

Frontera, rutas y mercados ilegales. Hacia la reconstrucción de los flujos transnacionales de sustancias ilegales en Argentina (2000-2014)*

Borders, routes and illegal markets. Towards the reconstruction of the transnational flux of illegal substances in Argentina (2000-2014)

Recibido: 15/09/2016

Aceptado: 26/10/2016

Waldemar Claus

Universidad Nacional del Litoral-CONICET / waldemarjclaus@gmail.com

Gustavo Gonzalez

Universidad Nacional del Litoral / gonzalezgustavo@educ.ar

Pablo Spekuljak

Universidad Nacional del Litoral / pablospekuljak@gmail.com

Resumen

El presente artículo constituye un primer ejercicio de mapeo de las principales rutas asociadas al tráfico de drogas que tuvieron como uno de sus segmentos a la Argentina entre 2000 y 2014. A partir de la noción de rutas ordenamos en un mismo esquema una serie de datos significativos para describir el funcionamiento de estos mercados: el tipo de sustancias transportadas, los puntos de inicio y de destino, las distintas modalidades de transporte, los obstáculos que las organizaciones y redes de actores deben sortear para el tránsito de las sustancias (considerando entre ellos el rol de las fronteras inter-estatales), así como también la distribución de las diferentes etapas de producción, distribución y consumo a lo largo de sus diversos segmentos. Nos enfocamos, por último, en uno de los emergentes del análisis del período: la importancia del vínculo entre economías legales e ilegales en la estructuración de estos mercados.

Abstract

This article is a preliminary exercise of mapping the main routes associated with drug trafficking that had Argentina as one of its segments between 2000 and 2014. The descriptive concept of routes will allow us to order in a single scheme a series of data to reconstruct these illegal markets: the type of substances transported, the starting and destination points, the different modes of transport, the obstacles that networks and organizations had to overcome for the transit of substances (including, but not limited to, geographical borders), as well as the distribution of the different stages of production, distribution and consumption throughout its various constituent segments.

* El presente artículo constituye una reelaboración y extensión de parte del material empírico utilizado y de las hipótesis presentadas en el libro "El subsistema fronterizo argentino: mercados ilegales, delito económico organizado y regulaciones estatales" (Gonzalez, Ghiberto, Spekuljak y Claus, 2017). En este sentido, fue central la participación de Luciana Ghiberto en el trabajo de análisis que concluyó en el presente artículo.

Fronteras, rutas y mercados ilegales

El presente trabajo se inserta en la intersección de dos ejes temáticos, fronteras y mercados ilegales. La articulación de ambas dimensiones tiene un antecedente en América Latina en el trabajo de Carrión y Llugsha (2013: 9-28). Este vínculo se sostiene en la hipótesis de las fronteras como espacio privilegiado para el delito transnacional, lo que en términos concretos se expresaría en la presencia de actividades como el narcotráfico, el contrabando, el tráfico de armas, el tráfico y la trata de personas. Para Carrión (2014), las prácticas sociales desarrolladas por diversos actores sociales y políticos –que estructuran y dan forma al orden social operante en estos enclaves– tienen efectos que trascienden largamente “los mismos límites fronterizos”, para integrarse como ruedas de transmisión en la conformación de un sistema fronterizo global. Se trata de un proceso global a partir del cual se

enlazan territorios no solo desde la lógica de la asimetría complementaria, sino también desde la nueva lógica de la arquitectura administrativa de la “red de redes”, propias de las economías ilegales y de la nueva economía planetaria: con lo cual se amplifica el campo de fuerzas sociales, en tanto el territorio transfronterizo se hace global y adopta la forma de un sistema. (Carrión, 2014)

Partiendo de la necesidad de indagar la articulación entre fronteras y mercados ilegales, el presente trabajo va a explorar una de sus posibles vías de análisis a partir de la consideración de las rutas por las que circularon las sustancias ilegales que atravesaron Argentina entre 2000 y 2014¹. Consideramos que la noción de *rutas del narcotráfico* permite realizar dicha articulación en la medida en que las entendemos, de manera preliminar y descriptiva, como aquellas vías más o menos establecidas que recorren las sustancias ilegales entre los puntos de producción y de consumo, a partir de la acción de diversos individuos y organizaciones que deben superar una serie de obstáculos por medio de diversas modalidades de transporte y ocultamiento. En estos procesos se verifican, a su vez, una serie de impactos: la valorización económica de las sustancias transportadas, la localización de prácticas violentas en ciertos puntos de esas rutas, así como el desarrollo de prácticas de regulación desplegadas por fuerzas de seguridad y de operadores judiciales, entre otras. Al mismo tiempo, esta noción es

1 Decidimos no enfocarnos en la dinámica del mercado de consumo doméstico y del micro tráfico asociado a este en la medida en que consideramos que, para el caso argentino, presenta una serie de características –vinculadas al ejercicio de control territorial y de la violencia, al volumen de negocios y a los actores involucrados, entre otros– que lo distinguen del tráfico de drogas destinado al mercado mundial. En esta dirección, ver la distinción entre micro y macro tráfico desarrollada por Souto Zabaleta (2017), y la distinción –en términos típico-ideales– entre organizaciones que se especializan en la comercialización de un bien ilícito y aquellas que se orientan a ejercer el control de un territorio, desarrollada por Ciro Krauthausen a partir de la comparación de los casos del narcotráfico colombiano y la mafia italiana (Krauthausen, 1994)

consistente con el carácter transnacional, y en muchos casos global, que la literatura le asigna a estas empresas (Gootenberg, 2009; Jenner, 2014)

A su vez, consideramos necesario situar estas rutas en el marco de las lógicas de los *mercados ilegales*. Para Beckert y Wehinger,

los mercados son ilegales cuando ya sea el propio producto, el intercambio del mismo o la forma en que es producido o vendido violan disposiciones legales. Lo que hace que un mercado sea ilegal, por lo tanto, depende totalmente de una definición legal [...]. No toda actividad económica ilegal constituye un mercado ilegal. [...] Para que un mercado ilegal emerja, deben cumplirse [algunas] condiciones. Por el lado de la demanda, o no existe un mercado legal o los productos que se ofrecen ilegalmente son más baratos que los ofrecidos legalmente, siempre que, al mismo tiempo, el comprador esté dispuesto a descontar los costos morales y los –posibles– riesgos derivados de la ilegalidad de la compra. Por el lado de la oferta, los mercados ilegales dependen de la rentabilidad esperada para el proveedor, así como también de su capacidad financiera y organizacional para producir y/o distribuir los bienes y evadir la aplicación de la ley. Al igual que el comprador, el proveedor debe estar dispuesto a superar cualquier escrúpulo asociado con la ilegalidad de sus actividades (Beckert y Wehinger, 2011).

Estos mercados poseen, de acuerdo a Saín (2015), una serie de denominadores comunes en tanto “*mercados ilegales*”:

en primer lugar, cuentan con una “clientela consumidora” que es altamente diversificada y se halla básicamente estratificada por el tipo, la calidad y/o el valor de la mercancía, dando lugar a la conformación de nichos de consumo y de consumidores diferenciados. La masividad y complejidad de la demanda de estos bienes y servicios da cuenta de la estructuración de mercados de una magnitud considerable, cuyo abastecimiento conlleva el montaje de empresas de amplia envergadura. Y, en segundo lugar, los dispositivos de producción, distribución y comercialización de los bienes y servicios que abastecen estos mercados implican la estructuración de “grupos criminales” también diversificados y complejos. (Saín 2015:16).

Desde esta perspectiva, entender el narcotráfico a partir de la óptica de los mercados ilegales supone, en primer lugar, entender estas actividades en términos de una lógica de intercambio económico, lo que nos permite trazar comparaciones entre empresas legales e ilegales así como superar analíticamente la diferenciación tajante entre “la economía ilegal” y la “economía legal”. Estos vínculos entre empresas legales e ilegales están en el centro de la tesis sobre *la relación simbiótica entre delito organizado y de cuello blanco*, sostenida por Vincenzo Ruggiero (1996). Esta tesis, además de incorporar la idea de la identidad entre negocios lícitos e ilícitos, se preocupa

por los vínculos entre las formas de criminalidad organizada (tradicionalmente asociadas en la literatura a fenómenos como el narcotráfico o las organizaciones de tipo mafioso) y los delitos realizados en el marco de empresas económicas legales. La tesis básica de Ruggiero es que, en el caso italiano, al mismo tiempo que las actividades ilegales se transforman cada vez más en negocios como los legales, estos últimos no pueden evitar las actividades ilegales. En este sentido, al comentar esta tesis David Nelken afirma que

el crimen organizado (...) una vez que nos libramos de los estereotipos étnicos, involucra el mismo comportamiento flexible [y] orientado hacia el consumidor que caracteriza a todo comportamiento de negocio exitoso. Ofreciendo una gran cantidad de ejemplos de delitos de negocios, Ruggiero sostiene que tanto los delincuentes de cuello blanco como los organizacionales usan técnicas similares, comparten el mismo conocimiento ilegal, y comparten los mismos valores –aun cuando los perpetradores provengan de contextos diferentes. Sus delitos son ejecutados en o por estructuras organizadas, prosperan a partir de la confabulación, y normalmente disfrutan de la connivencia de administradores o legisladores (Nelken, 2012: 629).

Al mismo tiempo, Nelken nos previene de efectuar una absoluta equiparación entre estas empresas:

Los argumentos acerca de una relación simbiótica entre delito ordinario, delito de cuello blanco, y delito organizado presuponen diferencias importantes más que un solapamiento total. Los grupos criminales organizados son capaces de adquirir legitimidad, respetabilidad, protección, acceso, *expertise*, proveedores, clientes, oportunidades de inversión, u otras ventajas varias de estas relaciones, y esos beneficios podrían atenuarse si esas diferencias desaparecieran (Nelken, 2012: 630).

Esta comprensión de la existencia de una lógica común a las prácticas económicas legales e ilegales, así como la atención al vínculo entre economías legales e ilegales, tienen un antecedente significativo en el trabajo pionero de Robert K. Merton, quien en la década de 1940 sostenía que:

(...) existe la analogía fundamental, la identidad, del papel económico de los negocios “legítimos” y de los negocios “ilegítimos”. Unos y otros se dedican en cierto grado a suministrar bienes y servicios para los que hay demanda económica. La moral aparte, unos y otros son negocios, empresas industriales y profesionales que distribuyen bienes y servicios que alguna gente desea, para los que hay un mercado de bienes y servicios que se convierten en mercancías. Y en un sociedad predominantemente de mercado, esperaríamos que naciesen empresas adecuadas dondequiera que haya una demanda de mercado para ciertos bienes y servicios (Merton, 2010:155).

Como vamos a mostrar, esta perspectiva –que privilegia las articulaciones entre “economía legal” y “economía ilegal”– constituye un elemento importante para comprender los entramados a través de los cuales se desplegaron las operaciones de narcotráfico que atravesaron Argentina en el período considerado.

