



Flota china en América del Sur: más de 300 buques detrás de la extracción masiva de especies

En las últimas décadas, la flota pesquera china ha querido transformarse en la superpotencia marisquera del mundo. Para hacerlo, se ha trasladado a las aguas de América del Sur, donde su agresividad, específicamente en la pesca de calamares, ha producido frecuentes enfrentamientos. Aunque países como Uruguay y Perú han intentado poner límites a la presencia de flotas chinas, el país ha podido ampliar lazos políticos en América Latina a través de inversiones en la infraestructura, salud pública, entre otros. Un reportaje de The Outlaw Ocean Project, que republicamos como parte de una alianza con la Red Transfronteriza de OjoPúblico.



The Outlaw Ocean Project

[@ian_urbina](#)
[media@theoutlawocean.com](#)

15 Octubre, 2023

En 2016, un patrullero de la Guardia Costera de Argentina disparó y hundió un barco calamarero chino, el Lu Yan Yuan Yu 010, que según la autoridad local había estado pescando ilegalmente en sus aguas. Luego, en 2019, tras advertirle repetidamente que debía abandonar sus aguas territoriales, la Armada Argentina abrió fuego contra otro calamarero chino, el Hua Xiang 801. En respuesta, **la tripulación china trató de embestir** al guardacostas para luego escapar hacia aguas internacionales.

En 2022, el buque de nombre James, de la Guardia Costera de Estados Unidos, se acercó a una flota de pesqueros chinos en aguas internacionales frente a las costas de las Islas Galápagos, en Ecuador, para realizar una inspección en busca de pesca ilegal. Mientras lo hacía, uno de los barcos viró agresivamente hacia el guardacostas y trató de chocarlo. Después de que el James tomara medidas evasivas, los barcos se alejaron a toda velocidad.

En las últimas décadas, la flota pesquera china se ha trasladado a las aguas de América del Sur, donde su agresividad, específicamente en la pesca de calamares, ha producido frecuentes enfrentamientos.

Este impulso es parte de un esfuerzo más grande y exitoso, por parte de China para transformarse en la superpotencia marisquera del mundo.

Más de **300 buques calamareros**, parte de una flota mucho más grande que cualquier otra en el mundo, viajan rutinariamente a lo largo de las líneas de aguas territoriales a ambos lados del continente. Solo en Argentina, las autoridades navales han perseguido, desde 2010, al menos a 11 calamareros chinos que según el gobierno estaban presuntamente implicados en actividades de pesca ilegal en aguas territoriales, y han hundido al menos a uno de ellos.

A esta tensa situación se agrega el hecho de que China viene realizando gigantescas inversiones en diferentes países de América del Sur. China es el mayor financista extranjero de desarrollo de infraestructura en el continente, donde ha acaparado el mercado en muchos proyectos de carreteras, oleoductos, plantas de energía y puertos.

La gran cantidad de dinero que Pekín inyecta en muchas de las economías de estos países es una parte clave de la llamada Iniciativa de la Franja y la Ruta, que el gobierno chino describe como una ambiciosa agenda económica destinada a construir buena voluntad en el extranjero, impulsar la cooperación económica y proporcionar fondos para el desarrollo que de otra manera sería inaccesible para los países más pobres.



OCEANOS. Durante una serie de inspecciones cerca de las Islas Galápagos, funcionarios de la Guardia Costera de EE. UU. abordaron y examinaron los buques para evaluar su cumplimiento de las reglas.

Foto: Guardia Costera de Estados Unidos

En América del Sur, ese dinero funciona como protección contra la hostilidad que han generado las agresivas prácticas de pesca chinas en la región. Varios países sudamericanos han impuesto recientemente sus propias reglas a las flotas chinas y extranjeras que utilizan sus puertos o pescan en sus aguas, pero la presencia e influencia de China en la región va claramente en aumento.

Whitley Saumweber, profesor de asuntos marinos en la Universidad de Rhode Island, señala que esto concierne a analistas navales estadounidenses y conservacionistas oceánicos por igual que se preocupan por el hecho de que China no solo esté desarrollando un control completo sobre el suministro mundial de mariscos, sino que también esté expandiendo su alcance e influencia política en el propio patio trasero de Estados Unidos.

