

PESCO PARA LAS CORONAS. UNA APROXIMACIÓN A LA PESCA ESPAÑOLA EN ALTAMAR Y SU NECESARIA IMPLICANCIA EN LA CUESTIÓN MALVINAS (2018-2022).

Federico Ezequiel Ortega.

Equipo de Investigación de la Cuestión Malvinas (UNLP)

Observatorio Malvinas (UNLa)

Resumen.

La pesca en altamar es un fenómeno complejo, con múltiples aristas que han sido escasamente abordadas desde la academia. Existen flotas de distintos países realizando actividades de captura de especies en los distintos océanos del mundo. Los capitales españoles conforman lo que se denomina en este artículo como una producción marítima globalizada, mediante el desarrollo de la actividad pesquera a escala mundial, con actividades de extracción, procesamiento, logística, transporte y consumo que abarcan distintos territorios del planeta. Esto persigue una lógica de acumulación de capitales que se apoya en laxas regulaciones y dificultades de control por parte de terceros países, el uso de banderas de conveniencia y en la ocupación ilegal de Gran Bretaña sobre las islas Malvinas y espacios marítimos circundantes.

Mediante el análisis de documentación específica, fuentes periodísticas, académicas y de organizaciones ambientalistas, se busca demostrar que las flotas españolas poseen una lógica globalizada de extracción de recursos marítimos para su consumo, sobretudo, en el mercado europeo. Estas lógicas se ven presentes en el océano Atlántico, tanto en el norte, como en las zonas ecuatoriales y meridionales, con especial hincapié en la costa occidental de África y las aguas circundantes a las islas Malvinas, ocupadas por Gran Bretaña, tanto en aguas jurisdiccionales de países africanos como zonas ocupadas o en las denominadas aguas internacionales.

En todos los casos, se tratan de prácticas de pesca industrial, con distintos apoyos del Estado, las cuales ejercen una competencia manera desigual contra pescadores locales, usualmente artesanales, que sufren una sensible reducción de sus posibilidades de subsistencia por la menor presencia de recursos para su extracción. Si bien estas actividades son de larga data, en los últimos años han adquirido ribetes globalizados y se han intensificado en su producción, con

una amplia distribución espacial de las actividades imbricadas bajo estas lógicas. Esta producción marítima globalizada explica, en gran medida, el sostenimiento de la ocupación británica de las islas Malvinas y un aumento de las desigualdades en países ribereños del África occidental.

De este modo, y en el caso particular de Malvinas, se sostiene que es imposible pensar la recuperación argentina de los archipiélagos del Atlántico sur sin tomar en cuenta su inserción particular en la economía global y su importancia, no solo para la geopolítica británica, sino para los intereses económicos de diversos sectores productivos europeos.

Palabras clave: España, pesca, Atlántico, Malvinas, globalización.

Introducción.

Desde la década de los setenta, en consonancia con la imposición de la fase globalizada y neoliberal del sistema capitalista, las actividades pesqueras españolas, si bien con menor cobertura mediática y académica que sus contrapartes chinas, han mutado respecto a las zonas tradicionales de pesca, como solían ser las costas de Terranova y el Atlántico norte, para protagonizar una expansión a escala global, a regiones tan distantes como el Atlántico sur y el Océano Índico.

En el caso del Atlántico Sur, la pesca de capitales españolas en aguas controladas de facto por el Gobierno de ocupación de las islas Malvinas, es vital tanto para el sostenimiento de la misma como para garantizar el alto PBI per cápita de la población ocupante, que se ubicó en los 103 mil dólares, según el último informe.

Como se ha investigado en otras ocasiones (Ortega et. al, 2019, 2019a; Ortega, 2021, 2021a), el Gobierno de ocupación británico expende una serie de licencias para la pesca de distintas especies, con extensión variable. Con los ingresos obtenidos, que se acercan a las treinta millones de libras esterlinas, se sostiene entre el 40 y el 50% del PBI de las Malvinas.

No obstante esto, los capitales españoles no limitan su prácticas de acumulación de capital a las actividades en aguas ocupadas por los británicos. En este artículo se profundizará en el análisis de las condiciones que facilitan las actividades de las flotas españolas en Malvinas, en comparación con la situación de la pesca de capitales ibéricos en África occidental, en la denominada como Zona FAO 34 (Comisión Europea, s/f). Se hará especial hincapié en los capitales de este país debido a que cifras oficiales (Parlamento Europeo, 2022) consideran a la

flota española como la de mayor arqueo bruto de la Unión Europea, con 327939 AB, la tercera en cuanto a número de buques, con 8810 y por potencia de motores, con un total de 768838 kilowatts.

Se hará referencia a la pesca en altamar, con las reservas del caso particular a mencionar posteriormente, como una actividad extractivista, en palabras de Gudynas (2015), en la cual la apropiación de recursos naturales se basa en su extracción en grandes cantidades o en procesos intensivos, sin que medie ningún agregado de valor en los países de origen previo al proceso de exportación a los mercados globales. En el caso específico de la pesca, Cocco et. al. (2000) acuña el concepto de extractivismo pesquero, evidente en el proceso de sobreexplotación prácticamente generalizada de los stocks pesqueros por acción de las flotas europeas en aguas jurisdiccionales sobretodo, en el caso analizado por el autor, en el Mar del Norte y las costas africanas, para ocurrir una situación análoga a fines de los noventa en el Mar Argentino, que motivó la denuncia del Acuerdo Macro con la Comunidad Europea para la pesca de merluza.

En el caso particular de altamar del Atlántico, con posible proyección a las actividades pesqueras en otros océanos, como el Índico y el Pacífico, se desarrollará el concepto de producción marítima globalizada.

Para este concepto, se tomarán en cuenta las particularidades de la actividad pesquera en altamar, que son inescindibles de la naturaleza de la misma y las formas de subsanado de la misma. Los costos logísticos relacionados con el uso del combustible de manera permanente, el abastecimiento tanto de insumos mecánicos como para la tripulación, y el trasbordo de producción, tanto en tierra como a barcos denominados transbordadores o reefers, hacen a la importancia de la existencia de nodos como los puertos. En el caso portuario, como es analizado por Cocco (en Carut, 1997), la valorización de ciertas zonas costeras se dio en función de la articulación de distintos determinantes políticos, económicos y naturales, manejados por las estructuras de poder y decisión tanto a escala nacional como internacional. En este artículo se analizará la importancia de los puertos de Vigo, en España, y de Montevideo, en Uruguay.

