



:: [portada](#) :: [América Latina y Caribe](#) :: [Uruguay. Millones de columnas](#)

27-05-2019

Puerto pesquero chino en Uruguay

## ¿Oportunidad de lucro sin ceder soberanía?

Garabed Arakelian

Rebelión

"En un bosque de la China, una china se perdió, y como yo andaba perdido nos encontramos los dos..." El anunciado y casual encuentro con la jovencita de ojos rasgados, como narra la letra original de esa vieja canción, tiene su versión moderna y no se desarrolla en un bosque sino que, menos romántica y nada casual, su escenario es la enormidad marítima de la zona austral del Océano Atlántico.

Allí pululan los barcos pesqueros chinos, depredando la fauna y arrojando al mar tripulantes innominados. Cuando la situación lo requiere entran a puerto - el que esté más cercano y no le ponga requisitos engorrosos- ya sea para aprovisionarse o demandando servicios de reparación y mantenimiento.

Si bien transfieren en altamar buena parte de su captura, ya seleccionada o faenada, a otros navíos que se encargan de llegar a los puertos de destino convenidos, el desarrollo de esta industria extractiva necesita ahora, ¡ya!, una infraestructura más amplia y compleja que abarque todas sus etapas. Es decir: algo más cercano y seguro, a cubierto de las inclemencias del mar abierto, para desarrollar este complejo y variado proceso y además, sin las ataduras legales de soberanías locales, es decir: *un caladero con puerto seguro y con todas las libertades de altamar.*

Uruguay es poseedor de todo eso que necesitan los asiáticos y, por consiguiente, puede adoptar cualquiera de estas posiciones: 1) escuchar ofertas; 2) publicitar y ofrecer incluyendo sus condiciones; 3) pedir, a los posibles interesados, que vengan sin imponerles condiciones.

El relato conciso que va a continuación pretender dar alguna respuesta a esas posibilidades y cada lector sacará sus conclusiones.

En mayo de 2013, José Mujica, a la sazón presidente de Uruguay, visitó China buscando financiación para un puerto en las costas del departamento de Rocha, con una profundidad de aguas que brindaba, de modo natural, un excelente nivel para naves de altísimo calado y una ubicación extraordinaria desde el punto de vista geopolítico.

Pero el abandono del emprendimiento extractivo por parte de la minera *Aratirí*, que conectaría directamente su producción con esa salida al mar, las presiones provenientes, fundamentalmente, del sector empresario de Brasil que quiere un puerto de aguas profundas en su territorio y la resistencia del sector inmobiliario ligado al turismo en esa zona esteña del Uruguay, impidieron llevar adelante el proyecto. En setiembre de 2016, ejerciendo su segundo mandato, el presidente Vázquez visitó Pekín, también buscando inversiones y vinculación con el gobierno y los empresarios chinos. Parecería, por lo que puede comprobarse, que le fue mejor que su antecesor, porque sin



apuro y sin pausa, sorteando dificultades (políticas, administrativas, constitucionales, etc.) la penetración china -pese al recato con que actúan- es evidente.

Es difícil saber si Uruguay tiene un plan estratégico de desarrollo que incluya su potencial marítimo con todos los factores que en ella intervienen. También es difícil conocer en su totalidad el proyecto de los chinos, pero es fácil presumir que lo tienen y lo están llevando a cabo.

*Lo primero es lo primero: hacer camino al andar*

La geología y sus características son causa natural para que el canal del Río de la Plata haya sido siempre favorable para el puerto de Montevideo. La sedimentación fangosa que arrastran las aguas del río Uruguay, con el aporte que le prestan sus afluentes argentinos se depositan sobre la orilla occidental y , entre otras muchas razones, inciden en los costos y el esfuerzo para el funcionamiento del puerto bonaerense.

El dragado que se realizó recientemente, en el lecho del Río de la Plata, oscila entre 10 y 12 ms de profundidad y le brinda ahora mayor realce a la disponibilidad operativa de Montevideo convirtiéndolo, de hecho, en el puerto de entrada a la Cuenca del Plata.

Atendiendo a ello, la Administración Nacional de Puertos, ANP, resolvió por Decreto 54/19, autorizar la ampliación de la zona del puerto de Montevideo, uniendo el actual complejo portuario hasta Punta Yeguas y la Punta Pedregal y de allí a Punta Canario. (Art 2 del Dec 54/19) sorteando así trabas constitucionales y legales que impondrían una previa aprobación legislativa.

La flota pesquera de los chinos opera, ella sola, más de 2500 naves y es propiedad de 164 empresas con presencia en puertos y mares de una treintena de países.

El megapuerto pesquero chino que se está construyendo en la zona oeste de Montevideo, facilitará enormemente la operatividad legal, y cabe suponer que también la ilegal, de dichos barcos. En ese sentido los especialistas en temas pesqueros vienen advirtiendo sobre la depredación china en el mar argentino, especialmente en la pesca de calamar.

