La legalización de la pesca ilegal china, la idiotez no tiene fronteras

Category: Recursos de Malvinas
escrito por César Augusto Lerena | 04/12/2024



Por cierto, una iniciativa de esta naturaleza atentaría contra la soberanía política, económica, ambiental, alimentaria, social y la defensa nacional. Siendo inconstitucional porque requeriría un Acuerdo previo ratificado por el Congreso de la Nación por imperio de los art. 4º; 5; 21º a 23º, 27º bis y 37º de la Ley 24.922 y, el art. 6º de la ley 24.093 de actividades portuarias.

Y su aplicación dañaría el medio ambiente violando la Ley 25.675 al promover facilidades a quienes pescan ilegalmente afectando el ecosistema marino y la sostenibilidad de los recursos pesqueros; que, en el caso de la pesca en Malvinas se agregaría la violación de la Res. 31/49 de las Naciones Unidas.

En nuestro artículo “*China no viene a solucionar el problema argentino, viene por nuestros recursos*” *(22/1/2023)* ya nos

referimos a que la Cancillería Argentina y su devaluada Secretaría de Malvinas se dedica a enumerar los derechos históricos argentinos sobre las islas sin diseñar otra política que la de cooperar sin contrapartida alguna del Reino Unido de Gran Bretaña.

Y, a la par, la Subsecretaría de Pesca y el Consejo Federal Pesquero integrado por representantes provinciales, tolera alegremente que una caterva de idiotas, irresponsables y desinformados, promuevan la apertura de los puertos del litoral marítimo a las flotas del Estado Chino que pescan ilegalmente nuestros recursos pesqueros migratorios a cambio de espejitos de colores.

La Pesca Ilegal no solo provoca perjuicios económicos, biológicos, ambientales y sociales, sino que genera violaciones en materia de trabajo esclavo y narcotráfico; además, de menoscabar la soberanía de los Estados ribereños.

Ver **Los Forajidos Oceánicos y la complicidad del Estado argentino**

Por lo tanto, no se puede poner en la balanza todo ello y contrastarlo con la intención infundada de generar algunos recursos económicos para las provincias provistos por pesqueros depredadores que, además, no tendrán envergadura alguna en relación al millón de toneladas de especies migratorias originarias de la ZEE Argentina que anualmente extraen chinos, españoles, británicos, coreanos, taiwaneses, etc..

Por un valor FOB de 4.320 millones de U$S y de 24.000 millones de U$S en el mercado final (*Mercado Central de Valencia, 11/22*), a lo que se agregan 325.000 toneladas de recursos pesqueros que se extraen anualmente en el área de Malvinas con licencias ilegales británicas, por un valor de 1,5 mil millones de U$S FOB que, en el comercio final, se transforman en unos 9 mil millones/año. Una irresponsabilidad política y

económica.

La idiotez e incapacidad política no se diferencia entre los funcionarios nacionales y provinciales, cualquiera fuese su pertenencia partidaria.

Primero fue Montevideo quien colabora con la pesca ilegal y los británicos en Malvinas; pero claro, es un puerto de Uruguay y los gobiernos argentinos no han hecho nada para acordar con ese país. Luego el Puerto de Comodoro Rivadavia de Chubut y distintos funcionarios públicos y sindicatos interesados en otorgar el uso a buques chinos de los puertos.

Ver El modelo pesquero uruguayo contribuye a la pesca ilegal

También el Puerto de Río Grande de Tierra del Fuego y finalmente la intención de abrir a los chinos todos los puertos de Santa Cruz, prestándoles asistencia logística a la flota que pesca ilegalmente a distancia de la República Popular China. Pero, los idiotas se reproducen y vuelven con la cantinela de la mirada corta. **Pan para hoy y hambre para mañana.**

Por su parte, la ahora ex Canciller con **el pacto Mondino-Lammy** reedita el Pacto Foradori – Duncan facilitándoles a los británicos a través del conocimiento preciso de los stocks pesqueros la pesca ilegal en las aguas argentinas de Malvinas, consolidando su presencia en los archipiélagos y al área meridional del Atlántico Sur.

Y, para ayudar aún más a los ingleses, se les autoriza vuelos a San Pablo contribuyendo a la comercialización de sus productos en el mercado más importante de Suramérica y el acceso al mundo. Nadie podría dudar que este nuevo Pacto viola la Disposición Transitoria Primera de la Constitución Nacional.