Las actividades de extracción de recursos pesqueros, de las especies que se consideran redituables para los distintos mercados, se suelen realizar en aguas de países ribereños con escasas o favorables regulaciones, o con poca posibilidad de hacerlas cumplir, como en África occidental o las islas Malvinas. La fase de procesamiento del producto, la separación de capturas incidentales de otras especies (en caso que ocurra) y la preparación del pescado para

su congelado y empaquetado, puede ocurrir tanto en altamar, dentro de los mismos buques, denominados buques factoría, como en puertos cercanos.

Los territorios, en palabras de Haesbaert (2012) pueden ser contruidos mediante la articulación en red, en y por el movimiento, y mediante el control del mismo. La dicotomía entre territorios y redes puede ser abordada desde dos lógicas de construcción del espacio, una reticular y otra zonal que, si bien operan de manera conjunta, una puede predominar en relación a la otra. En este caso, el Estado se vuelve agente de una lógica zonal, de control de áreas y superficies, mientras que, para los grandes capitales, la lógica reticular se vuelve fundamental en cuanto implican el control de redes y flujos para promover la circulación tanto de capitales como de productos (2012, 22-23). El despojo sufrido por las comunidades locales, también dedicadas a la pesca, genera no solo un desequilibrio económico, sino una ruptura de los lazos de sociabilidad tradicionales y de las formas de apropiación del espacio de las mismas, profundamente ligadas a las actividades marítimas. Las formas espaciales de reproducción de la sociedad, permiten identificar las relaciones de poder existentes en y con el espacio, es decir, los procesos de reterritorialización y desterritorialización. Este proceso no se limita exclusivamente a la dimensión material y funcional, sumado al control de las fronteras, sino que implica una dimensión simbólica, con la creación de representaciones e imaginarios sobre el territorio mismo (2012, 24).

Harvey postula, en relación a esto, la idea de acumulación por desposesión, donde se evidencia la conversión de la naturaleza en una mera mercancía, con el uso y degradación de los bienes ambientales globales para la transformación de bienes en meras commodities, con carácter homogéneo, incluso estandarizado, para la comercialización a gran escala bajo las lógicas de la globalización (Harvey, 2007: 15. Gudynas, 2015: 18).

Se busca demostrar que los principales factores de ganancias de las flotas españolas en el altamar del Atlántico sur y centro oriental, se centran en el aprovechamiento de las debilidades estructurales de los Estados ribereños, como son la escasez de regulaciones, las posibilidades de argucias legales y de posibilidades para su aplicación. Mbuyi Kabunda Badi (1994: 9-10) menciona que los Estados africanos actuales son producto de la descolonización, impuestos por razones de explotación e incluidos en el capitalismo periférico, con un carácter dependiente, artificial y heterogéneo, como productores de materias primas sin procesamiento.

La desigualdad en las negociaciones de los acuerdos de pesca también conlleva a concesiones leoninas tanto a España como a otros países europeos. Se hará especial hincapié en los casos de

Senegal, Cabo Verde, Mauritania y Gambia, países con convenios firmados con la Unión Europea y aprovechados sobretudo por las flotas españolas, y en los cuales las actividades de estas empresas generan sensibles perjuicios sobre las economías y sociedades de las regiones. En el caso de Malvinas, sucede una situación análoga, en la cual se puede constatar un aprovechamiento de las regulaciones laxas y con dificultades de aplicación, sumado a las ventajas que implican las denominadas joint ventures y el acceso privilegiado por la ausencia de aranceles, que implica la entrada de calamar con bandera española hacia el mercado comunitario europeo.

Con este artículo, se busca ahondar en la problematización de la situación que ocurre en el Atlántico sur con la importancia de la pesca española para el sostenimiento de la ocupación y puntualizar en que no es un fenómeno aislado y endémico de las Malvinas y de la ocupación británica del territorio, sino que es parte de una estrategia española de extracción de recursos a escala global, con prácticas similares en otras regiones del mundo, como es el caso de África occidental y el océano Índico. Finalmente, se buscará mostrar el carácter profundamente geopolítico de la actividad pesquera en altamar, al implicar y poner en juego de forma permanente, tanto las relaciones de desigualdad entre potencias regionales y países periféricos, como las disputas entre potencias tanto por el control de los recursos naturales como de los pasos interoceánicos claves, como el caso de Malvinas.

La globalización pesquera y la producción marítima globalizada.

La producción y extracción de recursos en los océanos, específicamente en clave extractivista, tiene diversos aspectos a tomar en cuenta para garantizar la acumulación de capital de las empresas pesqueras. Estas particularidades, que en tierra no se manifiestan o lo hacen de forma distinta, generan que se utilice el concepto de producción marítima globalizada. El primero de los aspectos radica en el uso de combustible; en el caso pesquero, la naturaleza misma de la actividad lleva a que los motores de las embarcaciones y la maquinaria para el procesamiento de las especies permanezcan encendidos y funcionando durante largos períodos de tiempo, meses incluso.

Esta situación es subsanada de distintas maneras, entre las cuales se encuentra el uso de subsidios al combustible, en su mayoría, gasoil; el uso de puertos de cercanía para el reabastecimiento y descarga de productos marítimos y el uso de reefers para la realización de transbordos en altamar, tanto de productos como de insumos varios.

El segundo aspecto radica en la logística, en el transporte de la producción desde sus lugares de extracción hacia los lugares de destino. La necesidad de congelamiento o enfriamiento de las capturas lleva a la adaptación de los barcos con grandes bodegas o, en su defecto, con instalaciones para el procesamiento, empaquetado y congelado a bordo.

