

ECOLOGÍA / MIÉRCOLES 8 DE NOVIEMBRE DE 2023

Cuando la negligencia de los barcos chinos se traduce en muerte (parte 1)

Debido a la mala alimentación y las pésimas condiciones sanitarias, muchos trabajadores de los buques pesqueros del gigante asiático sufren enfermedades que les ocasionan en algunos casos hasta la muerte



Ian Urbina

EL FUTURO ES LO QUE HACEMOS

A BORDO DEL SAM SIMON, en el Atlántico - Primero, tenía sed. Luego vinieron las convulsiones. Demasiado cansado para sentarse, no podía orinar. Vomitaba todo lo que comía o bebía. "Pies de elefante" era la forma en que los otros marineros describían la hinchazón en sus extremidades.

Fadhil, de 25 años y procedente de Indonesia, trabajaba en un calamarero chino llamado Wei Yu 18 a unas 285 millas de la costa de Perú. Le rogó al capitán que lo enviara de vuelta a la costa para recibir atención médica. El capitán se negó, dándole un equivalente al ibuprofeno y explicándole que su contrato no había terminado.

Suscríbete a nuestro Newsletter y recibe las notas más relevantes sobre medio ambiente

"Que mi cuerpo llegue a mis padres", susurró Fadhil a Ramadhan Sugandhi, otro marinero, el último día antes de morir, el 26 de septiembre de 2019, después de haber estado enfermo durante un mes. El capitán ordenó a la tripulación envolver el cadáver de Fadhil en una manta y colocarlo en el congelador de calamares, donde se ennegreció. Varios días más tarde, pusieron a Fadhil en un ataúd de madera que fue lastrado con una cadena de ancla y lo empujaron al mar. "Me sentí angustiado al verlo", dijo Sugandhi.

Fadhil murió de una enfermedad llamada beriberi, que anualmente mata a un número incalculable de trabajadores en pesqueros de aguas distantes. Fue parte de los afectados en un brote de la enfermedad que también infectó a otros cinco indonesios, aunque el resto de los hombres recibieron atención y sobrevivieron.

La enfermedad, causada por una deficiencia de vitamina B1, también conocida como tiamina, es prevenible y reversible. "La muerte por beriberi en el mar es una señal de negligencia severa o cautiverio", dijo Nicola Pocock, especialista en la materia que enseña en la Escuela de Higiene y Medicina Tropical de Londres. "No hay absolutamente ninguna razón por la que la gente contraiga, y mucho menos muera por esta enfermedad".

Como más de un tercio de las reservas pesqueras del mundo han sido sobreexplotadas, las flotas han comenzado a viajar más lejos y permanecer en el mar por más tiempo con la esperanza de capturar el mínimo necesario para seguir siendo rentables. Esa tendencia se ve facilitada por un sistema cada vez más popular llamado "transbordo en el mar", donde los capitanes de los barcos evitan volver a la costa mediante la descarga de sus capturas a buques de refrigeración en medio del océano. Aunque no se llevan estadísticas globales sobre el beriberi, el uso del transbordo aumenta la frecuencia y la letalidad de la enfermedad en barcos de aguas distantes, dijo Pocock.



Debido a la mala alimentación y las pésimas condiciones sanitarias, muchos trabajadores de los buques pesqueros del gigante asiático sufren enfermedades que les ocasionan en algunos casos hasta la muerte.

El beriberi es de preocupación en los calamareros que viajan especialmente lejos, a menudo permanecen en el mar durante dos años y dependen en gran medida del sistema de transbordo. La flota pesquera de aguas distantes de China es más del doble del tamaño de su rival más cercano, y, según los investigadores, estos barcos son muy propensos a utilizar mano de obra cautiva, por lo general, trabajadores indonesios o chinos reclutados en regiones del interior del país.

Una investigación de la flota de calamareros chinos de aguas distantes encontró que, entre 2013 y 2021, al menos dos decenas de trabajadores en 14 buques sufrieron síntomas asociados con el beriberi; de ellos, al menos 15 murieron.



Llevar a la tripulación enferma o lesionada de regreso a la costa debido al costo del tiempo perdido, el combustible utilizado y trabajo perdido. La logística también es difícil. El oleaje hace que sea peligroso para los barcos grandes acercarse unos a otros. La mayoría de los barcos pesqueros no llevan esquifes, que son pequeños barcos con motores fuera de borda que permiten transferencias de tripulación entre buques.

Como solución, los capitanes a veces encadenan tirolinas varias metros sobre el agua, conectando dos barcos. Se coloca a los hombres dentro de una red de pesca y se los envía de un buque al otro en pleno océano.