Antes de avanzar con la descripción de las rutas, vamos a realizar una serie de precisiones sobre la fuente de información utilizada para su reconstrucción. Este trabajo es el resultado de la revisión de fuentes hemerográficas obtenidas para el período 2000-2014 en nuestro país. Esta revisión se logró mediante tareas de selección, codificación y análisis de las noticias referidas a hechos relacionados con el fenómeno del narcotráfico, publicados en dos periódicos de tirada nacional, *La Nación* y *Clarín*.² De ese conjunto de noticias, distinguimos a continuación aquellas que se referían a casos de incautaciones concretas de las que se referían al tema en términos más generales. Con las primeras construimos una base de datos en la que consignamos el tipo de sustancia trasladada, la cantidad incautada y el lugar de decomiso, y, en los casos en que se consignó la información, su origen, destino, otros puntos que podía haber recorrido y modalidad de transporte. Esta muestra, compuesta de 489 casos de decomiso de cocaína, 366 de marihuana, 24 de efedrina y 34 de heroína, constituye la base empírica principal del análisis que vamos a presentar a continuación. Ahora bien, la noticia periodística como fuente de información para dar cuenta de la estructura y dinámica de los mercados ilegales tiene una serie de límites. Un primer sesgo se refiere al bajo grado de registro de la fuente periodística respecto tanto de la dinámica general de los mercados ilegales como del total de incautaciones y operativos realizados por fuerzas de seguridad federales o provinciales o personal de aduana. En este sentido, la fuente de información periodística capta sólo una fracción de la totalidad de casos en los que intervienen autoridades estatales, que son a su vez una porción del total de hechos que componen este mercado ilegal.

Una segunda fuente de sesgo se refiere a la calidad de la información consignada. Casi la totalidad de las noticias se basan en información provista por las fuerzas de seguridad, la mayor parte proveniente de 'partes policiales' o declaraciones de los jefes de las fuerzas de seguridad. Las fuentes judiciales son de uso menos frecuente, y sólo hay investigaciones periodísticas de primera mano que utilicen otras fuentes de información en algunos reportajes especiales y en los casos que adquirieron mayor trascendencia pública.

Dadas todas estas potenciales fuentes de sesgos, el análisis de las dinámicas de este mercado ilegal va a tener un carácter exploratorio y no vamos a pretender generalizar los resultados del análisis hemerográfico al universo de los hechos que constituyen es-

2 Este proceso investigativo implicó la selección de un total de 2161 noticias publicadas en el período mencionado en ambos diarios. Asimismo las tareas de revisión, codificación y análisis de las noticias publicadas se realizó mediante la utilización del Programa Atlas.ti. Además de los autores, en las tareas de revisión y codificación han participado activamente en calidad de asistentes de investigación las Lic. Julieta Taboga, Luciana Ghiberto y Guillermina Barukel.

tos mercados ilegales. En su lugar, nos dedicaremos a rescatar aquellas descripciones que presentan datos más completos sobre las rutas vinculadas al narcotráfico e intentaremos orientar la reconstrucción de estas dinámicas a partir de un criterio cualitativo dirigido a establecer las formas típicas que adquieren estas prácticas.

De cualquier manera, dada la ausencia de información oficial fiable y completa para el período considerado y las dificultades para acceder a prácticas con bajos de grados de visibilidad, las fuentes hemerográficas pueden –articuladas con otras fuentes de información como fallos judiciales e informes oficiales³– brindar un primer acercamiento general a este universo que oriente la atención de futuros estudios hacia algunas de las dimensiones de la cuestión aquí delineadas. En este sentido, seguimos a David Nelken cuando considera que

la noticia periodística es a menudo una de las principales fuentes, si no la única, para reconstruir la dinámica de delitos que, como los vinculados a mercados ilegales, tienen un bajo grado de visibilidad. Obtener información de este modo complica la tarea de establecer la precisión, frecuencia o representatividad de los casos reportados. Sin embargo, los “escándalos”, que por definición no son representativos de la vida normal, pueden exponer prácticas típicas y mecanismos de “desviación institucionalizada” (Nelken, 2012: 624-*Traducción propia*).

Partiendo de las referencias teóricas y las cautelas metodológicas esbozadas, vamos a reconstruir a continuación las rutas de tráfico de drogas ilegales que pasaron por Argentina entre 2000 y 2014. Nos vamos a concentrar en la descripción de los puntos de ingreso y egreso, la distribución de las diferentes etapas de producción, distribución y consumo a lo largo de estas rutas y las modalidades de ocultamiento, así como la evolución temporal de estas vías de ingreso y egreso. Y vamos a organizarlas a partir del tipo de sustancia transportada –cocaína, marihuana, heroína y efedrina–, distinguiendo al interior de cada una de ellas las rutas a través de las que estas circularon.

Cocaína

Las rutas de tráfico de cocaína que pasaron por Argentina en el período considerado, según las fuentes consultadas, se configuraron a partir de una vía principal que se dirigió hacia Europa a través de España, una serie de rutas que se dirigieron también hacia Europa pero por otras vías y, por último, aquellas que tuvieron como destino final otros países.

3 La utilización de las fuentes judiciales nos permitió acceder a descripciones más ricas de una serie de casos –recuperados de las fuentes hemerográficas– que consideramos especialmente significativos en términos de los actores intervinientes, las modalidades desplegadas y las rutas utilizadas para el transporte de las sustancias.

Hay una serie de limitaciones que es importante tener en cuenta al momento de reconstruir estas rutas. En primer lugar, la información con la que contamos no nos permite establecer con certeza, en la mayor parte de los casos, cuál es la procedencia de la cocaína que circuló por el país, aun cuando por las características del mercado mundial de esta sustancia puede establecerse que en todos los casos se trató de cocaína procedente de países ubicados en la región andina: Perú, Bolivia y Colombia⁴.

Con motivo de ello, a los fines de no realizar delimitaciones arbitrarias o ficticias, consignamos a los tres países como proveedores de hojas de coca y cocaína con el propósito de poder construir el flujo de desplazamiento de la droga desde los países productores a los consumidores, y el rol que desempeñó Argentina en este contexto.

Por otro lado, dado que los decomisos pueden suceder en puntos intermedios de las rutas, en algunos casos no existe certeza total respecto del destino final de las sustancias. En este punto, la reiteración de determinados patrones de movimiento, especialmente en el caso de aquellas rutas para las que pudimos obtener un volumen significativo de casos, nos sirvió como criterio para poder ubicar esos puntos intermedios de decomiso como parte de recorridos más o menos establecidos y regulares.

Cambios en el rol de Argentina en el comercio mundial de cocaína

Antes de avanzar en la reconstrucción y análisis de las rutas es preciso realizar una breve caracterización global del período recortado, tarea especialmente necesaria porque es el momento en que parecen haberse producido una serie de cambios en el rol de Argentina en el comercio mundial de cocaína. Vamos a describir estos desarrollos a partir de algunos trabajos académicos que se han acercado incipientemente a la temática y que nos brindan un marco –al menos provisorio– para interpretar los análisis sobre rutas, modalidades y actores involucrados en el tráfico de cocaína que constituyen el núcleo de este apartado.

En primer lugar, hay una serie de desarrollos relativos al tráfico de drogas a nivel del mercado mundial de cocaína en el período considerado que consideramos relevantes para el caso Argentino. En esta dirección, recuperamos del trabajo de Bruce Bagley (2012), en primer lugar, la idea de la globalización del consumo de drogas, que se expresa en

los incrementos dramáticos en el consumo de cocaína en Europa y Sudamérica [que] han expandido ampliamente la demanda del mercado mundial por este producto ilícito andino

4 Paul Gootenberg, en su libro 'Andean Cocaine' (2009) destaca la íntima conexión entre la historia de la cocaína y el espacio Andino: "Los variados ejes hacia y desde la región Andina – y sobre todo los trópicos del este de Perú – han jugado el más largo, continuo y más decisivo rol en la definición de los cambios históricos de la cocaína" (Gootenberg, 2009: 6 – *Traducción propia*).

durante la última década. Como consecuencia de esto, se ha hecho cada vez más evidente una tendencia pronunciada hacia la proliferación de nuevas rutas globales de tráfico y el incremento del involucramiento de redes de tráfico que se originan fuera de la sub-región andina (Bagley, 2012:3).

En segundo lugar, también se desarrolla en el mismo período la fallida “guerra contra las drogas”, impulsada por las sucesivas administraciones estadounidenses desde la década de 1980, y los efectos de desplazamiento que estas políticas han producido. En este sentido, cada una de las incursiones de los Estados Unidos tendientes a erradicar los cultivos en un territorio específico han tenido como consecuencia no sólo el desplazamiento de las áreas de cultivo hacia otros países del área andina sino también la diversificación de las rutas de tráfico⁵.

Estos cambios en el mercado mundial de cocaína son concomitantes con cambios en el rol de Argentina en ese mercado. En efecto, en el período que recortamos Argentina pasó de ser considerado sólo un país de tránsito a anexar diversos roles, entre ellos la capacidad de procesamiento de la droga a través de la constitución de laboratorios o “cocinas” -fundamentalmente orientadas a la producción para abastecer al mercado interno-, y la provisión de precursores químicos para la elaboración final de cocaína y de otras drogas sintéticas. Junto con estos cambios cualitativos, parecen haberse dado incrementos tanto en las cantidades de cocaína incautadas por fuerzas de seguridad en la argentina⁶ como en los niveles de consumo doméstico⁷ (DerGhougassian y Evans, 2015; Souto Zabaleta, 2017).

De esta manera, en la escala global se observa una diversificación de las rutas de tránsito y de la demanda. Para el caso argentino, es especialmente relevante el aumento

5 En este punto habría que incluir también, como condición de base, el impacto negativo de las políticas prohibicionistas y la criminalización de los usuarios en materia de drogas, tema en torno al cual existe una profusa literatura. Ver, entre otros: Díaz Muller, 1994: 101-117; Romaní, 2003; Mena y Hobbs, 2010 y Miron y Zwiebel, 1995. Para las consecuencias negativas de estas políticas en nuestro contexto, ver Epele, 2007 y Renoldi, 2016.