Ver **La inmobiliaria de la canciller Diana Mondino tiene un inquilino en el departamento Malvinas**

A las Empresas del Estado Chino ya se les otorgó cuotas y autorizaciones de pesca en la Argentina y operan legalmente en nuestros mares. La mayoría de los poteros que integran la Cámara de Armadores Poteros Argentinos (CAPA) con una flota de 65 buques pesqueros, *"capturan más del 90% del total argentino"* (En 2022 capturaron 167.110 toneladas del calamar Illex).

Son barcos de origen en el Estado chino ya que, pese al nombre de la Cámara, ésta está integrada por un 68% de buques de empresas asiáticas (mayoritariamente chinas); 18% españolas y, solo el 14% argentinas. Son varias las empresas adquiridas total o parcialmente por China en la Argentina y, recordemos que la mayoría de las empresas chinas no son privadas, sino que pertenecen al Estado chino.

Entre las principales exportadoras argentinas de este origen encontramos el Grupo Fenix; Arbumasa S.A. del grupo Dalian Huafeng Acuatic Prod Co. Ltd; Ardapez; Conarpesa, a partir de la adquisición de un porcentual importante de su paquete accionario por parte de la española Wofco integrada con capitales chinos; Altamare de Shanghai Jinyou Deep Sea Fisheries Co., etc. con exportaciones del orden de los 280 millones de dólares anuales.

China, por otra parte, está entre los cinco principales países importadoras de productos pesqueros argentinos, aunque, con U$S 3.700/tonelada (2021), es la más baja respecto del resto de los cuatro países importadores.

Ver [El gobierno nacional ignora la pesca ilegal impidiendo el desarrollo y nutrición de las provincias]

Habría que verificar si los buques chinos al dar de alta la bandera argentina también han dado también la baja de su bandera del registro correspondiente de China, ya que de otro modo -como se ventila en los ambientes portuarios- no estarían pagando derechos de importación en China de los productos

extraídos de Argentina.

Además de ello, con más de 300 buques chinos (unos 270 son poteros y otros 30 arrastreros) que pescan en alta mar ilegalmente los recursos migratorios originarios de la ZEE Argentina, es la flota más importante que pesca en forma subsidiada y denunciada de narcotráfico y trabajo esclavo. Se agregan otros buques chinos que pescan en aguas argentinas de las Georgias del Sur en el marco de la CCRVMA.

Los funcionarios no parecieran comprender que el calamar es una especie estratégica en el Atlántico Suroccidental y, su administración adecuada permitiría terminar con la pesca ilegal en alta mar y con el sustento de los británicos en Malvinas. Ya la Cancillería les facilita con acuerdos de cooperación a los británicos en Malvinas, falta que facilitemos las operaciones a los chinos abriéndoles los puertos argentinos. ***A idiotice não tem fim***.

Los británicos desde 1976 a la fecha extraen a través de licencias otorgadas a buques extranjeros de sociedades españolas-británicas; coreanas; taiwanesas y hasta el 2007 a chinas, un promedio de 250 mil toneladas (sin computar los descartes) de productos pesqueros argentinos.

Además de ocupar en forma prepotente 1.639.900 Km2 de territorio marítimos e insulares y disputar a Argentina 1.430.367 Km2 de plataforma continental y 2.426.911 Km2 de la Antártida Argentina y sus aguas correspondientes y, ha iniciado exploraciones petroleras al norte de Malvinas que se estiman del orden de los 791 millones de barriles de crudo de petróleo.

¿Con el usurpador y apropiador británico la Argentina debe cooperar unilateralmente? El Reino Unido no tiene ninguna vocación de devolver a la Argentina un espacio estratégico de acceso a la Antártida y de control del Atlántico Sur, el Pacífico, el Índico y directamente vinculado a la Patagonia. ***A***

idiotice do ex-ministro das Relações Exteriores Mondino não tem fim.

Ver [La ausente política pesquera y su directa vinculación con Malvinas]

Cederle los puertos a China agrega un desconocimiento supino de la operatividad que realizan los buques de esta nacionalidad que pescan a distancia. Un reconocido empresario del sector pesquero -tal vez el más lúcido y conocedor del negocio pesquero- dice al respecto:

«Es aterrador el desconocimiento que tienen las autoridades argentinas, no sólo las provinciales, sobre la problemática pesquera y en particular sobre la problemática en la zona adyacente a las 200 millas, incluyendo Malvinas. Imaginan que la flota extranjera les puede generar ingresos a sus provincias vía la venta de servicios a esos buques.

