INVESTIGACIONES

La prevalencia de China ya no se limita a las aguas internacionales

La superpotencia en productos del mar ha encontrado mecanismos para pescar en aguas de otros países de formas legales pero cuestionadas, como el abanderamiento.

Ian Urbina y Pete McKenzie y Milko Schvartzman · Última actualización 5 de agosto del 2024

Varios barcos pesqueros propiedad de una empresa argentina con una importante inversión china se encuentran atracados en Buenos Aires. Dos de los barcos tienen antecedentes de haber desembarcado tripulantes muertos en Montevideo, un puerto uruguayo. Uno de los barcos había pescado anteriormente en aguas internacionales alrededor de Argentina y tiene antecedentes de haber desactivado su sistema automático de identificación: un indicador de potencial pesca ilegal. Así funciona la pesca ilegal china. Fotografía de Pedro Soto.

El 14 de marzo de 2016, en una zona de la Patagonia argentina con abundantes calamares, un oxidado buque chino llamado Lu Yan Yuan Yu 10 pescaba ilegalmente a varias millas de tierra firme. Una patrulla argentina de guardacostas lo detectó y le ordenó por radio que se detuviera, pero el calamarero, como se llaman estas embarcaciones diseñadas específicamente para pescar este molusco, huyó. Cuando los guardacostas comenzaron a perseguirlo y a disparar al aire como señal de advertencia, el Lu Yan Yuan Yu 10 viró y trató de embestirlos. Los guardacostas abrieron fuego, pero esta vez apuntaron directamente contra el barco. El buque no tardó en hundirse.

Un piloto de la Guardia Costera filmó el Lu Yan Yuan Yu 10 desde arriba mientras el Prefecto Derbes perseguía al buque. Video de la Guardia Costera argentina.

La violencia de este encuentro en medio del mar fue atípica, pero la incursión de un barco chino pescando calamares en aguas argentinas, no. Propiedad de la gigante estatal China National Fisheries Company (CNFC), el Lu Yan Yuan Yu 10 era uno más de los buques chinos de las flotas formadas por centenares de embarcaciones que visitan cada año los caladeros de alta mar —los espacios donde hay gran cantidad de especies para pescar— por fuera de las aguas territoriales argentinas.

Durante sus visitas, muchos de estos barcos apagan el transpondedor de ubicación para cruzar en secreto a aguas argentinas, donde no tienen autorización para navegar. Según el gobierno argentino, la armada del país ha expulsado de sus aguas, desde el 2010, a al menos 11 calamareros chinos por presunta pesca ilegal.

En 2017, un año después de la incursión ilegal y el hundimiento del Lu Yan Yuan Yu 10, el Consejo Federal Pesquero de Argentina hizo un anuncio que pasó desapercibido. El comunicado decía que concedía licencias para faenar en aguas argentinas a dos buques extranjeros. Usando como fachada a una empresa local, los dos buques navegarían bajo bandera argentina, aunque el propietario que se beneficiaría de su operación sería la china CNFC.

Fue una decisión que viola varias regulaciones locales. Por un lado, viola la prohibición de que embarcaciones extranjeras pesquen en aguas de Argentina o de que tengan la bandera del país. Y por otro, viola la prohibición de conceder licencias a operadores con antecedentes de pesca ilegal. “La decisión fue una contradicción total”, dice el ex subsecretario de Pesca en Argentina, Eduardo Pucci, que ahora trabaja como consultor en temas pesqueros.

Tal vez fue una contradicción, pero lo cierto es que medidas como esta se han vuelto cada vez más comunes en Argentina y en otras partes del mundo. Mediante un proceso conocido como “abanderamiento”, China ha pasado los últimos años comprando su acceso a caladeros restringidos en países de América del Sur, África y el Pacífico. Por lo general, el método consiste en firmar alianzas con empresas para registrar buques extranjeros bajo la bandera del país en cuyas aguas territoriales se quiere pescar.