El tercero se manifiesta en la necesidad de encontrar stocks pesqueros lo suficientemente redituables, lo cual conlleva a la movilizar flotas hacia zonas a priori dificultosas, tanto en lo climático como en lo relativo a la distancia de otros puertos. El agotamiento y la protección de los caladeros europeos, como los del Mar del Norte y el Atlántico oriental, llevó a que las flotas trasladen sus actividades a zonas con menos controles y más stock de especies, incluso a aguas internacionales.

El cuarto problema se relaciona con la mano de obra; debido a la naturaleza de la profesión, que implican temporadas de meses en altamar y riesgos relacionados al trabajo en el océano, algunos armadores pesqueros recurren a trabajadores extracomunitarios para la tripulación de los navíos. En algunos casos, como los pescadores peruanos, se suelen recurrir a la oferta económica, con sueldos de 1100 dólares al mes con bonos por descarga en el puerto (Picco, 2020: 122). En otras flotas, se recurren a prácticas ilegales, condenadas y denunciadas por informes del Departamento de Estado de los Estados Unidos (2022: 148-149, 158, 171-174), como el secuestro y la trata de personas, sobretodo de campesinos del Sudeste Asiático o a prácticas como el no pago de salarios, jornadas extendidas, retención de documentación, entre otros.

Mar revuelto, ganancia de (algunos) pescadores. La situación en África occidental.

La pesca en altamar en aguas jurisdiccionales o en cercanías de las Zonas Económicas Exclusivas de países ribereños de África Occidental, posee una gran complejidad de situaciones, pero con tendencias que se pueden apreciar en el análisis.

Siguiendo la línea de Kabunda Badi, las problemáticas estructurales de los Estados africanos se ven en la patrimonialización del poder de parte de elites que desvían recursos públicos para fines de acumulación propia de poder por encima de las necesidades productivas. Este proceso se complementa con el aumento de la dependencia externa, tanto mediante el aumento de la deuda externa como de las concesiones otorgadas a las multinacionales, en este caso, empresas pesqueras de capitales españoles y de otros países europeos, que explotan y extraen las materias primas sin permitir, e incluso perjudicando, el desarrollo local (Kabunda Badi, 1994: 13-14).

Esta extracción de los recursos naturales se consolida mediante la firma de una serie de acuerdos con los países ribereños, que son firmados de manera individual con la Unión Europea. Esto implica una clara disparidad de fuerzas en la negociación, por la actuación de la comunidad como un bloque monolítico de veintiocho países en la defensa de sus intereses empresariales contra las necesidades financieras de los países africanos occidentales. Los acuerdos mencionados son firmados sin visos de agrupación, de parte de los países africanos, en alguna organización de cooperación regional. De este modo, la equivalencia de poderes para la negociación es prácticamente nula, con los países africanos en condiciones de tal desfavorabilidad que deben aceptar casi sin protestas las concesiones dadas. Al momento de la escritura de este artículo (octubre de 2022), existían acuerdos firmados con Marruecos, Mauritania, Senegal, Gambia, Cabo Verde, Guinea Bissau, Costa de Marfil, Santo Tomé y Príncipe, entre otros casos. Las especies priorizadas son tanto el atún como el tiburón, ambas altamente migratorias. Según Juan Martín, gerente de la organización de armadores ANACEF, la flota española posee 8731 buques en la zona, que faenan cerca de 800 mil toneladas de pescado y mariscos al año (Oliver González, 2022).

Los acuerdos se basan, en líneas generales, en cuatro puntos:

- 1) El acceso a la pesca de “poblaciones excedentes” en aguas jurisdiccionales de los países ribereños,
- 2) El pago de una compensación monetaria anual, a pagar en forma mayoritaria por los Estados europeos y en menor medida por los armadores,
- 3) La conservación de los recursos y la gestión científica de las poblaciones comerciales (Euronews, 2021),
- 4) La provisión de medios para la defensa y el control de la explotación de los recursos pesqueros.

Las cantidades de barcos autorizados para la pesca oscilan dependiendo de los acuerdos. En el caso de Cabo Verde, el entonces ministro del Mar, Paulo Veiga, firmó el acuerdo que permite a 69 barcos de bandera española, portuguesa y francesa la pesca, sobretudo de especies migratorias como el atún y el tiburón, en aguas del archipiélago, entre los cuales entran veintiocho cerqueros de jareta, veintisiete palangreros de superficie y catorce cañeros para la extracción de 8 mil toneladas de especies, a cambio de 750 mil euros anuales, de los cuales 400 mil son en concepto de derechos de acceso y los otros 350 mil para el desarrollo de la pesca

local, refuerzo de controles, cooperación internacional y economía azul, sumado a 600 mil euros anuales a pagar por los armadores (Parlamento Europeo, 2020).

En el caso de Mauritania, el acuerdo firmado en 2021 como continuidad del preexistente por un plazo de cinco años, otorga permisos para 68 barcos de regiones como Canarias, Andalucía, Galicia y País Vasco a cambio de 62 millones de euros en los dos primeros años y con cánones a pagar por los armadores, con variaciones en base al precio de mercado de las especies extraídas (Canarias Ahora, 2021). Su ratificación en junio de 2022 permitirá la pesca, por parte de flotas de Francia, Alemania, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Países Bajos, Polonia y Portugal, de atunes, pelágicos pequeños, crustáceos y peces demersales, con un total de 290 mil toneladas de pescado como máximo. Al mismo tiempo, se busca limitar la producción de harina de pescado con especies pelágicas por la escasa inserción de las factorías en la economía local y las consecuencias posibles en la cadena trófica (Parlamento Europeo, 2022a).

En Senegal, el acuerdo permite la pesca de veintiocho atuneros cerqueros congeladores (dieciséis españoles), diez cañeros (siete españoles), cinco palangreros (tres españoles) y dos arrastreros españoles, portugueses y franceses, con una cuota de captura de 10 mil toneladas y 1750 toneladas de merluza anuales, a cambio de 1 millón 700 mil euros (Parlamento Europeo, 2020). No obstante este acuerdo, las licencias pesqueras no fueron autorizadas desde 2021, con un perjuicio para 15 embarcaciones, hasta su aprobación final por las autoridades de Dakar en junio de 2022 (Artime, 2022. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, 2022).

