



Curso:
Narcotráfico y Seguridad Interior
Dr. Norberto Emmerich

Geopolítica del narcotráfico
en la hidrovía argentina
Norberto Emmerich

Geopolítica del narcotráfico en la hidrovía argentina

Norberto Emmerich

América del Sur tiene una geografía complicada, difícil para la reproducción de la vida humana y con una reducida capacidad de generación de capital, lo que la hace depender de salvaguardas foráneas. Las tierras templadas del Cono Sur son una excepción a la tropicalidad del subcontinente con veranos lo suficientemente secos para que los granos maduren y con un clima más fresco que limita la aparición de enfermedades tropicales como la malaria. Se trata de una gran extensión plana y con buen riego cuya mayor parte se encuentra en Argentina, con porciones significativamente menores en Uruguay, Paraguay y Brasil.

Las montañas y las selvas dominan la mayor parte de América del Sur pero las llanuras del Cono Sur son las mejores tierras del continente. Aunque las llanuras y las praderas naturales reducen los costos y el clima templado enriquece la explotación agrícola, la ventaja comparativa radica en la estructura fluvial. Los ríos Paraná, Uruguay y Paraguay, combinados con el Río de la Plata, son navegables en la mayor parte de su trayecto.

Trasladar las mercancías por vía fluvial cuesta entre 10 a 30 veces menos que hacerlo por camión, los sistemas fluviales de transporte originan sustantivos aportes de capital con mucha menor dificultad que los sistemas terrestres. El conjunto de esta red fluvial superpuesta con extensas llanuras agrícolas adyacentes constituye la región del Río de la Plata.

El trigo, el maíz, la soja y otros productos similares sufren una débil relación entre valor y volumen ya que transportarlos a grandes distancias implica una significativa carga económica por los costos del flete. Por el contrario el transporte fluvial y marítimo permite trasladar los alimentos de forma barata y fácil no sólo aguas abajo, sino al océano y al resto del mundo. No es así en Rusia, donde las históricas hambrunas son consecuencia de la incapacidad de transportar eficientemente los alimentos a las ciudades porque sus ríos navegables están mal ubicados y los alimentos deben transportarse por camión o tren.

El hecho geopolítico más importante es que los ríos de la Cuenca del Plata son navegables tanto de manera independiente como en conjunto a través de un sistema de canales y esclusas (Hidrovía), sólo superada por la red del Mississippi en Estados Unidos. Esta interconectividad permite economías de escala, un mayor volumen de

generación de capital, ciudades más grandes y mejores posibilidades para el surgimiento de una única autoridad política. Argentina controla físicamente la desembocadura del Río de la Plata y la mayor parte de los tramos navegables del río, colocando a uruguayos, paraguayos y brasileños en desventaja y explicando la controversial historia que las partes han mantenido entre sí.

La aparición del Mercosur fue un proyecto estratégico con posibilidades de crear una sinergia de potencialidad conjunta de recursos geopolíticos divididos entre cuatro países con dos idiomas distintos, algo que todavía no ha sucedido.

Si bien el comercio y la integración económica regional se han visto ampliamente favorecidos por la Hidrovía, el crimen organizado en sus diferentes manifestaciones (entre ellas el narcotráfico) participa activamente de los beneficios del proceso. No se trata sólo del tráfico de marihuana o del contrabando de bienes diversos (soja, cigarrillos, etc.), también hay un grado relevante de impacto sobre la economía ciudadana de las ciudades ribereñas.

Es sabido que la ciudad de Rosario adquiere relevancia en virtud de que la cantidad de homicidios dolosos alcanzó cifras alarmantes. La escalada de violencia está relacionada con el aumento en la actividad de tráfico de droga y los conflictos de dominación territorial que acompañan ese crecimiento. El escenario que se vislumbra en la ciudad santafesina se encuentra enmarcado en un contexto que concibe a la Argentina como un trampolín para la exportación de drogas. Rosario, por esta razón, resulta un punto geográfico estratégico, por ser el cruce de diversas conexiones internacionales y tener acceso a una amplia hidrovía fluvial. La provincia de Santa Fe tiene 30 puertos privados y 4 públicos. “Aquí confluyen carreteras con conexiones internacionales a Bolivia y Paraguay; porque cuenta con varios puertos privados en la orilla del río Paraná, indispensables para exportar la droga al exterior”. También hay razones macroeconómicas de fondo ya que la masa de capital líquido atrajo el dinero ilegal, apto para lavar.

