

PESCA +

El dominio pesquero mundial de China

● Con entre 200.000 y 800.000 embarcaciones, China es inigualable en cuanto a magnitud y alcance de su flota pesquera

Ian Urbina - 28/08/2020, 12:00 AM



- ★ Guardar
- 💬 Comentar
- 🐦
- 📘
- 📧
- ✉️ Compartir

ROMWE

SHOP NOW ▶

A más de ciento sesenta kilómetros de la orilla, cerca de la costa de África occidental, en 2019 acompañé a oficiales de la policía marítima de Gambia cuando en el transcurso de una semana arrestaron 15 barcos extranjeros por violaciones laborales y pesca ilegal. Todos los buques detenidos, excepto uno, provenían de China.

A principios de ese mismo año, durante un mes de viaje en un palangrero de merluza negra que se dirigía a aguas antárticas desde Punta Arenas, Chile, las únicas embarcaciones que sobrepasamos

TEMAS

Medio Ambiente Pesca

fueron una docena de barcos de pesca al cerco chinos, tan oxidados que apenas parecían en condiciones de navegar.

A bordo de un pesquero de calamares surcoreano, en mayo de 2019 vi casi dos docenas de barcos de bandera china entrar en fila india en aguas norcoreanas, en flagrante violación de las sanciones de las Naciones Unidas. Eran parte de la mayor flota de barcos ilegales del mundo: 800 buques de captura por arrastre chinos que pescaban en el Mar del Japón, como lo revela una reciente investigación para la cadena televisiva NBC.



Y este mes, apenas fuera de la Reserva Marina de Galápagos, biodiversa y ecológicamente sensible, aparecieron más de 340 barcos pesqueros chinos. Muchos de ellos estaban ligados a empresas asociadas con la pesca ilegal, según C4ADS, una empresa sin fines de lucro especializada en investigación de conflictos. Tres años antes había llegado a estas mismas aguas una flotilla china de similar tamaño y uno de los barcos había sido detenido con alrededor de 300 toneladas de pescado capturado ilegalmente, que incluían especies en peligro de extinción, como el tiburón martillo común.



Recibe cada martes las noticias más relevantes del medio ambiente.

Con entre 200.000 y 800.000 embarcaciones, algunas tan alejadas como las que llegan hasta Argentina, China es inigualable en cuanto a magnitud y alcance de su flota pesquera. Impulsada principalmente por subsidios gubernamentales, el crecimiento y las actividades de esta escuadra hace mucho que están en gran medida descontrolados, en parte porque la propia China históricamente ha

tenido pocas normas que rigieran las operaciones de pesca. El dominio y la omnipresencia global de esta flota plantean preguntas más amplias acerca de cómo, por qué y a qué costo China ha puesto tantos barcos en el agua.

El por qué está claro desde hace largo tiempo: poder geopolítico y seguridad alimentaria para los 1.400 millones de habitantes de China. Al retirarse la Marina de EE.UU. de las aguas de África Occidental y Medio Oriente, China reforzó su presencia pesquera y naval. Y en lugares como el Mar de la China Meridional y la Ruta Norte del Océano Ártico, China reclama valiosas rutas marítimas, así como depósitos submarinos de petróleo y gas.

“La escala y la agresividad de su flota permiten que China ejerza el control”, señala Greg Poling, director de la Iniciativa de Transparencia Marítima en Asia del Centro de Estudios Estratégicos e Internacionales, y agrega que pocos países extranjeros se han mostrado dispuestos a resistir cuando los barcos pesqueros de China incursionan en sus aguas nacionales.

En lo referente a seguridad alimentaria, muchas de las reservas marinas más cercanas a las costas del gigante asiático han mermado debido a la sobreexplotación y la industrialización pesqueras, por lo que los barcos se ven obligados a aventurarse más lejos para llenar sus redes. El gobierno chino afirma que tiene aproximadamente 2.600 buques de pesca en aguas distantes, cosa que, según un informe reciente del Centro Stimson, grupo de investigación en seguridad, hace que la flota de esa nación sea tres veces más grande que las de los siguientes cuatro países principales combinadas: Taiwán, Japón, Corea del Sur y España.

