

ENTRE CALAMARES Y MEDIANOCHE. EL EXTRACTIVISMO PESQUERO CHINO EN EL ATLÁNTICO SUR (2013-2019)

Federico Ortega
Darío Saavedra
Federico Esquiroz

FaHCE-IdIHCS-UNLP¹

federicortega@hotmail.com saav1974@gmail.com esquirozf@gmail.com

RESUMEN

El presente artículo busca abordar las prácticas llevadas a cabo en la actividad pesquera comercial de los grandes capitales chinos en la región del Atlántico Sur en la última década, especialmente en el último lustro, analizando su alcance global y su imbricación con las escalas locales.

Se buscará demostrar, mediante el análisis de fuentes periodísticas, documentos oficiales y bibliografía académica, que las explotaciones chinas extractivistas, sobretudo de calamar, destinadas a satisfacer la demanda creciente interna del gigante asiático, expanden sus actividades pesqueras territorializando distintos espacios del mundo. Se tomará como caso de estudio el proyecto de ampliación del puerto de Montevideo por parte de capitales chinos del sector pesquero, en la zona de Punta Yeguas, destinado para el abastecimiento de sus buques y al procesamiento de las materias primas extraídas por los mismos, creando un polo pesquero atlántico.

El trabajo se construye a partir de los conceptos de Harvey (2004), de “acumulación por desposesión”; entendiendo la depredación de los océanos como “minería pesquera” (Cóccaro et al. 2000) la cual es atravesada por el “consenso de las commodities” (Svampa, 2012). Este proceso genera una solución temporal a las crisis de sobreacumulación del capital transnacional, en pos de la inserción de la región al mercado mundial en forma de economías con estructuras productivas re-primarizadas, de poca complejidad y tendencia exportadora, con Estados que imponen regulaciones escasas, tendientes a facilitar la atracción de inversiones y la fuga de utilidades.

PALABRAS CLAVE: Extractivismo Pesquero, China, Puerto de Montevideo, Uruguay.

1. INTRODUCCIÓN

Tomando a Gudynas (2015), el extractivismo sería una forma particular de apropiación de recursos naturales basado en su extracción en grandes volúmenes o intensidad, exportándose más de la mitad de los mismos a los mercados globales, con poco o nulo valor

¹ El presente trabajo se inserta del Proyecto de Investigación “El Atlántico Sur y sus relaciones con otras regiones de interés geopolítico mundial. Estudios de casos frente a las actuales tendencias hegemónicas” bajo la dirección del Dr. Gabriel Merino.

agregado desarrollado en los países de extracción, en forma de materia prima o commodities. Para este autor, los extractivismos son plurales, y cuando menciona a la actividad pesquera, lo hace su relación con la elaboración de harinas de pescado. Este proceso tiene como condición la vinculación global entre el sitio de explotación y, vía exportación, el mercado receptor demandante. Para Cóccharo, “*la pesca produce un espacio que tiene una singularidad: su extraordinaria especificidad y originalidad que le confiere ser un espacio diferenciado producto de las peculiaridades que imprime el contacto de dominios diferentes, involucrando las franjas contiguas de tierra y agua*” (Cóccharo et al. 2000; s/p), asociadas a las diferentes escalas de dominio que confiere la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), incluidas las aguas internacionales.

Se evidencia una escasez pronunciada de estudios sobre el extractivismo referido a la actividad de la pesca en el Cono Sur, sobretodo en el Atlántico Sur, refiriéndose la mayoría de los estudios y análisis a la sobreexplotación minera, agrícola o los fenómenos ocurridos en las ciudades, quedando las referencias al extractivismo pesquero reducidas a someras menciones de diversos autores.

Una de las pocas excepciones a estos casos la constituyen los análisis de Gómez Lende (2015, 2018), quien realiza un análisis histórico de la naturaleza, orientación y regulación de las actividades pesqueras en la zona del Mar Argentino desde principios de los cuarenta hasta el año 2015. El autor se centra sobre todo en el caso argentino y señala que la expansión de la actividad pesquera se debió, en sus múltiples picos, al aumento de la demanda internacional de productos pesqueros puntuales, en donde el mismo va identificando diferentes “etapas”, como la denominada “fiebre del tiburón” (1943-1952), el “ciclo peruano” (basado en la pesca para la producción de harinas y aceites para alimentos balanceados, desde 1956 a 1970), seguida por la etapa de extracción de merluza y su procesamiento en buques fresqueros, desde antes de la imposición de políticas neoliberales a mediados de los setenta, patente en la creciente extranjerización de la pesca y las concesiones leoninas a flotas foráneas, intensificándose este proceso desde el 2002, al igual que la primacía de las flotas congeladoras y los problemas del descarte de pescado, aunque imponiéndose diversos cupos de captura (Gómez Lende, 2018; 24-26). En el acuerdo que celebró Argentina con la Comunidad Económica Europea en 1992, que fue denunciado en 1998, se comprometieron 30.000 toneladas de calamar *Illex argentinus*, especie con signos de sobreexplotación en el momento de aprobarse el tratado, además de autorizar la pesca de la merluza, siendo el momento en el cual se abre el espacio marítimo argentino a la flota

gallega y alemana, con gran capacidad de explotación pesquera. Es con esta acción de sobreexplotación desmedida, que Cóccharo et al.(2000) acuña el concepto de “extractivismo pesquero”, en tanto la misma describe la sobreexplotación de casi todos los stocks marinos, los cuales se vieron comprometidos en la década del noventa por el accionar de Europa en aguas jurisdiccionales.

Esta recalada europea en el Cono Sur en la década de los 90, fue producto del agotamiento de los caladeros del Mar del Norte y las costas africanas, además del reordenamiento del capital global en la actividad pesquera que opera desde la década de los 70 en el régimen de acumulación, legitimado por el modo de regulación, fundamentalmente a partir de la inserción del sistema productivo nacional pesquero argentino en la división internacional del trabajo (Yurkievich, 2015:72). Todo esto se da en el contexto de los cambios estructurales de la economía global post Bretton Woods, de gran liquidez financiera orientada, en parte, a las periferias, ampliando el mercado del crédito industrial, hasta que el modelo entró en crisis en la década de los 80, dejando la puerta abierta a las prácticas neoliberales y extractivistas sobre el Mar Argentino.

