

## El puerto de Montevideo, Uruguay, un círculo de pesca ilegal y abuso laboral

Por Seth Robbins

Era el Día de Muertos cuando el cuerpo de Celso Delgado fue bajado del Verdemilho, buque pesquero de bandera portuguesa.

Celso había estado trabajando en el barco con su hermano Raúl cuando de repente enfermó gravemente en cuestión de semanas. En sus últimos días, Celso yacía tendido en el suelo, incapaz de hablar y casi sin respiración.

“Tuve que estar abanicándolo con un pedazo de cartón porque no podía respirar”, cuenta Raúl en su conversación con InSight Crime.

El 2 de noviembre de 2020, el barco finalmente atracó en el puerto de Montevideo, Uruguay. Celso ya llevaba un día muerto, y habían mantenido su cuerpo en un refrigerador del barco.

Entre 2013 y 2021, Montevideo fue el destino final de 59 tripulantes fallecidos en barcos pesqueros, es decir, uno cada mes y medio, según cifras proporcionadas por la Prefectura Portuaria de Montevideo, el organismo encargado de hacer cumplir la ley en el puerto. Grupos conservacionistas y de derechos humanos han acusado durante mucho tiempo al puerto de recibir buques que se sabe que han cometido abusos en el mar. Los miembros de la tripulación suelen ser golpeados, encerrados en los barcos, sometidos a regímenes de hambre y obligados a trabajar durante días sin dormir.

También se les niegan los tratamientos médicos necesarios, que es lo que Delgado, oriundo de Perú, alega que le sucedió a su hermano.

Pocos días después de la muerte de su hermano, Raúl Delgado prestó declaración juramentada ante la Prefectura de Montevideo. Más adelante, sus abogados, que son estudiantes de derecho, presentaron una denuncia penal formal ante la fiscalía, en la que pedían que el capitán y el agente marítimo responsable de la embarcación fueran imputados por homicidio culposo, omisión para ofrecer ayuda y delitos contra la salud pública. Más de dos años después, según un correo electrónico de Javier Benech, director de comunicaciones de la Fiscalía General de Uruguay, el caso sigue en investigación por la fiscal Silvia Porteiro, quien hace parte de la Fiscalía General de Montevideo. Aún no se presentan cargos penales formales.

Raúl Delgado afirma que él y su hermano le pidieron al capitán del barco que permitiera que Celso fuera tratado por un médico incluso antes de que el barco saliera de puerto el 2 de octubre. Como tripulantes de Perú, no se les permitía abandonar el barco. Según Delgado, Celso ya tenía tos, uno de los síntomas de COVID-19. El capitán se negó, y el Verdemilho se lanzó a pescar al Atlántico.

“Lo que él quería era llenar el barco”, afirma Delgado.

InSight Crime intentó comunicarse con el capitán del Verdemilho, Rubén Blanco Martínez, a través de correos electrónicos dirigidos a sus abogados y llamadas a su teléfono celular, sin

<https://es.insightcrime.org/investigaciones/puerto-montevideo-uruguay-fatal-circulo-pesca-abuso-laboral/>

respuesta. Blanco Martínez ha negado la versión de Delgado en declaraciones anteriores ante funcionarios. Los correos electrónicos dirigidos al agente marítimo Pedro Santana S. A. tampoco fueron respondidos.

### Un puerto con mala reputación

En el extremo sur de Uruguay, el puerto de Montevideo sirve como centro de transacciones de las flotas pesqueras que operan en el Atlántico Sur. Según cifras de la administración de puertos de Uruguay, en 2021 los barcos de pesca de aguas profundas [descargaron](#) en el puerto casi 76.000 toneladas de pescado congelado.

Uruguay suele obtener buenos puntajes en las medidas internacionales de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), como el Índice de Pesca INDNR de la Iniciativa Global contra el Crimen Organizado Transnacional. Según este índice, Uruguay se encuentra entre los 25 mejores países del mundo en cuanto a los esfuerzos por contrarrestar la pesca INDNR.

A pesar del sólido historial del país, [Oceana](#), organización internacional sin ánimo de lucro dedicada a la conservación de los océanos, señala que el puerto fue el [segundo más](#) visitado por los buques de transbordo en 2015. El transbordo fomenta la pesca INDNR mediante el uso de buques de carga refrigerados que se encuentran en el mar con las flotas pesqueras, para llevarles suministros y recolectar sus botines. Las flotas pesqueras de aguas distantes emplean el sistema de transbordo para pescar durante meses enteros por fuera de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) de 200 millas náuticas de los países.

Los barcos suelen apagar los transpondedores, conocidos como sistemas de identificación automática ([automatic identification systems, AIS](#)), los cuales transmiten la identificación y la ubicación de las naves y así arrasan ilegalmente las aguas de las zonas económicas exclusivas. Un [estudio](#) de Oceana en 2021 examinó los datos de transpondedores de 800 buques que pescaron dentro de las 200 millas náuticas de la ZEE de Argentina entre enero de 2018 y abril de 2021. Poco más del 30 por ciento de los barcos que apagaron sus transpondedores AIS atracaron en el puerto de Montevideo.

“Las flotas extranjeras dejan mucho dinero en el puerto”, dice Mariana Silvera, consultora uruguaya del programa Pristine Seas de National Geographic.