En el caso de Gambia, el acuerdo firmado en 2019 autoriza a veintiocho cerqueros de jareta, diez cañeros de España y Francia, y tres arrastreros de pesca demersal griegos y españoles fueron autorizados a pescar 3300 toneladas anuales de distintas especies a cambio de 550 mil euros, de los cuales la mitad sería en forma de apoyo sectorial, gestión sanitaria, calidad para mejorar capacidades exportadoras, el control y la lucha contra la pesca INDNR y para establecer zonas protegidas (Parlamento Europeo, 2019).

Con Guinea-Bissau, se firmó un acuerdo en 2019 en el cual, a cambio de un monto anual de 11 millones 600 mil euros por el acceso a los recursos, y 4 millones para “apoyo al sector pesquero” bissauguineano, se permite la extracción de 33 mil toneladas de recursos, dentro de los cuales se cuenta a cefalópodos, pequeños pelágicos, peces de aleta, atunes y crustáceos (Eur-Lex, 2019).

Las extracciones de recursos se dan a cambio de sumas irrisorias, algunos convenios técnicos y tecnológicos de dudosa aplicación, que conformarían una especie de derrame de las ganancias pesqueras. Los convenios estarían orientados al combate de la pesca ilegal que, si bien puede tener propósitos de protección del medio ambiente, al combatir las prácticas no sostenibles de extracción de recursos marítimos, también puede ser visto como una forma de eliminar o restringir la competencia, sobretodo china, por los mismos recursos, en un aspecto de la geopolítica azul. Estos ingresos representan una porción mínima de las ganancias de la actividad pesquera, la cual solo puede ser vendida a Europa por las empresas de la Unión. La subdeclaración de capturas para no alcanzar el tope en los acuerdos y el descarte de capturas incidentales es una práctica muy frecuente en las flotas europeas, que termina de perjudicar al medio ambiente y los pobladores locales, que ven como las especies que pescan, son captadas y descartadas por los modernos sistemas europeos.

Se puede ver una lógica de securitización de los espacios marítimos africanos, por parte de la Unión Europea, mediante la provisión de fondos para la vigilancia de los pesqueros en las Zonas Económicas Exclusivas de los países ribereños y la fabricación de buques patrulleros en astilleros franceses, sobretodo. De este modo, el proceso de reterritorialización y de apropiación del espacio de parte de los europeos también se centra en estas lógicas, y no meramente en el extractivismo pesquero. La protección de los recursos no gira exclusivamente en torno a una lógica ambiental y de producción “sustentable”, sino que también es una forma de garantizar las capturas y de dificultar las de flotas rivales, como es el caso de China, conocida por sus actividades en altamar (Ortega et al, 2019).

El caso de Costa de Marfil permite comprender esta lógica, al destinarse parte de los fondos anuales al mantenimiento de un Centro de Vigilancia de la pesca en Abidján, que vigila mediante sistemas de detección satelital, a los pesqueros que extraen productos en la Zona Económica Exclusiva del país y sus cercanías, en conjunción con la Marina local y expenden multas a los que violan la reglamentación marfileña (Euronews, 2021). Al mismo tiempo, Senegal posee varios contratos para la construcción y mantenimiento de lanchas patrulleras polivalentes con el astillero francés Piriou, además de las naves de origen francés que ya poseía (Ménez, 2019).

La política defensiva de los recursos naturales africanos también se manifiesta mediante las acciones de la EFCA (European Fisheries Control Agency), la cual apoya el programa PESCAO, creado en 2017 y aplicado anualmente desde 2018, el cual se basa en asistir

técnicamente las acciones contra la pesca INDNR, apoyo para la construcción de edificios, implementación de proyectos específicos y la provisión de un monto de 2,5 millones de euros, de los cuales 680 mil fueron expedidos en el año 2020 (European Fisheries Control Agency, 2021).

La desterritorialización de parte de las comunidades pesqueras en distintos países africanos, se manifiesta sobremanera en casos como el caso de Senegal y Cabo Verde, donde la escasez de peces por la depredación europea llevó a una situación crítica para los pescadores artesanales y sus aldeas. La acumulación por desposesión se manifiesta de esta manera, beneficiando a las flotas europeas por encima de las comunidades y empresarios senegaleses y caboverdianos, entre otros casos, que poseen menos peces para capturar (Liberti, 2015. Brown, 2018).

Si bien desde los posicionamientos europeos y de los armadores pesqueros, la extracción se realiza en aguas internacionales y sobre especies en las cuales no hay competencia directa con las capturas de los pescadores locales, la extracción industrial de eslabones clave de la cadena trófica marítima genera un desequilibrio en la misma, que implica una menor cantidad de especies, como el caso del atún. De este modo, el espacio pasa a ser reappropriado por las transnacionales españolas como un mero vehículo generador, y en casos como los mencionados obstaculizador, de la acumulación del capital.

La pata española de la ocupación de Malvinas. El caso de la pesca del calamar.

En la pasada década, la pesca fue la principal exportación de las islas Malvinas, representando un promedio del 91% de las ventas al exterior, con un guarismo promedio de 144 millones de libras anuales, según las cifras del 2020, y un aporte fundamental a las finanzas de la ocupación, tanto por impuestos corporativos como por el monto de las licencias mismas. De esta producción, el 82% se exportó a España, un 6% a los Estados Unidos y un 5% a Namibia (Dirección de Política y Desarrollo Económico de las Malvinas, 2021: 53).

El sistema de pesca de la ocupación británica de las islas Malvinas, como se ha mencionado previamente (Ortega et. al, 2019; Ortega, 2021) se basa en la provisión de una serie de licencias para la extracción de distintas especies que, a excepción del calamar *Illex* (denominadas Tipo B), se manejan bajo Cuotas Individuales Transferibles (ITQs) que se proveen, sobretudo, a capitales “malvinenses”, británicos y españoles, en forma de las denominadas joint ventures. Las cifras de 2021 mencionan 211 licencias, de las cuales 74 se encontraban en manos de buques taiwaneses, 28 para surcoreanos y 4 para naves de Vanuatu, que es usualmente

considerada como bandera de conveniencia. Los barcos asiáticos concentran la demanda de permisos tipo B, para la pesca del calamar *Illex*, El resto de las licencias se reparten entre 56 para barcos “malvinenses”, 48 para españoles, y una para un buque británico (Gobierno de las Islas Malvinas, 2022: 8).