La ministra Patricia Bullrich sostuvo que lo que preocupa en Rosario es “la lucha por el control territorial del narcomenudeo. Es ahí donde se generan los crímenes, los asesinatos, por parte de las bandas y las familias ligadas al narcotráfico”. La perspectiva territorial merece ser estudiada en profundidad, porque donde está el problema también está la solución. La desfederalización del narcomenudeo perjudica las tareas de lucha contra el narcotráfico en la región de la Hidrovía, la que merece ser considerada una problemática internacional y abordada concretamente como una problemática federal.

La Hidrovía

La Hidrovía es un corredor fluvial interconectado mediante un sistema de canales que vincula a la Argentina, Uruguay, Paraguay, Brasil y Bolivia a través de 3.442 kilómetros por los ríos Paraná (4.880 kms.) y Paraguay (2.621 kms.). La porción argentina de la Hidrovía se extiende a través de 1.240 kilómetros y atraviesa varios puertos de Misiones, Corrientes, Santa Fe, Entre Ríos, Chaco, Formosa y Buenos Aires. Los 12.000 barcos que circulan agua arriba (12.152) y aguas abajo (12.526) transportan 3.400 millones de dólares anuales en cargamentos de soja y mineral de hierro, además de 800 mil toneladas de combustible transportado por buques tanque; en temporada de cosecha de soja circulan por la Hidrovía 300 convoyes diarios. Para mediados de la próxima década se prevé un incremento de las cargas transportadas de 20 a 50 millones de toneladas. Entre 1988 y 2015 el transporte de mercaderías pasó de 700 mil toneladas anuales a casi 20 millones hasta llegar a los actuales 36 millones.

Las embarcaciones que surcan la Hidrovía se ordenan en formaciones denominadas "convoyes" o "trenes de empuje". Se trata de barcasas de poco calado, propulsadas por un remolcador. Cada barcaza mide 12×48 metros con una capacidad de carga de 1.500 toneladas.

La soja y sus derivados son los productos más importantes transportados por esta vía, seguidos por el hierro y los combustibles. Los narcotraficantes esconden los panes de marihuana entre esa mercadería legal o la transportan en barcasas alquiladas por 10 mil dólares el viaje.

Este amplísimo corredor con tan alta intensidad de tránsito tiene lógicas dificultades de control. Por allí circula gran parte del comercio exterior del Mercosur junto con un importante contrabando de mercaderías, que incluye toneladas de soja y drogas.

Desde la frontera norte del río Paraguay, pasando por el río Paraná y el río Uruguay, la Hidrovía es una autopista del narcotráfico, una problemática que requiere un abordaje conjunto de los cinco países involucrados: Argentina, Paraguay, Brasil, Uruguay y Bolivia. La ausencia de un acuerdo internacional entre el Mercosur y Bolivia para realizar operativos conjuntos y ejercer un mayor control en la Hidrovía es un problema de fondo aún sin resolver.

En las actuales condiciones el paso de un buque de bandera extranjero por las aguas internacionales del río Paraguay o por el río Uruguay no puede ser detenido en plena navegación por la Prefectura argentina. Los controles sólo son en puerto siempre que exista una investigación o una orden judicial. Al no existir un acuerdo internacional no

se pueden incautar drogas transportadas por un buque de bandera de otro país interceptado por la Prefectura argentina. De todos modos es difícil que la droga se descargue en puerto, habitualmente se traslada a embarcaciones más pequeñas en pleno recorrido. Los países del Mercosur y Bolivia llevan más de 10 años tratando infructuosamente de cerrar un acuerdo. Argentina ya decidió avanzar por su cuenta.

En los dos últimos años Argentina realizó 588 procedimientos de incautación de mercaderías, con 740 detenidos, secuestrando 22.2 toneladas de marihuana. Sin embargo sólo en el primer semestre de 2018 Prefectura incautó casi 34 toneladas de marihuana, 221% más que en el mismo periodo del año pasado,

Para mejorar su rendimiento el Ministerio de Seguridad adquirió en Israel cuatro lanchas de Shaldag última generación que contarán con el apoyo de aviones no tripulados, radares terrestres y centros de comando y control conectados para detectar los “cruces informales” de una frontera a la otra.