Aproximándose a esta periodización, Gómez Lende muestra que la pesca en la Argentina tuvo, durante todo el período y hasta la actualidad (2018), crecientes características depredadoras y extractivistas, dejando de lado la pesca artesanal para pasar a modalidades industriales y a gran escala, llegándose al borde del colapso biológico a causa de la sobrepesca, la escasa regulación y aplicación de la misma, sobre todo a la hora de evitar la captura de ejemplares jóvenes en edad de reproducción.

Este carácter depredatorio de la actividad pesquera en el Cono Sur, se ancla con el concepto acuñado por David Harvey, de acumulación por desposesión, en donde los bienes ambientales globales (tierra, aire, agua) y la proliferación de la degradación ambiental, han resultado de la total transformación de la naturaleza en mercancía (Harvey, 2007: 115), bienes que se ven transformados en commodities en virtud de *“su carácter homogéneo, que no revisten una fuerte diferenciación entre sus variedades, que incluso pueden estar estandarizados, y que son comercializados en grandes volúmenes”* (Gudynas, 2015:18), pero que en su comercialización internacional, están atravesados por las lógicas de la globalización, diferentes a las formas de exportación llevada a cabo antes de los 70. Svampa se refiere a esta nueva etapa como el “consenso de los commodities”, en tanto los mismos revisten el ingreso de América Latina en un nuevo orden económico y político-ideológico, sostenido por el boom de los precios internacionales de las materias primas y los bienes de

consumo demandados cada vez más por los países centrales y las potencias emergentes (Svampa, 2012).

Retomando la actividad pesquera, la República Popular China es en la actualidad, un gran mercado demandante de materias primas. Esta necesidad de China, se rastrea en las reformas neoinstitucionales que venían ocurriendo en dicho país, desde la enunciación que Deng Xiaoping ya había formulado en 1964, pero que se comienzan a plasmar en la realidad, a partir de 1978, dos años después de la muerte de Mao, sobre la necesidad de reestructurar la economía nacional, y las relaciones comerciales con el extranjero, entre otras medidas. La Iniciativa de la Franja y de la Ruta de la Seda, anunciada entre septiembre y octubre de 2013 por el Secretario General del Partido Comunista de China, Xi Jinping, reposicionan a China dentro de los grandes flujos comerciales, tanto marítimos como terrestres, en la escala global. De esta forma, en la actualidad todas las rutas conducen a Beijing, convirtiéndola nuevamente en el ombligo del mundo globalizado. Si bien el gobierno chino ni otros trabajos lo enuncian, Saavedra y Esquiroz (2019) plantean que se puede trazar una analogía entre el actual sistema de inserción comercial de China en la escala global, mediante la denominada “Nueva Ruta de la Seda”, con las prácticas llevada adelante por el Reino del Medio a lo largo de su historia, donde a través del comercio, se legitimaban los lazos tributarios de subordinación de la periferia con el centro chino.

Estas actividades que se inscriben en una estrategia china a escala global, denominada “Nueva Ruta de la Seda” que, si bien tiene entre sus objetivos principales el aumento de la conexión y el intercambio de bienes y servicios entre Asia, África y Europa, las lógicas chinas de abastecimiento de recursos naturales vitales para su modelo económico llevaron a la postulación de diversos proyectos en América Latina, de dispares resultados. Los países de América Latina se constituyeron paulatina y gradualmente en los principales beneficiarios de la apertura comercial de Beijing que, mediante el fomento del bilateralismo, posibilitaron generar en la región la reorientación de sus exportaciones, que anteriormente dependían mayoritariamente para la colocación de sus mercancías de los mercados de los países europeos y de los Estados Unidos. Tal como lo señala Svampa, China, para 2013:

“... ya se había convertido en el primer origen de las importaciones de Brasil, Paraguay y Uruguay; el segundo en el caso de Argentina, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, Honduras, México, Panamá, Perú y Venezuela; y el tercero para Bolivia, Nicaragua, El Salvador y Guatemala. De esta manera, fue desplazando como socios comerciales de la región a Estados Unidos, países de la Unión Europea y Japón” (Svampa, 2019: 90).

Retomando lo anterior, el presente artículo busca abordar, específicamente, la problemática de los proyectos de construcción del nuevo puerto de Montevideo, en Punta Yeguas, con inversiones de capitales chinos, determinando que, más allá de su concreción a corto o mediano plazo, responde a una estrategia estructural de Beijing en pos de facilitar el abastecimiento del recurso clave del pescado, que puede englobarse dentro del plan denominado “Nueva Ruta de la Seda”. Este proyecto responde a una situación preexistente y también escasamente analizada, como es la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada (INDNR), tal como lo conceptualiza la FAO, sobretodo realizada por barcos de bandera china.

En este sentido, el nuevo Puerto de Montevideo reduciría sensiblemente los costos logísticos y operativos de estas actividades pesqueras, al proveer de un lugar de descarga, reparación, reabastecimiento de las flotas y procesamiento de la materia prima extraída.

Para esto, en un primer momento se analizarán las relaciones sino-uruguayas desde su inicio en 1988 hasta la actualidad. Luego, se describirán brevemente las lógicas extractivas de las flotas chinas en el Atlántico Sur, para ahondar en la cuestión de la construcción del Puerto en Punta Yeguas, la implicancia del mismo en el proyecto de la Nueva Ruta de la Seda y las reacciones de la sociedad civil uruguaya en respuesta a esta situación.

2. LAS RELACIONES SINO-URUGUAYAS.

Las relaciones comerciales entre la República Popular China y la República Oriental del Uruguay se iniciaron en 1988 con el reconocimiento, por parte de Montevideo, del gobierno de Beijing. Desde un primer momento, la relación fue de índole comercial, con un creciente intercambio de los productos tradicionales uruguayos, además de lana, cuero y pesca, y un aumento progresivo de las importaciones desde el gigante asiático (Bartesaga y Mangana, 2012: 11, 17). Algunos autores como Bernal-Meza (2013) refieren a que este reconocimiento estuvo asociado con el alineamiento en política internacional adoptado para acercarse a la integración incipiente entre Argentina y Brasil, plasmada en el Acta para la Integración firmada en 1986 y el posterior Acta de Alvorada, de abril de 1988, que incluía a Uruguay en el proceso.