En el aspecto económico, las licencias B para la pesca del calamar *Illex*, proveyeron de un total de 10597284 libras esterlinas, seguidas por las X, con un total de 7,015,050 libras y las C, que sumaron 3,528,158 libras, ambos casos representan lo obtenido por la captura del calamar *Loligo*, en la primera y segunda temporada anual. En total, las licencias pesqueras proveyeron a la ocupación británica de 29175386 libras esterlinas, en el año 2021 (Gobierno de las Islas Malvinas, 2022: 12).

Para el año 2020, las últimas estadísticas provistas por la ocupación británica, las ITQs se distribuían entre trece compañías, de las cuales una era el Estado británico (Falkland Islands Government) y el resto, compañías españolas asociadas con isleños, a mencionar: Argos Group, Beauchene Fishing Co, Bold Ventures, Byron Fishing, Fortuna, J.K Marine, Pioneer Seafoods, RBC, Seafish, Southern Cross y Sullivan Shipping Services (Gobierno de las Islas Malvinas, 2022: 4). En el caso del calamar *Loligo*, se proveyeron, en el año 2021, 18 licencias contra 16 de los años 2019 y 2020 (Gobierno de las Islas Malvinas, 2022: 5).

Dos años después, se pudo ver algunas fusiones y cambios de firmas, en parte impulsado por la necesidad de aprovechar las ventajas ofrecidas por el Gobierno de ocupación. Estas medidas, destinadas a morigerar el impacto del Brexit en la economía malvinense, se destinaron a asegurar las capturas para aquellas empresas que ya faenaban en la región. Debido a la incertidumbre que generaba la imposición de aranceles de entre el 8 y el 15% a los productos pesqueros importados de forma extracomunitaria, en pos de generar inestabilidad en ese contexto signado por la pandemia de Covid-19 (coronavirus) y la salida del Reino Unido de la Unión Europea, la ocupación oficializó la extensión del plazo de las cuotas ITQs a veinticinco años, para aquellas empresas que tuvieran un 51% de participación de capitales isleños (Mercopress, 2021).

Este intento de britanizar la pesca en Malvinas, solo generó un proceso de cambios de bandera entre los socios españoles e isleños, más bien simbólicos, pero legales según la jurisdicción de la ocupación, más no en base a la legislación argentina. Argos Group, Beauchene Fishing, Fortuna, RBC, Southern Cross, Polarfish son las joint ventures que poseen las ITQs y que, con

un total de 16 embarcaciones, protagonizarán la campaña del calamar Loligo en el año 2023 (Amoedo, 2022).

Este proceso es fundamental para la industria pesquera gallega, no solo por la cantidad de producción extraída de Malvinas y descargada en puertos españoles, sino por la actividad generada en los astilleros de Marín y de Vigo. En la primera ciudad mencionada, los astilleros de Nodosa construyeron cuatro de los nuevos barcos congeladores de altura, como son el Monteferro, el Argos Cies, el Montelourido y el Falcon (Amoedo, 2022a. Nodosa Group, s/f) que, si bien son la cuarta parte de la producción del astillero en los últimos años, su participación no deja de ser desdeñable en la acumulación de capital de parte de los constructores de pesqueros gallegos, en buena parte a causa de su función como instalaciones de reparación y mantenimiento anual, tanto de la flota malvinense como de la que faena en el Pacífico y el Indico. Cabe destacar que Nodosa se encuentra en proceso de construcción de un quinto congelador de nombre Prion, para la empresa Petrel Fishing Company, asociada para la campaña en Malvinas con el grupo Pescapuerta y con mejoras en el ámbito del desmoldeo, carga, descarga y congelación, para facilitar el transporte, reducir pesos y congelar rápidamente el calamar (Nodosa Shipyard, 2022).

El funcionamiento de la máquina.

Los buques mencionados previamente poseen la capacidad, no solo de almacenar gran tonelaje de calamares Loligo, sino que pueden realizar el procesamiento a bordo, en cadenas de montaje y de separación de la pesca. De esta forma, se produce un sustancial ahorro en instalaciones de procesado en tierra y se facilita el proceso de conservación y empaquetado del producto.

Las jornadas laborales de los trabajadores en los buques españoles se basan en un esquema de doce horas de trabajo, y tres de descanso. En un testimonio de un marinero peruano llamado Henry, este le relata al entrevistador que “los pescados son arrojados a un tobogán que primero se convierte en una cinta angosta, y luego recorre el interior del barco haciendo codos y zigzags, mientras racimos de hombres se apiñan a la vuelta para recibir los bichos. Los separan, los dan vuelta, los machacan y los empacan en grandes bandejas que pasan a túneles refrigerados a 25 grados bajo cero. Luego acaban en una enorme bodega en la sección más profunda del barco hasta el momento de la descarga”, que ocurre en Puerto Argentino cuando se llenan las bodegas de calamar congelado y empaquetado (Picco, 2020: 122).

En 2020, 121 buques españoles y en 2021, 40 de la misma bandera (Amoedo, 2021) utilizaron las instalaciones de Montevideo como nodo clave de la producción marítima globalizada, para la descarga de calamares y otras especies, a lo que se suma la provisión de combustibles, logística, transbordo, insumos y reparaciones varias, fundamentales para el funcionamiento permanente de las maquinarias de los pesqueros de altamar. No obstante esto, el mismo presidente de la Cooperativa de Armadores de Vigo refirió, a fines del 2020, a la falta de espacio del puerto uruguayo, por lo cual algunos armadores prefirieron hacer los transbordos y hacer uso del dique seco en instalaciones en Cabo Verde (Mercopress, 2020). Cabe destacar que uno de los cuatro pesqueros mencionados, el Playa Pesmar Uno, fue capturado por la Prefectura Argentina cuando realizaba actividades de pesca ilegal en la Zona Económica Exclusiva del país, previa partida del puerto de Montevideo (Infobae, 2018).