Las consecuencias, sostiene el docente, incluyen la erosión del poder estadounidense, la desestabilización de la seguridad alimentaria mundial, el socavamiento del derecho internacional y, en algunas regiones, el aumento de las tensiones militares. Estas preocupaciones se producen en el contexto de una escalada de la guerra comercial entre Estados Unidos y China, lo que genera tensiones de espionaje y competencia de lealtades en la guerra entre Rusia y Ucrania.

China amplía lazos políticos con Sudamérica

Cuando los calamareros chinos se dirigen al Océano Pacífico y necesitan acceso a los puertos en el lado occidental de América del Sur, históricamente han recorrido a Perú. Un grupo regional de comercio estimó que entre 2015 y 2019, cerca de 900 visitas de barcos chinos entraron a los puertos peruanos de Callao y Chimbote.

En 2020, en un esfuerzo por evitar que sus puertos faciliten actividades ilícitas, **Perú comenzó a exigir** a todos los buques que ingresaran a sus aguas que transmitieran a los funcionarios portuarios los datos de ubicación de los seis meses anteriores para que las autoridades puedan verificar que no han participado en actividades ilegales. “Los chinos no quedaron nada contentos”, dijo Alfonso Miranda, director de Calamasur, un grupo comercial de calamares en la región.

Después de que la nueva regla entró en vigor, solo 36 buques extranjeros ingresaron a los puertos peruanos en 2020 y menos de 10 en 2021, principalmente debido a emergencias, que, según Miranda, incluían el desembarco de tripulantes muertos o enfermos. La mayor parte de la flota china ahora se queda en alta mar, transfiriendo sus capturas a buques de “transbordo” que las llevan directamente a China, y pagando barcos de servicio para que salgan a aguas internacionales y ayuden con el mantenimiento, el repostaje y otras necesidades operativas.

Cuando Uruguay trató de imponer límites similares a China, en 2017, los chinos se pusieron creativos: un año más tarde, una empresa china llamada Shandong Baoma Fishery Group compró una parcela de 70 acres de tierra y comenzó a desarrollar planes para construir un “mega puerto” de 210 millones USD en Montevideo que constaba de dos muelles principales, cada uno de casi un kilómetro de largo y 61 metros de ancho, con atraques para al menos 500 barcos. Destinado a manejar 253.000 toneladas de mariscos al año, el puerto debía incluir una “zona de libre comercio” exenta de impuestos, una nueva fábrica de hielo, un astillero, una estación de repostaje, oficinas comerciales, un área para apilar contenedores de envío, dormitorios y centros de comedor para el personal.

El proyecto iba a ser una de las primeras veces que una empresa china invertiría directamente en infraestructura uruguaya, un objetivo que, según la prensa local, el gobierno había perseguido durante años. “Decenas y decenas de empleos”, dijo Juan José Domínguez, en ese momento vicepresidente de la Administración Nacional de Puertos, al citar los beneficios del plan.

El entonces presidente uruguayo, Tabaré Vázquez, estaba tan entusiasmado con el proyecto que intentó evadir el requerimiento constitucional de una aprobación por mayoría de dos tercios de la Asamblea General para construir un nuevo puerto en el país, una supermayoría que el partido gobernante no había reunido.



OCEANOS. China se ha transformado en una superpotencia de la industria marisquera. Como parte de ese esfuerzo, se ha trasladado hacia aguas de América del Sur.

Foto: The Outlaw Ocean Project / Ed Ou

El 11 de febrero de 2019, Vázquez emitió un decreto presidencial que ampliaba por varias millas el área cubierta por el puerto existente y así incorporaba el área de nueva construcción. “Hay tanto dinero sobre la mesa que los políticos comienzan a modificar las leyes”, dijo Milko Schwartzman, un investigador marino en Argentina.