Desde la asunción del Frente Amplio en el gobierno de Uruguay, en el 2005, se buscó generar un mayor acercamiento con el gigante asiático. Esto se plasmó, no sólo en el reconocimiento, en 2008, de parte del entonces presidente Tabaré Vázquez del carácter de

“economía de mercado” de China, sino también en la firma de una serie de acuerdos y convenios bilaterales de cooperación económica y técnica, consistentes mayoritariamente en memorandos de entendimiento y cooperación entre diversas áreas y ministerios de ambos países, como los recursos hídricos, forestales, educación y cooperación industrial, entre otros, siendo considerable la firma de diversos acuerdos sanitarios y donaciones chinas que no superaban los cincuenta millones de yuanes por convenio, a destinarse en “proyectos particulares” (Ministerio de Relaciones Exteriores del Uruguay, 2008, 2010, 2013, 2016, 2018).

En octubre de 2016, en la página oficial de la presidencia de Uruguay, se anunciaba que Uruguay y China, declararon el establecimiento de una asociación estratégica entre los dos países, según declaraciones del director general de América Latina y el Caribe de la cancillería China, Zhu Qingqiao, añadiendo que "acordaron iniciar cuanto antes las negociaciones para un tratado de libre comercio”, fundamentalmente, porque Uruguay es miembro también del Mercosur.

El 20 de agosto de 2018, Uruguay se incorporó como miembro a la Ruta y Franja de la Seda, firmándose un memorándum de entendimiento entre China y Uruguay, donde ambos se comprometen a facilitar y promover

“la cooperación, el diálogo y el comercio en sectores de servicios clave, particularmente en transporte, logística, turismo, cultura, tecnología, telecomunicaciones, computación e informática, servicios deportivos, servicios de tercerización y servicios de medicina china tradicional, entre otros” (Ministerio de Relaciones Exteriores del Uruguay, 2018).

Según expresiones oficiales, como la del Ministro de Exteriores, Rodolfo Nin, se buscaba que el país sudamericano sea la puerta de entrada del comercio chino al continente, mencionando proyectos como el Ferrocarril Central de Uruguay, el nuevo puerto pesquero y la mejora de la electrificación del norte del país. (Broto, 2018). El embajador chino en Uruguay, Wang Gang, afirmó que este memorándum fue clave para la construcción conjunta del proyecto de la Franja y la Ruta, siendo el primer país sudamericano en hacerlo (Wang Gang, 2018).

Tomando los últimos datos disponibles de comercio exterior del Uruguay (Uruguay XXI, 2017, 2018), China era el principal destino de sus exportaciones, totalizando un 26% del total (aunque con una leve baja desde el 28% del 2017, explicado por la sequía del año 2018), con guarismos cercanos a los 2328 millones de dólares, de los cuales el 31% se obtuvieron por la venta de carne vacuna, seguidos por la celulosa (25%) y la soja (20%). En

cuanto a las importaciones, China era el principal origen de las mismas, con un 22% del total, en forma de vestimenta, teléfonos, sustancias químicas, computadoras, plásticos y sus manufacturas, autopartes y vehículos. En las compras, Brasil resultó ser el segundo punto de origen de las mismas, con un 21% del total (Uruguay XXI, 2018).

3. EL EXTRACTIVISMO PESQUERO CHINO

El extractivismo pesquero chino en el Atlántico sur se vuelca fundamentalmente en la captura del calamar. Es necesario destacar que la actividad extractiva china, se concentra, sobretodo, en el límite exterior de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) de Argentina, y son monitoreadas desde la ciudad de Mar del Plata, en el Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero (Inidep) (Aguilera, 2019). Según la Dirección Nacional de Recursos Acuáticos del Uruguay (DINARA), la distribución de los calamares

“en el Atlántico Sudoccidental, se dan desde la latitud 20° - 22°S hasta aproximadamente 53° - 55° S, siendo más abundante entre los 35° y los 52°S. Desde la isobata de los 50 hasta la de 1.000 m de profundidad principalmente a lo largo de la plataforma y el talud continental. En la Zona Común de Pesca (ZCP) migra desde el Sur, con una máxima penetración hacia el Norte durante el mes de julio manteniendo las características generales, existiendo una época de veda para los buques arrastreros de fondo que se extiende desde el 1 de enero al 31 de agosto de cada año y solo puede desembarcarse hasta un 15% de calamar con respecto al total desembarcado en cada viaje”. (Comisión Mixta del Frente Marítimo, 2000).

En los últimos años, se viene dando un proceso de sobreexplotación sobre el calamar, y por lo tanto las diferentes medidas tomadas por las autoridades de aplicación resultaron ser paliativas con respecto a la población de dicha especie, como la prohibición de la pesca del calamar desde julio de 2017 a abril de 2018 y desde agosto del mismo año en adelante (Argentina.gob.ar, 2018).

El caladero de las Islas Malvinas brinda datos similares en cuanto a la sobreexplotación del calamar, informándose que la flota gallega (española), heredera del convenio entre Argentina y la CEE celebrado en la década de los 90, ya acumuló más de 51.000 toneladas en la primera campaña del año, batiendo el récord de capturas de calamar Loligo durante la primera campaña del año 2019, siendo “acompañado de una reducción de las capturas en aguas internacionales del otro calamar abundante en la zona (la pota, el *Illex Argentinus*)”.



Figura 1. Zona común de pesca. Fuente: DINARA

El informe del año 2018 del departamento de pesca de las Islas Malvinas, sostiene que

*“la abundancia de una de las poblaciones comerciales más grandes en el Atlántico sudoccidental, *I. argentinus* fluctuó mucho en los últimos años, con un período de baja abundancia en 2009-2011, recuperación gradual en 2012-2013, recuperación total en 2014-2015 y otra caída en 2016. En 2017 y 2018, el stock patagónico de *Illex* está en una tendencia de recuperación, pero está sufriendo más presión de explotación debido a un aumento dramático del esfuerzo de pesca en alta mar”* (Falkland Islands Government, 2019: i).

Hasta mayo de 2019, la pesca legal (registrada) de calamar de Argentina fue de 71.3 toneladas, frente a Uruguay, que recolectó 127.7 toneladas, haciendo un total de 199

toneladas, que en comparación de la zafra previa se incrementó un 0.5%, según datos de Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo (CTMFM).