El buque chino Jing Yuan 626 y varios otros barcos pesqueros extranjeros se agolpan alrededor de la Guardia Costera argentina durante un enfrentamiento. Fotografía de Javier Giannattasio.

Las empresas chinas controlan ahora un mínimo de 62 buques de pesca industrial de calamar bajo bandera argentina. Es decir, más de la mitad de la flota de calamar del país. Muchas de estas empresas están involucradas en distintos delitos, como botar pescados al mar, desactivar el transpondedor, y evasión y fraude fiscal. Según 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.

Un marinero del Lu Qing Yuan Yu 280 arrojó ilegalmente cestas de calamares por la borda en febrero de 2020.

Actualmente, China opera casi 250 de estos buques con su bandera en aguas de países como Micronesia, Kenia, Ghana, Senegal, Marruecos e incluso Irán.

La mayoría de las autoridades pesqueras nacionales, en diferentes países, exigen que las embarcaciones sean de propiedad local para así aplicar más fácilmente la normativa y evitar que los beneficios no se queden en el país. Según Duncan Copeland, director ejecutivo de la ONG especializada en delitos marítimos Trygg Mat Tracking, esta práctica del abanderamiento dificulta los dos objetivos.

Dyhia Belhabib, investigadora principal en la ONG de activismo medioambiental Ecotrust Canada, dice que esta práctica no solo genera problemas financieros y de soberanía. Cree que la exportación de los pescados y calamares, fuente vital de proteínas que son más asequibles por su precio, también pone en riesgo la soberanía alimentaria de los países.

Estos cientos de buques pesqueros industriales también ponen en peligro los objetivos de China sobre conservación de los mares. Como respuesta a la presión de grupos ecologistas, Pekín anunció en 2017 que limitaría el número de buques en su flota de altura a 3 mil, con el objetivo de evitar la sobrepesca. Pero en ese recuento no se incluía el creciente número de embarcaciones industriales, propiedad de China, que operan bajo bandera de otro país.

Con más de 6 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 más grande.

Para pescar en aguas de otros países, lo que solían hacer los pesqueros chinos era quedarse "fuera", sobre aguas internacionales y a lo largo de la frontera marítima, para desde ahí hacer incursiones cruzando la línea de las aguas nacionales.

Pero en los últimos años, China ha adoptado un enfoque más moderado. Para tener más control "desde adentro" paga por tener las banderas de sus barcos y así pescar en aguas nacionales. Es una táctica, que a veces es legal, y es menos agresiva que pescar ilegalmente en las aguas costeras de otros países. También es un método menos proclive a generar mala prensa, que haya buques hundidos o enfrentamientos políticos.

China no ha ocultado que la estrategia está direccionada a ambiciones más grandes. En un artículo académico publicado en 2023, autoridades del sector pesquero chino explicaron cómo habían recurrido a empresas chinas para entrar en aguas territoriales de Argentina, usando, por ejemplo, "métodos de arrendamiento y transferencia". En el artículo, las autoridades también dijeron que esta estrategia forma parte de una política global.

La tendencia es especialmente común en África, donde las empresas chinas operan con buques abanderados en las aguas nacionales de al menos nueve países.

El buque del capitán argentino Pablo Isasa recolectó peces, con pesca de arrastre, durante un viaje por el Mar Argentino cerca de Mar del Plata en 2023.

Gana es un caso que destaca porque en sus aguas faenan más de 135 pesqueros chinos con bandera de ese país, pese a que la inversión extranjera en la pesca es técnicamente ilegal. A pesar de esto, y según un informe de 2018 de la ONG medioambiental Environmental Justice Foundation, hasta un 95% de la flota de arrastre industrial de Gana tiene, de alguna manera, control chino.