En el caso de Santa Cruz está alentado, en primer lugar, porque el sindicato de la estiba en esa Provincia sueña que habrían de incrementarse sus actividades, aunque la baja de actividades en el Puerto Deseado se debe en gran parte a que mientras en ese puerto descargar un barco vale aproximadamente $150 la tonelada en el puerto de Vigo sale $ 20; en segundo lugar, los supermercados piensan venderle provisiones a esos buques y, en tercer lugar, alguna estación de servicio se imagina vendiéndoles gasoil.

Aunque, ninguna de las tres cosas va a suceder. La flota china que opera en altamar trasborda sus cargas con la propia tripulación. El valor de esa tarea se incluye en el salario mensual de los tripulantes; pero, aún si le asignásemos un valor no pasaría de los $10 la tonelada. Ya desde la época de los acuerdos Marcos con la URSS y Bulgaria, así como durante las operaciones de charteo de calamar, siempre hubo una negativa rotunda a utilizar estiba local, por los costos expuestos.

Respecto a la compra de provisiones de productos frescos, tales como alguna verdura o fruta, probablemente compren puerro y cebolla de verdeo, el resto es arroz y especias que ellos traen de sus países. El Gasoil lo toman en alta mar a un valor subsidiado por el gobierno chino. Los trabajadores chinos no tienen pasaportes y no podrán bajar a tierra por temor a deserciones.

En resumen, esta "gran idea" se limitará a darles apoyo para que mejoren la eficiencia de los buques chinos trasbordando en un puerto seguro o realizando algunas reparaciones que los hacen perder mucho tiempo por las condiciones durísimas de alta mar y, además, en los viajes hacia y desde los puertos habrán de capturar en la ZEE Argentina y hacerse de una valiosa información sobre la situación del recurso al usar sonares durante su traslado, cuestión que vale una fortuna, en términos de evaluar la longitud de la campaña y de estimar las cantidades del reclutamiento. Todo ello a cambio de NADA».

Y es verdaderamente así. Resulta inaudito abrirles los puertos a los chinos bajo pretexto de generar negocios. Ellos no navegan miles de millas para ello, sino para llevarse nuestros recursos al menor costo posible, como es lógico en cualquier empresa y, más aún, cuando éstas deben rendir cuentas al Estado Chino.

Con la pesca ilegal que se llevan los chinos podríamos multiplicar en un 100% el empleo argentino y, desarrollar el litoral patagónico. No hay porqué pedirles una mano a los chinos -que no será gratis- para resolver los problemas argentinos y menos pretender eliminar la pesca ilegal cediéndoles los puertos o dándole facilidades logísticas; por el contrario, **será cerrar definitivamente todas las puertas de futuros acuerdos en alta mar, contrario al más básico proceso negociador.**

Ya nos hemos referido (*"España. Partícipe necesario de la ocupación de Malvinas", 11/2/23*) que el calamar illex que

consume la Unión Europea proviene en un 46,7% de América y el 47,8% de Asia, donde chinos, taiwaneses y coreanos pescan ilegalmente nuestros recursos migratorios. Sería bueno saber, quién certifica el origen y la trazabilidad de estos productos para su entrada a Europa.

Según cifras oficiales de la FAO y del gobierno chino, la captura del calamar illex en 2021 en el Atlántico Suroccidental alcanzó las 580.000 toneladas, de ellas, 170.000 toneladas corresponden a capturas en aguas argentinas de Malvinas y, 132.000 toneladas de buques poteros y arrastreros argentinos. Por su parte, el desembarco en el puerto de aguas distantes de Zhoushan se realizó mediante 214 buques chinos que operan en el Atlántico Suroccidental y Pacífico Oriental durante el primer semestre de 2021; un 61% de aumento en relación a 2020.

¿En este escenario quién sería el irresponsable de autorizar el uso de los puertos a buques chinos que realizan pesca ilegal en el Atlántico Sur? No es posible imaginar que los buques chinos ingresen a los puertos nacionales si la Argentina no tiene capacidad de control del mar argentino y en sus puertos sin previamente acordar con China la administración (investigación, conservación y distribución equitativa) en alta mar de los recursos migratorios originarios de la ZEE, los asociados y los que migran desde alta mar a la ZEE y, ello implica, inicialmente y, todos los años, determinar la "Captura Máxima Sostenible".