6 DerGhougassian y Evans (2015) analizan los datos de incautaciones realizadas por la Prefectura Naval Argentina, Gendarmería Nacional, la Policía Federal y la Policía de Seguridad Aeroportuaria entre 2009 y 2011. Según estos datos, el volumen de incautaciones anual se incrementó de 3.956 kilos en 2009 a 5.246 kilos en 2011, un aumento del 32,6% en dos años. A partir de otra fuente de información –las cantidades incautadas informadas por cada país a Naciones Unidas, excluyendo las relativas a incautaciones de hojas de coca– podemos construir una serie que abarque el conjunto del período recortado. En este caso observamos que las cantidades incautadas se cuadruplicaron entre 2000 y 2014, pasando de 2,35 a 10,42 toneladas (UNODC Statistics Online–Annual Drug Seizures Report). En todos estos casos, es importante recordar que los datos presentados no reflejan las cantidades que circularon efectivamente por el país sino sólo una fracción, la que fue incautada. Por lo tanto, no puede decidirse concluyentemente sólo a partir de los mismos si el incremento se debió a una mayor circulación de cocaína o a una mejora en la capacidad de detección de las fuerzas de seguridad y la aduana. Más allá de esto, ambos registros permiten visualizar la tendencia incremental en las cantidades incautadas a lo largo de todo el período

7 El carácter condicional de la afirmación se debe no sólo al carácter manufacturado de las estadísticas oficiales sobre incautaciones sino también a su discontinuidad y falta de sistematicidad.

de la demanda en el mercado europeo, dado que –como veremos más adelante– constituyó, según las fuentes consultadas, el principal destino de la cocaína incautada durante todo el período. A nivel nacional, por su parte, parece haber un consenso incipiente entre los investigadores respecto de la existencia de aumentos en las cantidades que se consumen y que transitan por Argentina a partir del año 2000. Para Souto Zabaleta (2017), ambos fenómenos producen una creciente diferenciación y complejización de los mercados asociados al tráfico de cocaína en Argentina. Por un lado, dan lugar a un mercado de tránsito de grandes cantidades impulsado por el incremento en los volúmenes de cocaína que transita por Argentina con destino al mercado mundial; por el otro, favorecen “el crecimiento de mercados locales de consumo y la aparición de redes locales dedicadas a la comercialización ilícita (a las cuales denominaremos micro-tráfico) orientadas a abastecer esos mercados locales” (Souto Zabaleta, 2017: 12), como resultado del aumento de la demanda interna. Para la autora, ambos niveles –micro y macro tráfico– constituyen campos diversos ya que presentan “características distintivas en términos de las organizaciones involucradas, el tipo de sustancias y cantidades en juego, y los mecanismos y modalidades utilizados” (Souto Zabaleta, 2017: 15).

Para completar esta caracterización global del contexto en el que se desarrollaron las prácticas que describiremos a continuación, consideramos también la cuestión de la evolución de la escala de estas operaciones. Nos acercamos preliminarmente a esta cuestión a partir de la sistematización del material recolectado en las fuentes hemerográficas, recuperando el dato de las cantidades incautadas en operativos realizados en Argentina, o llevados a cabo en otros países, en los que se secuestró clorhidrato de cocaína⁸ que había transitado por el país. Aún cuando es un indicador a todas luces imperfecto, intentamos suplir con ello la inexistencia de información oficial sobre cantidades decomisadas por operativo para la totalidad del período:

8 La base de datos no incluye los decomisos de pasta base de cocaína.

Tabla 1. Casos relevados y cantidades de cocaína decomisadas por año, Argentina, 2000-2014.

Cantidad	Años															
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Menos 100 kgs.	15	12	13	22	18	46	41	33	14	21	8	22	41	30	21	
100 y 499 kgs.	1	1	1	1	4	6	9	9	10	12	4	5	10	8	14	
500 y 999 kgs.	0	0	0	0	0	3	0	0	2	1	2	2	4	1	1	
1000 kgs. y más	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	3	1	1	0	0	
Sin datos	0	0	0	0	1	0	1	4	2	1	0	2	3	0	0	
Total de casos relevados	16	13	14	23	23	55	51	46	29	36	17	32	59	39	36	

Fuente: relevamiento propio a partir de noticias de diarios *La Nación* y *Clarín*.

La información sistematizada parece apuntar tanto a un aumento en las operaciones de mayor escala como a la consolidación paralela de casos de tráfico de menos de 100 kilos. Es importante recordar que nos referimos a operaciones descubiertas por fuerzas de seguridad e informadas en los medios de comunicación relevados. Con estas precauciones en mente, no deja de ser interesante notar que entre 2000 y 2003 los datos consignados nos devuelven la imagen de un mercado compuesto predominantemente por operaciones relativamente pequeñas. Parece haber habido un incremento

en la escala de las operaciones –siempre según estos datos– entre 2004 –cuando aparece un número significativo de incautaciones de más de 100 kilos– y 2005 –cuando aparecen las primeras incautaciones de más de 500 kilos. A partir de ese último año se generalizan en el registro las operaciones mayores a 100 kilos, mientras que a partir de 2008 se vuelven más comunes las incautaciones de más de 500 kilos y aparecen en el registro los primeros cargamentos de más de una tonelada.

Como intentaremos mostrar a lo largo del apartado, estas operaciones de tráfico de mayor porte parecen haber tenido una serie de precondiciones en el orden de las modalidades de envío y de tránsito, de los actores que vehiculizaron estos cargamentos y de las articulaciones entre mercados legales e ilegales. Vamos a focalizarnos especialmente en estos aspectos en lo que resta del apartado.

Rutas⁹

Colombia-Perú-Bolivia como puntos de inicio de las rutas que pasan por Argentina

Como mencionamos, en el mercado mundial de cocaína hay tres países que monopolizan el rol de productores. Respecto a Bolivia, las notas colectadas refieren que, además de país de tránsito de la coca cultivada o producida en Colombia o Perú, produce por sí mismo grandes cantidades de coca que exporta –a veces refinada, a veces en bruto– hacia la Argentina, en búsqueda de mercados más rentables. Respecto a Colombia, es mencionado como cultivador de la hoja de coca, así como también exportador de la droga procesada. Por último, en el corpus analizado, Perú aparece desempeñando roles de cultivo, producción y transporte.

Conforme la información colectada, Argentina no sería un país cultivador de la planta de coca, de modo que la cocaína que circula por nuestro país debe necesariamente cruzar la frontera, ya sea en forma de hojas de coca, ya en diversos estadios de procesamiento. La circunstancia ya mencionada de que los países que monopolizan la producción de cocaína –en sus diversas formas– se encuentren en la región andina estimamos favorece que las rutas de ingreso se concentren de manera predominante en la frontera noroeste, y más específicamente, en las provincias de Salta y Jujuy, lo que se ve respaldado por los lugares de decomiso que recogen las noticias¹⁰.

9 Vamos a desarrollar aquellas rutas que consideramos más representativas en términos de cantidades de casos y volúmenes incautados registrados. Para una consideración del conjunto de las rutas, modalidades y cantidades incautadas, ver Tabla 4 en Anexo.

10 Es importante no dejar de consignar el desarrollo de un vía de ingreso alternativa de cocaína a través de la frontera noreste a partir del año 2013. Se trató de cuatro incautaciones de cocaína proveniente de Bolivia que no había ingresado directamente al país a través de Salta o Jujuy, sino que había pasado por Paraguay, en dos casos ingresando por tierra a través de pasos fronterizos en la provincia de

Pudimos registrar tres modalidades principales de ingreso de cocaína a lo largo del período. El principal modo de ingreso detectado fue por tierra, a través de distintos tipos de móviles. En efecto, la mayor parte de las noticias recolectadas se vincularon con esta modalidad, así como también las mayores cantidades decomisadas. La mayor parte de las noticias de decomiso los sitúan en las provincias de Salta y Jujuy, pudiéndose detectar en ellas 4 vías principales de ingreso y tránsito: la ruta nacional 34 –con 10 puntos de decomiso en la provincia de Salta, 3 en la provincia de Jujuy, 5 en la provincia de Salta cuando concurre con la ruta nacional 9, y 2 en la provincia de Santiago del Estero– la ruta nacional 9 –con 6 puntos de decomiso en la provincia de Jujuy, 2 en la provincia de Salta que se suman a los 5 en los que concurre con la ruta 34, y 1 en Tucumán– la ruta nacional 50 –con 4 puntos de decomiso en la provincia de Salta– y la ruta provincial 5 –en la que detectamos 4 puntos de decomiso, todos ellos en la provincia de Salta–. Como puede observarse, en algunos casos los vehículos fueron detectados en puntos alejados de la frontera entre Argentina y Bolivia, pero incluso en estas ocasiones se trató de vehículos que habían utilizado estos pasos fronterizos y de cocaína que había partido desde Bolivia, según las fuentes consultadas.

Quienes transportaron la cocaína de este modo debieron desarrollar formas de disimular la carga y modos de evitar los controles que se acumulan en las zonas fronterizas. Para lo primero utilizaron vehículos con compartimientos especiales para ocultar la droga (en algunos casos, cubiertos de plomo u otras sustancias para no ser detectados por los scanners de gendarmería), mientras que hacia el final del período se hicieron más comunes los decomisos en vehículos de mayor porte, disimulando la cocaína en otras cargas o disolviéndola en alguna carga líquida como alcohol o acetona, en camiones cisterna¹¹, lo que permitía el transporte de mayores cantidades. Para lo segundo, en algunos casos verificamos la utilización por parte de los transportistas de dos vehículos, uno que iba abriendo camino y comunicando a otro –el que transportaba la carga– en qué puntos se encontraban los controles. En otros casos, la participación de gendarmes o policías en el transporte permitía “abrir paso” al cargamento utilizando la condición de agentes para evadir controles y requisas, modalidad denominada “chapeo” (ver, por ejemplo, *Clarín*, 21.06.2011 y *La Nación*, 21.06.2011).

En cuanto a la evolución en el tiempo del ingreso de cocaína por vía terrestre, es importante consignar que las cantidades decomisadas que se registraron en las noticias ascendieron continuamente entre los años 2000 y 2011. Entre 2000 y 2003 fueron por lo general inferiores a los 100 kilos, con la excepción de dos casos en los que se decomisaron 120 y 130 kilos de cocaína. Este último hecho, ocurrido en 2003, había constitui-

Misiones, y en los dos casos restantes por vía aérea y descargando en pistas clandestinas la provincia de Corrientes (*Diario La Nación*, 16/08/2013, 15/11/2013, 19/07/2014 y 11/09/2014).

11 Tal es el caso de la denominada causa Creta, que involucró el tráfico hacia Argentina, desde Bolivia, de alrededor de una tonelada de cocaína y más de 35 mil litros de precursores químicos en 13 camiones decomisados entre 2013 y 2015 (Fusero, 2015). En uno de los operativos, se decomisaron casi 600 kilos de cocaína base diluida en medio líquido en la cisterna de un camión.

do el mayor decomiso registrado de cocaína en la Provincia de Salta, al menos desde 1993 (*La Nación*, 02.04.2003). Estas cantidades van a ser superadas en una incautación realizada en febrero de 2005, en la ciudad salteña de Embarcación, en la que se descubrieron 150 kilos de cocaína acondicionada en cilindros de gas (*Clarín*, 25.02.2005). Y unos meses después, en otro procedimiento realizado en la ciudad de Luján, Provincia de Buenos Aires, se decomisaron 311 kilos de cocaína (*La Nación*, 10.04.2005). Las cantidades incautadas continuaron fluctuando, con una tendencia incremental, hasta acercarse a una tonelada en el mayor operativo de decomiso de cocaína ingresando al país registrado en el período, realizado en la ciudad salteña de Salvador Mazza. Allí se decomisaron 966 kilos de cocaína que eran transportados por miembros de la Gendarmería Nacional Argentina en un vehículo acondicionado.