Frente a esta situación, la Administración Nacional de Puertos uruguaya, incluso previo a que se lanzara la licitación, hizo el ofrecimiento a la Cooperativa de Armadores de Vigo para que, a cambio de 25 millones de euros, tomaran el control del proyecto de Puerto Capurro, que aumentaría la capacidad logística de Montevideo, sumado a una concesión por treinta años (Pose, 2021. Amoedo, 2021).

Al finalizar la segunda parte de la temporada, los buques suelen retornar a España, específicamente a Vigo, Marín o a Pontevedra, en este último caso, en el frigorífico Frialia, para realizar el proceso de descarga de productos que no hayan enviado en Montevideo.

Se puede afirmar que el Gobierno de ocupación de Malvinas no ejerce un control exhaustivo ni sobre los buques que pescan en aguas que controlan de facto, ni sobre sus tripulaciones, debiendo recurrir en múltiples ocasiones a solicitar cooperación a la Argentina para sostener su modelo extractivista.

En una entrevista realizada por Ernesto Picco a Diane Simsovic, la entonces directora de Política Económica del Gobierno de ocupación de las islas, la funcionaria afirmó que tienen jurisdicción limitada en los buques pesqueros que no tienen base en las Malvinas, al ser contratados y pagados en otros países (Picco, 2020: 131). Michael Poole, ex legislador de la ocupación y gerente de la pesquera Fortuna, señaló que solo administraban y gestionaban licencias para los buques taiwaneses, pero que no poseían control sobre lo que ocurre en los barcos. De esta manera, la ocupación se ampara en una supuesta legislación para cubrir su falta de posibilidad de ejercer poder de policía y de control, esta postura de *laissez faire* se relaciona con el peso que tienen las actividades surcoreanas y taiwanesas en los ingresos de las islas.

En el año 2021, se conoció el resultado de un estudio realizado por la consultora Mac Allister Elliott, el cual fue sumamente crítico con la gestión de los recursos pesqueros por parte de la ocupación británica, específicamente de los denominados finfish (Castro, 2021. Penguin News, 2021). Las situaciones específicas que son cuestionadas y las instituciones que son criticadas, permiten, en un cálculo optimista, traspolar la situación de la pesca del finfish a otras especies.

La conformación del sistema y la cantidad tanto de personal como de recursos materiales (barcos, inspectores) existentes facilitan, según el informe de Mac Allister Elliott, el incumplimiento de normativas, los descartes de especies, los transbordos y la poca verificación de las capturas generan grandes riesgos ambientales. Se objetó que los análisis científicos no siempre son objetivos, no están coordinados con otras áreas del Gobierno de ocupación ni están regidos por parámetros claros, con la priorización de los intereses económicos y con los criterios ambientales poco claros o especificados. A su vez, la personalización de buena parte de las decisiones relativas a la pesca se puede considerar como un factor contraproducente en la preservación de las especies (Penguin News, 2021).

Al ser la pesca una actividad particular, dedicada a la extracción de especies que deben ser protegidas a mediano plazo para preservar su explotación, se debe hacer especial hincapié en la investigación científica para el fijado de vedas en determinados lugares, en función de los stocks de los peces o invertebrados que se busquen capturar y poseer una normativa que prohíba y haga cumplir las prohibiciones, tanto de descartes en altamar como de pesca de ejemplares juveniles o sexualmente inmaduros. En el caso de los calamares *Illex* y *Loligo*, al ser una especie con un ciclo de vida anual, se deben hacer relevamientos y análisis con mayor asiduidad, por la gran probabilidad de cambios en la cantidad de stock de las especies de un año al otro. En 2019, el Gobierno de ocupación de las Malvinas realizó una investigación con científicos propios, en colaboración con investigadores argentinos, con el buque del Instituto de Investigación y Desarrollo Pesquero (INIDEP) Víctor Angelescu, para evaluar el stock reproductivo de polaca, verificar las primeras etapas de su ciclo reproductivo y relevar las existencias de especies como las merluzas de cola y negra, el bacalao criollo y nototenia al sur de las islas (Mercopress, 2019). Más allá de la existencia de especies que se pueden considerar transzonales, como son los calamares, esta acción denotó no solo una cesión de soberanía de parte del Gobierno argentino de ese entonces, sino la falta de capacidad de relevamiento e investigación científica de parte de la ocupación británica, que debió tercerizar parcialmente sus actividades en manos del INIDEP.

Conclusiones.

Se debe hacer hincapié en que estas prácticas reseñadas no son las únicas actividades llevadas a cabo por flotas de capitales españoles en los océanos, sino que también llevan actividades legales en las aguas jurisdiccionales argentinas (Amoedo, 2022b). El análisis del presente artículo buscó profundizar en las ventajas extraeconómicas obtenidas por armadores de bandera española, en casos asociados con capitales locales, para aumentar la acumulación del capital, aprovechando circunstancias y situaciones ventajosas en contextos tan dispares como África occidental y las islas Malvinas y espacios marítimos circundantes, ocupados de facto por Gran Bretaña. En ambos casos, los astilleros españoles se ven beneficiados por la construcción, reparación, mantenimiento de los buques y la descarga de sus capturas, en una excepción a las prácticas usuales en altamar, de transbordo de capturas a buques congeladores o reeferes, usualmente con banderas de conveniencia. En el caso de África, las flotas españolas, amparadas por las negociaciones del bloque europeo con los países individuales, obtienen ganancias a través de tratados donde se autoriza a la pesca de grandes cantidades de especies a cambio de sumas irrisorias. Las cláusulas y aportes monetarios de protección ambiental y de cooperación, válidas para la opinión pública europea, se pueden considerar como intentos de evitar las acciones de la competencia china en aguas de los países africanos, que pueden ir contra el acceso a las especies migratorias de la zona y como una aproximación a una teoría del derrame pesquero.