A partir de los informes de las ONG's ambientalistas uruguayas como Oceanosanos y otras que monitorean las actividades pesqueras chinas en el Atlántico Sur, y fundamentalmente en las aguas jurisdiccionales uruguayas, se puede constatar que el trabajo que llevan adelante los pesqueros, sobretodo de bandera china, se encuadran dentro de la categoría de Pesca Ilegal no Declarada no Reglamentada (INDNR), siendo definida la pesca ilegal como aquella

“realizada por buques nacionales o extranjeros en aguas bajo la jurisdicción de un Estado, sin el permiso de éste o contraviniendo su legislación (...), por buques que enarbolan el pabellón de Estados que son partes de una organización regional de pesca competente, pero faenan contraviniendo las medidas de conservación y ordenación adoptadas por dicha organización (...) en violación de las leyes nacionales u obligaciones internacionales” (FAO, 2019).

La pesca no declarada refiere a aquellas capturas no declaradas o mal declaradas frente a las autoridades nacionales competentes o en la jurisdicción de una organización regional pesquera, mientras que la pesca no reglamentada refiere a aquellas actividades realizadas

“en la zona de aplicación de una organización regional de ordenación pesquera competente por buques sin nacionalidad, o que enarbolan el pabellón de un Estado que no es parte de esa organización, o por una entidad pesquera, de una manera que no está en consonancia con las medidas de conservación y ordenación de dicha organización, o que las contraviene; o realizada en zonas o en relación con poblaciones de peces respecto de las cuales no existen medidas aplicables de conservación u ordenación y en las que estas actividades pesqueras se llevan a cabo de una manera que no está en consonancia con las responsabilidades que incumben al Estado con respecto a la conservación de los recursos marinos vivos en virtud del derecho internacional” (FAO, 2019).

Rodrigo García, fundador de la ONG Oceanosanos, una organización que lucha contra la sobrepesca y por la protección del ecosistema marino en Uruguay, declaró a Nora Fontana (2019) que China posee, bajo su jurisdicción nacional, una flota de cerca de tres mil barcos, que distribuyen sus actividades en treinta países, en aguas internacionales de los océanos Atlántico, Pacífico e Índico. El principal inconveniente logístico para llevar a cabo sus actividades radica en la ausencia de puertos propios fuera de Asia para reabastecerse de combustible, y de otros suministros, además de poder realizar reparaciones, esenciales cada

dos años, elaborar y preparar las capturas. En este contexto, la ubicación geoestratégica del puerto de Montevideo funciona como un puerto ideal para estas actividades, fundamentalmente por ser un puerto *hub*, es decir, un puerto central o de redistribución de carga con mejor ubicación en el Atlántico sur, y debido también a la laxitud de las regulaciones, la denunciada corrupción interna en la Dirección Nacional de Recursos Acuáticos (Fontana, 2019), y a la dureza de la legislación argentina y brasileña, que impiden la entrada de los pesqueros chinos a sus puertos si no es bajo el pago de impuestos.

La República Oriental Uruguay firmó el Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto Destinadas a Prevenir, Desalentar y Eliminar la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada en 2009, siendo la autoridad de aplicación de esta ley la DINARA, sancionado mediante la Ley 19175 del año 2013 y el decreto 323/017. Esta misma ley fija al puerto de Montevideo como el único autorizado para la entrada de buques extranjeros, previo informe de la DINARA, habiendo solicitado el permiso previo y cumpliendo una serie de condiciones, como tener un representante debidamente acreditado y domiciliado en el país, fungiendo el mismo como armador del buque bajo su representación (MGAP, 2017).

Es necesario aclarar que las flotas pesqueras chinas funcionan como enclaves oceánicos en donde se realizan todas las actividades del faenamiento y conservación de la pesca, ocurriendo la mayoría de estas actividades en aguas internacionales, por más que algún pesquero desarrolle actividades en aguas jurisdiccionales uruguayas. En total, la flota pesquera china del Atlántico Sur, declaró ante la FAO la captura de más de 125.000 toneladas, mayoritariamente calamar, a los que habría que sumar la actividad de los más de 200 buques que operan al margen de cualquier control fuera de las 200 millas de Argentina y las Malvinas.

4. EL PROYECTO PORTUARIO EN MONTEVIDEO. ¿UNA CUENTA EN UN “COLLAR DE PERLAS”?

4.1. Los antecedentes.

La República Popular China necesita establecer un anclaje territorial para su flota pesquera en el Atlántico Sur, como forma de reducir costos logísticos y de abastecimiento. Arakelian (2019) analiza el porqué de un puerto en Montevideo con capitales chinos, tomando en cuenta que Beijing financia y ejecuta proyectos en meses cuando el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) o el Banco Mundial, suelen establecer plazos más

largos. Para mayo de 2013, José Mujica, cuando aún no existía la Iniciativa de la Franja y de la Ruta de la Seda, ya buscaba financiación en Beijing para un megaproyecto portuario, con cofinanciación de Brasil, en las costas del departamento de Rocha, pero el mismo no llegó a concretarse por la presión empresarial de Brasil, que también quiere un puerto de aguas profundas, y del sector inmobiliario esteño. El primero se relacionaba con el proyecto minero de Aratirí, que fue desactivado unos años después. Pero en 2016, en otra visita de Estado, al presidente Vázquez le fue mejor, y se activó nuevamente el proyecto portuario.

Tomando en cuenta lo denunciado por Rodrigo García en la mencionada entrevista brindada a Nora Fontana, ya en 2013 la Administración Nacional de Puertos de ese país recibió una delegación china, de la provincia de Shandong. Se debe aclarar que esta delegación fue invitada por los mismos uruguayos, y no debe ser interpretada como una avanzada china en el continente. Aunque esto no quita que, vista la factibilidad, China no invierta en un emprendimiento que asegure su aprovisionamiento con mejores condiciones de logística, tomando en cuenta la ausencia de puertos de aguas profundas y con ubicación estratégica en esta región del Atlántico sur, buscando el Gobierno del Uruguay la oportunidad de aprovechar esta situación.

