

EN ALTAMAR LAS AGUAS SON TURBIAS. CÓMO OPERA LA FLOTA CHINA FRENTE A AMÉRICA DEL SUR

Capitán de Ultramar Daniel Molina Carranza y
Contraalmirante (R) Alejandro Kenny

Comienzos

La flota pesquera de altura china es actualmente un gigante oscuro, acusado de realizar pesca ilícita (ilegal, no declarada y no reglamentada, INDNR), violar sistemáticamente los derechos de las tripulaciones, corromper autoridades costeras y generar disputas territoriales marítimas. Según datos de *Marine Policy*, la República Popular China subsidia esta flota con más de 7.000 millones de dólares anuales,¹ además de brindarle apoyo logístico, de seguridad e inteligencia. Esto nos lleva a preguntarnos: ¿sus objetivos son los evidentes o hay mucho más detrás? Otra pregunta que nos hacemos en este artículo es ¿qué dimensiones de la seguridad marítima² son las que se ven afectadas?

China publica muy poca información sobre el movimiento de sus buques y los lugares de captura. Las embarcaciones permanecen, principalmente, en alta mar durante más de un año, dificultando las inspecciones por parte de las autoridades costeras.

Tradicionalmente, los grandes buques de pesca de altura pertenecían a la Unión Soviética, Japón y España. A partir de la caída soviética, las flotas de los países del este de Europa fueron disminuyendo con la implementación de mayores normativas ambientales y laborales internacionales. En general, la mayoría de sus embarcaciones eran muy grandes, con mucho consumo de combustible y gastos de mantenimiento. Por su parte, Japón y España siguen operando buques adaptados a las circunstancias, aunque con menores capturas que en el pasado.

Notablemente, China comenzó la pesca de altura en gran escala recién en 1985, luego de establecer la Corporación Pesquera Nacional China (CPNC),³ empresa estatal especializada en negocios relacionados con la pesca, en particular la pesca en aguas distantes. La CPNC organizó oficialmente su primera flota de aguas lejanas cuando envió los primeros barcos –trece arrastreros– en un evento de alcance nacional, a Guinea-Bissau en el África Occidental. El régimen celebró el proyecto con tripulantes que fueron considerados poco menos que héroes pioneros del mar. El director de la CPNC declaró que esta actividad haría rica a China y protegería sus intereses marítimos.

Desde entonces, la flota china se multiplicó hasta superar ampliamente los 3.000 barcos, empleando de modo indirecto cerca de 15 millones de personas en diversos sectores. La flota está constituida por buques de arrastre, poteros de calamar, atuneros, palangreros, buques nodriza, petroleros para provisión de combustible, hospitales flotantes y cargueros para el transporte de pescado congelado.

Según datos de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), China continúa siendo el mayor productor de animales acuáticos por captura en zonas marinas, con el 14,8% del total (13.445.000 t), seguido por Indonesia (8,6%), Perú (6,6%), Rusia (5,9%) y Estados Unidos (5,3%). En el puesto 21, queda la Argentina, con el 1% del total. De los más de 13 millones de toneladas de captura china, 3 millones corresponden a cefalópo-

Daniel Molina Carranza es Capitán de Ultramar y de Pesca e inició su carrera en la Armada Argentina, de la cual se retiró con apenas 30 años para dedicarse a la actividad comercial marítima, que continúa desempeñando. Ha escrito artículos sobre seguridad en la pesca y varios libros –algunos de cuentos– sobre esa misma temática, que han sido muy bien recibidos en el ámbito pesquero y naval.

Alejandro Kenny es Contraalmirante (R) de la Armada Argentina, con maestrías en Relaciones Internacionales y Administración. Ha publicado libros y artículos profesionales y realiza investigación y docencia en temas estratégicos, arte operacional y submarinos. Participa como miembro consejero en las actividades del Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales.

1 Mallory, T. G. (2016). Fisheries subsidies in China: Quantitative and qualitative assessment of policy coherence and effectiveness. *Marine Policy*, 68, 74-82.