Una segunda modalidad de ingreso detectada en las fuentes consultadas fue a través de avionetas que entraron de forma ilegal, predominante –aunque no exclusivamente– desde Bolivia, y que arrojaron el producto en territorio argentino o aterrizaron en alguna de las pistas clandestinas que se encuentran en esa zona, pero también en provincias no limítrofes. Los puntos de aterrizaje o de descarga se ubicaron en campos y en zonas alejadas de los centros urbanos, principalmente en las provincias de Santiago del Estero y Salta. Por lo general, las noticias dan cuenta que en estos puntos de aterrizaje organizaciones relativamente pequeñas se encargaban del acopio de cocaína proveniente de orígenes y organizaciones extranjeras diversos, como en el caso de cuatro vuelos detectados con cocaína en la Provincia de Santiago del Estero en Octubre de 2008 (*La Nación*, 15.12.2008)¹². La magnitud de las deficiencias en el control de la frontera aérea, sumado a la manera en que esta modalidad aparece en las fuentes consultadas –el hecho de ser mencionada como una importante vía de ingreso al país al mismo tiempo que sólo se registran ocho casos concretos de decomisos de cocaína transportada de ese modo– dificulta la tarea de evaluar la magnitud del contrabando realizado por esta vía.

Una tercer modalidad de ingreso de cocaína detectada fue a través de personas, conocidos como “paseros”. Se trató, en la mayor parte de los casos, del transporte de cantidades relativamente pequeñas¹³ –en la mitad de las incauciones registradas,

12 De hecho, las crónicas periodísticas establecieron un corredor “crítico” para el ingreso de cocaína por aire en la Provincia de Santiago del Estero, entre los kilómetros 672 y 406 de la ruta 34. Señalan una serie de condiciones para que esto sea así: grandes extensiones de campo de difícil acceso desde las rutas, existencia de tramos de ruta sin controles por parte de Gendarmería, lo que sumado a la deficiente radarización de la frontera noroeste del país, transformarían a esa región en un espacio especialmente apto para el aterrizaje de vuelos ilegales. Allí se encontrarían “pistas” de aterrizaje, “improvisadas extensiones de unos 500 metros por 15, de tierra apisonada con un riel de 12 metros que pesa casi media tonelada (y que, en caso de apuro, suele quedar tirado al costado). Su extensión es suficiente para que pueda aterrizar (y luego despegar) una avioneta con hasta 500 kilos de droga” (*Clarín*, 17.11.2012). Para 2009 se mencionaba el descubrimiento, a partir de investigaciones de fuerzas de seguridad, de más de 40 pistas de este tipo en la Provincia de Santiago del Estero.

13 De cualquier manera, registramos tres casos de incauciones de más de 100 kilos de cocaína transportada por personas que ingresaron a la Provincia Salta utilizando esta modalidad.

transportando entre 3 y 19 kilos–, y a través de modalidades poco sofisticadas: oculta en equipajes y transportada en ómnibus, a pie o a caballo, y en una cantidad importante de casos, a través de pasos fronterizos no habilitados.

Luego del ingreso de la cocaína a través de la frontera noroeste¹⁴, las noticias periodísticas refieren a una multiplicidad de caminos que sigue la droga, dando lugar a las distintas rutas que transita con destino a otros mercados.

Ruta Argentina – Europa: con destino a España

Las fuentes hemerográficas señalan como principal destino de la cocaína que ingresó al país durante todo el período una ruta hacia España. Podemos afirmar esto a partir de la cantidad y volumen de decomisos según nuestro relevamiento: en 131 de los 284 casos de cocaína saliendo del país, esta se dirigió a España, lo que constituye el 46% de los casos registrados; al mismo tiempo, a lo largo de esta ruta se produjeron los decomisos de mayores cantidades de todo el período (ver tabla 4 en Anexo). Si bien las noticias periodísticas identifican este trayecto como el de mayor importancia, en algunos casos mencionan otros destinos finales de la droga que entró a España desde Argentina: Hungría, Suiza, Inglaterra, Portugal, Italia y Holanda.

La principal modalidad de egreso que surge del material colectado en esta ruta la constituyeron los grandes embarques marítimos, modalidad que permite el transporte de grandes cantidades de cocaína. Tenemos registro en las fuentes hemerográficas de los primeros embarques de cocaína con destino a España a partir del año 2004, y recién a partir del año siguiente van a comenzar a generalizarse. Tenemos registro de 34 incautaciones marítimas en esta ruta, que promediaron alrededor de 400 kilos, con cantidades que fluctuaron entre los 50 y los 1750 kilos por embarque (ver tabla 4 en anexo). Las descripciones de los casos recuperadas a partir de las fuentes hemerográficas y de las sentencias de algunos de los casos judicializados apuntan a la existencia de una serie de condiciones para la realización de este tipo de embarques.¹⁵

Una primera circunstancia se vincula con el modo en que ingresaba la cocaína que luego era exportada a través de los puertos. Como mencionamos, esta provino durante todo el período de Colombia, Perú y Bolivia e ingresaba predominantemente al país a través de la frontera con Bolivia. Lo que es interesante notar es que, como mostramos, lo que se presentó en las noticias como la emergencia y establecimiento de la modalidad de ingreso por vía aérea –que, en general, permite el arribo de volúmenes importantes de sustancia– y el incremento de las cantidades decomisadas por vía te-

14 Es importante precisar que una cantidad –difícil de precisar– de esa cocaína que ingresa al país no sigue ninguna de las vías mencionadas a continuación, ingresando en el circuito de consumo doméstico.

15 Si bien la mayor proporción de estos embarques correspondió a esta ruta, las condiciones que desarrollamos a continuación resultan igualmente relevantes para los embarques marítimos que viajaron a lo largo de las restantes rutas.

rrestre, se dieron en paralelo a la generalización de las salidas de grandes cargamentos de cocaína. Los datos colectados, sin embargo, no son suficientes para afirmar que la generalización de estas modalidades de ingreso fue lo que finalmente redundó en una mejora en la provisión de cocaína a las redes o nodos de organizaciones encargadas del transporte hacia Europa¹⁶.

Una segunda cuestión fue el problema del depósito de las grandes cantidades de cocaína que ingresaba y que luego era enviada. La manera más común de resolver esta cuestión, según surge de las fuentes, fue a partir de la adquisición de campos o propiedades en zonas rurales o alejadas de centros urbanos, y la construcción de depósitos para ocultar la droga. Estas propiedades estaban en algunos casos más cercanas a los puntos de ingreso de la cocaína (como en la Provincia de Salta y Chaco) mientras que en otros se ubicaban en las cercanías de los puertos de donde salían las cargas. Los puertos de salida más consignados en las fuentes consultadas fueron el de Buenos Aires en veintiséis casos, en ocho casos el de Dock Sud, en cuatro Zárate, y en tres el puerto de Campana, entre los que más menciones recabaron.

Una última cuestión a considerar y resolver fue la de la logística del traslado de esas cantidades. En la mayor parte de los casos relevados esto se resolvió a partir del uso de la infraestructura portuaria del país y del envío de los cargamentos en barco, pero esto a su vez implicaba resolver las cuestiones de cómo lograr las autorizaciones para el uso de esa infraestructura y de cómo esconder las cargas. La formación de empresas legales dedicadas a la exportación fue la principal solución que encontraron estas organizaciones para afrontar ambas cuestiones (así como también para el lavado de los activos provenientes de estas actividades). Esta articulación entre empresas legales e ilegales pudo ser observada en uno de los casos más importantes de envío de grandes cargamentos de cocaína en el período, “Carbón Blanco I y II”, ocultos en bolsas de carbón vegetal enviadas a distintos puntos de Europa entre 2005 y 2012. En el caso de “Carbón Blanco II”, su importancia estuvo vinculada no sólo a la cantidad enviada, más de una tonelada decomisada en tres embarques, sino a la estructura de empresas legales creadas para facilitar el transporte y lavar activos. La logística en este caso incluyó una primera etapa de traslado de la cocaína desde Bolivia hacia la ciudad

16 En cuanto a las organizaciones y redes de actores encargadas del traslado, lo que apareció de manera más consistente en la fuente consultada fue la existencia de relaciones que tomaban la forma de células locales encargadas de la logística del traslado que eran subcontratadas por grandes organizaciones internacionales. Esta modalidad de terciarización aparece en el registro de casos que construimos, y es descrita por el juez especializado en casos de narcotráfico Marcelo Aguiñsky, como un sistema de “llave en mano”. La operatoria en estos casos fue descrita del siguiente modo: “El narco compra la cocaína en el exterior, donde también hace el pago, y subcontrata en la Argentina a una organización de logística. Esta se encarga de llevar la droga al destino que le indican, cumpliendo con todos los pasos previos: la recibe, la camufla y hace los trámites de exportación. Cobra por el trabajo y además se queda con la mercadería legal en la cual se camufló la droga”, detalla el juez. “De esta manera si alguien cae preso no es ni el vendedor original ni el narco, al que se llega muy pocas veces. Lo más común es que sólo se logre detener a parte o a toda la organización de logística”, agrega el magistrado (*Clarín*, 14/12/2008).

de Quitilipi (Chaco), donde estaba instalada la empresa “Carbón Vegetal del Litoral” que era utilizada como fachada para la exportación, y donde se había construido una planta de consolidación –autorizada por la Aduana argentina, lo que permitía a los encargados de cargar la sustancia someterla a controles más laxos– en la que se cargaba y disimulaba la cocaína a partir de una doble costura en las bolsas de carbón. La cocaína partía luego desde allí al puerto de Buenos Aires desde donde se embarcaba en contenedores con destino al puerto de Lisboa (Portugal), lugar a partir del cual viajaba por tierra hasta su destino final en España¹⁷. Además de “Carbón Vegetal del Litoral”, los jefes de la organización (Roberto Salvatore y Patricio Gorosito, abogado y empresario, respectivamente) poseían una amplia red de empresas e inversiones, conformada por más de 60 empresas satélites que les permitían “blanquear” el dinero proveniente de la venta de la cocaína (STFRE 52000170/2012 del 16 de octubre de 2014).

Una segunda modalidad de egreso hacia España que emergió del análisis de las fuentes, más importante en término de cantidad de incautaciones que de volúmenes transportados, fue a través de personas y utilizando la infraestructura de los aeropuertos internacionales –principalmente el Aeropuerto Internacional de Ezeiza, en 40 de los 74 casos registrados–. Esta modalidad incluyó los casos de personas que fueron detectadas transportando droga en su cuerpo u oculta entre su ropa o equipaje¹⁸. Las cantidades transportadas de ambas maneras oscilaron entre 1 y 20 kilos en más del 90% de las incautaciones. En un primer momento el transporte se dio a través de modalidades de ocultamiento poco sofisticadas que luego se van a ir complejizando, desde las valijas con dobles fondos o el ocultamiento en ropa, al uso de métodos que implicaron el tratamiento químico de la sustancia: cocaína líquida embebida en prendas o pintada en el doble fondo de valijas.