En el caso de Malvinas, si bien las condiciones no son tan desfavorables económicamente como lo son para los países de África, la pesca española y asociada con capitales isleños es primordial para el sostenimiento de la ocupación británica de las islas y del estándar de vida de la población allí implantada. Las flotas españolas ejercen, de distintas maneras, dominio sobre zonas del planeta, en pos de aumentar sus márgenes de ganancia, con efectos colaterales en África, donde las comunidades de pescadores se ven perjudicadas por la afluencia de modernos barcos congeladores, y en Malvinas, donde se contribuye a la expoliación con pocos controles, de los recursos del Mar Argentino.

Bibliografía.

Adrián Amoedo (2020). “La flota se atasca en Montevideo”. En: *Faro de Vigo*. 4 de noviembre de 2020. En: *Faro de Vigo*. Recuperado de: <https://www.farodevigo.es/economia/2020/11/04/flota-atasca-montevideo-22206472.html>

Adrián Amoedo (2021). “Uruguay ofrece a la flota gallega la concesión de un nuevo puerto pesquero por 25 millones”. En: *Faro de Vigo*. Recuperado de: <https://www.farodevigo.es/mar/2021/10/10/uruguay-ofrece-flota-gallega-concesion-58200484.html>

Adrián Amoedo (2022). “Montevideo, puerto clave para la flota gallega, retirará 20 barcos abandonados”. 17 de enero de 2022. En: *Faro de Vigo*. Recuperado de: <https://www.farodevigo.es/mar/2022/01/17/montevideo-puerto-clave-flota-gallega-61640415.html>

Adrián Amoedo (2022a). “Malvinas otorga nuevas licencias de pesca para 25 años a las firmas con capital gallego”. En: *Faro de Vigo*. 13 de octubre de 2022. Recuperado de: <https://www.farodevigo.es/mar/2022/10/13/malvinas-otorga-nuevas-licencias-pesca-itqb-falklands-stanley-loligo-77172920.html>

Adrián Amoedo (2022b). “La pesca gallega se expande en Argentina, caladero de referencia, a base de inversión”. En: *Sport*. 14 de octubre de 2022. Recuperado de: <https://www.sport.es/es/noticias/economia/pesca-gallega-expande-argentina-caladero-77236740>

Antena 3 (2022). “La flota pesquera permanecerá amarrada hasta el próximo miércoles a causa del precio del combustible”. 19 de marzo de 2022. Recuperado de: https://www.antena3.com/noticias/economia/flota-pesquera-permanecera-amarrada-proximo-miercoles-causa-precio-transporte_2022031962359b9ff6355200015a8acb.html

Mirari Arttime (2022). “Los atuneros vascos podrán volver a faenar en Senegal”. 3 de junio de 2022. Recuperado de: <https://www.elcorreo.com/bizkaia/costa/atuneros-vascos-podran-20220603075513-nt.html>

Kyle Brown (2018). “África, despojada de sus recursos pesqueros”. En: *Le Monde Diplomatique en español*. Mayo de 2018. Recuperado de: <https://mondiplo.com/africa-despojada-de-sus-recursos-pesqueros>

Walter Castro (2021). “Pesca ilegal en Malvinas: España acuerda con el gobierno de ocupación”. En: *AGN Prensa*. 24 de septiembre de 2021. Recuperado de: <https://agnprensa.com/pesca-ilegal-en-malvinas-espana-acuerda-con-el-gobierno-de-ocupacion/>

José María Cóccaro 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 Europea (s/f). “Zonas pesqueras”. Recuperado de: https://fish-commercial-names.ec.europa.eu/fish-names/fishing-areas_es

Departamento de Estado de los Estados Unidos de América (2022). *Trafficking in persons report, July 2022*.

Eur-Lex (2019). “Document 22019A0627(01). Protocolo de aplicación del Acuerdo de Colaboración en el Sector Pesquero entre la Comunidad Europea y la República de Guinea-Bisáu (2019-2024)”. 15 de junio de 2019. Recuperado de: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=CELEX:22019A0627\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=CELEX:22019A0627(01))

FAO (s/f). “Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (pesca INDNR)”. Recuperado de: <https://www.fao.org/iuu-fishing/background/what-is-iuu-fishing/es/>

Gobierno de las Islas Malvinas (2022). *Fisheries Department Fisheries Statistics 2021. Volume 26 (2012-2021)*. FIG Fisheries Department, Crown Copyright, Puerto Argentino/Stamley.

Álvaro Oliver González (2022). “ANACEF reivindica que África Occidental firme acuerdos de pesca con la UE antes que con China”. En *Atlántico Hoy*. 14 de julio de 2022. Recuperado de:

Eduardo Gudynas (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.

Rogério Haesbaert (2012). “Del mito de la desterritorialización a la multiterritorialidad”. Conferencia presentada en Seminario permanente “Cultura y representaciones sociales”, septiembre de 2012.

Infobae (2018). “Prefectura capturó un buque español dentro de la zona económica exclusiva de Argentina”. 4 de febrero de 2018. Recuperado de: <https://www.infobae.com/sociedad/2018/02/04/prefectura-capturo-un-buque-espanol-dentro-de-la-zona-economica-exclusiva-de-argentina/>

Mbuyi Kabunda Badi (1994). “La crisis del Estado y el desarrollo en África”. En: *África América Latina. Cuadernos*. N° 14.