China también ha desplazado a buques pesqueros de la Unión Europea en aguas de Marruecos, justo a las puertas del continente. Hace poco, decenas de buques europeos faenaban con permiso del gobierno marroquí dentro de la zona económica exclusiva del país africano. La mayoría eran de España. Pero el acuerdo expiró en 2023 y ahora es China la que pesca 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 Estados Unidos, tras firmar acuerdos para operar bajo la bandera nacional, los buques chinos recorren las aguas de Fiyi, 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 supera los límites de una pesca sostenible. Más de un tercio de las poblaciones mundiales de peces sufren sobreexplotación. Para satisfacer la demanda, han proliferado los pesqueros industriales de otros países, especialmente de China. Estos amenazan con provocar una caída en la población de peces de los países del sur. Además ponen 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 del *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 pesca ilegal, transbordos no autorizados y trabajos forzados. En un caso, una persona de Gana que debía 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: apagaban por más de un día sus sistemas automáticos de ubicación mientras navegaban por el Pacífico, al borde de una zona económica exclusiva.

Los investigadores marítimos dicen que los buques que “se quedan a oscuras” son un factor de riesgo para la pesca y el transbordo ilegales. La técnica dificulta el trabajo de las fuerzas del orden, que necesitan hacer un seguimiento pormenorizado de las embarcaciones y controlar posibles encuentros con otras en el mar.

Isaac B. Kardon, investigador de China de la Fundación Carnegie para la Paz Internacional, lo describe como “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 buques pesqueros chinos también es un problema generalizado el abuso laboral, entre otros delitos.

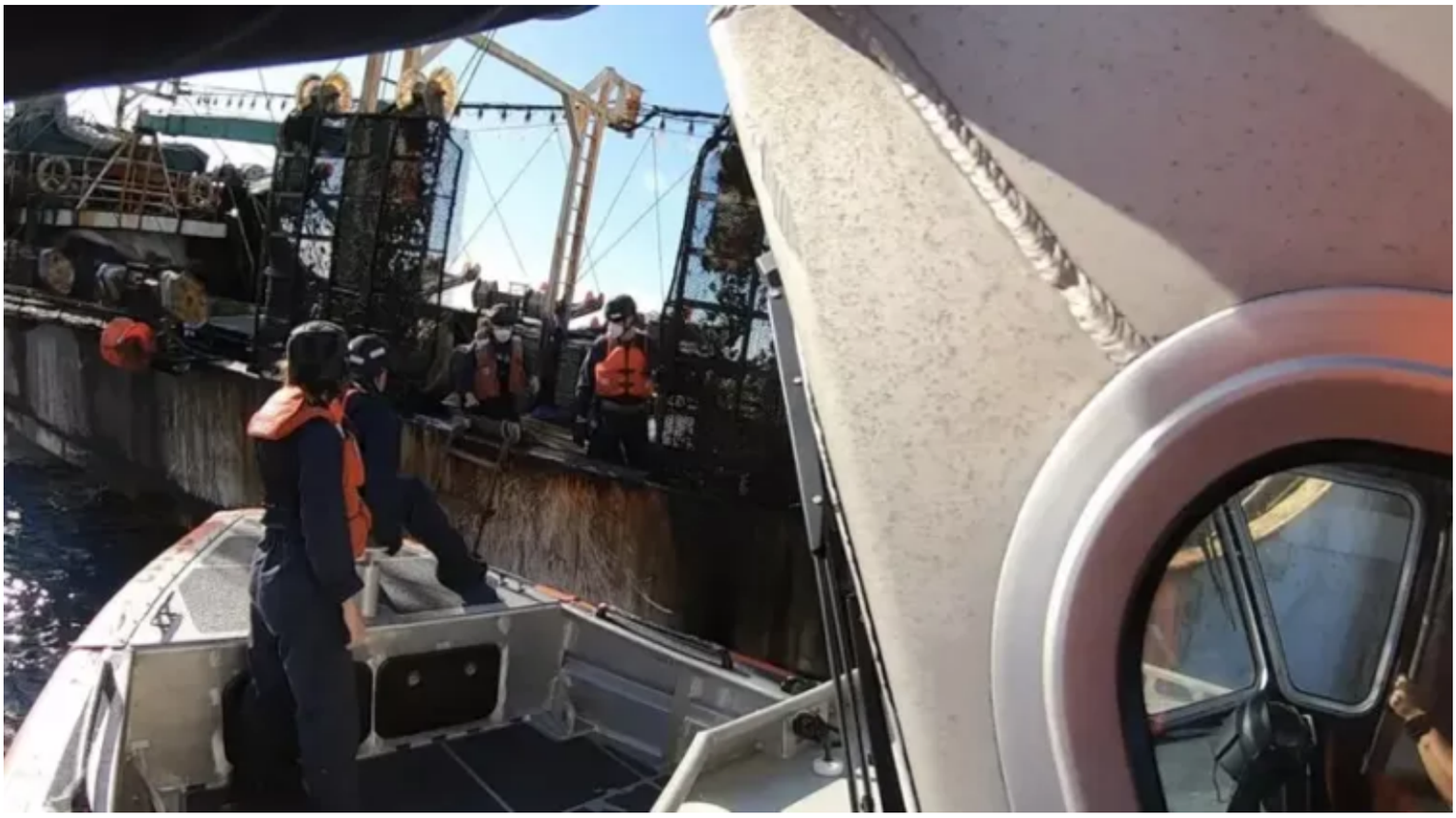
Como parte de una investigación de Outlaw Ocean Project que tardó cuatro años, un equipo de periodistas subió, en enero de 2019, a bordo de un pesquero chileno en Punta Arenas, donde la tripulación decía haber visto al capitán chino golpeando y abofeteando a los marineros de cubierta.