Un informe elocuente sobre la estrategia china, nos suministra el Reportero Li Dong (People's Daily Online, 14/2/2022) del Ministerio de Agricultura publicado por FIS SeafoodMedia Group (20/2/23) En el informe se indica que *«la producción de túnidos y calamares en 2022 se estabilizará en 2,25 millones de toneladas, un 30 % aproximadamente de la producción nacional de china de peces marinos».*

Y donde solo la captura de estas dos especies representa un

281% del total de capturas argentinas (800.000 toneladas) en igual período, lo que demuestra la magnitud de la pesca china y la gravedad de que estén realizando pesca ilegal de calamar migratorio en alta mar.

El responsable de ese Ministerio declaró que *«…Las estadísticas muestran que China tiene más de 2.500 barcos de pesca en alta mar»* y, el Atlántico Suroccidental, uno de los caladeros más importantes del mundo, tiene más de 350 buques pescando en forma ilegal y, dentro de las opiniones relativas al 14° Plan Quinquenal para el Desarrollo Pesquero Nacional de China, está la de:

«… participar profundamente en la gobernanza mundial de los océanos…construir bases de pesca en aguas distantes como núcleo, expandir los campos de procesamiento de productos acuáticos, almacenamiento y reparación de barcos…construir un nuevo patrón de desarrollo para toda la cadena industrial de la pesca en aguas distantes…mejorar aún más el nivel de mecanización, informatización e inteligencia de los equipos y optimizar aún más, la capacidad de estudio de los recursos pesqueros mundiales…».

Y en lo específico al Calamar y al Atlántico Sur FAO 41 refiere a *«regular los caladeros; fomentar el desarrollo del procesamiento intensivo, expandir el mercado de productos; fortalecer la construcción de toda la cadena de la industria del calamar…hacer que el centro de comercio de calamar oceánico de China sea más grande y más fuerte…fortalecer el desarrollo de los recursos biológicos marinos antárticos de manera constante y ordenada…alentar a las empresas pesqueras de aguas distantes a acelerar su desarrollo…alentar y apoyar a las empresas para construir bases pesqueras pelágicas en el extranjero…promover la mecanización, automatización e inteligencia de los barcos pesqueros, reemplazar humanos por máquinas y reducir costos…»* (*Ministerio de Agricultura y Asuntos Rurales, 14/2/2022*), coincidente con lo que intenta en la Argentina y en numerosos puertos de América del Sur.

Es evidente la intención de China de tener una hegemonía en la administración de los recursos en los océanos, amén de fortalecer tecnológicamente su flota y la eficiencia de éstas para aumentar su producción; manteniendo los transbordos en alta mar, a la par de promover la construcción de bases pesqueras en el extranjero.

Con este plan de acción, **nadie, en su sano juicio,** podría facilitar las operaciones chinas en el Atlántico Sur, suministrándoles apoyo logístico en los puertos, sin resolver previamente la administración en alta mar.

Por su parte, Daniel F. Runde **y** William A. Schreyer dijeron el 2/2/2023 *«…la aparición de armadas pesqueras masivas en toda América del Sur proporciona una indicación preocupante del potencial de esta presencia para expandirse (y) dadas las dificultades de acceso a la Antártida, los países más cercanos representan puertas de entrada estratégicas vitales»*.

Sobre lo dicho nos referimos en su oportunidad *(César Lerena "La erradicación de la pesca ilegal en alta mar para controlar el Atlántico Sur y Malvinas…" 5/4/2021)* a la intención del **Administrador del Consorcio Portuario de Comodoro Rivadavia de Chubut y vicepresidente del Consejo Portuario Argentino Favio Cambareri** que trató fallidamente de adjudicar a la Cía. china Hongdong Fischery Co. (la misma que firmaría un memorando de entendimiento años después en Santa Cruz) la construcción de un Astillero en Comodoro Rivadavia.

Para que preste servicios de reparación a buques chinos que pescan ilegalmente nuestros recursos; que, además, habría inexorablemente de prestar otras tareas logísticas a favor de éstas y, seguramente no habrá de detenerse a buques de estas nacionalidades, ya que ante semejante facilidad para operar ilegalmente en el Atlántico Suroccidental se acercará a pescar cuanto buque depredador esté pescando en los caladeros del mundo.

