

Tráfico de cocaína disparado

Fernando Mora¹

El flujo infernal de cocaína alrededor del mundo se disparó desde hace casi un año. Si bien varios países europeos, entre otros, están viviendo esta epidemia el caso belga, a través del puerto de Amberes, es un monstruo que se debe atacar.

En 2022 se incautaron casi 110 toneladas de cocaína, y 43,4 toneladas en los seis primeros meses de 2023. Y el 16 de julio de este año se descubrieron 7 toneladas en un cargamento de plátanos procedentes de Ecuador. La droga sigue inundando el puerto de Amberes, principal puerta de entrada a Europa de la cocaína producida en Sudamérica.

Kristian Vanderwaeren, jefe de la Administración General de Aduanas e Impuestos Especiales de Bélgica, señala que sólo se controla entre el 1 y el 2% de los cerca de 9,5 millones de contenedores que pasan cada año por el puerto de Amberes y que en ese caso la lucha contra el narcotráfico en Bélgica, con pocos medios, es un poco como el mito de Sísifo.

De estos 9,5 millones de contenedores, 4,5 millones proceden de fuera de la UE, 350.000 de ellos de América Latina. Son estos contenedores los que se controlan prioritariamente, porque prácticamente todas las incautaciones de cocaína se realizan en envíos procedentes de esa parte del mundo, aunque las rutas indirectas pasen de nuevo por África. Tras un año récord en 2022, al ritmo que van las incautaciones probablemente en 2023 se establecerá un nuevo récord a pesar de todo lo que se está haciendo.

Las cifras muestran claramente que la producción de cocaína aumenta en todo el mundo. Lo mismo ocurre con el consumo en Europa. Así que si las incautaciones están aumentando, no es sólo por el buen trabajo que se realiza. La paradoja está en que cada vez se incauta más droga, y a pesar del creciente número de detenciones, la cocaína sigue estando fácilmente disponible en el mercado, sin que suban los precios. La Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito calcula que entre el 10% y el 20% de la cocaína es interceptada por las aduanas. La cooperación internacional es la clave para combatir más eficazmente el narcotráfico. Pero a pesar de ello, el monstruo sigue ahí.

Bélgica aumentará el número de contenedores escaneados -con el tiempo se escaneará todos los procedentes de América Latina-, pero el objetivo también es hacerlo directamente en las terminales. Cinco nuevos escáneres móviles, situados cerca de donde se descargan los contenedores, deberían estar operativos a mediados de 2024. El proceso actual es largo e ineficaz.

Por el momento, dos agentes a la vez analizan las imágenes del escáner por separado y sus conclusiones se comparan. Utilizando el gran número de imágenes almacenadas, se podría crear algoritmos para que el propio ordenador (utilizando la Inteligencia artificial) pueda alertar directamente cuando algo parezca indicar la presencia de cocaína. Actualmente existe una cooperación con los Países Bajos, pero también con Brasil y otros países latinoamericanos como Panamá y Paraguay.

¹ Analista global. Ha trabajado en cinco continentes.

Además, hay perros rastreadores, pero la idea sería desarrollar tecnología automatizada. En los muelles, hay máquinas que descargan contenedores de los cargueros, como grúas. Es un movimiento de dos a tres minutos. La idea sería añadir un elemento capaz, durante este movimiento, de analizar una muestra del aire del contenedor para detectar cualquier presencia de cocaína.

Por otra parte, los tiroteos aumentan en Amberes, las granadas estallan, y no necesariamente en barrios desfavorecidos. Una niña ha sido asesinada, víctima colateral de un ajuste de cuentas, y el Ministro de Justicia belga ha sido objeto de un intento de secuestro. Así que sí, sin ser ingenuos: la violencia vinculada al narcotráfico también está muy presente. Un gramo de cocaína vale en Bélgica 50 euros, frente a 40 dólares en Estados Unidos. Europa es actualmente un mercado más atractivo para los carteles. Para transportar cocaína de Colombia a Estados Unidos, los carteles colombianos tienen que pasar por los carteles mexicanos. Exportar directamente a Europa es más rentable.