Ese mismo año, el mismo equipo de periodistas estaba haciendo un reportaje en alta mar frente a la costa de Gambia, en África Occidental. Se subieron a bordo del Victory 205, un pesquero chino donde encontraron a seis tripulantes africanos durmiendo en colchones de espuma que se habían empapado con el agua de mar. Vivían en un espacio peligrosamente caluroso y reducido sobre la sala de máquinas. Esa y otras violaciones a los derechos laborales hicieron que las autoridades locales detuvieran 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 que tenía 18 años y suplicó que lo rescataran. Dijo que a él y al resto de los trabajadores les habían confiscado el pasaporte. “¿Puede llevarnos a la embajada en Argentina?”, preguntó.

Cuatro meses después, el equipo de periodistas subió a otro pesquero chino en aguas internacionales cercanas a las Galápagos, Ecuador, para documentar las condiciones de vida a bordo. Con la mirada perdida, los 30 hombres de la tripulación parecían estar en una animación suspendida. Tenían los dientes amarillentos por el cigarrillo, la piel con ceniza 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 Guardia Costera de Estados Unidos se prepara para realizar una inspección a un barco pesquero de calamares chino en alta mar cerca de las Islas Galápagos en agosto de 2022. Fotografía de Suboficial de tercera clase de la Guardia Costera de EE.UU. Hunter Schnabel.

La mayor parte del tiempo la pasaban metidos entre calamares, controlando las bobinas para que no se atascasen y arrojando las capturas a cestas rebosantes que luego se usaban para clasificar los moluscos. 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 fruta, una carencia que para los marineros puede causar una malnutrición letal.

En 2017, una inspección del Sindicato de Trabajadores de la Construcción de Argentina encontró a tres trabajadores no registrados alojados en un contenedor de carga insalubre en la planta procesadora de mariscos Ian Fish Patagonian Seafood. Los trabajadores dormían en literas abarrotadas con mantas sucias. La pesca ilegal china es conocida por violar los derechos de sus trabajadores. Fotografía de LU17 Radio Station.

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 mensaje 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. “¡Cuando vea este papel, por favor, ayúdeme a llamar a la policía! Ayuda, ayuda”.

Tras contactar a Qingdao Songhai Fishery, la empresa propietaria del Lu Qing Yuan Yu, dijeron que ese mensajes “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 chinos. Algunos de los cuerpos tienen rastros de muerte por beriberi, un tipo de malnutrición que provoca la deficiencia de vitamina B1, que 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.