Una tercera modalidad de egreso hacia España que detectamos fue por vía aérea, a través de dos modalidades: por un lado, a través de vuelos privados cargados de cocaína que se ocultaba en compartimientos especiales¹⁹; por el otro, a través del despacho de

17 En la causa judicial contra los responsables del envío de los cargamentos se determinó que la elección del puerto de Lisboa como puerta de ingreso a Europa fue el resultado de la búsqueda de una vía alternativa de ingreso a España, luego de la intercepción de un embarque previo de 762 kilos de cocaína atribuido a la misma organización –que había partido del puerto de Rosario también oculto en una carga de carbón vegetal– en el puerto de Bilbao (España) (STFRE 52000170/2012 del 16 de octubre de 2014).

18 Si bien en la literatura es común la utilización del término mulas para denotar ambas modalidades, retomamos la distinción entre ambas modalidades establecida en los informes oficiales de la Procuración General de la Nación, (PGN, 2009; 2012).

19 Un ejemplo claro de esta modalidad lo constituyó el caso denominado periodísticamente “narco avión”, en el que se secuestraron 944 kilogramos de cocaína de gran pureza –con un valor estimado en 30 millones de euros– en el aeropuerto de “El Prat”, Barcelona, en un avión privado que partió de la Argentina con cuatro tripulantes. Ver, entre otras, La Nación, 23.01.2011.

encomiendas cerradas, con una carga “visible” “preparada” para esconder la cocaína²⁰, recubierta con alguna sustancia para no ser detectados por los scanners de la Aduana.

Ruta – Argentina – Europa: con destino a Portugal

Conforme el análisis de las fuentes, otra puerta de entrada al continente europeo, pero de menor envergadura, fue Portugal. Como mencionamos, los puertos de ese país funcionaron en algunos casos como primera escala de grandes cargamentos enviados por mar con destino a España. Si bien contabilizamos estos casos en el marco de la ruta hacia España, vamos a hacer mención a ellos en este apartado.

Del conjunto de casos registrados realizados de este modo²¹ se destaca uno de los principales decomisos de cocaína de todo el período, que implicó el envío desde el puerto de Zárate de 1235 kg de cocaína disimulados en tambores de pulpa de fruta con destino a España, previo paso por el Puerto de Alcántara (Portugal). Como en otros casos similares, aquí también verificamos las características que puntualizamos como condiciones para el desarrollo de esta modalidad: el envío se realizó a través de la constitución y registro en la Aduana de una empresa dedicada a la exportación de pulpa de fruta y la adquisición de la carga legal en la provincia de Mendoza, que fue cargada y acondicionada junto con la cocaína en un galpón en la provincia de Buenos Aires y trasladada al puerto de Zárate, desde donde partió –superando todos los controles aduaneros– hacia Portugal. En el lugar de recepción de la carga (España), los encargados del transporte habían constituido otra empresa para recibir la carga –Belfer Tex–, por lo que debieron contratar un despachante de aduanas “

...para que se encargara de la gestión aduanera y recibir la mercadería en el puerto de Alcántara, colocándolo en la situación de cara visible de la exportación. También requirieron los servicios de la firma GOS S.A. de asesoría fiscal, jurídica, contable y laboral para la compra del paquete accionario de BELFER TEX [antes dedicada al rubro textil] y el cambio de objeto social. Contrataron maquinarias, un depósito y establecieron las bases para el

20 Ejemplos de esta modalidad son tres decomisos de envíos de cocaína en encomiendas con material ortopédico y odontológico con destino a Madrid, triangulados a través de Estados Unidos y Alemania, que totalizaron 42,5 kilos, en Noviembre de 2005 (*La Nación*, 03.11.2005; *La Nación*, 29.11.2005); el envío de 10 kilos de cocaína escondida en una carga de Merluza, en el mes de Septiembre de 2006 (*La Nación*, 04.09.2006); el envío de 25 kilos ocultos entre estufas en Agosto de ese mismo año (*La Nación*, 10.08.2006); y el envío de 8 kilos de cocaína oculta en transformadores eléctricos (*Clarín*, 13.01.2008).

21 Como ejemplo de otros envíos realizados a través de esta ruta se pueden mencionar los tres envíos de cocaína ya mencionados en el marco de la causa “Carbón Blanco II”, así como el caso denominado “*Dulce de Lima*”, en el que se secuestraron 250 kilos de cocaína que iban a ser enviados a Portugal y España en frascos de mermelada (*La Nación*, 12.07.2008).

traslado en camión desde el puerto de destino hacia el depósito en Mérida España (SCFCP - TFSM 76001672/2012 del 31 de mayo de 2017: 34-35).

Nuevamente, la creación de empresas y la participación de agentes con cierto nivel de *expertise* en el ámbito del comercio exterior aparecieron como condiciones para transportar grandes cantidades de cocaína hacia Europa.

Ruta – Argentina – Europa: con destino a Italia

En el conjunto de noticias relevadas emergió Italia como vía alternativa de ingreso a Europa. Detectamos aquí casos de tráfico de cocaína a través de aeropuertos así como también el envío de grandes cargamentos despachados a través de puertos. Se trató de una ruta que se mantuvo presente en las noticias durante todo el período. Entre los primeros puede mencionarse la operación denominada “*Hispano*”, en la cual se desbarató una banda que llevaba cocaína desde Buenos Aires a Italia a través de personas, que la enviaban “desde Ezeiza a diversos puntos de Europa haciendo otras etapas antes de terminar en Palermo u otra ciudad italiana donde entregaban el equipaje con la droga” (*Clarín* 18.02.2004). En cuanto a los grandes cargamentos despachados vía marítima, detectamos seis casos realizados de este modo. Uno de estos refiere a la exportación de palos borrachos -una especie arbórea autóctona- en un container, rellenos con 250 kg. de cocaína. Ese barco salió desde Buenos Aires y tenía como destino Nápoles, pero la maniobra fue descubierta por la Guardia de Finanzas italiana en Liguria. Este hallazgo fue el paso siguiente de una investigación que había comenzado en agosto 2008, cuando un grupo de narcotraficantes envió un cargamento de 500 kilos de cocaína a Italia ocultos en muebles. Según fuentes policiales, la pesquisa llevó a los investigadores hasta un campo de Colonia Francesa, en Santa Fe, donde la organización acopiaba la droga que llegaba desde Bolivia, lugar en que se incautaron otros 80 kilos (*La Nación*, 08.05.2009)²².

Ruta – Argentina – Europa: con destino a Holanda

Holanda es indicada en ciertas notas periodísticas como la continuación de la ruta que ingresa por España, y en otras, como destino final de otra ruta que no incluye el

22 Algunos de los artículos señalan la participación de diversas mafias italianas –N'Drangheta, Camorra, Cosa Nostra– en estos casos, con supuestos roles clave en el tráfico de cocaína desde Bolivia hacia ese país europeo europeo (*Clarín*, 01/10/2010; *La Nación*, 16/12/2008; *Clarín*, 08/02/2009; *Clarín*, 12/09/2014). Una noticia del año 2011, por ejemplo, menciona supuestos “nexos con la mafia italiana” en el marco de un proceso judicial en el que se le imputó a una persona el tráfico de cocaína desde Bolivia hacia Italia (*Clarín*, 13.08.2011).

paso por España. De los casos relevados, pudimos constatar que se trató de una ruta que utilizó predominantemente la modalidad de contrabando a través de personas. Entre algunos casos pueden nombrarse la incautación de 8 kg. de cocaína en envoltorios de chocolate en el aeropuerto argentino (*Clarín*, 29.11.2011); el de una persona de nacionalidad holandesa transportando 89 cápsulas de cocaína (*La Nación*, 07.10.2011) y el de una mujer colombiana detenida en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza como coordinadora logística de una organización de narcotraficantes que operaba desde Argentina y enviaba personas con cocaína hacia ese destino (*Clarín*, 13.07.2011).

Más allá de esto, consignamos también dos casos de envíos de cocaína por vía marítima. El primero de ellos sucedió en el año 2007 y consistió en el intento de envío de 140 kilos de cocaína hacia el puerto de Rotterdam, que fueron incautados en un galpón en la ciudad de Avellaneda. El segundo caso ocurrió cinco años después y consistió en el envío –desde el puerto de Rosario– de 67 kilos de cocaína oculto en una máquina cosechadora con destino a Holanda, a través de Bulgaria.

Triangulaciones

Denominamos aquí “triangulaciones” a aquellas escalas previas a los destinos de las rutas que hemos descripto anteriormente, con el objeto de variar los recorridos y con ello generar menores sospechas en los controles oficiales.

En notas relevadas en un primer período 2000-2007, se detectó la mención genérica a la ruta africana en una serie de editoriales (*Clarín* 02.03.2000). A partir de 2007 comienzan a encontrarse una serie de incautaciones que parecen consolidar el trayecto hacia los países africanos, como escala previa a Europa. Pueden señalarse casos de transporte marítimo, como así también otros realizados por vía aérea, hacia Nigeria y Sudáfrica (*La Nación*, 19.03.2007 y 04.10.2012, y *Clarín*, 21.07.2012; *Clarín*; 05.04.2009; *Clarín*; 22.10.2008). Entre algunos hechos específicos, puede mencionarse el despacho de veinte kilos de cocaína en tornillos ahuecados (*Clarín*, 11.08.2011) y el embarque de 40 kg. de cocaína en un avión con destino final europeo, por parte de empleados del Aeropuerto de Ezeiza (*La Nación*, 29.09.2011; *Clarín*, 21.08.2008; *Clarín*, 30.09.2011).

Uno de los casos de mayor importancia fue el secuestro de 600 kilogramos de cocaína en un container proveniente de Argentina con destino a España, camuflados en dispositivos eólicos²³. El cargamento había pasado por los puertos de Montevideo (Uruguay), Santos (Brasil) y Tanger (Marruecos), para finalmente recalar en el puerto de Algeciras (España) (*La Nación*, 27.02.2009). El envío se realizó a partir de una

23 Este envío estuvo acompañado de otro realizado pocos días después, con la misma operatoria, hacia el puerto de Valencia –donde se incautaron otros 345 kilos–, en este caso sin realizar la triangulación por otros países.

operación de exportación legal de molinos de viento, pero a diferencia de la mayor parte de los casos reseñados realizados a través de esta modalidad, no fue la empresa exportadora la involucrada en la maniobra de tráfico –al menos según lo que surge de la sentencia del caso– sino aquella encargada del transporte, la que realizó la carga de la sustancia en algún punto del trayecto entre la provincia de Córdoba (desde donde partió la carga legal y dónde se realizó el control aduanero) y el Puerto de Buenos Aires. De la sentencia se desprende que se trató de al menos dos núcleos de actores involucrados en la operación: uno ubicado en la Argentina, encargado de la logística del transporte, y otro en España –compuesto por ex jugadores y representantes de fútbol– que habían creado una empresa allí a los fines de concretar la operación de importación de la cocaína (STFC del 11/09/2012).