Los criminales están muy organizados. Las verdaderas mafias, en particular la 'Ndrangheta calabresa y la mafia albanesa, están cada vez más implicadas en el tráfico de cocaína. El círculo de la violencia crece. A partir de ahora, la fiscalía belga informará rápidamente cuando se produzcan incautaciones, cosa que antes no se hacía. El objetivo es evitar la violencia, haciendo saber a los traficantes que la cocaína ha sido interceptada. Pero para las aduanas belgas, esto no facilita necesariamente la tarea. Porque entonces tiene que ser capaz de destruir la cocaína rápidamente. Y eso no es fácil.

Es un quebradero de cabeza. Primero hay que sacar toda la cocaína del contenedor. Dependiendo de la técnica elegida por los traficantes, esto es más o menos fácil. A veces, la droga está escondida en la propia estructura del contenedor o en el embalaje de la mercancía. Esto lleva su tiempo. Y, sobre todo, hay que hacerlo en un lugar seguro, donde se pueda almacenar la cocaína hasta su destrucción. El problema es el siguiente: se necesitan instalaciones específicas para quemar la cocaína. Pero si se trata de cantidades enormes, como las 7 toneladas incautadas sólo el fin de semana del 15 y 16 de julio, resulta muy complicado actuar con rapidez. Y los delincuentes lo saben. En diciembre, una instalación de la aduana belga fue objeto de un intento de atentado con un arma pesada.

Otro aspecto está en la lucha contra la corrupción en el seno de los propios servicios aduaneros, dado que un funcionario de aduanas que accede a revelar el paradero de un contenedor puede esperar ganar hasta 100.000 euros. Cinco aduaneros belgas, de un total de 3.300, han estado o están actualmente en la cárcel por ayudar a traficantes. No es mucho, pero ya son demasiados. Los que realizan exploraciones o análisis de riesgos -tareas delicadas- son sometidos regularmente a controles de seguridad. Los delincuentes intentan infiltrarse. A veces buscan los eslabones más débiles, como los que tienen problemas de dinero o dificultades familiares. Los funcionarios deben saber que si van a la cárcel, pierden sus derechos de pensión. Se supone que es un elemento disuasorio.

Las técnicas de tráfico cambian. A veces se sumerge la ropa en baños de cocaína en América Latina y, una vez recuperada en Europa, los delincuentes tienen que extraer la droga del tejido en laboratorios. Es un método original, que demuestra hasta qué punto los traficantes intentan sortear los obstáculos. Antiguamente, la cocaína también se escondía en el concentrado de naranja.

De igual manera, han llegado submarinos llenos de cocaína a las costas españolas, pero aún no se ha visto que se utilice este método en Bélgica. Por otra parte, el *drop-off* en el Mar del Norte es un fenómeno relativamente nuevo. Los delincuentes vienen a recoger su mercancía lanzada desde barcos que utilizan un sistema de seguimiento. Hace poco la aduana belga participó en la operación Mar Blanco III, que se saldó con la incautación de 5 toneladas de cocaína en un mes. Se inspeccionaron casi 80 barcos y se detuvo a 12 personas.

El puerto de Rotterdam también está inundado de cocaína. Pero es más seguro y las autoridades afirman interceptar casi el 60% de la coca que pasa por él. En efecto, los Países Bajos tiene más recursos y el puerto de Rotterdam es más seguro porque se concentra en una zona más pequeña que Amberes. Hay otro factor a tener en cuenta: Amberes ha sido históricamente el puerto elegido por América Latina para el comercio de frutas. Hoy en día, los traficantes ocultan la cocaína principalmente en la fruta. Las incautaciones aquí aumentaron el año pasado, mientras que en los Países Bajos disminuyeron.

Actualmente, se está negociando con las navieras para pensar en contenedores inteligentes que permitan una mejor trazabilidad. También se comparte información por ejemplo si reciben peticiones extrañas, como un cliente de Dubai que pregunta con demasiada frecuencia a qué hora llega un contenedor a su destino. El acceso a las terminales también debe someterse a controles más estrictos, sobre todo biométricos. Antes se podía entrar fácilmente en una terminal y permanecer en ella varias horas. Ahora ya no es así. Las autoridades portuarias también tienen ahora más derechos para imponer normas en las terminales. El Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP) es esencial.

En verdad, en Europa, como en otras partes del mundo, África, por ejemplo, pocos países reconocen públicamente el problema que sufren del tráfico de cocaína. Y los países "exportadores", por otra parte, ha decidido bajar la cabeza, cerrar los ojos e inclusive, en ciertos casos, *laissez-faire* y darle al *mafioso* títulos respetables en nombre de la paz social.

Bogotá, 02.08.2023.