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 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 mejor porque las autoridades no tienen los medios económicos, los buques guardacostas, o la voluntad política para abordarlos y controlarlos.

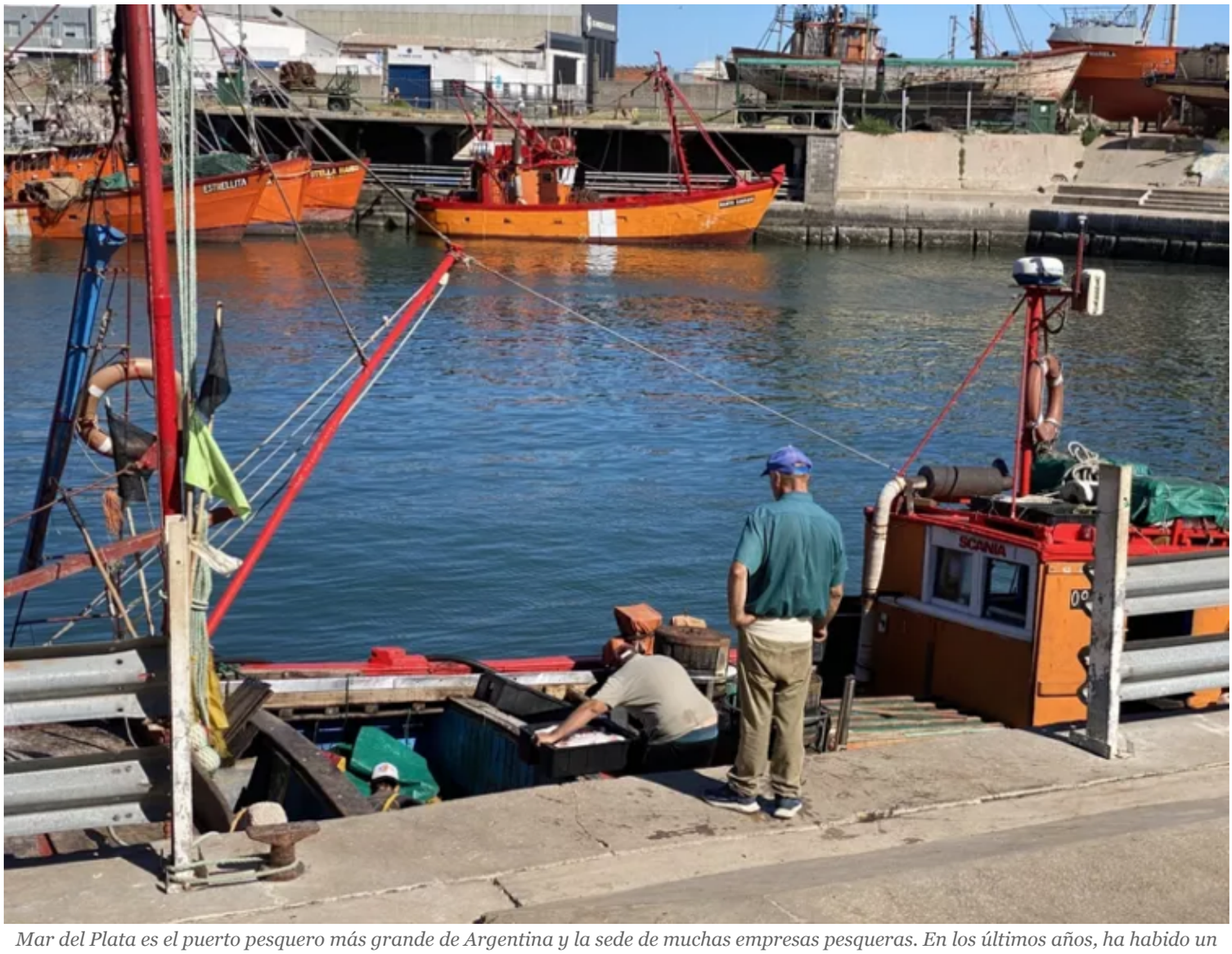
§

Para cumplir sus objetivos de crear empleo, generar ingresos y dar de comer a su creciente clase media, el gobierno de China entrega muchas ayudas a su industria pesquera subvencionando con miles de millones de dólares el precio de los combustibles, la construcción de los barcos, o la adquisición de los motores. Subvenciones que también pueden solicitar las empresas pesqueras chinas que faenan en las aguas nacionales de países pobres.