Para viajes largos, los barcos chinos suelen almacenar arroz y fideos instantáneos porque son baratos, ricos en calorías y no perecederos. Pero la Dra. Kily Whitfield, profesora asociada de Nutrición Humana Aplicada en la Universidad Mount Saint Vincent, explicó que la pasta y el arroz son ricos en carbohidratos, y que el cuerpo humano requiere más vitamina B1 cuando los carbohidratos se consumen en grandes cantidades y durante períodos de esfuerzo intenso.

Los cocineros de los buques suelen mezclar arroz o fideos con ingredientes como pescado crudo o fermentado, que son ricos en una enzima llamada tiaminasa, que destruye la B1. El café y el té tienen un impacto similar en el cuerpo. Algunos países exigen que la harina y el arroz se complementen con B1. China no se encuentra en ese grupo, según el Global Fortification Data Exchange, organización que estudia los refuerzos nutricionales nacionales en todo el mundo.



Esto le sucedió a Fadhil, un empleado de 25 años que murió a bordo de una embarcación y cuyo cuerpo simplemente fue tirado al mar.

Las verduras, frutas o carne que se comen en estos barcos tienden a ser enlatadas o secas, lo que las hace bajas en nutrientes y altas en sal, azúcar y conservantes. Durante una inspección realizada por un periodista a un calamarero chino que pescaba en el Océano Pacífico, aproximadamente a 350 millas al oeste de las Galápagos, el cocinero dijo que su barco no tenía frutas ni verduras frescas. Mientras hablaba, estaba en la cocina vigilando una gran arrocera, donde se veían pequeños trozos de calamares hervidos y un burbujeante cuenco de fideos instantáneos.

“La muerte por beriberi en el mar es una señal de negligencia severa o cautiverio. No hay ninguna razón por la que la gente contraiga o muera por esta enfermedad”

-Nicola Pocock, Escuela de Higiene y Medicina Tropical de Londres

En otro calamarero chino, en el Océano Atlántico Sur, a unos 370 kilómetros al norte de las Islas Malvinas, un marinero en el comedor de los trabajadores, señaló hacia una bolsa de coles y cebollas podridas y ennegrecidas, las únicas verduras del barco. Pidió donaciones de cualquier fruta o verdura fresca.

Al otro lado del Atlántico, cerca de Gambia, un trabajador de Senegal en un buque de arrastre chino llamado Victory 205, dijo que se había pinchado con una púa de bagre, y que el pie hinchado, supurando por la herida, parecía una berenjena podrida. Mientras los médicos le trataban la infección, otros dos marineros se acercaron al periodista y le mostraron sus piernas, que estaban hinchadas. Dijeron que habían estado en el mar durante varios meses y que la hinchazón había comenzado en la última semana.

"No nos hemos pinchado, pero uno así tenemos las piernas hinchadas", dijo uno de ellos. Más tarde explicó que su dieta en los últimos dos meses había consistido principalmente en arroz blanco y pescado hervido.

Dado que el beriberi viene a ser doloroso y de acción lenta, las víctimas suelen verlo antes de que los mate. "Por favor, rescátanos", suplicó un marinero filipino a bordo de un calamarero chino llamado Han Rong 368 en un video del 2020 de julio, grabado en su teléfono celular desde el Océano Índico, cerca de Sri Lanka. "Tenemos que ir al hospital", dijo. "Por favor, ya estamos enfermos. El capitán no nos enviará al hospital".



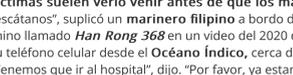
El capitán ordenó a la tripulación envolver el cadáver de Fadhil y colocarlo en el congelador de calamares, antes de ser arrojado al mar.

Entre mayo y junio de 2020, tres marineros indonesios, Andi Suhendar, Riswan y Akhmad Wahid, murieron a causa de síntomas asociados con el beriberi: espuma en la boca, hinchazón en todo el cuerpo y falta de aire. Dos de los cuerpos fueron puestos en el congelador, y uno fue arrojado por la borda, según imágenes de teléfonos celulares y testimonios de trabajadores. Kurniasih Mufidayati, legislador indonesio, dijo que las muertes en el mar fueron el resultado de la "esclavitud" sufrida en los barcos y del fracaso del gobierno indonesio para proteger a su pueblo.

El ministro indonesio de Asuntos Exteriores agregó que su oficina había pedido a China que investigara las muertes. (La agencia de personal que colocó a estos trabajadores en el barco, PT Puncak Jaya Samudra, no respondió a las solicitudes de comentarios).

Al igual que el escorbuto, que resulta de una deficiencia de vitamina C, el beriberi era común entre los marineros en viajes prolongados en el siglo XIX. Su nombre deriva de una palabra cingalesa, beri, que significa "débil" o «no puedo», término utilizado por las más antiguas víctimas de lo que en la actualidad es Sri Lanka, que fueron los primeros pacientes estudiados por los científicos. A veces llamada la "enfermedad del arroz", se ha dado históricamente en barcos y en prisiones, asilos y campamentos de migrantes, en cualquier lugar en el que la dieta consista principalmente en arroz blanco o harina de trigo, ambas fuentes muy pobres de vitamina B1.

