

MÉXICO / MIÉRCOLES 25 DE OCTUBRE DE 2023

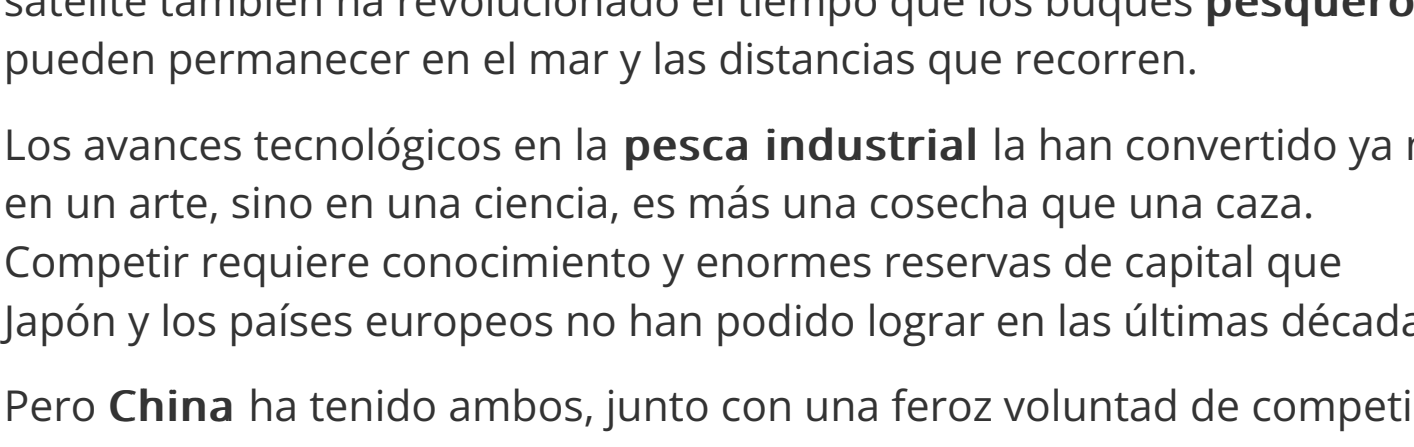
China: La superpotencia del marisco

Las grandes flotas de barcos calamareros y su insaciable actividad, son posibles gracias al subsidio del gigante asiático, en cuyas embarcaciones predomina la mano de obra migrante y cautiva, la violencia y la negligencia médica



Durante los últimos 50 años el consumo global de mariscos se ha quintuplicado, y China ha satisfecho esa demanda / Cortesía

Ian Urbina



El dominio de **China** ha llegado en un momento en que el apetito mundial por los **productos del mar** nunca ha sido mayor. Los **mariscos** son la última gran **fuentes de proteínas** del mundo y una forma importante de sustento para gran parte del planeta.

Puede interesarte: Sader publica límite para pesca de atún en el Pacífico: flota mexicana podrá captura 7 mil toneladas

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, eficiencia de los motores, 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.

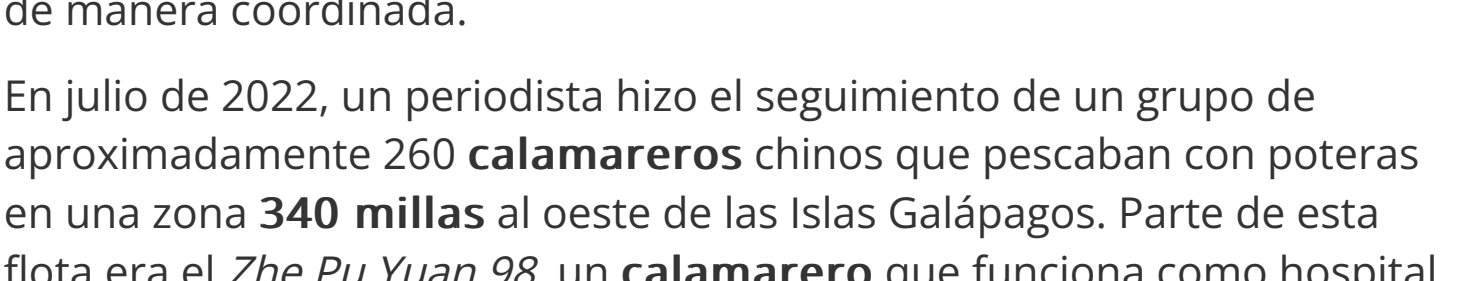
Los avances tecnológicos en la **pesca industrial** la han convertido ya no en un arte, sino en una ciencia, es más una cosecha que una caza. Competir requiere conocimiento y enormes reservas de capital que Japón y los países europeos no han podido lograr en las últimas décadas.

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 **subsídios estatales**, que en 2018 habían alcanzado los **7 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**.



