



Informe internacional alerta de sobrepesca no regulada de jibia: recaladas de pesqueros chinos en Chile se han multiplicado 16 veces

POR CAROLINA VILCHES,
CORRESPONSAL ZONA SUR

DF Regiones

La industria pesquera chilena enfrenta una amenaza directa a su sostenibilidad por la operación masiva y desregulada de flotas chinas en aguas del Pacífico Sur. Así lo concluye un reciente informe de la organización británica dedicada a la protección del medio ambiente y los derechos humanos, Environmental Justice Foundation (EJF). El documento, titulado *Invisible e impune*, señala que las embarcaciones con bandera asiática aprovechan vacíos normativos para capturar jibia en los límites de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) de Chile y Perú.

Esta especie “se distribuye exclusivamente en el Océano Pacífico, formando una gran metapoblación en el Pacífico Suroriental, específicamente entre las latitudes de Chile, Ecuador y Perú (...) Además, entre Ecuador y Perú, extiende su distribución más allá de las aguas jurisdiccionales”, cita el informe *Impacto Productivo de la Ley de la Jibia*, elaborado en 2021 por académicos

■ El documento de la EJF plantea que el cambio en la logística responde a que Perú endureció normas de control y seguimiento satelital en sus aguas jurisdiccionales.

de la Universidad de Chile.

En febrero de 2019, con la promulgación de la Ley 21.134, Chile prohibió su captura por arrastre, usada por la pesca industrial, y estableció que la extracción sólo podía realizarse a través de muestra potera, como la utilizada por el sector artesanal. “Esta ley derivó en que desde la campaña 2020 la jibia sea capturada exclusivamente por las flotas artesanales que, hasta ese momento, tenían una participación del 75% de los

desembarques”, cita el mismo documento. Hoy, la flota artesanal chilena es de aproximadamente 1.800 embarcaciones.

Este es el escenario chileno que analiza la EJF, dado a conocer a dos semanas de una nueva reunión de los países miembros de la Organización Regional de Ordenación Pesquera del Pacífico Sur (OROP-PS), quienes se darán cita el próximo 2 de marzo en Panamá. Allí, se espera que la delegación chilena y otros estados costeros debatan medidas urgentes para frenar la expansión de la flota asiática, que ha duplicado su tamaño en la última década.

El mercado

De acuerdo a las cifras recogidas en el informe de la EJF, las exportaciones de jibia desde Chile alcanzaron los US\$ 178 millones en 2024, lo que representa un incremento del 56,2% respecto al año anterior. En volumen, los envíos nacionales del recurso crecieron un 211% desde 2019 –luego de la drástica caída de 2018, luego de la aprobación de la polémica ley–, totalizando casi 75

toneladas el año pasado.

Sin embargo, los números contrastan con la realidad en alta mar. El documento detalla que la flota china opera con 528 buques calamarereros en el área de la OROP-PS, un aumento del 100% respecto a 2014. Actualmente, China es responsable del 98,7% de toda la actividad de pesca de jibia en las aguas internacionales del Pacífico Sudeste.

“Las evaluaciones de las poblaciones de calamar (jibia) realizadas en los últimos años ya muestran las primeras señales preocupantes de una disminución poblacional”, advierte el documento.

Uno de los hallazgos más inquietantes es el cambio en la logística de la flota asiática. Históricamente, sus buques utilizaban puertos peruanos para abastecimiento y reparaciones,

pero, tras la exigencia de Perú de instalar seguimiento satelital a barcos extranjeros desde 2024, desviaron sus operaciones hacia puertos en Chile.

Las cifras de recalada muestran que mientras los puertos peruanos no registraron arribos de buques chinos en 2025, en los terminales chilenos pasaron de menos de 10 en 2024 a cerca de 160 en 2025.

La investigación acusa violaciones a los derechos humanos y delitos ambientales a bordo de la flota china, documentando desde trabajo forzoso y violencia física hasta el desembarque de al menos 41 tripulantes fallecidos entre 2013 y 2023. A ello, se suman prácticas sistemáticas de pesca ilegal, donde se detectó que el 60% de las naves incurrió en aleteo de tiburones y un 33% en la captura intencional de mamíferos marinos.

Para Alfonso Miranda, presidente del Comité para el Manejo Sustentable del Calamar Gigante del Pacífico Sur (Calamasur), “este asunto debería motivar a los actores de la gobernanza pesquera de Chile a plantearse implementar exigencias de monitoreo, control y vigilancia de flotas extranjeras similares a las que ha implementado el Perú”.

Esta situación podría exponer al país a riesgos reputacionales y comerciales ante destinos comerciales para Chile como Estados Unidos o Europa, que operan bajo altos estándares de transparencia.

“Hoy el mercado internacional es muy sensible a la trazabilidad de prácticas responsables. (...) Como industria, creemos que Chile debe proteger su reputación por medidas claras”, plantea Cristian Sánchez, secretario de la Asociación de Plantas de Procesamiento de Productos del Mar de la Región del Biobío (APPES).

Miranda en tanto, cuestiona el cambio en la operación logística de la flota pesquera china. “Cuesta cientos de miles de dólares movilizar una embarcación industrial de gran calado, como las chinas, desde las latitudes de Perú hasta Chile. Que hayan decidido hacer esta gran inversión podría significar que prefieren gastar muchos millones de dólares adicionales al año en lugar de invertir en instalar el dispositivo de seguimiento satelital de Perú, que no cuesta ni US\$ 100 al mes. No cuadran las cuentas”.

Por otro lado, la Environmental Justice Foundation insta a que, en la próxima reunión de la OROP-PS en Panamá, los estados costeros como Chile presenten un frente unido. El organismo recomienda “mejorar la transparencia y la rendición de cuentas”, exigiendo que los buques de aguas distantes que usen puertos chilenos cumplan con los mismos estándares de monitoreo que se exigen a la flota nacional o en países vecinos como Perú.

También se debatirá la propuesta que impulsan Ecuador, EEUU y Nueva Zelanda para la creación de una zona *buffer* que blinde el límite de las aguas jurisdiccionales.

Las cifras de recalada muestran que mientras los puertos peruanos no registraron arribos de buques chinos en 2025, en los terminales chilenos pasaron de menos de 10 en 2024 a cerca de 160 en 2025.