El beriberi se presenta de dos formas. El beriberi "húmedo" afecta el sistema cardiovascular, puede causar insuficiencia cardíaca y, por lo general, incluye síntomas de dificultad para respirar, aumento de la frecuencia cardíaca, hinchazón de la parte inferior de las piernas. El beriberi "seco" afecta el sistema nervioso y a menudo conlleva síntomas de vómitos, dificultad para caminar, pérdida de sensibilidad en manos y pies, disfunción muscular de las piernas y parálisis, hormigueo, dolor y movimientos oculares rápidos.



“La muerte por beriberi en el mar es una señal de negligencia severa o cautiverio. No hay ninguna razón por la que la gente contraiga o muera por esta enfermedad”, asegura el experto Nicola Pocock.

En raras ocasiones, los capitanes chinos transportan por aire a los enfermos de beriberi, y en general lo hacen cuando los barcos están cerca de China continental. En junio de 2020, un marinero chino que experimentaba hinchazón de todo el cuerpo y dificultad para respirar fue transportado en helicóptero desde el Fu Yuan Yu 7886, un calamarero chino en el Mar de China Meridional, que regresaba del Océano Índico. El barco es propiedad de una compañía que fue sancionada en 2022 por el Departamento del Tesoro de Estados Unidos por abusos laborales y pesca ilegal.

Además de China, otros países con problemas documentados de trata de personas en su flota pesquera, también han luchado para contrarrestar el beriberi. Cuando, por ejemplo, el gobierno tailandés investigó un brote de beriberi en 2016 en dos buques de arrastre, encontró que los barcos llevaban 38 tripulantes con beriberi, seis de los cuales murieron a causa de la enfermedad antes de regresar a la costa; los cuerpos habían sido arrojados por la borda. "Las prácticas de trabajo intensivas y jornadas extensas hacen que el cuerpo agote la vitamina B1 a una tasa metabólica más rápida para producir energía", concluyó el gobierno en su informe. Investigaciones posteriores realizadas por Greenpeace encontraron que algunos de los trabajadores eran camboyanos y víctimas de trabajos forzados.



● ● ● ● ●

Según el informe tailandés, los buques de arrastre, que habían permanecido en el mar durante al menos nueve meses, habían recibido nuevos suministros de verduras frescas cada dos o tres meses, pero estos suministros se agotaron en 20 días y luego la tripulación pasó a depender de alimentos fermentados durante dos meses, lo que produjo los casos de beriberi. El informe sugiere que el transbordo contribuyó a las muertes y que todas las compañías pesqueras deben proporcionar suplementos de B1 a la tripulación de los buques que permanecen alejados de la costa más de 30 días. Pocock dijo que además de esas medidas preventivas, los operadores de flotas y las compañías de mariscos solo deben servir arroz y pasta enriquecidos con B1, y asegurarse de que los capitanes y la tripulación sepan cómo identificar el comienzo de la enfermedad.

Las condiciones en los calamareros chinos son notoriamente duras. Cuando estas embarcaciones visitan los caladeros a lo largo de la costa oeste de América del Sur, generalmente van a Perú para reabastecerse y ocasionalmente para desembarcar a la tripulación enferma, herida o muerta. Antes de que la pandemia hiciera más difícil la logística de usar trabajadores de otros países, los calamareros chinos dependían en gran medida de tripulaciones extrajeras, en su mayoría de Indonesia.

Rangga Yudha Nagara, funcionario de la embajada de Indonesia en Lima, Perú, dijo que desde 2020 ha ayudado a evacuar y repatriar a dos hombres que sufrían de beriberi. "Se salvaron porque no era demasiado tarde para que recibieran el tratamiento", dijo.

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

Cuando se pesca en el lado oriental de América del Sur, los calamareros chinos suelen reabastecerse en el puerto de Montevideo. Mientras que la mayoría de los puertos a nivel mundial no publican datos sobre delitos, Montevideo es una excepción. Durante la mayor parte de la última década, se ha desembarcado, aproximadamente, un muerto cada dos meses.

Nicolás Potrese, a cargo de la oficina del consulado de Indonesia en Montevideo y a quien llaman cuando llegan marineros indonesios enfermos a la costa en Uruguay, dijo que algunos de los cuerpos muestran señales de beriberi y que esas muertes son claramente evitables. Preguntó: "¿Por qué siguen pescando y ponen el cuerpo en hielo?"

Continuará el próximo miércoles.

* 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.



TE RECOMENDAMOS EL PODCAST



Disponible en: Acast, Spotify, Apple Podcasts, Google Podcasts, Deezer y Amazon Music

Table with 4 columns: OCEANOS, MAR, CHINA, NORMAL