Se reforzaron los controles de Gendarmería y Prefectura en toda la Hidrovía, crecieron los rastrillajes y se potenció la coordinación entre Seguridad y Aduana en más de 42 puertos. Prefectura tiene puestos fijos en Alto Paraná, Corrientes, Goya, San Lorenzo, Formosa, Zárate y El Dorado. Se anunciaron operativos policiales de 24x7 en el sector que va desde el kilómetro 1.240 del Paraná hasta el kilómetro 124,7 del Paraná Guazú.

La ausencia de mecanismos formales de cooperación internacional diluye estos esfuerzos de control territorial y resta horizonte a los resultados exitosos en términos de incautaciones.

Mariguana en la hidrovía

El transporte ilegal de marihuana viene de los departamentos paraguayos de Pedro Juan Caballero y Canindeyú. De las dos cosechas anuales que produce Paraguay el 80% se consume en Brasil, especialmente San Pablo y Río de Janeiro, y el 20% restante en Chile y Argentina. En el itinerario por el río Paraná se descarga primero en centros de acopio en Corrientes y Formosa y luego es llevada a los centros de consumo.

Se calcula que las dos cosechas anuales de marihuana superan las 50.000 toneladas, lo que sitúa a ese país como el principal productor en Sudamérica. El mercado no está organizado en forma cartelaria sino en pequeños grupos, quizás con formato de membresía a carteles transnacionales como el Comando Vermelho - CV o el Primer Comando de la Capital - PCC de Brasil. "Antes tenías carteles de narcotráfico que eran cadenas del negocio donde desde una cabeza se atendía la totalidad de los eslabones.

Hoy ese sistema ha cambiado; los carteles se diversificaron y las cadenas de comercialización se atomizaron"

Paraguay tiene la segunda flota de barcazas del mundo tras la cuenca del río Mississippi en Estados Unidos. El recorrido comienza en Puerto Cáceres (límite entre Paraguay y Brasil) y termina en Nueva Palmira, Uruguay. El dato clave es el volumen de traslado, aunque las vías terrestres o aéreas son más habituales. El transporte fluvial es hasta 10 veces más económico que el transporte por camiones o ferrocarril.



La existencia del Mercosur explica el notable incremento del volumen del intercambio bilateral entre Argentina y Brasil, que pasó de 2.963 millones de dólares en 1991 a 39.515 millones de dólares en 2011. En los últimos seis años, debido a la crisis en el vecino país y a la difícil coyuntura económica argentina, se produjo una retracción y el volumen total del intercambio comercial fue de 27.055 millones de dólares en 2017.

Ciberataques en la Hidrovía, no sólo se trata de barcazas

Los ciberataques en el sector se han intensificado. Los expertos ya advierten sobre el peligro que se cierne sobre operadores, puertos, terminales y otros componentes de transporte.

Mike Yarwood, experto en seguros, dijo en la Conferencia TOC Container Supply Chain Europe que "vemos incidentes que al principio parecen ser un pequeño allanamiento en las instalaciones de la oficina... Investigaciones posteriores más exhaustivas revelaron que en realidad los criminales estaban instalando spyware en de la red informática del operador".

Los piratas informáticos apelan a las redes sociales para monitorear a los conductores de camiones y al personal operativo en tránsito para georeferenciar la actividad y estudiar los patrones de estacionamiento nocturno. Buscan información sobre los códigos de liberación de contenedores en la terminal y contraseñas para acceder a las instrucciones de entrega.

Reflexión final

Las dimensiones de la Hidrovía y la falta de acuerdo internacional (al menos hasta el momento) dificultan la recuperación del control de territorio (fluvial y ribereño) en una geografía internacional.

Los esfuerzos de seguridad realizados hasta el presente (lo cual incluye o debe incluir la cibercriminalidad) tienen, además de los desafíos mayores a nivel internacional, problemas menores de encaje institucional (p.e. desfederalización del narcomenudeo en Rosario).