El 22 de marzo, un movimiento de oposición organizó una protesta contra el puerto propuesto, durante la cual varios miles de manifestantes marcharon a lo largo de la Avenida 18 de Julio, una vía conmemorativa del nacimiento de la primera Constitución de Uruguay. Dos meses después, los chinos anunciaron que cancelarían el proyecto, pero continuaron cultivando su relación con Uruguay, como lo han hecho con otros países latinoamericanos con puertos utilizados por buques pesqueros chinos.

Durante la pandemia, por ejemplo, China suministró a Uruguay aproximadamente la mitad de sus vacunas, y el gobierno y las empresas chinas enviaron a Uruguay 900.000 tapabocas, 21.000 kits de prueba y cinco respiradores artificiales. El Grupo Pesquero Shandong Baoma, que había buscado sin éxito construir el nuevo puerto, también hizo su parte, donando 10.000 tapabocas a Uruguay, cada uno de las cuales llevaba el logotipo de la empresa y, tanto en español como en chino, las palabras “Vamos, Uruguay, estamos con ustedes”.

Desde que China canceló su plan para un megapuerto en Montevideo, Uruguay ha hecho planes para construir un nuevo puerto pesquero propio, cerca de la bahía de Capurro, dijo Juan Curbelo del Bosco, presidente de la Administración Nacional de Puertos, en una entrevista.

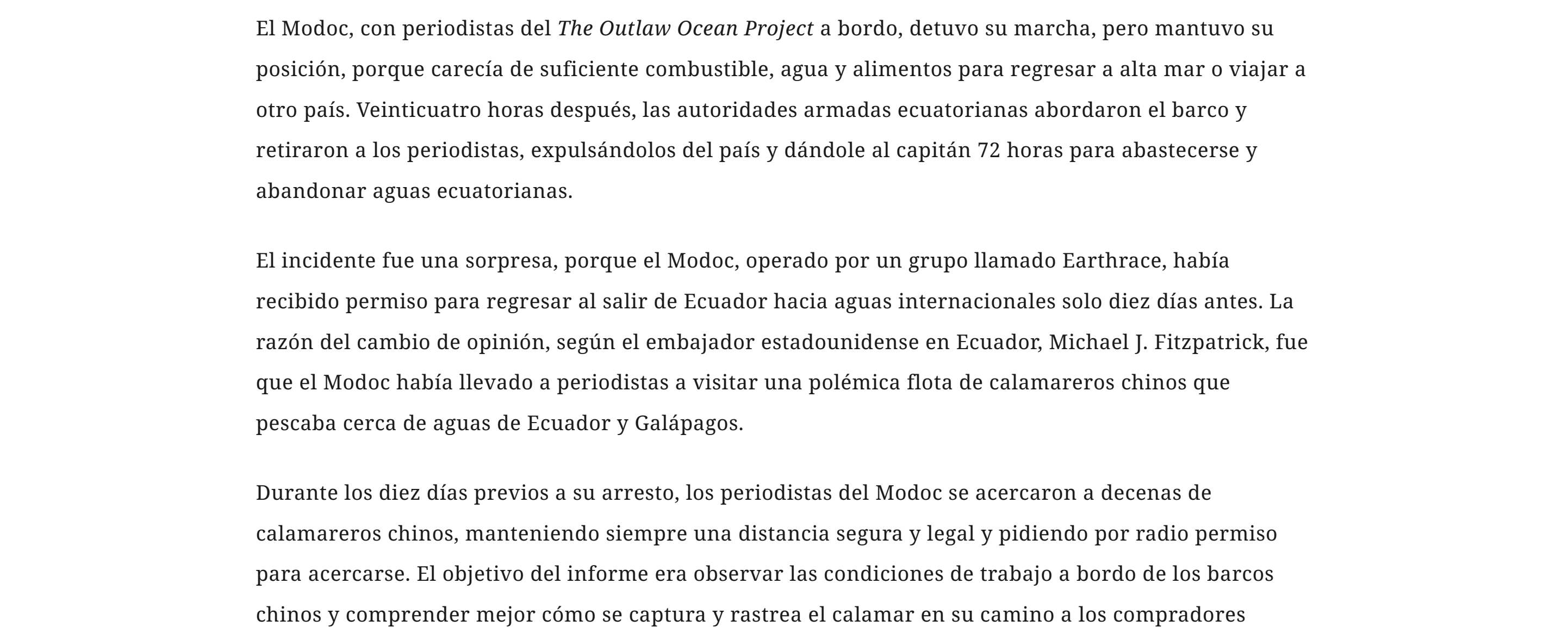
Evan Ellis, profesor del Instituto de Estudios Estratégicos del Colegio de Guerra del Ejército de Estados Unidos, agregó que el gobierno uruguayo sigue buscando inversión privada adicional para completar el proyecto portuario de Capurro y que el embajador de China, Wang Gang, ha supuestamente expresado interés en la gestión china de dicho puerto.

