

Fecha: 04-10-2022  
Fuente: América Retail  
Título: **Cómo afecta la pesca ilegal china en Uruguay: depredación del mar y ausencia de controles**

Visitas: 228.940  
VPE: 766.949

Favorabilidad:  No Definida

Link: <https://www.america-retail.com/uruguay/como-afecta-la-pesca-ilegal-china-en-uruguay-depredacion-del-mar-y-ausencia-de-controles/>

Según publica el portal Infobae el Puerto de Montevideo es un misterio para los investigadores de la vida marítima. <p>Un enorme velo de dudas cubre la actividad pesquera en la margen norte del Río de la Plata después de las serias denuncias sobre recónditos transbordos en alta mar y sobre varios pescadores y operarios que regresan muertos a tierra.

El reciente incidente entre una patrulla y un buque chino despierta las alarmas: ¿Cuál es el impacto de la pesca ilegal, no declarada, no reglamentada en Uruguay y qué consecuencias trae a las poblaciones de peces?</p><p> Varios estudios académicos y otras investigaciones independientes de organizaciones ambientalistas señalan a este puerto como uno de los preferidos de las flotas pesqueras extranjeras, compuestas principalmente por embarcaciones chinas, que incurrir en actividades de pesca ilegal, no reglamentada y no declarada (INDNR). Este tipo de ilícito es considerada como una de las amenazas más importantes de los mares, incluso desplazando a la piratería.</p><p> Además de la sospecha de que los barcos que atracan en ese puerto uruguayo han incurrido en la pesca INDNR o que tienen a su haber historiales de crímenes en el mar, para desembarcar y hacer transbordos de los peces capturados, también hay casos registrados de que estas naves de aguas distantes llegan al puerto para dejar tripulantes muertos en tierra firme.

Incluso se han denunciado casos en los que los trabajadores de estos barcos no quieren continuar su trayecto por los malos tratos recibidos en las embarcaciones.</p><p> Un puerto con mala reputación</p><p> El de Montevideo es uno de los 15 puertos principales del mundo en función del tamaño de las bodegas de los buques pesqueros extranjeros que atracan allí. El puerto uruguayo sirve como un centro para el desembarque, transbordo, procesamiento y reexportación.

Es uno de los tres puertos que están en esta categoría junto con el puerto de Manta en Ecuador y de Callao en Perú, según una investigación científica del 2019 que analizó la actividad de los buques y el riesgo de que los peces capturados por la pesca INDNR pasen por los puertos pesqueros más importantes del mundo.</p><p> El problema que han identificado varios expertos no radica en que Uruguay reciba embarcaciones extranjeras, pues ese puerto por reglamentación internacional puede hacerlo, sino que las autoridades no supervisen correctamente a estos barcos y que incluso reciban a buques con historiales oscuros.</p><p> La autoridad marítima de Uruguay es parte del control de Estado Rector del Puerto, un instrumento firmado por varios países de la región para “la inspección de buques de pabellón extranjero en los puertos nacionales con el objeto de verificar que el estado del buque y su equipo cumplan las prescripciones establecidas en los reglamentos internacionales y que el buque esté tripulado y se explota de conformidad con tales normas”, de acuerdo con la Organización Marítima Internacional.</p><p> Un informe del 2018 de la organización Océanos Sanos aseguró que “el Puerto de Montevideo está catalogado como el segundo a nivel mundial en recibir pesca de transbordo sospechada de ser INDNR”.</p><p> Una presentación sobre la situación de la pesca en Uruguay, realizada por el senador Gustavo Penadés, en 2021, aseguró que es falso que “Montevideo es el segundo puerto del mundo en descarga de pesca ilegal”. Sin embargo, confirmó que en el 2015, el puerto de Montevideo fue el segundo puerto más visitado en el mundo por buques reefer (embarcaciones que funcionan como grandes congeladores donde se almacena la pesca de otros barcos) y que en 2019 ingresaron al puerto de Montevideo 284 barcos pesqueros extranjeros y 21 reeferes.</p><p> Según la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), el transbordo en alta mar se utiliza para encubrir actividades como la pesca ilegal, el narcotráfico, el tráfico de armas y la trata de personas.</p><p> Un informe proporcionado por Milko Schwartzman para Infobae sobre el transbordo ilegal dentro de la ZEE de Uruguay revela que al menos dos embarcaciones pesqueras de bandera de China, con prontuario de transbordo ilegal y al menos un muerto a bordo, habrían violado la Ley Uruguaya dentro de su Zona Económica Exclusiva.

