ECOLOGÍA / MIÉRCOLES 18 DE OCTUBRE DE 2023

The Outlaw Ocean Project | China, la superpotencia de los mariscos proyecta su poder global

Trabajando agresivamente para expandir su poder, el gigante asiático se ha transformado en la superpotencia de productos del mar, aunque esta situación tiene un grave costo humano y ambiental

Ian Urbina

EL FUTURO ES LO QUE HACEMOS

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.

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

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. Le 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 mejores opciones, en Brasil, Argentina y las Islas Malvinas, son demasiado caras o les prohíben el ingreso.

Eran 30 hombres, 20 de China y los 10 restantes de Indonesia | Foto: Ferdi Aranando, página de Facebook, 7 de julio de 2021

Impulsado por el creciente e insaciable apetito mundial por los mariscos, China ha extendido drásticamente su alcance en alta mar

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 únicas intérpretes de 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, en su mayoría de calamareros chinos.

Trabajando agresivamente para expandir su poder, el gigante asiático se ha transformado en la superpotencia de productos del mar, aunque esto tiene un gran costo humano y ambiental.

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 6 mil 500 buques, lo que es más del doble de su competidor más cercano.

> **"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"**
>
> **Ian Ralby, CEO de I.R. Consilium**

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.

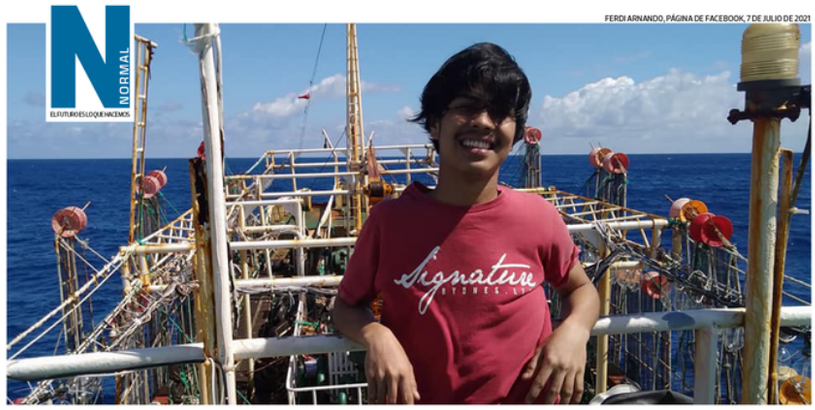
Pero la preeminencia de **China** en el mar ha tenido un alto costo humano y ambiental. La pesca está clasificada como el trabajo más mortífero del mundo y, según varias mediciones, los calamareros chinos se encuentran entre los más brutales. La esclavitud por deudas, la trata de personas, la violencia, 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 los que se identificó el tipo de buque fueron cometidos por calamareros chinos.

DAZHONG DAILY, AGOSTO DE 2022

En la nueva serie de The Outlaw Ocean, Ian Urbina y su equipo revelan nuevas historias sobre el gigante asiático, que posee o administra terminales en más de 90 puertos en todo el mundo.

En comparación con otros países, **China** no sólo 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.

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.

"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".

En la última semana de agosto de 2022, comenzó la temporada de pesca en China con miles de embarcaciones zarpando simultáneamente | Dazhong Daily, agosto de 2022.

***

El ***Zhen Fa 7*** comenzó su viaje el 29 de agosto de 2019, cuando partió 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 fuegos artificiales y 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 el ***Zhen Fa 7*** zarpara, un titular de celebración en un periódico provincial declaraba: "¡Abran el mar! Abramos nuestro apetito y comamos mariscos".

FERDI ARNANDO, PÁGINA DE FACEBOOK, 7 DE JULIO DE 2021

No te pierdas el inicio de esta serie, cada miércoles en El Sol de México y todas las plataformas de la Organización Editorial Mexicana.

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 17 000 islas del país se están hundiendo. La casa de Aritonang está a unos 100 metros del Océano Índico. Su pueblo está perdiendo costa por el **aumento del nivel del mar** a un promedio de entre diez y quince metros al año.

La pesca está clasificada como el trabajo más mortífero del mundo y, según varias mediciones, los calamareros chinos se encuentran entre los más brutales.

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".

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 esperando 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 cruzando el **Pacífico**. Eran 30 hombres: 20 de **China** y los 10 restantes de Indonesia.

***

Aritonang en el puente del Zhen Fa 7 | Foto: Ferdi Arnando, página de Facebook, 7 de julio de 2021

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 10 000 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 6 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 2.200 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.

El gigante asiático 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

Los analistas políticos, particularmente en occidente, dicen que un solo país en control de un recurso global tan valioso, como lo 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, con **China** como 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".

➡️ **Suscríbete a nuestro Newsletter y recibe las notas más relevantes en tu correo**

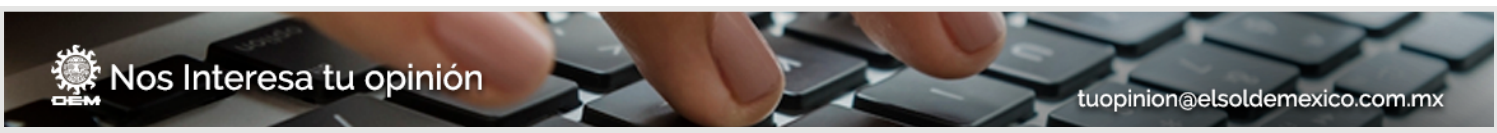
De acuerdo con Greg Poling, miembro senior del Centro de Estudios Estratégicos e Internacionales, hay otro detalle a tener en cuenta: en realidad, no todos los pesqueros chinos pescan. Cientos de ellos son como una especie de milicia civil que trabaja para realizar reclamos territoriales contra otras 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.

El próximo miércoles, la segunda y última parte del primer capítulo de esta serie documental en El Sol de México y todas las plataformas de la Organización Editorial Mexicana.

** 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.*

CHINA | OCÉANOS | NORMAL



El Sol de México

INTEGRANTE DE ALIANZA DE MEDIOSMX

CONTACTO DIRECTORIO QUIÉNES SOMOS POLÍTICA DE PRIVACIDAD TÉRMINOS Y CONDICIONES

Copyright 2024 Organización Editorial Mexicana

Regístrate