Stefano Liberti (2015). “Pescado barato. Cómo Europa seca los mares africanos”. En: *El País*. Recuperado de: <https://elpais.com/especiales/2015/planeta-futuro/pesca-europea-en-africa/>

Mac Allister Elliott (2021). “Falkland finfish fisheries review”. Recuperado de: <https://www.macalister-elliott.com/mep-projects/falkland-finfish-fisheries-review/>

Mercopress (2019). “Investigación conjunta en aguas de las Falklands para relevar biomasa de polaca”. 6 de septiembre de 2019. Recuperado de: <https://es.mercopress.com/2019/09/06/investigacion-conjunta-en-aguas-de-las-falklands-para-relevar-biomasa-de-polaca>

Mercopress (2020). “Montevideo pierde atractivo para la flota pesquera española con licencia de Falklands”. 10 de noviembre de 2020. Recuperado de: <https://es.mercopress.com/2020/11/10/montevideo-pierde-atractivo-para-la-flota-pesquera-espanola-con-licencia-de-falklands>

Mercopress (2021). “Falklands ofrece a empresas locales extender derechos de pesca por 25 años”. 20 de enero de 2021. Recuperado de: <https://es.mercopress.com/2021/01/20/falklands-ofrece-a-empresas-locales-extender-derechos-de-pesca-por-25-anos>

Julie Ménez (2019). “La Armada de Senegal comanda tres lanchas patrulleras en Piriou”. En: *Bretagne Économique*. 18 de noviembre de 2019. Recuperado de: <https://www.bretagne-economique.com/actualites/la-marine-nationale-senegalaise-commande-trois-patrouilleurs-piriou>

Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (2022). “La UE y Senegal alcanzan un acuerdo para desbloquear la expedición de licencias de pesca que beneficia a la flota española”. 1 de junio de 2022. Recuperado de: <https://www.mapa.gob.es/es/prensa/ultimas-noticias/la-ue-y-senegal-alcanzan-un-acuerdo-para-desbloquear-la-expedici%C3%B3n-de-licencias-de-pesca-que-beneficia-a-la-flota-espa%C3%B1ola-/tcm:30-620355>

Aurora Moreno (2020). “«Golden Fish, African Fish», pescado para dar de comer al pescado.” En: *Carro de combate*. 18 de octubre de 2020. Recuperado de: <https://www.carrodecombate.com/2020/10/18/golden-fish-african-fish-pescado-para-dar-de-comer-al-pescado/>

Nodosa Group (s/f). “Buques construidos”. Recuperado de: <https://www.nodosa.com/es/ficha.php?idBuque=34&idSubfamilia=1>

Nodosa Shipyard (2022). “Nuevo pesquero para Petrel Fishing Company Ltd”. 20 de septiembre de 2022. Recuperado de:

Federico Ortega, Darío Saavedra, Federico Esquiroz (2019). “Entre calamares y medianoche. El extractivismo pesquero chino en el Atlántico Sur (2013-2019)”. Presentado en: VII Congreso Nacional de Geografía de Universidades Públicas y XXI Jornadas de Geografía de la UNLP. Universidad Nacional de La Plata. 9, 10 y 11 de octubre de 2019. (En actas) <http://jornadasgeografia.fahce.unlp.edu.ar/front-page/actas/ponencias/Ortega.pdf>

Federico Ortega, Darío Saavedra, Federico Esquiroz (2019a). “Licencia para depredar: el extractivismo pesquero en Malvinas”. Presentado en: II Jornadas sobre la Cuestión Malvinas. Universidad Nacional de La Plata. 28 de noviembre de 2019. (En actas). <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/119293>

Federico Ortega (2021). “Bajo un mismo Sol, y sobre un eterno mar. Disputas geoestratégicas y en torno a los recursos pesqueros en Malvinas y el Atlántico Sur (2015-2021).” Presentado en: XXII Jornadas de Investigación y Enseñanza de la Geografía. Ensenada, 8 y 9 de abril de 2021.

Federico Ortega (2021a) “Malvinas: Una causa continental latinoamericana, ¿y europea?”. En: Noticias PIA. 26 de agosto de 2021. Recuperado de: <https://noticiaspia.com/malvinas-una-causa-continental-latinoamericana-y-europea/>

Parlamento Europeo (2019). “Acuerdo de pesca de la Unión con Gambia”. Diciembre de 2019. Recuperado de: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2019/644210/EPRS_ATA\(2019\)644_210_ES.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2019/644210/EPRS_ATA(2019)644_210_ES.pdf)

Parlamento Europeo (2020). “Acuerdo de pesca de la Unión con Cabo Verde”. Junio de 2020. Recuperado de: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2020/651953/EPRS_ATA\(2020\)651_953_ES.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2020/651953/EPRS_ATA(2020)651_953_ES.pdf)

Parlamento Europeo (2020). “Acuerdo de pesca de la Unión con Senegal”. Noviembre de 2020. Recuperado de: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2020/659323/EPRS_ATA\(2020\)659_323_ES.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2020/659323/EPRS_ATA(2020)659_323_ES.pdf)

Parlamento Europeo (2022). “La pesca europea en cifras”. Recuperado de: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/es/sheet/122/la-pesca-europea-en-cifras>

Parlamento Europeo (2022a). “El Parlamento ratifica el mayor acuerdo pesquero de la UE, con Mauritania”. 8 de junio de 2022. Recuperado de: <https://www.europarl.europa.eu/news/es/press-room/20220603IPR32134/el-parlamento-ratifica-el-mayor-acuerdo-pesquero-de-la-ue-con-mauritania#:~:text=El%20primer%20acuerdo%20de%20pesca,finalice%20en%20noviembre%20de%202027>.

Penguin News (2021). “Falkland Islands Government responds to finfish review damning observations”. 4 de junio de 2021. Recuperado de: <https://penguin-news.com/headlines/2021/falkland-islands-government-responds-to-finish-review-damning-observations/>

Pescare (2021). “Calamar loligo. La flota de arrastre española en las islas Malvinas, retorna al puerto de Vigo”. 15 de diciembre de 2021. Recuperado de: <https://pescare.com.ar/calamar-loligo-retorna-la-flota-de-arrastre-en-islas-malvinas-a-puertos-espanoles/>

Ernesto Picco (2020). *Soñar con las Islas. Una crónica de Malvinas más allá de la guerra*. Prohistoria ediciones, Rosario.

Ricardo Pose (2021). “Concesión de puertos: entre la necesidad y la soberanía”. En: *Caras y Caretas*. 16 de octubre de 2021. Recuperado de: <https://www.carasycaretas.com.uy/concesion-de-puertos-entre-la-necesidad-y-la-soberania>

Transnational Institute (2017). *Acuerdos pesqueros de la Unión Europea: Pescado barato a un alto precio*. Recuperado de: https://www.tni.org/files/publication-downloads/acuerdos_pesqueros_de_la_union_europea.pdf