Ruta Argentina – Oceanía

Se trató de una ruta de escasa visibilidad durante la primera parte del período. En efecto, y más allá de algunas referencias generales en las noticias recolectadas (*Clarín* 02.03.2000; *Clarín* 13.05.2007), sólo detectamos tres casos de decomisos entre los años 2000 y 2007. Por su parte, entre 2008 y 2014 se duplicó la cantidad de casos respecto al período precedente. Hacia el final del período, por ejemplo, el periódico *La Nación* señalaba que en seis meses del año 2013 se habían secuestrado veintidós kg. de cocaína en valijas con destino a Australia (*La Nación*, 01.12.2013). Como puede verse (ver tabla 4 en anexo), se trató de una ruta dominada exclusivamente por envíos de pocas cantidades, a través de personas o por encomiendas, no verificándose grandes cargamentos despachados por vía marítima ni por aviones acondicionados.

Marihuana

Ruta Paraguay – Argentina

De la lectura de las fuentes hemerográficas se constata una ruta de tráfico de marihuana desde Paraguay –como país productor– hacia Argentina –como país consumidor– que ya en los primeros años de análisis (2000-2004) arroja la existencia de noticias sobre grandes incautaciones que incluso superan la tonelada, lo que se mantiene constante durante todo el lapso de tiempo analizado y denota cierta estabilidad y solidez de la ruta a lo largo de los años.

Tabla 2. Casos relevados y cantidades decomisadas de Marihuana por año. Argentina, 2000-2014.

Cantidad	Años														
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Menos 150 k.	3	5	4	4	6	6	6	3	5	2	4	5	9	15	8
150 k. a 499 k.	2	5	6	6	3	4	7	10	3	10	1	1	16	8	7
500 k. a 1499 k.	4	9	4	7	6	4	12	6	10	8	5	1	4	9	6
1500 k. a 3999 k.	0	4	2	8	6	6	7	12	3	3	3	3	8	2	9
Más 4000 k.	0	0	0	0	0	0	4	2	3	1	0	1	3	3	1
Total casos relevados	9	23	16	25	21	20	36	33	24	24	13	11	39	37	30

Fuente: relevamiento propio a partir de noticias de diarios *La Nación* y *Clarín*.

Del total de casos relevados podemos observar en el primer año de análisis un número muy reducido de noticias sobre la temática, que aumenta inmediatamente y se mantiene relativamente estable, siendo los años 2006 y 2007 el primer pico (con 36 y 33 respectivamente), descendiendo hasta los 13 y 11 casos en 2010 y 2011, con un incremento significativo en 2012 (39 casos), y manteniéndose en ese nivel en 2013 (37) y 2014 (30). El dato más interesante se vincula con la cantidad de incautaciones mayo-

res a 4000 kg. que emergen en nuestro registro a partir del año 2006. En la medida en que el transporte de estos cargamentos requiere de una mayor utilización de recursos y logística, esto permite entrever la participación de redes más complejas y con mayores recursos. Estas incautaciones se van a mantener hasta llegar en el año 2014 al mayor decomiso registrado en todo el período analizado, de unos 8000 kg., realizado en la provincia de Corrientes, seguido por otro de 7000 kg., en el año 2012, en Misiones.

En lo relativo al flujo de la sustancia, conforme las fuentes hemerográficas, la misma tendría su punto de ingreso desde Paraguay de donde sería exportada, principalmente por la frontera noreste, a través de las provincias de Formosa –32 casos–, Corrientes –43 casos– y Misiones –123 casos–. Las voluminosas cantidades secuestradas en esta ruta parecen estar vinculadas, fundamentalmente, al bajo precio de la sustancia –en relación a otras drogas–, lo que obliga a reunir en cada remesa grandes cantidades para permitir una empresa viable en términos económicos. Por esta razón también se explica la ausencia total de noticias en este lapso de tráfico a través de personas.

Respecto de las modalidades de ingreso al país, registramos una serie de noticias que involucran el ingreso de marihuana a través de aeronaves pequeñas, que transportaban cantidades promedio en torno a los 400 kilos por vuelo y descendían en pistas clandestinas o arrojaban su carga en determinados puntos de la frontera nordeste, pero también en provincias no fronterizas como Santiago del Estero, Córdoba y Santa Fe. Una vez alcanzado el destino de vuelo, las fuentes refieren que la marihuana se acopiaba en tierra, continuando el trayecto por vía terrestre. La modalidad parece ocupar un lugar marginal al inicio del período analizado (al menos en lo que a captación periódica e interceptación policial refiere) consolidándose a medida que avanza el primer decenio, adquiriendo en 2008 una presencia más prominente en el corpus analizado, tendencia que se va a mantener hasta el final del período.

Durante el período 2008-2010, la Provincia de Santiago del Estero concentra la mayor cantidad de notas que la mencionan como lugar de descenso de la marihuana, ya sea haciéndose eco de la preocupación política y judicial por el tema, ya sea a través de la mención de operativos e incautaciones.

Otra de las modalidades de tráfico de marihuana que detectamos en la revisión de fuentes fue el ingreso por vía terrestre, por lo general voluminoso, en grandes camiones o camionetas “preparados” con dobles fondos o disimulados con otras mercaderías. En estos casos, los decomisos relevados se realizaron también predominantemente en la frontera nordeste –en las provincias de Misiones, Corrientes y Formosa–, en cantidades por lo general superiores a los 500 kilos²⁴.

Otra modalidad de ingreso que detectamos fue por vía fluvial, especialmente a través del cruce río Paraná (que delimita Paraguay con las provincias de Misiones y Corrientes) y del río Paraguay (que delimita Formosa con Paraguay). En todos los casos se trató de marihuana proveniente de Paraguay transportada en botes y barcos. Las

24 Se registraron 189 noticias con decomisos de más de 500 kilos en el período analizado.

cantidades decomisadas por Prefectura Naval Argentina oscilaron entre los 240 kilos y las 6 toneladas. Una forma de llevar adelante este cruce fronterizo consistió en acopiar las bolsas en montes alejados de los centros urbanos (registrando casos donde las fuerzas de seguridad dieron con estas cargas “abandonadas”) que luego eran buscadas por otros integrantes de la red para comenzar un nuevo traslado de forma terrestre.

En este sentido, es importante destacar que estas modalidades por lo general se entrelazaron, de modo que el cannabis pudo cruzar la frontera por vía fluvial o por vía aérea, ser acopiada en territorio argentino –no necesariamente en un área de frontera– y luego ser acondicionado en grandes camiones y camionetas para continuar su transporte por vía terrestre a otros puntos más lejanos, sea de redistribución y venta en el país (principalmente Buenos Aires) o Chile (como veremos en el siguiente punto).

Ruta Paraguay – Argentina – Chile

Esta ruta puede ser considerada como un segmento de la consignada previamente, en la medida en que es probable que cierta cantidad de los decomisos ocurridos en el nordeste argentino hayan tenido como destino final el país trasandino. Por lo demás, ya en el año 2001 las notas periodísticas indicaban que: “La frecuencia con que se halló marihuana en camiones paraguayos en la ruta a Chile fue notable en los últimos tres años [por 1999, 2000 y 2001]” (La Nación 03.07.2001), situación que se mantiene relativamente estable durante el quinquenio analizado.

En relación al ingreso del cannabis al país debe considerarse lo previamente expuesto. Por su parte, el egreso es exclusivamente por tierra, a través de los pasos fronterizos cordilleranos. De este modo, respecto al tráfico a través de personas, lo dicho para el ingreso también vale para el egreso, no registrándose casos de tráfico menor a 100 kilos. En relación al espacio aéreo, no ha habido registro de egresos con marihuana del país, entendemos que esto se debe a la particular geografía de la frontera con Chile –constituida por la cordillera de los Andes– como claramente ocurre también –por imposibilidad fáctica– en el caso del tráfico fluvial.

Según las fuentes consultadas, este trayecto hacia el país trasandino encontró su justificación en el mayor valor que adquiriría la mercadería al traspasar nuevamente la frontera –hasta diez veces su valor–: “Un kilo de marihuana cuesta 30 pesos en tierra paraguaya y hasta mil dólares puesta en Santiago de Chile” (Clarín, 12.08.2007; ver también Clarín, 16.12.2007 y 07.02.2013). Esta tesis encuentra apoyo en los datos relevados por la UNODC (United Nations Office on Drugs and Crime) para el año 2014, atento el bajísimo costo de la marihuana en Paraguay (u\$s 0,6 el gramo y u\$d 21,6 el kilogramo), y el altísimo costo que tiene en Chile (u\$s 2,3 el gramo y u\$d 1976 por ki-

logramo) –siendo el país sudamericano donde el producto es más caro–, conformándose una ruta muy redituable económicamente²⁵.

Uno de los casos paradigmáticos de esta ruta fue el relativo a la detención del llamado “*rey de la marihuana*”, que utilizaba rutas de la Patagonia para pasar la droga a Chile, a través del paso fronterizo Cardenal Samoré en Villa La Angostura (*La Nación*, 07.02.2013). Más allá de este caso, el principal punto de cruce hacia Chile mencionado en las noticias fue el paso Cristo Redentor, y en menor medida, los de San Martín de los Andes (Neuquén) y el Paso Internacional Futaleufú (Chubut), entre otros.

En este sentido, se puede mencionar el secuestro de un importante cargamento en Mendoza (*La Nación*, 11.11.2009), como así también la incautación en la misma provincia de 1850 kilos en la frontera con Chile a un camión de origen paraguayo; siendo relevados otros casos donde –al igual que en la ruta mencionada previamente– se movilizaron grandes cantidades del estupefaciente en camiones, usándose dobles fondos o mercadería legal como camuflaje. Registramos también, aunque en menor medida, casos de autos y camionetas que intentaron realizar el cruce con menores cantidades.

A modo de cierre puede señalarse que ambas rutas fueron elaboradas en base a 362 hechos de incautación de marihuana, siendo predominantemente interceptadas cargas terrestres (196 casos), aunque efectivamente en la mayoría de los casos no consta que haya traspasado la frontera en camiones o camionetas, sino que es probable que ese cruce haya sido por río o avioneta, acopiado, y luego trasladado por el interior del país por vía terrestre, que es lo que sí efectivamente consta en la noticia. En segundo lugar, existen 56 noticias de cruce fluvial (aunque también directamente se utilizó la hidrovía para desplazar la mercancía internamente por el país). Por último, constan 29 noticias donde el cruce se realizó en avionetas. Más allá de estos casos específicos, abundan noticias editoriales, que claman por radarización y la presencia del ejército en la frontera, como así también entrevistas a funcionarios y fuerzas de seguridad que abordan la problemática del cruce desde Paraguay de marihuana a la Argentina, y de noticias en las que no es posible determinar fehacientemente la modalidad de ingreso. Lo que sí se verifica es que de las 362, específicamente 211 señalan Paraguay como el lugar de origen y, cuando ello no se encuentra explicitado, la droga interceptada se encuentra realizando el recorrido norte-sur.

Otro punto interesante que se extrae de la lectura de las fuentes hemerográficas es que cuando los diarios hacen referencias a las incautaciones, siempre es la sustancia ya elaborada en “panes” la que atraviesa la frontera, demarcando un rol de Argentina como distribuidora, consumidora y en el caso de la segunda ruta, de transporte.