La investigación siguió los movimientos de los pesqueros chinos Lu Wei Yuan Yu 018 y Lu Rong Yuan Yu 978 que sin autorización habrían realizado un transbordo en aguas uruguayas.</p><p> Los tripulantes muertos que llegan a Montevideo</p><p> En el 2014, un grupo de 28 africanos desembarcaron de un barco chino en Montevideo y se negaron a retornar al barco. Los trabajadores denunciaron que no habían recibido su salario, que comían un plato de arroz por día, que trabajaban encadenados y que eran golpeados. Incluso algunos tenían tuberculosis. La organización Océanos Sanos ha denunciado trabajo esclavo, trata y muerte en el puerto de Montevideo.</p><p> El último Informe sobre Trata de

## Cómo afecta la pesca ilegal china en Uruguay: depredación del mar y ausencia de controles

marítima, 4 de octubre de 2022. Fuente: América Retail

Según publica el portal Infobae el Puerto de Montevideo es un misterio para los investigadores de la vida marítima. Un enorme velo de dudas cubre la actividad pesquera en la margen norte del Río de la Plata después de las serias denuncias sobre recónditos transbordos en alta mar y sobre varios pescadores y operarios que regresan muertos a tierra. El reciente incidente entre una patrulla y un buque chino despierta las alarmas: ¿Cuál es el impacto de la pesca ilegal, no declarada, no reglamentada en Uruguay y qué consecuencias trae a las poblaciones de peces?

Varios estudios académicos y otras investigaciones independientes de organizaciones ambientalistas señalan a este puerto como uno de los preferidos de las flotas pesqueras extranjeras, compuestas principalmente por embarcaciones chinas, que incurrir en actividades de pesca ilegal, no reglamentada y no declarada (INDNR). Este tipo de ilícito es considerada como una de las amenazas más importantes de los mares, incluso desplazando a la piratería.

Además de la sospecha de que los barcos que atracan en ese puerto uruguayo han incurrido en la pesca INDNR o que tienen a su haber historiales de crímenes en el mar, para desembarcar y hacer transbordos de los peces capturados, también hay casos registrados de que estas naves de aguas distantes llegan al puerto para dejar tripulantes muertos en tierra firme. Incluso se han denunciado casos en los que los trabajadores de estos barcos no quieren continuar su trayecto por los malos tratos recibidos en las embarcaciones.

Un puerto con mala reputación

El de Montevideo es uno de los 15 puertos principales del mundo en función del tamaño de las bodegas de los buques pesqueros extranjeros que atracan allí. El puerto uruguayo sirve como un centro para el desembarque, transbordo, procesamiento y reexportación. Es uno de los tres puertos que están en esta categoría junto con el puerto de Manta en Ecuador y de Callao en Perú, según una investigación científica del 2019 que analizó la actividad de los buques y el riesgo de que los peces capturados por la pesca INDNR pasen por los puertos pesqueros más importantes del mundo.

El problema que han identificado varios expertos no radica en que Uruguay reciba embarcaciones extranjeras, pues ese puerto por reglamentación internacional puede hacerlo, sino que las autoridades no supervisen correctamente a estos barcos y que incluso reciban a buques con historiales oscuros.