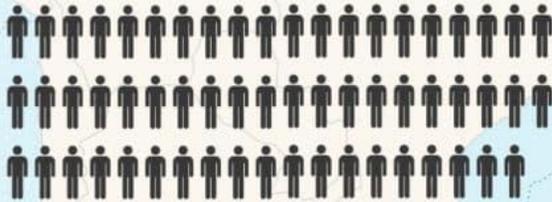
“Por esa razón, no es conveniente hacer las cosas correctamente ni llevar a cabo inspecciones y controles”, le dijo Silvera a InSight Crime.

### Pesca INDNR y abuso laboral

Se sabe que la pesca ilegal se combina con otros delitos, en particular con el abuso laboral en el mar.

# El círculo de abuso laboral en flotas pesqueras que atracan en puerto de Uruguay

Entre 2013 y 2021, el puerto de Montevideo, Uruguay, fue el destino final de 59 tripulantes fallecidos en buques pesqueros, es decir, uno cada mes y medio. Los tripulantes de los barcos que han atracado en el puerto han denunciado diversos abusos laborales.



Algunos han mostrado signos de que **han sido golpeados**, y se les han negado los **tratamientos médicos**.

Se les ha racionado la comida, y los pescadores **han dicho que han pasado hambre**.

Los tripulantes se han visto obligados a trabajar durante días **sin dormir**.

Se les han encontrado **lesiones por grilletes**.

Se les han confiscado sus pasaportes y otras identificaciones.

American University  
e InSight Crime, 2022

Fuente: Investigaciones de campo y Oceana

La campaña [Oceanosanos](https://es.insightcrime.org/investigaciones/puerto-montevideo-uruguay-fatal-circulo-pesca-abuso-laboral/), que se dedica a la conservación de los océanos y a denunciar la pesca ilegal en Uruguay, publicó un [informe en 2018](https://es.insightcrime.org/investigaciones/puerto-montevideo-uruguay-fatal-circulo-pesca-abuso-laboral/) sobre los barcos acusados de infracciones que atracaron en el puerto de Montevideo. Entre los datos obtenidos se encuentra el de un barco pesquero taiwanés que visitó el puerto dos veces en 2017 antes de ser inspeccionado en Sudáfrica, donde las autoridades documentaron que los miembros de la tripulación habían sido “golpeados y sometidos a malos tratos, además de que no se les pagó la cantidad acordada”.

En 2014, más de dos docenas de tripulantes africanos huyeron de un barco pesquero chino en Montevideo. Dijeron que habían sido atacados con herramientas, y sus piernas tenían signos de que habían estado encadenados.

Jessica Sparks, directora asociada del programa de ecosistemas y medioambiente del Observatorio de Derechos de la Universidad de Nottingham, Reino Unido, dice que en los buques que atracan en Montevideo hay tripulantes de varias nacionalidades.

“Es un gran puerto adonde llegan buques que han estado en el mar durante períodos muy largos, y eso, por supuesto, aumenta el riesgo” de abusos, le dijo Sparks a InSight Crime.

El puerto sirve como centro de las agencias de contratación que traen tripulantes de Perú, Indonesia, África y otros lugares, señala Alexis Pintos, portavoz del Sindicato Único de Trabajadores del Mar y Afines (SUNTMA).

Las raras ocasiones en que se denuncian los abusos son presentadas por los sindicatos.

“Hay tripulantes de todas las nacionalidades que nos han dicho que les confiscan sus documentos, reciben malos tratos y los privan de alimentos”, denuncia Pintos. Es poco lo que se hace para corregir esas malas conductas, afirma el portavoz de SUNTMA.

“Como la bandera no es uruguaya, miramos para otro lado”, le dijo Pintos a InSight Crime.

#### El último puerto

Los tripulantes fallecidos se llevan las denuncias a sus tumbas y las investigaciones son escasas. Raúl Delgado, sin embargo, sabía que la muerte de su hermano era evitable. Celso comenzó a tener ataques de tos el 14 de octubre. Mediante una telellamada, un médico le prescribió medicinas y él mejoró, pero poco después volvió a enfermarse. El barco continuó pescando hasta el 27 de octubre, cuando el capitán ordenó regresar a puerto.

Según un reporte de autopsia, Celso murió por cierto tipo de neumonía; no se menciona el COVID-19.

Cuando el Verdemilho llegó al puerto de Montevideo aproximadamente un mes antes de la muerte de Celso, él ya tenía una tos fuerte, síntoma de COVID-19. Raúl le pidió al capitán que permitiera que a su hermano lo revisara un médico, pero el capitán se negó.

Delgado sostiene que el capitán le dijo a su hermano, cuando regresaban al mar, que no podía permitir que un médico abordara porque un diagnóstico de COVID-19 habría hecho que el barco fuera puesto en cuarentena durante semanas.

Delgado dice que se arriesgó a presentar la denuncia a pesar de que otros hermanos suyos, que también trabajaban en el barco, le advirtieron que no valía la pena.

“Hice la denuncia por la manera como trataron a mi hermano, porque no quiero que esto les pase a otros tripulantes [de barcos pesqueros], que mueran sin ser atendidos por un médico”, expresa Raúl.

Western Hemisphere Regional Illegal,  
Unreported, and Unregulated Fishing  
Assessment



Center for Latin American & Latino Studies  
American University  
4400 Massachusetts Ave., NW  
Washington, DC 20016-8137  
[clals@american.edu](mailto:clals@american.edu)  
[www.american.edu/clals](http://www.american.edu/clals)