2 Bueguer, G. (2015). What is maritime security? *Marine Policy*, 53, 159-164.

3 En inglés: China National Fisheries Corporation (CNFC).

dos (calamar). El mayor importador de productos acuáticos de origen animal son los Estados Unidos de América (17%), seguido por China (12%), con rápido ritmo de crecimiento.⁴

La iniciativa “El Cinturón y la Ruta” y la expansión global

La pesca en zonas marinas es usada por China también como instrumento de influencia global. En el marco de la iniciativa “El Cinturón y la Ruta”,⁵ China financia obras de infraestructura portuaria en América del Sur, África y Asia, buscando evadir impuestos, comprar influencia y evitar inspecciones portuarias. Un ejemplo notable ha sido el de Sri Lanka, lugar en el que, al no haber podido pagar un préstamo por un puerto y aeropuerto, China obtuvo su concesión por 99 años. Un caso más cercano de influencia china notable es el desarrollo del puerto de Chancay en el Perú.⁶

Condiciones laborales y reclutamiento

Según la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la pesca es el oficio que más muertes provoca en el mundo y, según la FAO y la Organización Marítima Internacional (OMI), los buques poteros de calamar y palangreros de atún son especialmente peligrosos, con muchos reportes de accidentes mortales y desapariciones.

En los pesqueros chinos, los oficiales y maestranza de los cargos superiores suelen ser de esa nacionalidad y viven a bordo en un nivel muy superior al personal de planta de proceso y bodegueros. Este personal es reclutado en zonas pobres de China, de otros países asiáticos o de África por medio de agencias de empleo que les imponen contratos abusivos para navegaciones mayores de un año. Para sojuzgar a las tripulaciones, los documentos personales les son retenidos.

La Fundación Environmental Justice (ONG dedicada al daño ambiental e impacto en comunidades marginadas) hizo un muestreo entre 2017 y 2023 mediante la entrevista a tripulantes de buques atuneros chinos y descubrieron que el 100% denunciaron condiciones laborales y de vida abusivas y 55% haber experimentado violencia física.⁷ Las autoridades de Indonesia, ante estos graves cargos de maltrato a los tripulantes, juzgaron y condenaron a la cárcel a ejecutivos de agencias de contratación.

En la siguiente foto vemos una maniobra típica que usan los chinos en barcos poteros para trasbordar tripulantes entre los barcos.



La flota pesquera china para captura de calamar

Si imagináramos que un barco pesquero potero chino –por ejemplo, el Huan Fu 7 (nombre ficticio)– inicia su campaña zarpando de Busán (Corea del Sur), dicho barco –como parte de la flota– navegaría hasta las Islas Galápagos frente a Ecuador. En la zona adyacente a la ZEE de las Islas se dedicaría a la pesca del potón del Pacífico.

Luego de finalizar esa campaña, cruzaría con el resto (más de 300 buques) por el Estrecho de Magallanes para pescar en el Atlántico Sudoccidental frente a la Argentina, en la zona adyacente a su ZEE continental. Luego de la temporada, algunos barcos irían a Montevideo a esperar campaña y otros navegarían por el sur de Ciudad de Cabo con destino a Singapur. Estas campañas pesqueras sucesivas les insumen a los barcos del orden de los dos años ope-

La pesca en zonas marinas es usada por China también como instrumento de influencia global.

4 Datos del Informe Bianual 2024 El Estado Mundial de la Pesca y la Acuicultura – *La Transformación Azul en Acción*, publicado por la FAO para 2022.

5 En inglés: *Belt and Road Initiative*.

6 En Segundos Panamá (15 de noviembre de 2024), Conquista Silenciosa de China, los ocho grandes puertos que controla en todo el mundo, *En Segundos Panamá*.

7 Informe *Tide of Justice* (2023) – *Océano Índico Sudoccidental*. Entre 2017 y 2023, la Environment Justice Foundation entrevistó a 44 tripulantes de buques atuneros chinos, incluidos trabajadores de Indonesia y Filipinas.

rando en el mar, en tanto que los principales caladeros que procuran se encuentran rodeando a América del Sur, tanto en el Pacífico como en el Atlántico.