La autoridad marítima de Uruguay es parte del control de Estado Rector del Puerto, un instrumento firmado por varios países de la región para “la inspección de buques de pabellón extranjero en los puertos nacionales con el objeto de verificar que el estado del buque y su equipo cumplan las prescripciones establecidas en los reglamentos internacionales y que el buque esté tripulado y se explota de conformidad con tales normas”, de acuerdo con la Organización Marítima Internacional.

Un informe del 2018 de la organización Océanos Sanos aseguró que “el Puerto de Montevideo está catalogado como el segundo a nivel mundial en recibir pesca de transbordo sospechada de ser INDNR”.

Una presentación sobre la situación de la pesca en Uruguay, realizada por el senador Gustavo Penadés, en 2021, aseguró que es falso que “Montevideo es el segundo puerto del mundo en descarga de pesca ilegal”. Sin embargo, confirmó que en el 2015, el puerto de Montevideo fue el segundo puerto más visitado en el mundo por buques reefer (embarcaciones que funcionan como grandes congeladores donde se almacena la pesca de otros barcos) y que en 2019 ingresaron al puerto de Montevideo 284 barcos pesqueros extranjeros y 21 reeferes.

Según la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), el transbordo en alta mar se utiliza para encubrir actividades como la pesca ilegal, el narcotráfico, el tráfico de armas y la trata de personas.

Un informe proporcionado por Milko Schwartzman para Infobae sobre el transbordo ilegal dentro de la ZEE de Uruguay revela que al menos dos embarcaciones pesqueras de bandera de China, con prontuario de transbordo ilegal y al menos un muerto a bordo, habrían violado la Ley Uruguaya dentro de su Zona Económica Exclusiva. La investigación siguió los movimientos de los pesqueros chinos Lu Wei Yuan Yu 018 y Lu Rong Yuan Yu 978 que sin autorización habrían realizado un transbordo en aguas uruguayas.

Los tripulantes muertos que llegan a Montevideo

En el 2014, un grupo de 28 africanos desembarcaron de un barco chino en Montevideo y se negaron a retornar al barco. Los trabajadores denunciaron que no habían recibido su salario, que comían un plato de arroz por día, que trabajaban encadenados y que eran golpeados. Incluso algunos tenían tuberculosis. La organización Océanos Sanos ha denunciado trabajo esclavo, trata y muerte en el puerto de Montevideo.

El último Informe sobre Trata de Personas en Uruguay del Departamento de Estado de los Estados Unidos, publicado en el 2021, denunció que entre 2018 y 2020, más de 21 buques de bandera de barcos pesqueros de bandera china y otros países que atracaron en el puerto de Montevideo y en aguas de Uruguay. El documento indica que, antes de 2018, los observadores informaron de 11 buques de tripulantes por año, en promedio. El informe menciona por vez.

Según el departamento de Estado de los Estados Unidos, los investigadores extranjeros a bordo de estos barcos están sujetos a abusos habituales de trabajo forzoso, incluido trabajo forzoso, almacenamiento de identificación confidencial y otros fines. Incluso hay informes anecdóticos de asesinatos en el mar. El informe indica que los buques chinos que visitan los puertos de otros países, incluyendo China y la República Dominicana, pueden atracar por Uruguay en ruta a otros destinos, principalmente Argentina, donde algunos son caudillos.

Andrés Milani, biólogo y coordinador del Proyecto Un Solo Mar de Uruguay, habló con Infobae y explicó que las embarcaciones extranjeras visitan el puerto de Montevideo para hacer sus descargas cuando no realizan transbordos en aguas internacionales o para reexportar o sin algunos, como también ocurre para “desembarcar tripulantes”. Milani indicó que cuando los embarcaciones están autorizadas para ingresar al puerto, se genera un protocolo de inspección y asegura que “sabemos que está situación se ha agravado en los últimos tiempos y (como OCE) estamos trabajando conjuntamente con el gobierno uruguayo” para perfeccionar los protocolos.

La portadista de investigación uruguayas, Sofía González, indicó que Milani es uno de los pocos que chinos ingresan al puerto de Montevideo, para operar sus barcos, para hacer un negocio ilícito y para desembarcar tripulantes.