Según Fernando Rivera, presidente de la Cámara de la Industria Pesquera en Argentina, “el pescado podría no ser la única razón por la que los chinos subvencionan estas flotas”. “Hay un aspecto geopolítico muy importante”, dice.

Sumada a la reducción de las armadas y flotas pesqueras de Estados Unidos y Europa, está la reducción de los proyectos de inversión y financiación al desarrollo de América Latina, África y el Pacífico. Este vacío está siendo llenado por China como parte de su programa de desarrollo global: la Iniciativa de la Franja y la Ruta (que no es el mismo que sus otros dos programas Puente terrestre euroasiático y Nueva ruta de la seda.

Entre los años 2000 y 2020, según el Foro Económico Mundial, el comercio de China con América Latina y el Caribe pasó de 12 mil millones de dólares a 315 mil millones. Entre 2005 y 2020, dos grandes bancos estatales chinos (el Banco de Desarrollo y el Banco de Exportaciones e Importaciones) concedieron préstamos por 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.



Mar del Plata es el puerto pesquero más grande de Argentina y la sede de muchas empresas pesqueras. En los últimos años, ha habido un

aumento de empresas de propiedad china. En marzo, varios pescadores argentinos que regresaban de una expedición en uno de los barcos de pesca artesanal del país descargaron su pesca. Fotografía de Pete McKenzie / The Outlaw Ocean Project.

El marítimo es un frente importante dentro de los planes de crecimiento de China. Su intención no es solo 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. Según un estudio del investigador Kardon, las empresas chinas operan en el extranjero docenas de plantas de procesado 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 2007, 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 el proyecto generaría para Sri Lanka serían más que suficientes para devolver los préstamos. Pero llegó el 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, Uruguay, 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 el país terminaron cancelando el plan, cuando el gobierno uruguayo anunció 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 entregado miles de millones de dólares en programas de *swaps* de divisas 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 hidroeléctricas, sus minas de litio, y 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 crucial.

La mayor parte de los 29 tripulantes de la embarcación que incurría en prácticas de pesca ilegal fueron rescatados por el Zhong Yuan Yu 11, otro pesquero propiedad de la china CNFC que tenía su propio historial de pesca ilegal en aguas argentinas. Los tripulantes volvieron a China de manera inmediata pero otros cuatro, entre los que estaba 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.

En el costado del buque Prefecto Derbes de la Guardia Costera Argentina hay varias "marcas de muerte", que muestran los barcos

En el costado del buque Prefecto Derbes de la Guardia Costera Argentina hay varias "marcas de muerte", que muestran los barcos pesqueros ilegales que ha capturado, entre los que se encuentra el Lu Yan Yuan Yu 010. Fotografía de Milko Schvartzmann | The Outlaw Ocean Project

Según el abogado Roberto Wyn Hughes, que en Argentina suele defender a empresas chinas de pesca, en esos años las autoridades argentinas no solían procesar a las empresas implicadas. En lugar de eso, para poner en libertad a su tripulación bastaba con pagar 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; los medios describieron la embestida de los chinos y mostraron imágenes del hundimiento.

En 2021, Roberto Wyn Hughes envió una carta en nombre de un consorcio de empresas chinas expresando su interés en desarrollar un astillero en el puerto argentino de Comodoro Rivadavia. Wyn Hughes, que se ha convertido en el abogado de referencia de las empresas de propiedad china en Argentina, explicó: "Existe una intención por parte de la flota extranjera china de obtener acceso a la costa y los puertos de Argentina". Fotografía de Pete McKenzie / The Outlaw Ocean Project.