“Sin sus planes de subsidio masivos, la flota pesquera en aguas lejanas de China equivaldría a una fracción de su tamaño actual y la mayor parte de su flota del Mar de China Meridional no existiría en absoluto”, explica Poling.

En las dos últimas décadas China ha gastado miles de millones de dólares en apoyar su industria pesquera, dice por mail Tabitha Grace Mallory, profesora de la Universidad de Washington especializada en políticas pesqueras de China. Se estima que en 2018 el total de subsidios mundiales a la pesca ascendió a 35.400 millones de dólares, de los cuales 7.200 millones correspondieron a China. La

gran mayoría de esa cantidad se destinó a lo que Mallory denomina subsidios “perjudiciales”, porque en lugar de reducir el tamaño de las flotas pesqueras lo incrementan. Esto comprende los subsidios de combustible y para barcos nuevos que aumentan el tamaño de la flota. Por otra parte, una pequeña parte de los subsidios de los estados financian el desguace de barcos, de acuerdo con Mallory.

El gobierno también ayuda a cubrir el costo de motores nuevos, cascos de acero más duraderos para los pesqueros de arrastre, para buques de seguridad armados y barcos médicos que deban echar anclas en los caladeros, lo cual permite que los capitanes a cargo permanezcan más tiempo en el mar. Los pescadores chinos se benefician además con inteligencia pesquera del gobierno que los ayuda a encontrar las aguas más provechosas.

Daniel Pauly, investigador principal del Proyecto “Sea Around Us” (aproximadamente, El mar que nos rodea) del Instituto de Océanos y Pesca de la Universidad de Columbia Británica, explica por correo electrónico que los subsidios no sólo han aumentado las tensiones geopolíticas al permitir que los buques se aventuren en regiones disputadas.

Dice Pauly: “También juegan un papel importante en el agotamiento de las poblaciones de peces porque mantienen en funcionamiento buques que de otra manera serían desguazados”.

Mientras las flotas reciban asistencia financiera para ejercer sobrepesca, afirman los expertos que la pesca sustentable será imposible. Ya el 90% de la población de peces comerciales rastreadas por la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación ha sido motivo de sobreexplotación o captura en su totalidad, lo que significa que se ha superado su capacidad de reponerse de forma sostenible, incluidas las 10 especies comerciales más importantes del mundo.

Sobrepesca financiada por el gobierno

China no es de ninguna manera singular cuando se trata de subvencionar la flota pesquera propia. Más de la mitad de la industria piscícola mundial no sería rentable en su escala actual sin subsidios gubernamentales, según un estudio de 2018 aparecido en la publicación especializada Science Advances y dirigido por el explorador residente de la National Geographic Society Enric Sala.

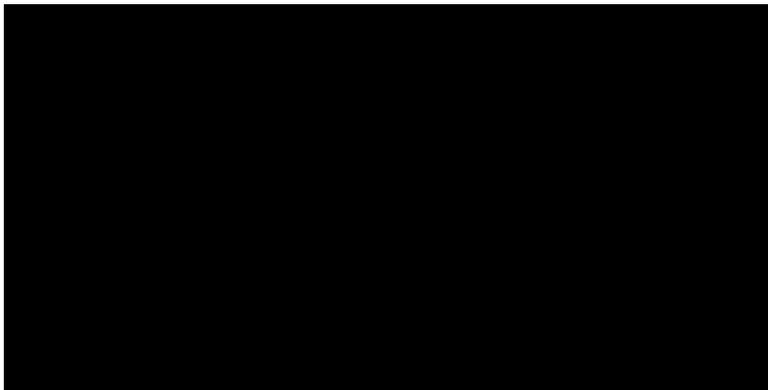
Japón gasta más en subsidios para la pesca en alta mar —las partes del océano que no están bajo control de ningún gobierno— que cualquier otro país; supone alrededor del 20% de los subsidios mundiales de pesca en alta mar —841 millones de dólares—, según detalla el estudio de Sala. España responde por el 14% de los subsidios mundiales de pesca, seguida de China con el 10%, luego por Corea del Sur y Estados Unidos.