La transbordación en peligro

Según Penadés, desde finales de los años de 2000 y principios de la de 2000, el puerto de Montevideo empezó a ser visitado por los embarcaciones de otros países como es “puerto de transbordo”, utilizado por embarcaciones de origen para descargar productos que han sido capturados ilegalmente en el Atlántico sudoccidental.

Por ejemplo, los riesgos más altos para la pesca INDNR de peces de alto valor se registraron en los barcos de bandera de China que atracaron en el puerto de Montevideo, Uruguay (20), según un estudio académico publicado en abril de este año en la revista Nature Communications.

La subsecretaría de los recursos hídricos, explicó Milani para Infobae: además del control climático, ha asegurado que las embarcaciones de Marfil, el principal puerto pesquero de Uruguay y Argentina, haya disminuido o que los embarcaciones cada vez sean más pequeñas o irregulares.

En el caso de las embarcaciones de aguas internacionales, los investigadores encuentran un problema si la hora de trabajar sin estudio pero estas flotas no desisten su captura por lo que, según Milani, se trabaja con bases de datos para conocer los estados de los embarcaciones.

Un estudio de la Universidad Nacional de Santiago del Estero sobre el comercio pesquero argentino, asegura que entre 1974 y 2000 se observó una disminución significativa de los desembarcos anuales de especies marítimas por Uruguay y Argentina dentro de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) de Uruguay. Los desembarcos de especies marítimas por Uruguay y Argentina disminuyeron entre 2010 y 2020, los desembarcos argentinos disminuyeron 25,13% mientras, lo que equivale a una disminución del 95%. En este período, según la investigación, los desembarcos de Argentina disminuyeron un 98%, mientras que los de Uruguay un 85%.

Penadés en esta la reunión señaló en primer lugar. Un informe de Greenpeace sobre el impacto de la actividad en el comercio del Atlántico en el 2019 advierte sobre los impactos de los transbordos en el Atlántico Sur, ubicado a 1.300 kilómetros (730 millas náuticas) al sur de Montevideo. En este espacio hay “incógnitas oscuras” y una flota oscura, como la flota de buques chinos, y otras especies clasificadas como vulnerables, como el calamar.

Un informe sobre el comercio de barcos chinos en el río de la Plata del sector pesquero uruguayo, asegura que entre 1974 y 2000 se observó una disminución significativa de los desembarcos anuales de especies marítimas por Uruguay y Argentina dentro de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) de Uruguay. Los desembarcos de especies marítimas por Uruguay y Argentina disminuyeron entre 2010 y 2020, los desembarcos argentinos disminuyeron 25,13% mientras, lo que equivale a una disminución del 95%. En este período, según la investigación, los desembarcos de Argentina disminuyeron un 98%, mientras que los de Uruguay un 85%.

Penadés en esta la reunión señaló en primer lugar. Un informe de Greenpeace sobre el impacto de la actividad en el comercio del Atlántico en el 2019 advierte sobre los impactos de los transbordos en el Atlántico Sur, ubicado a 1.300 kilómetros (730 millas náuticas) al sur de Montevideo. En este espacio hay “incógnitas oscuras” y una flota oscura, como la flota de buques chinos, y otras especies clasificadas como vulnerables, como el calamar.

Un informe sobre el comercio de barcos chinos en el río de la Plata del sector pesquero uruguayo, asegura que entre 1974 y 2000 se observó una disminución significativa de los desembarcos anuales de especies marítimas por Uruguay y Argentina dentro de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) de Uruguay. Los desembarcos de especies marítimas por Uruguay y Argentina disminuyeron entre 2010 y 2020, los desembarcos argentinos disminuyeron 25,13% mientras, lo que equivale a una disminución del 95%. En este período, según la investigación, los desembarcos de Argentina disminuyeron un 98%, mientras que los de Uruguay un 85%.