En definitiva, los pesqueros chinos operan cerca de los límites de las ZEE de Perú, Chile, Ecuador, Argentina, Uruguay y Brasil para pescar pota o calamar gigante. Dado que solo operan en alta mar, donde, de acuerdo con la Convención del Mar de 1982, rige la libertad de pesca, no necesitan permisos, ni licencias, ni cuotas, y no tienen límites establecidos para evitar depredar el mar. Por ello se les acusa de saquear las aguas próximas a Chile, Perú y Ecuador en el Pacífico y las de Argentina en el Atlántico. El número de barcos chinos que surcan la altamar en aguas próximas a América del Sur podría ser de entre 300 y más de 700. Esa presencia masiva ha contribuido a convertir a China en uno de los principales exportadores mundiales de productos marinos, pero, su posición frente a la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), lo ha marcado como el país con el peor desempeño en este ámbito.

China ha tratado de acallar las voces de los reclamos tomando algunas medidas, como establecer delegaciones en puertos, como es el caso de Chimbote en Perú para el control de los que sucede a bordo. Han habido también medidas implementadas por la Organización Regional de Administración Pesquera del Pacífico Sur (SPRFMO), por las que recientemente se han realizado inspecciones a varios buques chinos en altamar, cumpliéndose el protocolo establecido. SPRFMO es una organización intergubernamental de 17 países miembros (China es uno de ellos), que busca asegurar la pesca sostenible en el océano Pacífico Sur. Las medidas permiten a los Estados miembros, incluyendo Perú, Chile y Ecuador, supervisar mutuamente las actividades de pesca y transporte marítimo para combatir la sobrepesca en la altamar.

SPRFMO es una organización intergubernamental de 17 países miembros (China es uno de ellos), que busca asegurar la pesca sostenible en el océano Pacífico Sur.

Por su parte, en los últimos tres años han desembarcado en el puerto del Callao, en Perú, 37 tripulantes en mal estado de salud y uno fallecido. De ese total, 15 llegaron a bordo del Zhe Pu Yuan 98. Estas personas fueron recogidas de otras embarcaciones poteras que se mantienen en altamar. En la figura, la imagen del buque potero chino Zhe Pu Yuan 98 funciona como hospital para la flota pesquera china que captura calamar en el Pacífico.



Según un reciente informe del Círculo de Políticas Ambientales, uno de los métodos más utilizados para camuflar los barcos de la flota china es el uso de banderas de conveniencia, una táctica que permite a embarcaciones chinas operar bajo el amparo de países como Vanuatu y Camerún para ocultar su origen real. Otros métodos son el apagado del Sistema Automático de Identificación (AIS), el uso de embarcaciones gemelas y los cambios constantes de bandera o registro para dificultar la identificación.

Además, utilizan barcos nodriza o *reefers*, los cuales funcionan como plataformas logísticas flotantes para las flotas pesqueras. Muchas de estas embarcaciones están registradas en Panamá. Esto permite que la pesca en altamar continúe sin interrupciones y con apoyo logístico cercano.

La situación en el Atlántico Sur y las preocupaciones en la Argentina

En 2014, 28 tripulantes africanos que desembarcaron del potero chino Jia De I en Montevideo denunciaron haber recibido golpes y castigos, tales como haber estado engrilletados



En 2024, varias empresas chinas adquirieron más de la mitad de la flota dedicada a la pesca de calamar y, posiblemente, hoy sean dueños del 60% de la flota potera de bandera argentina, consolidando su dominio sobre el mercado del calamar.

a bordo. Montevideo es la principal base de operación de la flota pesquera china en el Atlántico Sur y por ser estado rector de puerto debería controlar el cumplimiento de las resoluciones de la OIT sobre trabajo a bordo y salud de las tripulaciones.