En este sentido, se debe aclarar que, según diversos estudios de ONGs como Oceana y otras organizaciones como Global Initiative (contra el crimen organizado transnacional), el Puerto de Montevideo fue, en 2015, el segundo mayor receptor de buques frigoríficos sospechados de participar en transbordos de capturas presuntamente ilegales, sólo superado por el puerto ruso de Vladivostok (Oceana, 2017). El transbordo es un proceso en el cual los pesqueros transfieren sus capturas a buques refrigerantes (reefers) en aguas internacionales y estos, a su vez, los abastecen de combustible y otros suministros pudiendo blanquearse, en estas situaciones, las capturas realizadas mediante pesca ilegal, por la falta de controles gubernamentales en aguas internacionales. A su vez, Oceanosanos denunció la entrada, en el puerto de Montevideo, no sólo de barcos sospechados de haber realizado transbordos en aguas internacionales, sino también de pesqueros de diversas banderas con antecedentes delictivos, de abusos, maltratos e incluso de trabajo esclavo en sus tripulaciones, como el Oyang 75 y 77 y los barcos mellizos Lu Rong Yuan Yu, estando los controles sobre las capturas basados en la declaración de los propios capitanes de los barcos, sin inspecciones ni verificaciones del Gobierno (Oceanosanos, 2018, 2018a).

4.2. El proyecto Punta Yeguas.

El año 2016, el gerente de la firma Shandong BaoMa, Jian Hongjun, afirmó al diario uruguayo La República sus intenciones de construir, en Uruguay, “un muelle de transporte de productos acuáticos, un astillero de fabricación y reparación de barcos, una fábrica de manufacturación de hielos para la congelación de productos marítimos, un depósito de petróleo y unos edificios de oficinas y viviendas”, en otras palabras, “una base logística para la reparación, mantenimiento y suministro de recursos materiales para flotas pesqueras del Atlántico Sur” (La República, 2016). El proyecto, que contaría con una inversión de 210 millones de dólares y emplearía a cerca de 500 empleados estables, estaba siendo negociado desde el 2014, para ser anunciado formalmente en 2018 en Uruguay XXI, encabezado por el consorcio chino Zhongjin Puerto S.A.. En noviembre de ese año, también se confirmó, con este propósito, la compra de 28 hectáreas de terrenos en la zona de Punta Yeguas, varios kilómetros al oeste de Montevideo, existiendo rumores que ubican a este puerto como “zona franca” (Koop, 2019).

El proyecto se encaminaba hacia buen puerto con la firma del Decreto 54/19 por el presidente Tabaré Vázquez y la mayoría de su gabinete de ministros, resolviendo la ampliación del Puerto de Montevideo y su influencia portuaria, con motivo de “incentivar en el futuro el desarrollo de proyectos portuarios”, extendiéndose sobre “las superficies de aguas y álveos comprendidos entre las líneas que enfilan la Punta Yeguas y la Punta Pedregal con la Punta Canario y la correspondiente a la costa entre ambas líneas” (ADAU, 2019), quedando pendiente la re zonificación de los terrenos por parte de la Intendencia Municipal de Montevideo y la autorización de la Dirección Nacional de Medio Ambiente. Tal como lo expresa Arakelian (2019) el sólo dragado del puerto actual, que se llevó a 12 metros de profundidad, en su canal de acceso principal, sin la objeción de Argentina, implica mejores condiciones de competitividad para Uruguay, posicionándolo fuertemente como puerto *hub*.

Con respecto a la política portuaria, en Uruguay se constituyó en política de Estado, evidenciado en la vigencia de la Ley de Puertos, con más de veinticinco años de vigor, siendo una ambición común a todos los partidos políticos uruguayos la posesión de un puerto de aguas profundas. Incluso el mismo presidente de la Administración Nacional de Puertos destacó que el puerto “va a generar más trabajo”, siendo un aporte para Uruguay y la pesca mundial, haciendo figurar al país en el mercado pesquero como punto de referencia para más flotas, no sólo para la coreana (Revista Puerto, 2018).

La estrategia de desarrollar un puerto de capitales propios en el Atlántico Sur, más precisamente en el Uruguay, se podría ubicar como estrategia periférica de la denominada Nueva Ruta de la Seda, una serie de megaproyectos de infraestructura destinados a la conexión entre Asia y Europa, además del abastecimiento de recursos naturales clave como petróleo y gas hacia China. En este sentido, el proyecto figura en línea con la idea de la realización de la línea ferroviaria sudamericana, en pos de lograr el objetivo previamente mencionado de mejorar el abastecimiento de recursos naturales claves para Beijing.

Siguiendo a Margueliche (2019), se puede establecer que la Nueva Ruta de la Seda, se basa en el rescate del concepto de Tianxia, establecido en la dinastía Zhou (1.046-256 a.C.), como elemento que niega el conflicto entre las partes, y que permite homogeneizar las heterogeneidades de la diversidad de los diferentes pueblos para con el centro, sobre el cual se basan las relaciones sino-céntricas, que se articulan en una vía armónica. Al reflotar dicho concepto, Xi Jinping, que anula la intervención política, pero no las económicas, exporta un modelo resignificado de relaciones asimétricas entre periferias y centro, basadas en exportar beneficios sociales y económicos al resto de los territorios fuera de la órbita china, garantizando la gobernanza global, articuladas por el cooperativismo. Tal como lo establece este autor, *“Tianxia propone no solo una nueva forma global de relacionarse, sino la necesaria conformación de un escenario que le permita desarrollarse. China está decidida en la actualidad a expandir sus fronteras en búsqueda de productos para poder sostener su crecimiento, además de lograr extender sus producciones”* (Margueliche, 2019: 8).

Esto nos lleva a analizar el desembarco de China en el puerto de Montevideo. Bajo el concepto de Tianxia, se incorpora, a la Nueva Ruta de la Seda, al Atlántico Sur, que viene a disputar el patio trasero a los Estados Unidos. Pero como el desembarco no tiene una impronta ideológica, sino comercial, solapa su fin primigenio, basado en el extractivismo en sus diferentes formas. Frente al intervencionismo de los Estados Unidos en la región, China acapara las exportaciones del Cono Sur en su gran mayoría, como ya fue descripto más arriba. Esto nos lleva a conceptualizar esta situación dentro del concepto de “unipolarismo condicionado” (Narodowski & Zapata, 2009), a partir de que los Estados Unidos no logra soslayar la crisis en la cual está inmerso, y que en ese proceso ha perdido competitividad a manos de China en un contexto de mutua interdependencia global. Merino sostiene que

“el gobierno de Donald Trump ha declarado la guerra comercial al mundo. Según el presidente de Estados Unidos, “las guerras comerciales son buenas y fáciles de ganar”, teniendo en cuenta que su país constituye el mercado más importante del

mundo en términos nominales y que posee el déficit comercial más abultado del planeta” (Merino, 2019: 68).