La investigación siguió los movimientos de los pesqueros chinos Lu Wei Yuan Yu 018 y Lu Rong Yuan Yu 978 que sin autorización habrían realizado un transbordo en aguas uruguayas.</p><p> Los tripulantes muertos que llegan a Montevideo</p><p> En el 2014, un grupo de 28 africanos desembarcaron de un barco chino en Montevideo y se negaron a retornar al barco. Los trabajadores denunciaron que no habían recibido su salario, que comían un plato de arroz por día, que trabajaban encadenados y que eran golpeados. Incluso algunos tenían tuberculosis. La organización Océanos Sanos ha denunciado trabajo esclavo, trata y muerte en el puerto de Montevideo.</p><p> El último Informe sobre Trata de

Personas en Uruguay del Departamento de Estado de los Estados Unidos, publicado en el 2021, descubrió que entre 2018 y 2020, hubo 17 muertes de tripulantes de barcos pesqueros de bandera china y otros países que atracaron en el puerto de Montevideo y en aguas de Uruguay.

El documento indica que, antes de 2018, los observadores informaron un promedio de 11 muertes de tripulantes por año, en promedio 1 tripulante muerto por mes. </p><p> Según el departamento de Estado de los Estados Unidos, los trabajadores extranjeros a bordo de estos barcos están sujetos a abusos indicativos de trabajo forzoso, incluidos salarios impagos, documentos de identificación confiscados y abuso físico. Incluso hay informes anecdóticos de asesinatos en el mar.

El informe sobre trata también indica que los ciudadanos de otros países, incluyendo China y la República Dominicana, pueden transitar por Uruguay en ruta a otros destinos, particularmente Argentina, donde algunos son explotados. </p><p> Andrés Milessi, biólogo y coordinador del Proyecto Un Solo Mar de Uruguay, habló con Infobae y explicó que las embarcaciones extranjeras “utilizan el puerto de Montevideo para hacer sus descargas cuando no realizan transbordos en aguas internacionales o para reparaciones o en algunos casos también incluso para desembarcar fallecidos”. Milessi indicó que cuando las embarcaciones piden autorización para ingresar al puerto, se genera un protocolo de inspecciones y aseguró que “sabemos que esta situación se ha mejorado en los últimos tiempos y (como ONG) estamos trabajando conjuntamente con el gobierno uruguayo” para perfeccionar los protocolos. </p><p> La periodista de investigación uruguaya, Sabina Goldaracena, coincide con Milessi en que los pesqueros chinos ingresan al puerto de Montevideo, para reparar sus barcos, para buscar atención médica o para desembarcar fallecidos. </p><p> La biodiversidad en peligro</p><p> Según Pew, desde finales de la década de 1990 y a principios de la de 2000, el puerto de Montevideo empezó a ser calificado por los expertos en delitos pesqueros como un “puerto de conveniencia”, utilizado por embarcaciones ilegales para descargar merluza negra que habría sido capturada ilegalmente en el Atlántico sudoccidental. </p><p> Por ejemplo, los riesgos más altos para la pesca INDNR de poteras de calamar se registraron en los barcos de bandera china que utilizaban el puerto de Chimbote, Perú (3 %), Callao, Perú (3 %), y Montevideo, Uruguay (2 %), y de barcos de Corea del Sur cuyos buques utilizan el puerto de Montevideo, Uruguay (2%), según un estudio académico publicado en abril de este año en la revista Nature Communications. </p><p> La sobreexplotación de los recursos bioacuáticos, explicó Milessi para Infobae, además del cambio climático, ha causado que las poblaciones de Merluza, el principal recurso pesquero de Uruguay y Argentina, haya disminuido o que los especímenes cada vez sean más pequeños o inmaduros. </p><p> En el caso de las embarcaciones de aguas distantes, los investigadores encuentran un obstáculo a la hora de realizar sus estudios pues estas flotas no declaran sus capturas por lo que, según Milessi, se trabaja con base en estimaciones para conocer los estados de las especies. </p><p> Un estudio de la Universidad Nacional de Santiago del Estero sobre el complejo pesquero uruguayo, asegura que entre 1974 y 2020 se observó una disminución significativa de los desembarques anuales de merluza realizados por Uruguay y Argentina dentro de la Zona Común de Pesca Argentino-Uruguaya (ZCPAU). En 1992, los pesqueros desembarcaron 164.000 toneladas pero en 2020, los desembarques apenas alcanzaron 15.150 toneladas, lo que equivale a una disminución del 91%. En este período, explica la investigación, los desembarques de Argentina disminuyeron un 96%, mientras que los de Uruguay un 85%. </p><p> Pero no solo la merluza estaría en peligro.