Este no es un fenómeno aislado. China ahora posee u opera más de 90 terminales en puertos en todo el mundo, lo que le permite una mayor autonomía respecto de los inspectores curiosos y una ventaja comercial con Estados Unidos. China ha limitado recientemente el crecimiento de su flota de pesca en aguas distantes, dijo Saumweber, de la Universidad de Rhode Island.

China afirma su control sobre la industria de mariscos

Al mismo tiempo, China está tratando de consolidar el control de su cadena de suministro de mariscos mediante la construcción de sus propias plantas de procesamiento, instalaciones de almacenamiento en frío y puertos en el extranjero, agregó. “No se puede entender lo que China está haciendo en el agua”, dijo Saumweber, “a menos que se estudie lo que está haciendo en tierra”.

Esta relación creciente entre Uruguay y China ha conternado a Estados Unidos, lo que ha llevado a plantear preocupaciones sobre las prácticas laborales de la flota de aguas distantes. “Hay una crisis humanitaria y económica total frente a las costas de Uruguay”, dijo Kenn S. George, entonces embajador de Estados Unidos en Uruguay, durante un discurso en una conferencia de prensa sobre derechos humanos y pesca ilegal en 2020.



OCEANOS. Las brillantes luces de la flota calamarina china iluminan el cielo por la noche.

Foto: The Outlaw Ocean Project / Ed Ou

En ese momento, los registros portuarios indicaban que se desembarcaba al menos un muerto cada dos meses principalmente de barcos pesqueros chinos. “Hay informes de que los trabajadores extranjeros a bordo de estos buques son objeto de abusos indicativos de trabajo forzoso, incluidos salarios no pagos, documentos confiscados, apremios físicos y trata de personas”. Instó a Uruguay a realizar más inspecciones de los buques que visiten su puerto.

En una entrevista en marzo de 2022, Aldo Braidá, presidente de CAPE, una asociación comercial de agentes pesqueros extranjeros, desestimó los informes sobre el número de muertos que se desembarcaron en el puerto. “Hay muchas mentiras en torno a esto”, dijo sobre el total de muertos, citando “noticias falsas”. Si algún tripulante sufría abuso físico, dijo, las autoridades uruguayas lo descubrirían.

Teniendo en cuenta el número de buques que operan en aguas cercanas a las Malvinas, y los pocos puertos que pueden visitar en caso de sufrir una muerte, la tasa de mortalidad en realidad no es tan alta, sostuvo, y agregó que si se pone a los hombres en lugares cerrados durante muchos meses, las peleas no se pueden evitar. Y añadió: “Vivimos en una sociedad violenta”.

Ecuador rechaza presencia de medios en sus aguas

El 13 de julio de 2022, aproximadamente a 64 kilómetros de la costa, en su camino hacia el puerto en la isla Galápagos de Santa Cruz, un buque oceanográfico, llamado Modoc, fue abordado por un buque de la Armada Ecuatoriana. “Alto”, dijo un oficial por radio. “Debe abandonar inmediatamente las aguas ecuatorianas e ir a otro país”. El oficial continuó: “Si no da la vuelta ahora, lo abordaremos y lo arrestaremos”.

El Modoc, con periodistas del *The Outlaw Ocean Project* a bordo, detuvo su marcha, pero mantuvo su posición, porque carecía de suficiente combustible, agua y alimentos para regresar a alta mar o viajar a otro país. Veinticuatro horas después, las autoridades armadas ecuatorianas abordaron el barco y retiraron a los periodistas, expulsándolos del país y dándole al capitán 72 horas para abastecerse y abandonar aguas ecuatorianas.