También se puede hacer un muestreo de las cantidades brutas de marihuana interceptadas, según fuentes oficiales señaladas por los periódicos en esta ruta: en 2003 se incautaron 58 toneladas (31 en Misiones); en 2004 alrededor de 43 toneladas; entre

25 Información recuperada de la base de datos de la Oficina de Naciones Unidas sobre Drogas y Delitos. Disponible en línea: (<https://data.unodc.org/>).

2006 y 2010 se secuestraron unas 210 toneladas; en 2013, 80 toneladas y en 2014 unas 120 toneladas (*La Nación*, 7.3.2012 y 30.12.2014), lo que denota la importancia económica de la ruta, su envergadura y el sostenimiento en el tiempo.

Por último, resta señalar que del análisis de las noticias periodísticas emerge que la inmensa mayoría de los detenidos en el tráfico de cannabis hacia el país y Chile son aquellos encargados de realizar los “cruces” en botes, o de llevar la mercadería por tierra (los transportistas y camioneros), como también los pilotos de las avionetas, denotando esto una forma de actuar de las fuerzas de seguridad y el Poder Judicial que se concentra en los eslabones más débiles de la cadena.

Heroína

Ruta Colombia – Argentina - Estados Unidos

Se trató de una ruta que se mantuvo activa en los primeros años del período, y que adquirió cierta importancia más en términos políticos –porque involucraba directamente las relaciones entre Argentina y los Estados Unidos²⁶– que por el volumen de sustancia circulante. A través de esta ruta se trasladó “heroína que ingresa[ba] a territorio argentino procedente de Colombia [...] que luego part[ía] para la costa Este norteamericana, en especial hacia Nueva York” (*Clarín*, 02.03.2000). Detectamos 24 casos de decomiso de heroína transitando por esta ruta²⁷ concentrados entre los años 2000 y 2003 –en efecto, 23 de los casos registrados sucedieron en este período, mientras que el restante corresponde al año 2008²⁸.

Esta ruta tuvo una serie de características particulares. La primera se vincula con el hecho de que –dado que la demanda de la sustancia era prácticamente nula en Argen-

26 En efecto, una particularidad de esta ruta fue el énfasis de las administraciones estadounidenses en la realización de demandas políticas y diplomáticas a los gobiernos argentinos sobre el tema, especialmente durante los años 2000 y 2001. En efecto, y de acuerdo a las fuentes hemerográficas, el tema parece haber ocupado un lugar importante en las relaciones diplomáticas entre ambos países durante esos años. En ese período, la cuestión del tráfico de heroína fue tratada en encuentros bilaterales –especialmente en torno a los requisitos para que los ciudadanos argentinos ingresen a los Estados Unidos, luego de la eliminación del requisito del visado a partir de 1997– al mismo tiempo que aparecía mencionado el rol de Argentina como país de tránsito de la heroína colombiana hacia Estados Unidos en los informes anuales del Departamento de Estado de los Estados Unidos. La inclusión de Argentina en estos informes se mantuvo incluso hasta el año 2007 (*La Nación*, 02.03.2007).

27 Asimismo pudimos registrar cuatro casos de heroína transportada con destino a Europa, así como otros seis casos en los que no se pudo determinar el destino final de la sustancia

28 Los datos provenientes de las estadísticas de incautaciones informadas a las Naciones Unidas apoyan esta tendencia delineada a partir de las fuentes hemerográficas. En efecto, las incautaciones de heroína pasan, con algunas oscilaciones, de los casi 8 kilos en 1999 a los 175 kilos en 2003, para comenzar a descender de forma más o menos abrupta a partir de allí, también con ciertas oscilaciones, hasta llegar a los casi 2 kilos incautados en 2012 (Base de datos de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito. Disponible en línea en: <https://data.unodc.org>.)

tina— el país tenía un rol casi exclusivamente de tránsito. Como veremos más adelante, esto no implicó que no existieran redes y organizaciones encargadas de la logística local y el reclutamiento de personas que transportaran la sustancia. La segunda es que estas organizaciones se valieron de manera predominante —en 18 de los 24 casos consignados— de modalidades de transporte a través de personas y utilizando la infraestructura aerocomercial.

A partir de la información aportada por el rastreo en las fuentes hemerográficas podemos construir una serie de hipótesis preliminares para entender por qué Argentina volvió a ingresar²⁹ como país de tránsito de heroína. Estas razones parecen estar vinculadas, en primer lugar, con una reestructuración en el mercado mundial de dicha sustancia a partir del inicio del cultivo en Colombia de una variedad de amapola de la que se extrae la heroína.³⁰ Esto descentró los puntos de producción de la sustancia de los países tradicionalmente abocados a su cultivo (Laos, Birmania, Tailandia y Afganistán), e hizo ingresar a la Argentina como segmento en las rutas a través de las que se transportó heroína hacia Estados Unidos. Como veremos a continuación, Argentina no sólo se constituyó en un punto de paso para esta sustancia (a través de algunos de sus aeropuertos), sino que allí también se almacenaba la heroína y partían las personas que la transportaban.

En segundo lugar, el surgimiento de esta vía se vio facilitado por la eliminación del requisito del visado para los argentinos que viajaban a los Estados Unidos. Como se afirmaba en una noticia del año 2000:

El caso ratifica el nuevo papel que la Argentina ha adquirido en la división del trabajo del tráfico de drogas: proveer de transporte seguro los embarques de heroína que se envían a los Estados Unidos. Funcionarios argentinos y norteamericanos han coincidido en que la Argentina fue elegida como “puente” después de que fue eliminada la necesidad de visa para que sus ciudadanos viajen a los Estados Unidos (*La Nación*, 14.06.2000).

Esta política implementada por el gobierno de Estados Unidos no sólo funcionó como condición de posibilidad para la constitución de la ruta Colombia-Argentina-Estados Unidos de tráfico de heroína, sino que también permite entender el predominio en la participación de ciudadanos argentinos como correos. Esta situación se vio además reforzada por la situación de recesión y creciente desempleo que se desarrollaba en Argentina en ese momento, que hacía más atractiva³¹ la opción del involucramiento

29 Ya hay antecedentes de la Argentina como país de tránsito de heroína hacia Estados Unidos en la década de 1960 (ver Aguirre, 2008).

30 Los primeros registros de plantaciones de amapola así como de laboratorios destinados a la producción de heroína en Colombia se remontan a la década de 1980 (Tokatlian, 1993: 4; Ministerio de Justicia y del Derecho – Observatorio de Drogas de Colombia, 2015: 23-24).

31 El atractivo económico de la participación en el tráfico de heroína para un joven de clase media, en un contexto como el descrito, aparece en la reconstrucción del testimonio de una persona encarcelada, nombrada en la fuente como “Mula 2”: “Es hijo de un policía federal fallecido hace 12 años, de quien

en este mercado, especialmente para personas de clase media que constituían el perfil buscado para el tráfico hacia los Estados Unidos.³²

De este modo, puede observarse que la apertura de esta ruta no parece haber sido exclusiva ni primordialmente el resultado de medidas tomadas en el campo del control y la regulación del narcotráfico en la Argentina, sino de desarrollos en otros campos conexos y en contextos nacionales diversos: el comienzo del cultivo de la amapola en Colombia, los cambios en la política migratoria de los Estados Unidos así como la situación de la economía argentina.

A partir de las noticias sobre incautaciones pudimos reconstruir con un buen grado de precisión información acerca de los puntos de decomiso. En estos casos, los procedimientos de detección de la droga se desarrollaron o bien en el momento en que las personas que transportaban la sustancia intentaban ingresar o salir del Aeropuerto Internacional de Ezeiza, o en casos en que se trató de investigaciones de mayor envergadura, en los centros de acopio que se distribuyeron en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y la Provincia de Buenos Aires, Santa Fe y San Rafael (Mendoza). Dado el interés del gobierno estadounidense por esta ruta, en muchos casos se contó con cooperación por parte de la DEA para la desarticulación de las organizaciones. El mayor monto requisado correspondió a la denominada “Operación Santa Fe”: a través de una serie de decomisos realizados durante todo el año 2003 se llegó a la cifra de 176 kilos de heroína (*Clarín*, 19.02.2005). En el caso de los decomisos en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza, las cantidades llegaron hasta los 40 kilos.

En cuanto a los trayectos de la heroína que ingresaba al país y se dirigía a los Estados Unidos, pudimos detectar una serie de vías más o menos establecidas. La primera de ellas conformaba un eje que partía de Colombia y que pasaba por los aeropuertos de Quito y Ezeiza, para finalizar en las ciudades de Atlanta y Nueva York. La segunda incluyó el ingreso de heroína proveniente de Colombia a través de la frontera oeste–cruzando la frontera, por tierra o en vuelos comerciales, por la provincia de Mendoza– desde donde partía con destino a Estados Unidos. Una tercera vía se iniciaba en

guarda tiernos recuerdos. Su drama, de clase media venida abajo, empieza así... (...) “Se me acumulan gastos por todos lados, y en eso aparece un amigo haciéndose el generoso.” “Mula 2” conocía los Estados Unidos. Había hechos varios viajes a Miami para comprar y vender equipos. También conocía la droga. (...) “Mi supuesto amigo me empieza a comentar el tema, dice que tiene la solución para mis problemas, que yo puedo conseguir plata rápido. Ahora que lo pienso, 7000 pesos ni siquiera solucionaban mis problemas. A lo sumo, los paraba un par de meses, pero en esos momentos te llaman todos los días, que se vence algo, que hay que pagar ya. Lo hablaba con mi novia, y ella me decía: «No seas loco, no hagas algo así». No lo quería hacer, pero llegó un momento en que...” (*La Nación*, 17.03.2000).

32 Las propias autoridades policiales encargadas de las investigaciones de estos casos eran conscientes de este punto: “se estableció que en la triangulación participaban argentinos, que se encargaban del envío. Los correos debían ser personas de mediana edad, con buena presencia y con experiencia en viajes al exterior. «El cartel de heroína de Colombia busca correos de estas características», dijo Merlo [subcomisario a cargo de la investigación]” (*La Nación*, 28.02.2001).

la ciudad de Santa Fe y utilizaba también la infraestructura aerocomercial para llevar heroína a Estados Unidos, a través del Aeropuerto de la Ciudad de México.

Efedrina

Ruta India - Argentina - México - EEUU.

Alrededor del año 2008 las fuentes hemerográficas registraron una serie de casos testigo que dieron cuenta de la apertura y expansión de una ruta de tráfico de precursores químicos –efedrina y pseudo efedrina– para la producción de drogas sintéticas, especialmente metanfetamina. Se trató de una ruta que parece haber comenzado a expandirse alrededor del año 2004, para llegar a su punto álgido en los años 2007-2008, cuando se produjo su clausura.