Un informe de Greenpeace sobre el impacto de la sobrepesca en el suroeste del Atlántico en el 2019 advierte sobre las amenazas de la sobrepesca en el Agujero Azul, ubicado a 1.333 kilómetros (720 millas náuticas) al sur de Montevideo.

En este espacio hay “ecosistemas únicos y una fauna icónica, como la ballena franca austral, y otras especies clasificadas como vulnerable, como el cachalote”. </p><p> De acuerdo con Greenpeace, el Agujero Azul es una de las áreas de aguas internacionales más explotadas por “los barcos que barren el lecho marino y destruyen indiscriminadamente la vida marina”. El estudio señala que los barcos pesqueros extranjeros “que operan en el Agujero Azul prácticamente no están sujetos a regulación, lo que convierte al Agujero Azul en un Lejano Oeste explotado principalmente por barcos pesqueros de China continental, Corea, Taiwán y España”. </p><p> La sobreexplotación de las poblaciones de peces no solo afecta al equilibrio del ecosistema marítimo sino que pone en riesgo la pesca local.

Según el senador uruguayo Gustavo Penadés, “el sector (pesquero) ha experimentado una continua decadencia en los últimos 20 años y hoy su supervivencia se encuentra en una situación difícil, lo que amenaza miles de puestos de trabajo”. </p><p> Para el biólogo Milessi basta con ver los estudios regionales que se hacen dentro de la Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo, organismo que interviene en Argentina y Uruguay, para conocer que la merluza “presenta biomasa decrecientes en tallas es decir, el tamaño de los peces cada vez es más chico”. Esto, explicó Milessi a Infobae, “genera una repercusión directa sobre las capturas que genera la flota pesquera uruguaya”. </p><p> La pesca en Uruguay es fuente de trabajo directo de al menos 6.000 ciudadanos y genera exportaciones de alrededor de USD 100 millones anualmente. </p><p> Sin regulaciones, pocos recursos y poca transparencia</p><p> La zona del Atlántico Sur Occidental que comparte Argentina, Uruguay y Brasil, es una de las únicas áreas de aguas internacionales donde no existe una organización regional de ordenación pesquera (OROP). Las OROP, según Global Fishing Watch, administran la pesca más allá de las jurisdicciones nacionales, es decir que supervisan la actividad pesquera en alta mar. </p><p> En el 2019, Luisina Vueso, de la campaña Proteja los Océanos, dijo a Greenpeace que “la falta de control y regulaciones están dejando al océano al borde del colapso.

Solo en el Atlántico suroeste, más de 400 barcos pesqueros llegan cada año para vaciar sus mares”. </p><p> Milessi aseguró a Infobae que la falta de una OROP en las aguas de Argentina, Uruguay, Brasil y las Islas Malvinas, es aprovechado por las flotas de aguas distantes que llegan a los caladeros –zonas de pesca definidas por la FAO– de estos países “y no sabemos muchas veces cuánto se llevan... (Pero) hay una gran afectación de los recursos pesqueros del Atlántico Sur Occidental”</p><p> Para Goldaracena es esencial que se regule la pesca fuera de las jurisdicciones de los países porque no bastaría con que, por ejemplo, el puerto de Montevideo deje de recibir a embarcaciones extranjeras para evitar la pesca INDNR: “Uruguay podría ponerse todo lo exigente y duro con las flotas de pesca de aguas distantes que piden ingresos a puerto, pero mientras no haya control de regulaciones en alta mar, o sea, los barcos pueden dejar de entrar a puerto pero el problema no se va a erradicar”, aseguró. </p><p> Pero los instrumentos internacionales o regionales no son los únicos recursos para luchar contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