Pero cuando se trata de escala, China es por lejos la nación principal. Con más de 800 buques en alta mar, los barcos chinos fueron responsables de más del 35% de la captura mundial reportada en alta mar en 2014, por encima de cualquier otro país. (Taiwán, con el siguiente número más alto de buques, 593, responde por alrededor del 12% de esa captura y Japón, con 478 buques representa menos del 5%).

Sin embargo, los subsidios no son sólo una razón importante por la cual los océanos se están quedando rápidamente sin peces. Al destacar demasiados barcos en aguas a nivel global, los subsidios pueden llevar a un exceso de la capacidad de pesca, a competencia malsana, a disputas territoriales y a pesca ilegal, ya que los capitanes se desesperan por encontrar nuevas zonas pesqueras menos pobladas.

“Para decirlo sin vueltas, esto es como pagar ladrones para que roben en la casa de tu vecino”, opina Peter Thomson, enviado especial del Secretario General de las Naciones Unidas para el Océano, acerca del papel que juegan los subsidios en el fomento de la pesca ilegal.

China ocupa el peor lugar del mundo en lo que se refiere a pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, según un índice publicado el año pasado por la empresa consultora de pesca y acuicultura Poseidon Aquatic Resource Management.



Pequeños cambios

Aun así, China está mostrando pequeños signos de mejora. En respuesta a la presión internacional de organizaciones de conservación de los océanos y de otros gobiernos, el gobierno chino ha empezado a reforzar el control de su flota en los últimos años, aunque expertos en pesca y conservacionistas siguen mostrándose escépticos.

En 2016 el gobierno lanzó un plan de cinco años para limitar el número de buques pesqueros de aguas distantes a menos de 3.000 para 2021. Sin embargo, no está claro si China ha hecho algún avance hacia este objetivo porque el gobierno publica pocos datos sobre el número de buques.

Y en junio las autoridades pesqueras chinas anunciaron que suspenderán las temporadas de captura de calamares para los barcos de esa bandera en ciertas aguas sudamericanas de julio a noviembre, aludiendo a la necesidad de permitir que las poblaciones de calamares se repongan. Es la primera vez que China clausura voluntariamente una temporada de pesca.

“Creo que el gobierno chino va en serio cuando plantea restringir su flota de aguas lejanas”, asegura Daniel Pauly. “Que puedan hacer cumplir las restricciones planeadas a su flota es otra cuestión; en realidad, no creo que controlen sus flotas de aguas distantes más de lo que nosotros en Occidente controlamos las nuestras.”

Con una clase media en rápido crecimiento que puede permitirse consumir más mariscos, el gobierno chino ha potenciado su industria de acuicultura con más de 250 millones de dólares en subsidios entre 2015 y 2019, en un intento de reducir la dependencia de su país de los peces capturados en estado natural.

Sin embargo, esta medida presenta un nuevo problema: para engordar sus peces, la mayoría de las piscifactorías depende de la harina de pescado, polvo de alto contenido proteínico hecho predominantemente de peces silvestres de aguas extranjeras o internacionales. Además, la acuicultura requiere mucha harina de pescado: antes de que un atún de criadero llegue al mercado, por

ejemplo, puede comer más de 15 veces su peso en peces silvestres en forma de harina de pescado.

Los conservacionistas oceánicos advierten que la naturaleza voraz de la producción de harina de pescado está acelerando el agotamiento de los océanos, favoreciendo la pesca ilegal, desestabilizando la cadena alimentaria acuática y vaciando las aguas de los países más pobres de las fuentes de proteínas necesarias para la subsistencia local.

“Capturar grandes cantidades de peces silvestres para alimentar la demanda creciente de los peces de cultivo tiene poco sentido”, señala Enric Sala. “Una fracción de esos peces silvestres podría usarse para alimentar a la gente directamente, con menos impacto en la vida oceánica.”

Para satisfacer la demanda de harina y aceite de pescado las autoridades pesqueras chinas dijeron en 2015 que tenían previsto aumentar la cantidad de krill recolectado en aguas antárticas de 32.000 a dos millones de toneladas métricas, aunque se comprometieron a mantenerse fuera de las zonas “ecológicamente vulnerables”. El krill es una fuente de alimento primaria para las ballenas, y los conservacionistas se preocupan por las consecuencias de una recolección tan elevada.