¿**Puede un simple Administrador de un Puerto establecer la política de administración de los recursos migratorios argentinos en el Atlántico Sur?**, **absolutamente NO**.

Las cuestiones marítimas, fluviales, navales y pesqueras no pueden estar en manos de un mero administrador de un puerto. Éstas se enmarcan en una compleja trama que debería tratarse en forma integrada, escalonada y con un mecanismo de relojería, ya que la Argentina tiene el equivalente al 52% de su ZEE y los archipiélagos de Malvinas, Georgias del Sur y Sándwich del Sur ocupados: además, como es dicho de violar toda la normativa argentina vigente.

Un año más tarde, la **Ministra de Producción de Tierra del Fuego Sonia Elizabeth Castigilone** promovería la apertura a chinos que pescan ilegalmente los recursos argentinos del Puerto a construir en Río Grande por Mirgor SA *(RevistaPuerto 24/11/22)* con capitales chinos y/o la estatal china Shaanxi Chemical Group (Memorando de entendimiento firmado el 16/8/22). Todo ello con el evidente apoyo del Gobernador Gustavo Melella, quien tendría muy buena relación con el gobierno chino.

Estos funcionarios ignoraban la vigencia de las Leyes 24.922, 26.386 y 27.564 y los artículos 2º; 25º; 31º inc. 4; 49º; 53 inc. 5; 54º; 58º inc. 7 y 11; 63º; 68º, 79º, 81º, 87º, 139º y 188º de la Constitución de Tierra del Fuego; la Ley 244 Provincial de Pesca (17/8/1995) artículos 6º, 12º a 18º y 41º a 50º y los derivados por contrabando por falta de pago de derechos aduaneros (Ley 22.415) *(César Lerena "Ministra de Tierra del Fuego facilitaría la pesca ilegal…" 24/11/2022)*.

Finalmente **el Gobernador de Santa Cruz Claudio Vidal** habría firmado *"luego de varias visitas a distintas provincias de China" (Informe Marítimo, 1/11/24)* un memorando de entendimiento con la empresa del Estado chino Fuzhou Hongdong Pelagic Fischery Co., en cuyos puertos de Santa Cruz se daría logística a los barcos chinos que pescan ilegalmente los

recursos pesqueros migratorios argentinos *(lo que parece ignorar su Ministro Gustavo Martínez cuando dice que «esta gente forma parte de la regla del juego del mercado mundial»)*, "*instalando un Astillero; mejorando los cinco puertos y el desarrollo de plantas pesqueras para agregar valor*" (decir que los chinos agregarían valor en la Argentina no es serio).

A partir del libre ingreso chino, una base de operaciones de este país en el Atlántico Suroccidental tendría serias implicancias geopolíticas en relación a la Patagonia, la Antártida y los pasos bioceánicos y la instalación de nuevas tensiones extrañas en el Atlántico Sur. En esta locura podría encontrar sustento que la Provincia de Santa Cruz le esté pidiendo al Consejo Federal Pesquero la asignación de 30 mil toneladas más de cuota social de merluza.

En estos tres proyectos de tres provincias patagónicas se convoca a quienes se llevaron ilegalmente desde 1982 a la fecha la friolera de 152 mil millones de dólares en productos pesqueros migratorios originarios de la ZEE Argentina, con los que se podrían haber ampliado, renovado y modernizado todos los puertos del país. Son un modelo colonizador que nos retrotrae al siglo XVIII/XIX y, deja en evidencia, la falta de planificación estratégica nacional y, la incapacidad de los funcionarios para administrar el Estado y potenciar la fuerza empresaria y laboral nacional.

Sería indispensable, además, que el Estado Nacional esté atento a que no existan retornos en este tipo de acuerdos que violan toda la legislación vigente.

La idiotez es una incapacidad para administrar los recursos de la Nación y la incapacidad se pone de manifiesto poniendo a las personas en la máxima posibilidad de sus capacidades y, en muchas ocasiones, este umbral es muy bajo.



Dr. César Augusto Lerena Experto en Atlántico Sur y Pesca – Ex Secretario de Estado Presidente Centro de Estudios para la Pesca Latinoamericana (CESPEL), autor de “La expoliación de los recursos pesqueros migratorios de Suramérica y el Caribe” (2022). 2 de noviembre de 2023.