Los recursos que los gobiernos destinen a la lucha contra esta amenaza son importantes. </p><p> Buque pesquero chino detenido en Uruguay por presunción de pesca ilegal</p><p> Un reporte escrito por Goldaracena para Calamasur sobre el más reciente incidente de la Armada uruguaya y un pesquero chino revela “las carencias de recursos materiales de la institución”. </p><p> El pasado 5 de julio, las autoridades uruguayas informaron que dentro del pesquero chino Lu Rong Yuan Yu 606 se encontraron 11 toneladas de calamar. Esta embarcación fue detenida el 4 de julio a 150 millas náuticas de Punta del Este. Había la sospecha de que incurría en prácticas de pesca ilegal dentro de la ZEE de Uruguay.

El caso fue investigado y la Armada de Uruguay archivó el caso pues no logró comprobar que la embarcación hubiera pescado dentro de las 200 millas uruguayas. </p><p> Los barcos extranjeros pueden transitar de forma inocente por las ZEE de los países, pero no pueden pescar sin autorización. </p><p> Cuando se conoció que el caso fue desestimado, la Cámara de Agentes de Pesqueros Extranjeros hizo público un comunicado “en el que denuncia varias

irregularidades de la Armada en el procedimiento”, según recogió El Popular de Uruguay.

Este mismo medio calificó al caso del pesquero chino como un “Papelón y silencio” de las autoridades. El reporte de Goldaracena sobre este caso asegura que hubo “contratiempos derivados de no contar con los medios materiales adecuados, e imprevistos derivados de la falta de experiencia en el apresamiento de buques poteros, llevan a que se termine escapando sin que la Armada Nacional haya terminado de confirmar y registrar la sospecha de que se encontraba pescando”. Este sería un punto neurálgico también en Uruguay, pues no toda la información pesquera es de acceso público, algo que también es frecuente en otros países de la región, como Ecuador –aunque este país en marzo de 2022 se adhirió a una iniciativa internacional de transparencia pesquera. Milessi contó a Infobae que hay algunos datos sobre las pesquerías en Uruguay que son públicos y otros datos deben solicitarse con un pedido de acceso a la información.

Pero “muchas veces en la solicitud se tiene que dar ciertas condiciones, ahí es donde cualquier persona no puede tener acceso a esa información”. Según explicó Milessi, algunos datos como los desembarcos de la pesca de Uruguay están disponibles “pero no tenemos registros de cuánto se desembarca por la flota extranjera en el puerto de Uruguay”. Desde la sociedad civil, se ha instado al gobierno a realizar alianzas o a implementar proyectos y declaratorias para conservar el mar uruguayo. Por ejemplo, Milessi, como coordinador del proyecto Un Solo Mar, ha sugerido al gobierno que generen convenios de cooperación con Global Fishing Watch o Skylight, para el monitoreo satelital de las embarcaciones.

También, Milessi y su equipo trabajan en la implementación de un proyecto sistema de boyas y drones para monitoreo ambiental y de pesca ilegal. La lucha en contra de la pesca INDNR debería ser una de las principales preocupaciones de los países. Según estimaciones de la FAO, el 20 % de los productos del mar de todo el mundo se capturan de forma ilegal. Esto representa pérdidas económicas de entre USD 10 y USD 23 mil millones. De acuerdo con el senador Penadés, uno de los principales desafíos del sector pesquero uruguayo es lidiar con la sobrepesca y la pesca ilegal. Fuente: Infobae Etiquetas Uruguay