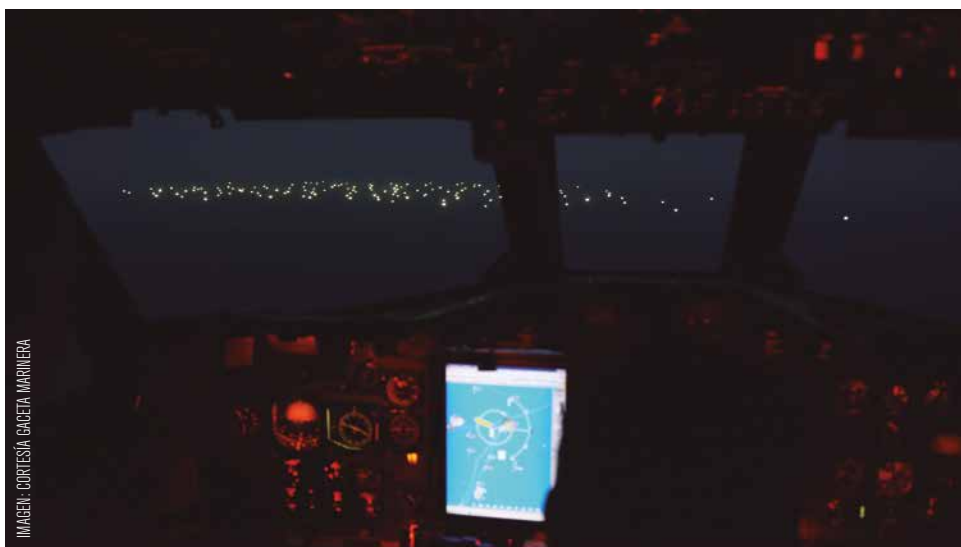
En febrero de 2016, el buque Hua Li 8 fue detectado pescando dentro de la ZEE continental argentina. Eludió disparos de advertencia y fue perseguido durante horas antes de escapar a Indonesia, donde finalmente fue detenido.

Un caso emblemático fue el buque Xinrun 579, captado con bandera de Vanuatu, pescando ilegalmente dentro de la ZEE argentina el 5 de enero de 2025. El barco no permitió la inspección de la Prefectura Naval Argentina y huyó hacia aguas internacionales. Investigaciones posteriores confirmaron que pertenece a la empresa china Xinrun Ocean Co. Ltd.

Por otra parte, China incrementó su influencia sobre la industria pesquera argentina. En 2024, varias empresas chinas adquirieron más de la mitad de la flota dedicada a la pesca de calamar y, posiblemente, hoy sean dueños del 60% de la flota potera de bandera argentina, consolidando su dominio sobre el mercado del calamar. Como todos los pesqueros que operan con licencia de Argentina, esos pesqueros deben contar con una mayoría de tripulación argentina, enarbolar bandera argentina y desembarcar su carga en puertos argentinos. Pero las empresas son chinas y el manejo del mercado de calamar puede ser dominado por ellas.

Lamentablemente, la provincia de Santa Cruz estableció acuerdos con compañías chinas, que operan buques pesqueros, para brindarles apoyo logístico, lo que genera preocupaciones a nivel nacional en tanto las autoridades provinciales creen que la solución a los problemas económicos y portuarios de su provincia es dar apoyo logístico a la flota china que opera en altamar, en la zona adyacente a la ZEE continental. No comprenden que los pesqueros chinos no van a aceptar descargar el calamar en el muelle, ni van a embarcar personal en el puerto exponiéndose a ser controlados, sino que lo harán en altamar y cuando tomen puerto lo harán sin carga alguna.

La presencia de los pesqueros chinos en los puertos de nuestro sur será más una fuente de problemas que una fuente de trabajo y toda la Nación se verá perjudicada al permitir la operación de pesqueros de bandera china en nuestros puertos. En cuanto al gobierno ilegal de las Islas Malvinas, no hay dudas que está haciendo pingües negocios, otorgando licencias



a pesqueros de distintas banderas, incluido Taiwán, aunque sin registros de pesqueros de China continental.

Conclusión

La flota pesquera china de altura en el Pacífico y en el Atlántico frente a América del Sur opera con un entramado complejo de autonomía, pesca ilícita, impacto ambiental, camuflaje, espionaje, asistencia financiera a infraestructura portuaria y explotación laboral, incluyendo formas cercanas al trabajo esclavo, los casos de Hua Li 8 y Xinrun 579, las detenciones en Montevideo, los testimonios de tripulantes y el uso de banderas de conveniencia, revelan una operación sistemática planificada, donde la pesca marina –recurso necesario para alimentar a una inmensa población creciente– es solo una parte de una estrategia más amplia de poder e influencia, que está afectando la seguridad marítima en varios aspectos: el de la economía azul con impacto sobre el desarrollo económico y el de la resiliencia con incidencia sobre la seguridad humana.⁸ ■

La presencia de los pesqueros chinos en los puertos de nuestro sur será más una fuente de problemas que una fuente de trabajo y toda la Nación se verá perjudicada al permitir la operación de pesqueros de bandera china en nuestros puertos.

⁸ Bueguer, Ch. (2015). What is maritime security? *Marine Policy*, 53, 159–164.