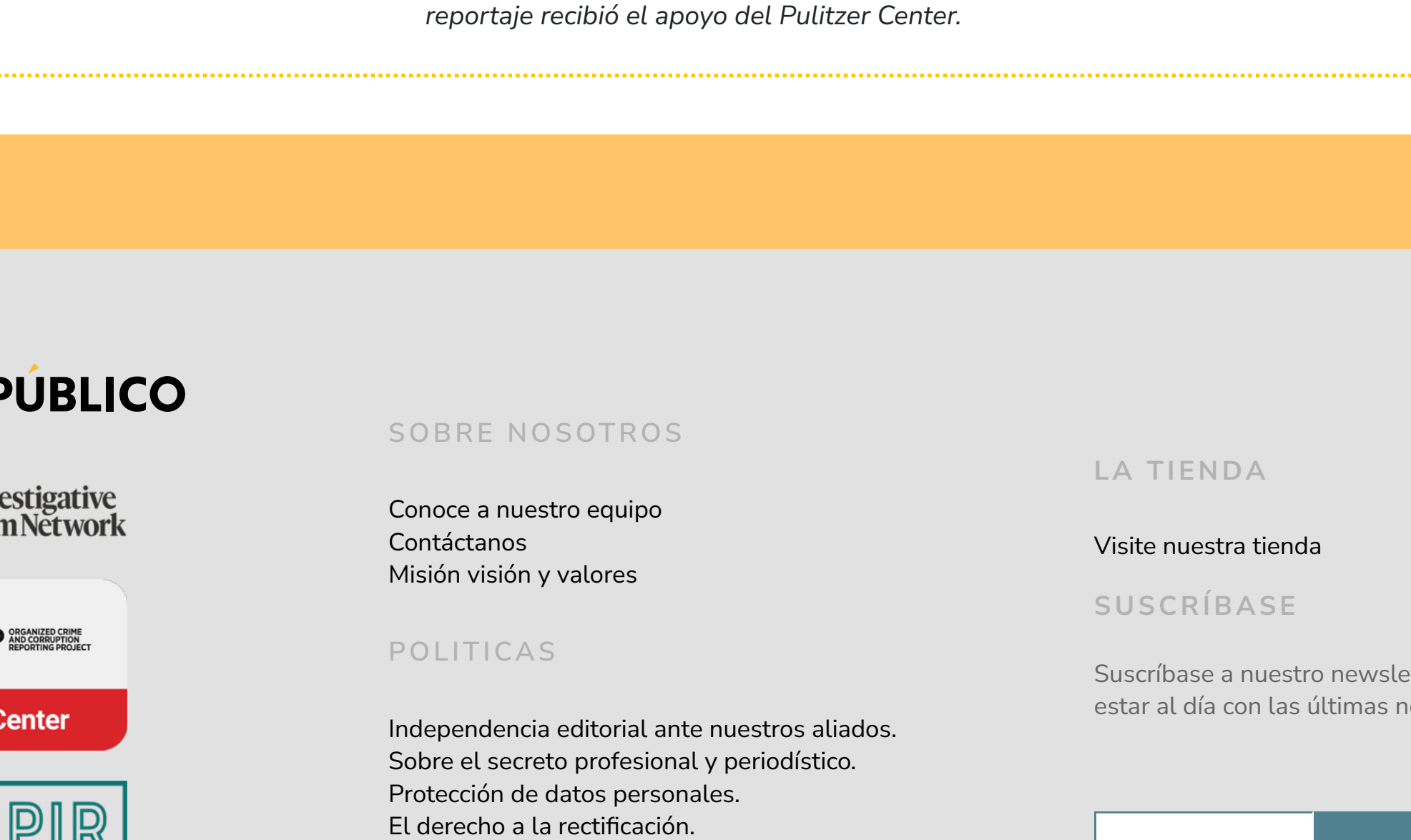
El incidente fue una sorpresa, porque el Modoc, operado por un grupo llamado Earthrace, había recibido permiso para regresar al salir de Ecuador hacia aguas internacionales solo diez días antes. La razón del cambio de opinión, según el embajador estadounidense en Ecuador, Michael J. Fitzpatrick, fue que el Modoc había llevado a periodistas a visitar una polémica flota de calamareros chinos que pescaba cerca de aguas de Ecuador y Galápagos.