El papel de los subsidios en la desestabilización de las relaciones internacionales

Además de las consecuencias ambientales potencialmente devastadoras de la sobrepesca y el colapso de las zonas pesqueras, el hecho de que haya tantos barcos en el mar significa una mayor competencia por los caladeros, lo que puede desestabilizar las relaciones entre países y provocar enfrentamientos violentos.

En 2016, la Guardia Costera de Corea del Sur abrió fuego contra dos buques pesqueros chinos que habían amenazado con embestir barcos patrulleros en el Mar Amarillo. Un mes antes, pescadores chinos embistieron y hundieron otra lancha rápida surcoreana en la misma zona. Ese mismo año, la Argentina hundió un barco chino alegando que pescaba ilegalmente en sus aguas. Indonesia, Sudáfrica y Filipinas han tenido recientes enfrentamientos con flotas pesqueras chinas. En la mayoría de estos casos, los barcos chinos estaban pescando calamares, especie que representa más de la

mitad de las capturas de esa flota en alta mar.

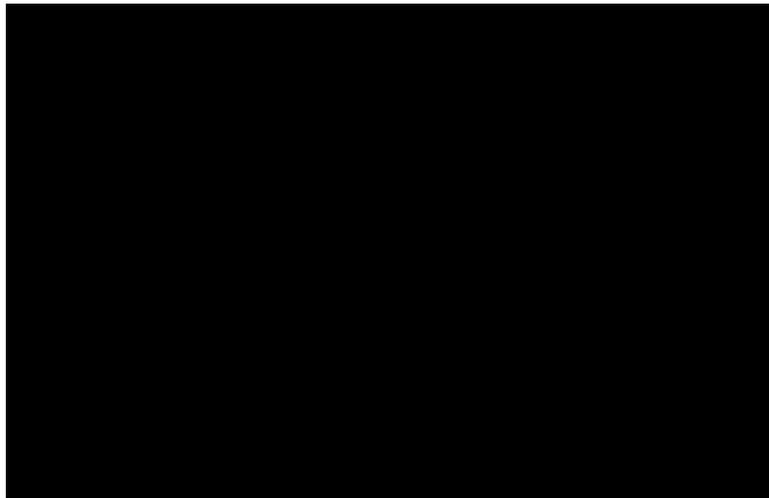
Una de las razones por las que la flota de China es tan extensa se debe a que algunos de sus barcos pesqueros sirven para otros propósitos que no son simplemente pesca. Según Greg Poling estos pesqueros, integrantes de la llamada “milicia civil”, son enviados a zonas de conflicto en el mar para vigilar las aguas y ocasionalmente intimidar y embestir embarcaciones de pesca o de fuerzas de seguridad de otros países. Aparte del programa de subvenciones que apoya a su flota pesquera de aguas lejanas, China tiene un programa que incentiva a sus barcos a operar en las aguas en conflicto del Mar de China Meridional como forma de hacer valer allí sus reivindicaciones. Estos buques obtienen muchos de los mismos beneficios que la flota de aguas distantes, además de pagos en efectivo porque de otra manera operar en esa región no sería rentable.

Más de 200 de estos barcos pesqueros milicianos ocupan las aguas que rodean las disputadas Islas Spratly del Mar de China Meridional —una zona rica en peces y posiblemente también en petróleo y gas natural— que reclaman China, Filipinas, Vietnam y Taiwán. Imágenes satelitales muestran que los pesqueros chinos de la zona pasan la mayor parte del tiempo anclados a corta distancia entre sí, en grupos, y que en realidad no están pescando.

“El único motivo por el que los pescadores [chinos] más pequeños van a las Spratly es porque se les paga para que lo hagan”, afirma Poling. La presencia de estos barcos pesqueros ha acelerado el declive de la pesca alrededor de las islas, ha provocado enfrentamientos con embarcaciones pesqueras de otros países y le ha dado a China una coartada para construir instalaciones militares en algunos de los arrecifes, lo que fortalece aún más sus reclamos sobre el territorio.

