

Como “hub logístico”

# Informe habla de contradicción chilena por apoyo a flota pesquera china

● “Al brindar apoyo logístico a una flota sancionada por depredar ecosistemas y violar derechos humanos, Chile envía un mensaje contradictorio”, se señala, mencionando que buena parte de esos buques pertenecen a armadores sancionados por el Departamento del Tesoro de EE.UU. por pesca ilegal, trabajo forzado y violencia sexual.

La presión pesquera china sobre el mar argentino, sea pescando al borde del mismo, en la llamada “Milla 201”, o incursionando ocasional e ilegalmente en la Zona Económica Exclusiva (ZEE) para la flota de bandera argentina, apunta a seguir aumentando.

Una nueva investigación precisa que Chile se convirtió en un nuevo hub logístico de la flota china, sirviendo como nuevo y más cercano refugio para pescar de este lado del Estrecho de Magallanes, por donde cada año, hacia noviembre, centenares de buques del gigante asiático que asolaron previamente los frentes marítimos de Ecuador, Perú y Chile, pasan a hacerlo frente a la Argentina.

Históricamente, puertos como El Callao, en Perú, y

Montevideo, en Uruguay, han sido puntos clave para las flotas extranjeras, incluidas las chinas. Pero tras detectar pesca ilegal en su ZEE en 2018, Perú endureció los controles a los pesqueros extranjeros. Esto llevó a la flota china a reducir su presencia en puertos peruanos desde 2020. Un relajamiento normativo entre 2023 y 2024 permitió un breve retorno, pero la reimplantación de normas estrictas cerró nuevamente los puertos peruanos a los barcos chinos que se niegan a cumplir normas básicas.

“En este contexto, Chile emergió como el nuevo hub logístico”, dice un informe de Milko Scharvtzman, experto en pesca del Círculo de Políticas Ambientales (CPA). “Desde mediados de 2024, puertos del norte chileno, como Arica e Iquique, regis-

traron un aumento explosivo en la llegada de pesqueros chinos, pasando de cero ingresos en 2023 a 25 en el mismo período de 2024, mientras que en Perú los ingresos cayeron de 61 a cero”, precisa la investigación.

“Esto facilitará la estancia, permanencia, estadia y explotación de los buques chinos en el mar argentino”, dijo Scharvtzman a Infobae, aunque citó como dato positivo que el Congreso argentino haya ratificado recientemente la adhesión de la Argentina al Convenio de la Organización Mundial del Comercio (OMC), contra los subsidios a la pesca, que consideró un “antecedente favorable” para combatir la pesca ilegal de la enorme flota china.

“Con hasta 600 embarcaciones operando simultáneamente frente a las

costas de Sudamérica, la flota pesquera de aguas distantes de China domina los mares del mundo. Subvencionada por el gobierno chino con millones en combustible, construcción de barcos y participación estatal, esta flota opera al margen de regulaciones ambientales, laborales y de seguridad marítima. Los abusos a los derechos humanos, incluyendo trabajo forzado, violencia física y muertes a bordo, son una constante documentada. A esto se suma una red de barcos reeferos (cargueros refrigerados) y tanqueros que facilitan la pesca ilegal al encubrir la trazabilidad de las capturas, dificultando cualquier control. Para sostener esta operación masiva, la flota depende de puertos regionales que provean apoyo logístico: descarga de pesca no regulada, reparaciones, repostaje y cambios de tripulación”, afirma un pasaje clave de la investigación.

## La contradicción chilena

Según Scharvtzman, este cambio no sólo refleja una reconfiguración logística, sino también una contradicción: Chile, que aspira a ser sede del Tratado sobre Conservación y Uso Sostenible de la Biodiversidad Marina “más allá de las ju-

risdicciones nacionales” (más conocido por sus siglas en inglés, BBNJ) está brindando apoyo a una flota señalada por depredar los océanos. Peor aún, precisa la investigación, “entre los barcos que ahora recalcan en Chile, al menos dos -Fu Yuan Yu 7871 y Fu Yuan Yu 7872- pertenecen a armadores sancionados por el Departamento del Tesoro de EE.UU. por pesca ilegal, trabajo forzado y violencia sexual.

Estas embarcaciones, agrega, recibieron USD 19 millones en subsidios de China en 2021 y han sido detectadas con miles de cuerpos de tiburones, incluidas especies protegidas, y acusadas de prácticas como “el aleteo de tiburón”. Además, comparten identificaciones fraudulentas con otros barcos, lo que dificulta su rastreo, citando al respecto un estudio de la ONG Global Fishing Watch.

Cabe recordar, además, que según investigaciones publicadas a fines de 2024 por este medio, los barcos con denominación Fu Yuan Yu (en aquel caso con los números 7881 y 7882) pertenecen al Hongdong Group, empresa con la que el año pasado Santa Cruz firmó un Memo o Carta de Intención para inversiones portuarias

en la provincia patagónica, para hacer apoyo logístico a la flota china. La iniciativa no habría prosperado por la exigencia china no sólo de invertir en puertos, sino también administrarlos.

Además de precisar el cambio en el número de ingresos de barcos chinos a puertos sudamericanos, la investigación del CPA identifica los 25 buques chinos que ya ingresaron a puertos chilenos y dice: “Al brindar apoyo logístico a una flota sancionada por depredar ecosistemas y violar derechos humanos, Chile envía un mensaje contradictorio. La presencia de barcos como el Fu Yuan Yu 7700, Hua Ying 77 o Tian Xiang 58 en sus puertos pone en riesgo su credibilidad ambiental y expone una brecha en la gobernanza marítima regional”.

En otra nota, Infobae reveló el 69% de los barcos calamareros que operaron entre 2021 y 2024 frente a Sudamérica están vinculados a flotas con antecedentes de actividades ilícitas o violaciones a derechos humanos. Lo hacen además con el apoyo de reeferos o buques frigoríficos que transfieren carga pesquera, suministros y tripulación sin necesariamente ingresar a puerto.