Así mismo, el autor sostiene que China se constituye en el mayor oponente de los Estados Unidos, y en virtud de ello, este último desbarató los tratados multilaterales celebrados a escala regional, que tenían como estrategia globalista acorralar a China y a Rusia. Merino sostiene la hipótesis que, de esto, los Estados Unidos van a enfocarse hacia el bilateralismo comercial, que le permite proteger al conjunto de capitales no competitivos en términos globales de la economía estadounidense, y mediante el mismo mecanismo, forzar las negociaciones políticas estratégicas (Merino 2019: 71).

De esta forma, Latinoamérica se ve tensada por prácticas de bilateralismo comercial de diferente matriz, con anclaje en el intercambio, pero que en su sustrato, apelan a dominar desde diferentes lógicas, el devenir del Cono Sur.

4.3. Resistencias al proyecto Punta Yeguas y estado actual de la situación (julio 2019)

El proyecto de ampliación del puerto de Montevideo en Punta Yeguas tuvo, desde el anuncio del mismo, resistencias de diversos sectores de la sociedad civil uruguaya, contando a vecinos de la zona, diversos grupos ambientalistas, algunos miembros del opositor Partido Nacional y otros partidos de izquierda, como el Movimiento 26 de Marzo.

Rodrigo García, de la ONG Oceanosanos, postuló que la instalación de este puerto se negoció a puertas cerradas en Uruguay XXI, sin consultar a la sociedad civil, siendo peligrosa su instalación porque aumentaría la sobrepesca que ya tienen los mares (El País, 2019). En este sentido, Milko Schwartzmann, especialista en conservación marina, añade que se obviaron los procedimientos institucionales para modificar el tamaño del Puerto, debiendo tratarse en el Congreso y aprobarse por dos tercios del mismo. China, según su opinión, busca instalar un “megapuerto” en Montevideo para “evitar controles y bajar aún más sus costos”, señalando el combustible subsidiado por Beijing y la mano de obra esclava que trabaja en los pesqueros, haciendo hincapié a su vez en que la DINARA, durante 2018, no inspeccionó ningún barco chino en sus descargas en el puerto propiciándose, de seguir estas políticas, de construirse el puerto y declararlo como zona franca, la pesca ilegal y las violaciones a los Derechos Humanos perpetrados por la flota pesquera china (El País, 2019. Revista Puerto, 2019). El representante del Partido Nacional en la Administración Nacional de Puertos, Juan Curbelo, dudó porque, a la vez que se discute este proyecto, se está gestando un puerto pesquero en Capurro (dentro de la zona portuaria de la bahía de

Montevideo), con una inversión de 100 millones de dólares, para habilitar otro, pero cinco kilómetros más al sur, como sería Punta Yeguas (El País, 2019). Los vecinos de Santa Catalina, muchos organizados en la “Coordinadora de Vecinos del oeste de Montevideo”, centran sus críticas en que la población más vulnerable asumiría una carga desproporcionada sobre las consecuencias de la degradación del ambiente, además de puntualizar en las prácticas chinas respecto al trato a sus tripulaciones y el aprovechamiento de las ineficiencias, cuando no las ausencias de los Gobiernos para devastar los mares donde pesca (Ibídem).

El 22 de marzo del 2019 se realizó una movilización en Montevideo por el Día Internacional del Agua, nucleándose varios reclamos, siendo uno de ellos la oposición al puerto chino en Punta Yeguas, además de la negativa a la Ley de Riego y la instalación de una nueva pastera en el río Negro, terminando la protesta con dos detenidos (Public Services International, 2019).

Finalmente, para junio del 2019, en una entrevista dada por Julio López, gerente de Shandong Baoma Fishery Group, el mismo confirmó la no realización del proyecto porque “esa área la declaró el Municipio de Montevideo zona rural natural (algo así como territorio protegido con el fin de mantener la biodiversidad, etc.) y por lo tanto no apta para puertos”, ofreciéndose como alternativa, de parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, un predio en Puntas de Sayago, del cual no se especificó su extensión, ni el tamaño del frente de costa, quedando el proyecto en foja cero (El País, 2019b).

El mismo El País arguye que el proyecto se frenó por las “encendidas discusiones a nivel popular y las disidencias desde las esferas oficiales”, tomando en cuenta una posible aprobación del Poder Ejecutivo nacional, manifiesta en la firma del proyecto, pero siendo el mismo frenado por la no autorización otorgada por la Intendencia Municipal de Montevideo.

López agregó que el nuevo proyecto del Puerto (aún no presentado ni ubicado en un terreno en particular) tendría un costo no mayor a los 200 millones de dólares y emplearía, en su mayoría, a personal uruguayo. Su función sería “ofrecer servicios de mantenimiento y aprovisionamiento (de insumos) a los buques pesqueros”, incluyendo “un varadero con sus talleres, una planta de frío para retener eventualmente la carga de cualquiera nave que con urgencia entre a puerto para reparaciones y un muelle de unos 800 metros de extensión para dar cabida de amarre a pesqueros comunes y mayores”. La empresa pensaba este proyecto para pesqueros internacionales que operan en el Atlántico Sur, “como los de Corea del Sur,

de España, de Japón o de Taiwan que les resulta costoso retornar a sus puertos de origen”, sin mencionar, de manera cuanto menos llamativa, a los pesqueros de bandera china.

5. CONCLUSIONES.

El calamar es producto en el Atlántico Sur de una sobreexplotación sistémica por parte de la flota pesquera china fondeada en aguas internacionales, las cuales depredan severamente a la población de *Illex argentinus*. De esta forma, el puerto de Montevideo se transforma en un tema geoestratégico regional. Si sólo se considera que el dragado a mayor profundidad del mismo ya pone en tensión la navegabilidad y el comercio en la Cuenca del Plata, también implica un fuerte golpe a los intereses portuarios de Buenos Aires, donde el transporte marítimo, cerealero mayoritariamente, tiene otra alternativa como punto de salida a su destino comercial.