Reforzada por los subsidios, la flota china no sólo es la más grande del mundo sino que también es más grande de lo que se había admitido anteriormente. De manera similar, el reciente descubrimiento de los casi 800 buques de arrastre chinos que pescan ilegalmente en aguas norcoreanas aporta una nueva perspectiva sobre la desaparición de más del 70% de la población de calamares en el Mar del Japón (conocido también como Mar del Este).

A través del envío de una escuadra previamente invisible de barcos industriales a pescar en estas aguas prohibidas, China ha ido desplazando con violencia a los barcos norcoreanos más pequeños y encabezando una disminución de las poblaciones de calamares otrora abundantes. Al preguntársele sobre los recientes descubrimientos documentados por la novedosa tecnología satelital de la organización Global Fishing Watch y confirmados en mi excursión a la zona en 2019 a bordo de un pesquero de calamares surcoreano, el Ministerio de Relaciones Exteriores de China dijo en una declaración a la cadena NBC que ha “cumplido concienzudamente” con las resoluciones sobre Corea del Norte del Consejo de Seguridad de la ONU y ha “castigado de modo consistente” la pesca ilegal, si bien no confirmó ni negó la presencia de barcos chinos allí.



“Se lo toman muy en serio”

En parte porque viajan en grupo y a veces con seguridad armada, los barcos pesqueros chinos suelen ser agresivos con los competidores o con lo que perciben como amenazas. Lo vi de cerca después de pagar mi viaje a bordo de un barco calamarero surcoreano y dirigirme a la costa del Mar de Japón, donde esperaba documentar la presencia ilegal de pesqueros de calamares chinos.

Nuestro capitán era bajo y enjuto, hombre de unos 70 años con ojos hundidos y piel curtida como la de un elefante. La mañana de nuestra partida, la tripulación contratada le informó que no iba a hacer el viaje. Explicaron que estaban muy preocupados por que pudieran asociarlos con cualquier información relacionada con Corea del Norte y por acercarse a barcos pesqueros chinos.

El capitán dijo que, no obstante, podíamos hacernos a la mar con sólo su primer oficial, pero que el barco sería difícil de manejar, que iba a estar más sucio de lo normal y que tendríamos que ayudarlo cuando él lo pidiera.

Apestando a carnada podrida y resbaladiza como una pista de patinaje por la pesca anterior, la cubierta del barco de madera de 20 metros de eslora era un desastre. Las habitaciones de la tripulación estaban destruidas y el motor se descompuso a varios cientos de kilómetros de la costa, cosa que causó una tensión de dos horas hasta que se lo arregló.

Poco después del anochecer del primer día costa afuera apareció en nuestro radar el destello de un barco. Corrimos para alcanzar lo que resultó ser no un barco solo sino casi dos docenas, todos dirigiéndose en fila india desde aguas de Corea del Sur a las de Corea del Norte. Todos enarbolaban banderas chinas y ninguno tenía su correspondiente transpondedor activado como se requiere en aguas surcoreanas.

Seguimos las embarcaciones, las filmamos, documentamos sus números de identificación y al cabo de unos 45 minutos pusimos un dron en el aire para verlas mejor. En respuesta, uno de los capitanes de los barcos chinos tocó la sirena, encendió sus reflectores y luego enfiló bruscamente hacia nosotros en una maniobra de embestida: una advertencia. Mantuvimos el rumbo, pero el barco chino siguió hacia nosotros. Cuando se nos acercó a menos de 10 metros, viramos repentinamente para evitar el choque.

Esto fue todo lo que nuestro capitán estuvo dispuesto a arriesgar. Tras decidir que era demasiado peligroso continuar, hizo girar nuestro barco y emprendió el viaje de ocho horas de regreso al puerto, durante el cual se lo notó inusualmente callado y ligeramente inquieto. "Se lo toman muy en serio", seguía murmurando en referencia a los pescadores chinos que, impertérritos, continuaron adentrándose en aguas norcoreanas.

Claramente, los subsidios no sólo han hecho crecer la flota pesquera china hasta convertirla en una fuerza global de tamaño y alcance geográfico sin precedentes. También han inculcado un sentido de aidez, motivación y audacia que pocos países o sus capitanes pesqueros quieren o son capaces de desafiar.

Te puede interesar