete al newsletter y recibe las noticias más relevantes sobre el medio ambiente

Por lo general, en los **pesqueros de propiedad china** que faenan en aguas argentinas, aproximadamente un **25 por ciento 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 **fuero 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.

"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 locales"

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, es más fácil responder, no sin razón, acusando a sus detractores de hipócritas y señalando los motivaciones políticas detrás de las críticas.

El **enorme tamaño de China, su ubicuidad y su penoso historial** están generando preocupación. Solo en aguas de **Ghana**, los arrastres chinos capturaron 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".

Únete al canal de El Sol de México en WhatsApp para no perderte la información más importante

En el Océano Pacífico, la policía local y la **Guardia Costera de EEUU descubrió en Vanuatu 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".

CHINA	OCEÁNOS	NORMAL
-------	---------	--------