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 argentina". Pero el Ministerio de Asuntos Exteriores de China no tardó en reaccionar. Con un portavoz, ante los periodistas, dijo que su gobierno se había comprometido con los tripulantes y que tenía "serias preocupaciones" por el hundimiento.

Tres días después, la postura del gobierno argentino comenzó a cambiar. La entonces ministra de Asuntos Exteriores, Susana Malcorra, dijo a la prensa que las acusaciones habían “provocado 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.

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 marineros serán liberados sin una pena, anunció el tribunal. Los cuatro tripulantes viajaron 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.

El Prefecto Derbes, un buque de la Guardia Costera argentina, se encuentra en Puerto Madryn el 3 de diciembre de 2016. Fotografía de Milko Schvartzmann / The Outlaw Ocean Project

§

A da 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 a bordo del barco potero Xin Shi Ji 89. De propiedad china y bandera argentina, la embarcación pescaba 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 murió 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 que como está prohibido en la legislación local que ciudadanos no argentinos capitaneen o actúen de oficiales superiores en estas embarcaciones pesqueras, lo hacen los argentinos pero son los tripulantes chinos los que toman las decisiones.

Aunque en el papel sólo figuran 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. Si bien hay 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”, es el testimonio de Fernando Daniel Márquez, maquinista del Xin Shi Ji 89, recogido en uno de los documentos judiciales

Este equipo periodístico contactó a la empresa matriz del barco, Zhejiang Ocean Family, para pedir su versión sobre la muerte de Manuel Quiquinte. Un vocero respondió que el miembro de la tripulación había dado negativo en la prueba de covid-19 antes de trabajar a bordo, pero que 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 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.

Por lo general, en los pesqueros de propiedad china que faenan en aguas argentinas, aproximadamente un 25% 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. Como explica Daniel Pauly, biólogo marino en la universidad de British Columbia, durante gran parte del siglo XX fueron las flotas industriales occidentales las que dominaron los océanos del mundo, pescando de manera insostenible y contribuyendo a provocar la crisis actual.

La expansión en los métodos de China también tiene antecedentes históricos. Estados Unidos tiene un largo e infame historial de intervenir en países cuyos líderes comenzaron a erigir leyes altamente proteccionistas. Hay otras empresas pesqueras de Estados Unidos e 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, los países europeos y Estados Unidos aprovechan que la atención internacional se centre en los escándalos del país asiático. Pero también es verdad que China se ha labrado una reputación muy bien 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 a los tripulantes.

En 2021, la ONG 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, el país suele responder, no sin razón, acusando a sus detractores de hipócritas y señalando motivaciones políticas detrás de las críticas.

El enorme tamaño de China, su ubicuidad y su penoso historial en temas de conservación marina y protección laboral están generando preocupación. Solo en aguas de Gana, los palangreros chinos capturan 100 mil 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”, escribe 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”.

En el Océano Pacífico, la policía local y la Guardia Costera de Estados Unidos descubrió en 2024 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 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, un hombre que en Argentina capitanea un pesquero de merluza, “tenemos al enemigo dentro y fuera”.

Este reportaje ha sido elaborado por el Outlaw Ocean Project con la colaboración de Maya Martin, Jake Conley, Joe Galvin, Susan Ryan, Austin Brush, Teresa Tomassoni y Bellingcat.

Ian Urbina y Pete McKenzie y Milko Schvartzman

Reporteros del Outlaw Ocean Project, una organización periodística que produce historias de investigación sobre derechos humanos, trabajo y preocupaciones ambientales en los dos tercios del planeta cubiertos por agua. Ian Urbina es director ejecutivo de la fundación, Pete McKenzie es un periodista freelancer especializado en política y ambiente en el Pacífico. Y Milko Schvartzman es responsable del programa de conservación y pesca del Círculo de Políticas Ambientales

GK

Todos los derechos reservados ©