El bilateralismo comercial de esta forma, no permite aflorar las tensiones y los conflictos, que subsumen el territorio local al interés de la Nueva Ruta de la Seda, bajo el concepto de Tianxia, y si bien el megapuerto puede enfrentarse a las contradicciones de los diferentes actores locales, los mismos no están subordinados a la lógica globalista del poder extractivista de China sobre el Atlántico Sur con la captura de los calamares, sino que representan un polo de resistencia contra el mismo. En este sentido, se puede considerar que si bien el proyecto de Punta Yeguas está en “foja cero”, esto no implica en absoluto un freno en la estrategia de Beijing ni, mucho menos, la desaparición de la necesidad, dentro de su estrategia y de la rentabilidad pesquera, de un puerto de aguas profundas en las aguas del Atlántico Sur.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

- Aguilera, E. (2019) “La Argentina y Gran Bretaña reanudan ahora la investigación pesquera en el Atlántico sur”. En: *ambito.com*. 19 de febrero de 2019. Recuperado de: <https://www.ambito.com/la-argentina-y-gran-bretana-reanudan-ahora-la-investigacion-pesquera-el-atlantico-sur-n5013695>
- Arakelian, G. (2019) “Puerto pesquero chino en Uruguay, oportunidad de lucro sin ceder soberanía”. En *Nodal*, 1 de junio de 2019. Recuperado de: <https://www.nodal.am/2019/06/puerto-pesquero-chino-en-uruguay-oportunidad-de-lucro-sin-ceder-soberania-por-garabed-arakelian/>

- Argentina.gob.ar (2018). “Resolución 9/2018. Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo. 28-08-2018”. Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/resoluci%C3%B3n-9-2018-313857/texto>
- Bartesaghi, I. y Mangana, S. (2012) “China y Uruguay: oportunidades y retos para vencer asimetrías”. Presentado en el Seminario Internacional “América Latina y el Caribe y China: condiciones y retos en el siglo XXI”, Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad de México, mayo del 2012.
- Bernal-Meza, R. (2013) “Las relaciones China-Mercosur y Chile”. En: *Ciclos en la historia, la economía y la sociedad*. Volumen 21, Número 42, diciembre del 2013.
- Broto, A. (2018) “Rodolfo Nin: Uruguay aspira a ser la “puerta de entrada” de China en América Latina”. En: *Agencia Efe*. 20 de agosto del 2018. Recuperado de: <https://www.efecom.com/efe/america/economia/rodolfo-nin-uruguay-aspira-a-ser-la-puerta-de-entrada-china-en-america-latina/20000011-3724560>
- Cóccaro, J. et al. (2000) “La minería pesquera ¿argentina?” En: Actas del Segundo Encuentro Internacional Humboldt. Mar del Plata. Recuperado de <http://elistas.egrupos.net/lista/encuentrohumboldt/archivo/indice/504/m>
- Comisión Mixta del Frente Marítimo (CMFM) (2000) Resolución 1/2000. <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/resoluci%C3%B3n-1-2000-62635/texto/sg/543/>
- Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo (CTMFM) (2019) Informe de captura por país y especie a mayo de 2019. Recuperado de <http://ctmfm.org/archivos-de-captura/>
- Dirección Nacional de Recursos Acuáticos (Dinara) (s/f). Calamar. Recuperado en <http://www.mgap.gub.uy/unidad-organizativa/direccion-nacional-de-recursos-acuaticos/descarga/calamar>
- EFE (2018) “Uruguay y China firman un acuerdo de cooperación económica que es “broche de oro” para el 2018”. Recuperado de: <https://www.efecom.com/efe/cono-sur/economia/uruguay-y-china-firman-un-acuerdo-de-cooperacion-economica-que-es-broche-oro-para-el-2018/50000758-3847680>
- El País (2019). “Puerto chino en el oeste de Montevideo desata polémica”. 1 de marzo de 2019. Recuperado de: <https://www.elpais.com.uy/informacion/politica/puerto-chino-oeste-montevideo-desata-polemica.html>
- El País (2019a).

- El País (2019b) “Cancelado puerto chino en Punta Yeguas, ahora habría otra opción”. 3 de junio del 2019. Recuperado de: <https://negocios.elpais.com.uy/noticias/cancelado-puerto-chino-punta-yeguas-habria-opcion.html>
- FAO (2019) “¿Qué es la pesca INDNR?”. Recuperado de: <http://www.fao.org/iuu-fishing/background/what-is-iuu-fishing/es/>
- Fernández, K. (2019) “Nadie controla la pesca en el Atlántico Sur”. En: *Revista Puerto*. 22 de enero del 2019. Recuperado de: <https://revistapuerto.com.ar/2019/01/nadie-controla-la-pesca-en-el-atlantico-sur/>
- Falkland Islands Government, (2018) “Fisheries Department Fisheries Statistics”, Volume 23, 2018: 102. Stanley, FIG Fisheries Department. Recuperado de: <https://www.fig.gov.fk/fisheries/component/jdownloads/send/2-fisheries-bulletins/130-fisheries-statistics-23-2018?Itemid=0>
- Fontana, N. (2019) “El que haya un proyecto de puerto chino es el síntoma de nuestra ignorancia”. Provisto a los autores por Rodrigo García, fundador de la ONG Oceanosanos.
- Gómez Lende, S. (2015) “La pesca marítima en Argentina (1989-2013): un caso de (neo) extractivismo y acumulación por desposesión”. En: *Revista Geográfica* 156. Enero-diciembre 2015.
- Gómez Lende, S. (2018) “Pesca marítima en Argentina (1943-2015): Siete décadas de extractivismo”. En: *Revista Tamoios*. Año 14, Número 1, enero-junio 2018.
- Gudynas, E. (2015) *Extractivismos. Ecología, economía y política de un modo de entender el desarrollo y la Naturaleza*. Cochabamba; CEDIB y CLAES / 2a ed. Lima: RedGE, PDTG y CLAES.
- Harvey, D. (2005) *El nuevo imperialismo*. Madrid: Akal.
- Juventud Marítima Juan Ocampo (2019) “España y Uruguay, asociados a británicos, a la pesca de calamar argentino en malvinas”. 12 de julio de 2019. Recuperado de: <https://juventudmaritimasomu.com/2019/07/12/espana-y-uruguay-asociados-a-britanicos-a-la-pesca-de-calamar-argentino-en-malvinas/>
- Fermín Koop (2019). “Puerto chino envuelto en controversia en Uruguay”. 18 de enero de 2019. Recuperado de: <https://dialogochino.net/20924-chinese-port-sparks-controversy-in-uruguay/?lang=es>
- Margueliche, J. (2019). “El sistema de Tianxia y el sueño chino como plataformas teóricas-discursivas para la construcción de legitimidad en la nueva ruta de la seda de China”. En: *Razón Crítica*, 7, en prensa.