Es lógico pensar que los cambios que se están promoviendo en esta área de actividad tienen el aporte decisivo de los intereses chinos, al punto que algunos geopolíticos han hablado de la "*continuación de la ruta de la seda*" por estos lares y han tomado nota de los movimientos que se producen. La enajenación de los predios del Dique Mauá sobre la costa montevideana que recientemente se intentó llevar a cabo en beneficio de la empresa *Buquebús* se vincula con esta perspectiva o como una consecuencia de ella. Pero no se trata de suposiciones, porque en el no tan lejano oeste montevideano ya ha comenzado sus trabajos el pesquero asiático. Se entiende



entonces que para llegar hasta allí por vía marítima, era necesario tener el canal desbrozado y el camino allanado.

*Uruguay XXI*, es la agencia gubernamental que tiene a su cargo promover las exportaciones e inversiones en el país y está trabajando activamente sobre el tema.

Por su parte la empresa china propietaria del pesquero que se llamará *Zhongjin Puerto S.A.* se especializa en diversas actividades como la pesca oceánica, el procesamiento y venta de productos marinos, la elaboración de harina de pescado y la gestión de terminales portuarias. En este emprendimiento, invertirá alrededor de 250 millones de dólares.

Según los trascendidos, está asesorada por *CSI Ingenieros*, una empresa uruguaya que brinda servicios de consultoría en infraestructura y que se caracteriza por participar en el desarrollo de obras de gran porte, tanto económico como técnico.

El complejo pesquero en construcción, a solo 10 kilómetros del centro de Montevideo, tendrá un muelle de 800 metros de largo y 60 de ancho e incluirá un amarradero-según se anunció- para barcos de hasta 50mil toneladas de porte. El objetivo es instalar allí la base operativa y desde ella brindar servicio logístico y de mantenimiento a la flota de más de 500 buques chinos que están operando en todo el Atlántico sur. Brindaría trabajo directo a 200 personas y, parece que, sin cálculo inicial, posibilitaría la creación de infinidad de puestos indirectos.

#### *Instalación en zona franca: Interesante y atractivo*

Otro detalle no menor es que esta empresa contará con una "zona franca" que le permitirá recibir y despachar buques sin controles por parte de los organismos oficiales uruguayos. Si este aspecto se concreta sin duda que otorgará beneficios en el campo comercial y logístico lo cual será de gran atractivo para las flotas pesqueras de todo el mundo, aunque se puede presumir que difícilmente los chinos compartan esa ventaja con sus competidores.

#### *Marejadilla y quizás algo más*

Al socaire del estruendo que está provocando la instalación de UPM2 (la empresa finlandesa dedicada a la producción de celulosa) los avances de la penetración china no se perciben hasta ahora en su total dimensión.

Los argentinos en cambio son más sensibles a esto porque la modificación del dragado, que por



primera vez en la historia posibilita a Uruguay alcanzar esa profundidad y con ello tomar status de puerta sino única y principal, si de consideración ineludible para el comercio y la navegación en la Cuenca del Plata, les significa la pérdida de un factor dominante desde los comienzos de la historia común entre los dos países. Y eso es algo que se mide muy bien en dólares. Es que, por ejemplo, la producción cerealera, entre otros rubros, que mueve millones de toneladas a través del transporte marítimo, podrá de ahora en adelante no salir en su totalidad desde el puerto de Buenos Aires y así en innumerables casos. Todo esto sin olvidar los factores políticos que históricamente la oligarquía bonaerense ha manejado como factor de poder y dominación no solo en el Río de la Plata sino respecto a su propio territorio como boca de salida de la producción de las provincias pese al federalismo de su Constitución.

Un análisis apresurado podría llegar a la conclusión de que esta modificación favorece al Uruguay, y por cierto que sí. Pero resulta imprescindible abrir un abanico de análisis sobre una realidad en la que los países en uso de su soberanía no promueven ni concretan estas modificaciones sino que ellas les son impuestas a través de la acción de las multinacionales, las potenciales mundiales y sus agencias internacionales.

Una alegría liviana de éxito inicial puede ocultar decenas de años venideros en condiciones subordinadas a intereses extranjeros y el enfrentamiento de pueblos hermanos en función de esos intereses.

La sabiduría de los pueblos con larga historia dice que "el pescado comienza a pudrirse desde la cabeza".

Garabed Arakelian. Periodista, docente, analista uruguayo, asociado al Centro Latinoamericano de Análisis Estratégico (CLAE)

<http://estrategia.la/2019/05/25/puerto-pesquero-chino-en-uruguay-oportunidad-de-lucro-sin-ceder-soberania/>

Rebelión ha publicado este artículo con el permiso del autor mediante una [licencia de Creative Commons](#), respetando su libertad para publicarlo en otras fuentes.