Granjas de ostiones entre las más afectadas en la zona Pacífico Norte. Foto: Ilustrativa | Pixabay/rebolledoangelica12

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 a 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**.

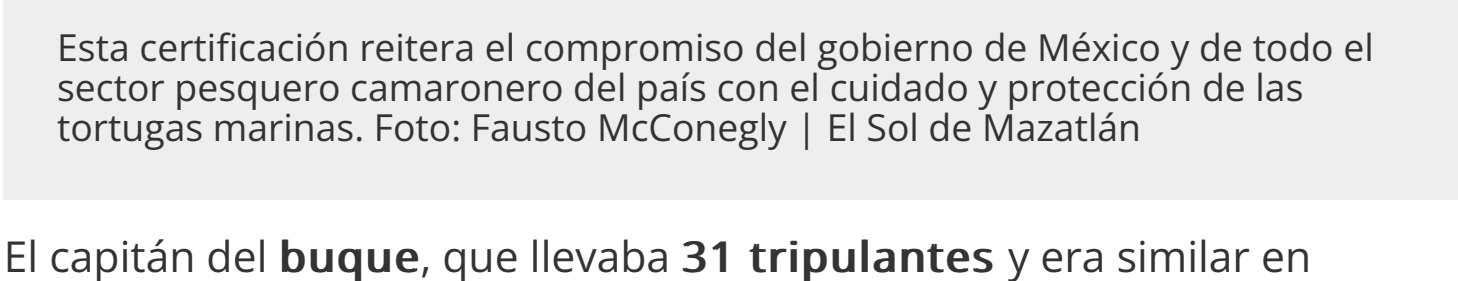
“Cuando [los miembros de la tripulación] están enfermos, vienen a nuestro barco”, informó por radio el capitán al **periodista**. “Ayudamos a curarlos”. Capaz de permanecer en el mar durante un año, el barco fue financiado por las **autoridades pesqueras** en la ciudad portuaria de Zhoushan. En un momento durante el viaje, el **periodista** vio como la mayor parte de la flota repentinamente izaba anclas, casi en simultáneo, y se movieron, juntos, 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”.

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 la 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.



Esta certificación reitera el compromiso del gobierno de México y de todo el sector pesquero camaronero del país con el cuidado y protección de las tortugas marinas. Foto: Fausto McConegly | El Sol de Mazatlán

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 acuso. 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 los **artes de pesca** afilados y la humedad constante. La mayoría, con la mirada perdida tras miles de kilómetros en el océano, vigilaba sus equipos, sus expresiones recordaban una cita del filósofo escitas, Anacharsis, 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 EE. UU., 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**.

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 comer 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 de tiamina. Cuando el brote de beriberi se produce en los **barcos**, se considera un posible 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.



Cuando se alarga la veda de camarón, el sector pesquero ve agravada su crisis | Pixabay

“No se atrevía a defenderse”, relató Fikran, otro de los indonesios. Para evitar al **chef**, que parecía golpearlo con especial frecuencia, Kusmanto se salteaba las **comidas** y solo comía arroz blanco, al que podía acceder en las horas libres.

Los indonesios comenzaron a presionar al capitán 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. Los indonesios se alojaban en una habitación a través de la cubierta donde se vivaban 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 p.m. hasta las 7 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 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, sin embargo, 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** sin dejar 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.



China refuerza su flota con más de siete mil millones de dólares al año / Cortesía | PEXELS

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 sus **ojos se volvió amarillo**, las **piernas y los pies se le hincharon** y comenzaron a dolerle, perdió el apetito y la capacidad de caminar.

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 aceptó 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 Nicolás Potrie, quien dirige el consulado indonesio en Montevideo. “Tenemos que seguir intentando averiguar qué pasó que no pudieran 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.

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. **Fateli 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 leones 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”.



Foto: Captura de Pantalla

Anhar dijo que la familia terminó aceptando un acuerdo de **200 millones de rupias**, o aproximadamente 13 000 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 caso podría causarle problemas a su madre. “Nosotros, la familia de Daniel”, él dijo, “hemos hecho las paces con la gente del barco y lo hemos dejado partir”.

A más de 9000 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.

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 un leopardo, su otro hijo. Sihombing se disculpó por no tener muebles para ofrecerle asiendo a un huésped. Cuando se le preguntó acerca de Daniel, Sihombing comenzó a llorar.

[Suscríbete a nuestro Newsletter y recibe las notas más relevantes en tu correo](#)

“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, pacientemente tratando 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. Llegaron a cabo el trabajo de investigación y redacción. Este reportaje recibió el apoyo del Pulitzer Center.*



PRODUCTOS PESQUEROS	CHINA	NORMAL
---------------------	-------	--------