Durante los diez días previos a su arresto, los periodistas del Modoc se acercaron a decenas de calamareros chinos, manteniendo siempre una distancia segura y legal y pidiendo por radio permiso para acercarse. El objetivo del informe era observar las condiciones de trabajo a bordo de los barcos chinos y comprender mejor cómo se captura y rastrea el calamar en su camino a los compradores chinos y extranjeros.

Algunos capitanes chinos, al verlos acercarse, se asustaron y huyeron. Otros estaban dispuestos a hablar por radio. Ninguno de esos barcos chinos estaba pescando ilegalmente, aunque en conversaciones informales algunos funcionarios chinos comentaron sobre planes para ingresar a aguas argentinas donde tienen la entrada prohibida.

Un capitán chino admitió a varios periodistas a bordo con la condición de que ni él, ni el barco fueran nombrados. Los periodistas tomaron fideos instantáneos con la tripulación, hablaron con una decena de marineros, recorrieron el área de refrigeración, visitaron sus habitaciones y vieron a los hombres trabajar. El capitán, que se quedó en el puente, era amistoso y abierto. Un hombre más joven, presumiblemente el contramaestre, parecía vacilante y nervioso.

“Por favor, no muestren”, decía el joven a los periodistas mientras filmaban la zona de refrigeración sucia. “Es muy vergonzoso para nosotros”. Antes de que los periodistas partieran, el capitán y la tripulación ofrecieron regalos de cigarrillos y una bolsa de calamares.



OCEANOS. El barco de conservación de los océanos llamado Modoc, que llevaba periodistas a visitar barcos chinos, fue arrestado el 14 de julio de 2022.

Foto: The Outlaw Ocean Project / Ben Blankenship

Pronto llegó la noticia a China y Ecuador de que los periodistas occidentales estaban en el mar entrevistando a capitanes de calamareros chinos. Mientras el Modoc regresaba al puerto, la Asamblea Nacional Ecuatoriana convocó una audiencia en la que los legisladores cuestionaron al ministro de Defensa sobre las actividades del Modoc y expresaron su preocupación por la presencia de un buque de aspecto militar con bandera estadounidense procedente de Ecuador.

Durante la audiencia, el ministro de Defensa dijo que al Modoc no se le permitiría regresar a Galápagos porque había presentado indebidamente permisos de tránsito, entre otros. También citó una desviación en el curso aprobado al salir de las aguas nacionales, lo que, dijo, había levantado sospechas de que estuviera realizando tareas de investigación científica en sus aguas sin permiso. En una entrevista posterior, el canciller ecuatoriano dijo que China no jugó ningún papel en la expulsión del barco y sus periodistas.

El Embajador Fitzpatrick, cuando se le preguntó sobre la situación, no estuvo de acuerdo. “Estos eventos fueron políticos”, dijo, “y tenían todo que ver con China”. Durante más de una década, más de 300 buques chinos han visitado este pesquero de calamares anualmente; es una pesca industrial de calamar a una escala sin precedentes.

Esto, sumado a las ocasionales y presuntas incursiones de la flota en las aguas nacionales biodiversas de Galápagos, había provocado, en 2020, una tormenta entre los medios de comunicación occidentales altamente desfavorable para los chinos. “China no quería más atención de los medios”, dijo Fitzpatrick, explicando por qué se le había ordenado al Modoc salir de aguas ecuatorianas. “Entonces les pidieron ayuda a los ecuatorianos”.

Y los ecuatorianos, cuya deuda nacional con China asciende a más del 10% de su PIB, cumplieron.

Relacionados

Océanos, Latinoamérica, Pesca ilegal, Ecuador, China