Merino, G. (2019) “Guerra comercial y América Latina”. En: *Revista de Relaciones Internacionales de la UNAM*. Número 134, mayo-agosto de 2019.

Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca (2015). *Anuario OPYPA 2015*. Recuperado de:

<https://tratados.mrree.gub.uy/>

Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca (2017). “Decreto N° 323/017 Sobre Medidas del Estado Rector del Puerto”. Recuperado de: <http://www.mgap.gub.uy/unidad-organizativa/direccion-nacional-de-recursos-acuaticos/normativa/20-11-2017/decreto-no-323017>

Narodowski P. y Zapata F. (2009) "América Latina y el ascenso Chino. Un ejercicio de geopolítica periférica y realismo estratégico", EGAL 2009, Montevideo, abril 2009. Publicación en Actas.

Oceana (2019). “Reporte de Oceana expone miles de transbordos sospechosos de embarcaciones en el mar”. 23 de febrero del 2017. Recuperado de: <https://peru.oceana.org/es/prensa-e-informes/comunicados-de-prensa/reportes-de-oceana-expone-miles-de-transbordos-sospechosos-de>

Oceanosanos (2018). “Trabajo esclavo, trata y muerte en el Puerto de Montevideo”. 17 de octubre de 2018.

Oceanosanos (2018a). “Pesca ilegal y crimen organizado”. 22 de noviembre de 2018.

Oceanosanos (2019). “Antecedentes del proyecto de inversión de Terminal China en Puerto de Montevideo 2016-2019”. 24 de mayo de 2019. Informes recuperados de: <http://oceanosanos.org/informes/>

Public Services International (2019). “Uruguay: Colectivo de organizaciones denuncia represión policial a marcha por el Día Mundial del Agua”. 25 de marzo de 2019. Recuperado de: <http://www.world-psi.org/es/uruguay-colectivo-de-organizaciones-denuncia-represion-policial-marcha-por-el-dia-mundial-del-agua>

República Oriental del Uruguay. Recuperado de <https://www.presidencia.gub.uy/comunicacion/comunicacionnoticias/tratado-libre-comercio-uruguay-china-vazquez-jinping>

Revista Puerto (2018).”Pesca INDNR: “Nosotros no limitamos el ingreso de barcos”. 21 de noviembre de 2018. Recuperado de: <https://revistapuerto.com.ar/2018/11/pesca-indnr-nosotros-no-limitamos-el-ingreso-de-barcos/>

- Revista Puerto (2019) “China está cerca de tener su puerto uruguayo”. 14 de marzo de 2019.
Recuperado de: <https://revistapuerto.com.ar/2019/03/china-esta-cerca-de-tener-su-puerto-uruguayo/>
- Saavedra, D. y Esquiroz, F. (2019) “¿Hacia un nuevo consenso de Washington? Trump y las derechas latinoamericanas”, VII Congreso Nacional de Geografía de Universidades Públicas y XXI Jornadas de Geografía de la UNLP. La Plata. 9-11 de octubre de 2019.
- Sputnik News (2018). “Con fecha de vencimiento: la pesca ilegal podría terminar con la industria pesquera”. 4 de enero del 2018. Recuperado de: https://mundo.sputniknews.com/radio_contante_y_sonante/201801041075196600-pesca-ilegal-subsidios/
- Sputnik News (2018a). “La pesca en el Atlántico Sur, ¿piratería o negocio?”. 2 de febrero del 2018. Recuperado de: <https://mundo.sputniknews.com/ecologia/201802021075942223-pesca-atlantico-sur/>
- Svampa, M. (2012). “Consenso de los Commodities, Giro Ecoterritorial y Pensamiento crítico en América Latina”. Recuperado de: <http://maristellasvampa.net/archivos/ensayo59.pdf>
- Svampa, M. (2019) Las fronteras del neoextractivismo en América Latina. Guadalajara: CALAS.
- Svampa, M, y Slipak, A.(2015). “China en América Latina: Del Consenso de los Commodities al Consenso de Beijing”. En: *Ensamblés*. Año 2, Número 3, primavera 2015.
- Uruguay Visión Marítima (2017) “Zona Común de Pesca: Medidas para merluza, calamar y rayas”. 3 de julio de 2017. Recuperado de: <https://www.visionmaritima.com.uy/noticias/pesca-y-acuicultura/zona-comun-de-pesca-medidas-para-merluza-calamar-y-rayas/>
- Uruguay XXI (2018) *Informe Anual de Comercio Exterior. 2018*. Recuperado de: <https://www.uruguayxxi.gub.uy/uploads/informacion/690cc2f9aaa8763b54d802d8e991665b4e007585.pdf>
- Vidales García, A. (2016) “La nueva Ruta de la Seda y el resurgimiento geopolítico de China”. En: *Documento de Opinión 78/2016*. Instituto Español de Estudios Estratégicos.
- Wang Gang (2018) “Uruguay y la Franja y la Ruta”. En: *El Observador*, 23 de agosto del 2018. Recuperado de: <https://www.elobservador.com.uy/nota/uruguay-y-la-franja-y-la-ruta-2018823500>

Yurkievich, G. (2015) La industria pesquera Argentina en los albores del tercer milenio: Transformación estructural, conflictividad social y deterioro ambiental. En *Argentina como geografía*, Numero 1, 2015, Argentina. Recuperado de http://pdfhumanidades.com/sites/default/files/apuntes/04_Yukievich_n1.pdf