Sin embargo, antes de ese año –en el momento de auge de la ruta– no hay prácticamente menciones al tránsito de efedrina por el territorio argentino en las fuentes consultadas³³. En la medida en que este circuito tomó estado público con posterioridad, la cantidad de casos de decomiso que pudimos registrar a lo largo de esta ruta fue escaso teniendo en cuenta el volumen que tenía y la importancia pública que adquiriría con posterioridad. Es por este motivo que debe señalarse la especial particularidad metodológica de la presente ruta, que –a diferencias de las expuestas previamente– no se construyó a partir de casos concretos de decomiso, sino por una serie de notas que reconstruyen algunos trazos de estas maniobras de manera retrospectiva y fuertemente asociadas al avance de las causas judiciales.

Esta ruta tomó carácter público por dos hechos sucedidos en el año 2008: el descubrimiento de un laboratorio de producción de drogas sintéticas en la Provincia de Buenos Aires, en la localidad de Ingeniero Maschwitz³⁴, y una semana después, el asesinato de tres jóvenes empresarios del rubro farmacéutico a quienes luego, con el correr de la investigación, se sindicó como parte de los actores que movilizaban la importación y exportación de dicho precursor.³⁵

33 A excepción de un decomiso de 100 kg de efedrina en 2006, en la casa de una bioquímica, descubierto con motivo de la detención de un comisario de abordaje y una azafata que trasladaban oxycodona rumbo a Miami (*La Nación* 24.10.2006).

34 La importancia de este descubrimiento se debió a que se trató del primer laboratorio de producción de drogas sintéticas decomisado en nuestro país del que tenemos registro en las fuentes hemerográficas.

35 Este caso se popularizó periódicamente como “el triple crimen de General Rodríguez”. En lo esencial, se trató del homicidio de tres empresarios relacionados al rubro farmacéutico (Forza, Bina y Ferrón) por haberse quedado con el negocio de la provisión de efedrina con destino a México, cuyo autor intelectual parece haber sido otro empresario farmacéutico (Esteban Pérez Corradi) al haber sido desplazado del negocio. Además, un cuarto empresario que se encontraba bajo amenazas, socio de Forza, se suicidó.

Ambos acontecimientos pusieron de golpe en el centro de la escena pública y de la discusión política las maniobras de triangulación de efedrina y derivaron, en última instancia, en el establecimiento de regulaciones más estrictas para la importación de este insumo y la consiguiente clausura de esta ruta. A partir de este momento se conocieron una serie de hechos que fueron los que finalmente dieron forma a esta ruta:

- la importación de efedrina de forma legal que luego era desviada al narcotráfico a través de empresas comerciales
- la utilización de identidades falsas para importarla
- la vinculación con organizaciones delictivas mexicanas
- la emergencia de laboratorios de procesamiento en el país

En efecto, entre los años 2004 y 2008 se calcula que circularon unas 41 toneladas de efedrina por Argentina. Y sólo durante el lapso de poco más de dos años, desde el 3 de junio de 2006 hasta el 15 de agosto de 2008, Argentina importó sin mayores controles más de 30 toneladas de ese precursor –transformándose en el tercer tenedor de efedrina del planeta, detrás de India, el principal procesador de esa sustancia, y Sudáfrica—. El dato central es la magnitud de las importaciones frente a lo que en ese momento se estimaba que eran las necesidades de la industria farmacéutica –no más 150 kg de esa materia prima por año– lo que abría la pregunta por el destino de todo ese excedente y abonaba la hipótesis del desvío ilícito del reactivo.

La característica peculiar de este trayecto es que los actores que realizaron estas maniobras de importación fueron empresas farmacéuticas que compraban la efedrina³⁶ de manera “legal” a laboratorios hindúes³⁷, aprovechando que la sustancia es utilizada en la fabricación de medicamentos. Esto les brindó una pantalla para importarla y desviarla luego al narcotráfico, despachándola a México –donde se encontraba prohibida desde 2006–, y de allí a Estados Unidos³⁸. Un kilo de efedrina se adquiría en India a razón de US\$ 40, aumentaba su cotización a US\$ 100 en la Argentina y, para el mercado mexicano, con la importación prohibida, la misma unidad podía valer 26 veces más.

Los ingresos al país de los precursores en esta ruta se dieron por lo general en cantidades voluminosas, oscilando entre los 500 kilogramos hasta más de una tonelada,

36 Pero también incluso por droguerías pequeñas e individuos particulares. Ejemplos extremos de esto último son el caso de dos jubilados o de una persona detenida que se encontraban inscriptos en el registro de importadores de efedrina (*La Nación*, 21.7.14 y 24.11.2008).

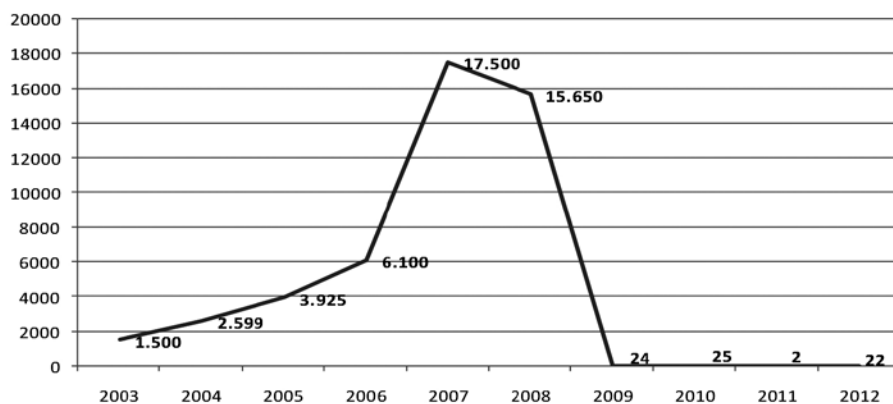
37 La planta que sirve de materia prima para la producción de la efedrina es originaria –y de crecimiento exclusivo– del continente asiático, donde además existe la infraestructura necesaria para procesarla (*La Nación*, 01.09.2008). Además, en algunas noticias se refiere a China como exportador secundario. Ver, por ejemplo, *La Nación*, 13.08.2009.

38 El rol de nuestro país como importador/exportador permite dar cuenta del primer paso desde India a la Argentina y luego su traslado a México. El último trayecto hacia Estados Unidos, del que dan cuenta los periódicos –de forma uniforme y sistemática, como así también los funcionarios judiciales y del Poder Ejecutivo entrevistados por los mismos–, parece ser fiable como destino de la droga producida, principalmente por motivos económicos.

siendo dificultoso muchas veces precisar qué cantidad fue efectivamente desviada al narcotráfico. Estas operaciones de ingreso se realizaban a través de terminales portuarias como también por envíos aéreos que llegaban al aeropuerto de Ezeiza.

En relación al egreso, se encuentran registrados pocos casos en las fuentes consultadas, dado que una vez descubiertas las maniobras a partir de los casos testigo se clausuró la ruta y se comenzó a indagar por la cantidad importada del precursor. Estos casos dan cuenta, en primer lugar, de casos de personas que transportaban la sustancia en valijas, en cantidades menores a los 100 kg. La particularidad es que también se hallaron personas transportando uno de los derivados de la efedrina –metanfetamina– hecho vinculado a la mencionada instalación de laboratorios de procesamiento en el país (*La Nación*, 14.08.2008 y *Clarín*, 16.08.2008). También las fuentes hemerográficas dieron cuenta de la salida del precursor por vía portuaria, disimulada en barcos con diversos cargamentos que funcionaban como pantallas –en un caso, por ejemplo, disimulada en cargamentos de azúcar (*La Nación*, 24.11.2008 y *Clarín*, 02.09.2008)–. En estos casos se trasladaron cantidades superiores a los 200 kg., registrándose incluso incautaciones de alrededor de 6 toneladas (*Clarín*, 1.3.2014).

A partir del año 2009 parece haber mermado la magnitud de esta ruta y, eventualmente, haberse clausurado. La publicidad de las maniobras descritas y el carácter conmocionante que adquirieron los hechos que la dispararon impulsaron una serie de acciones estatales para reforzar los controles a la importación de efedrina. En este sentido se produjo, en primer lugar, el relevo al Registro Nacional de Precursores Químicos del rol de contralor y se restringió la importación sólo a los laboratorios que produjeran medicamentos con esas sustancias. A partir de esta resolución, los laboratorios titulares de especialidades medicinales que contenían en su composición efedrina y pseudoefedrina necesitaron solicitar la autorización de importación ante el Departamento de Psicotrópicos y Estupefacientes del Instituto Nacional de Medicamentos de la ANMAT (*La Nación*, 24.11.2008). A partir de ese momento, el millonario negocio del tráfico de efedrina se redujo abruptamente casi hasta desaparecer, dado que de los 15.000 kg. importados en 2008, se pasó solamente a 24 kg. en 2009, y se mantuvo en esas proporciones los siguientes años. Los mayores controles y nuevas reglamentaciones, así como la utilización de otras drogas para reemplazar la efedrina por parte de los laboratorios farmacéuticos, parecen entonces haber impactado fuertemente en estos volúmenes, dando lugar a la clausura de la ruta.

Gráfico 1. Importaciones legales de efedrina –en kgs. Argentina, 2003-2012.

Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos Scavage. Consultada 20.12.2017

Esta clausura supuso que a partir de 2009 las noticias colectadas se vincularan de manera exclusiva a los avances en la investigación y el juzgamiento de los dos hechos arriba mencionados. Por fuera de esto, aunque también como una derivación judicial posterior del funcionamiento de esta ruta, es interesante mencionar el caso de ex-funcionarios de la Secretaría de Programación para la Prevención de la Drogadicción y la Lucha contra el Narcotráfico (órgano del gobierno federal dependiente de la Presidencia de la Nación, destinado a planificar y coordinar las políticas de lucha contra las drogas ilegales en el país) procesados por la importación de 1900 kilos de efedrina con destino a la producción de metanfetaminas el 19 de Julio de 2014 (*La Nación*, 21.07.2014), incluida la persona que dirigió el organismo entre 2004 y 2011.

Tanto la constitución de esta modalidad de tráfico de precursores como su aparente clausura luego de 2009 pueden entenderse entonces en vinculación con las regulaciones y controles estatales de las industrias química y farmacéutica: en primer lugar, al establecimiento de fuertes regulaciones para la adquisición de la sustancia en México y a la inexistencia de las mismas en Argentina, que permiten entender la apertura de la ruta; y con posterioridad al establecimiento de estas regulaciones, a la existencia de controles más estrictos a la importación de efedrina –como resultado de un caso conmocionante–, así como al carácter prioritario dado al contrabando de precursores químicos en la política criminal del Ministerio Público Fiscal de Argentina³⁹. Al igual que en el caso de la constitución y clausura de la ruta de la heroína, se puede observar

39 Resulta evidente también en el aumento en la cantidad de personas condenadas por tráfico ilícito de precursores químicos desde 2009 (en el que no se registraban condenas por ese delito) hasta el año 2015, en el que ascendieron a 48 las personas condenadas (MPF, 2016).

cómo políticas públicas en principio no vinculadas a los mercados ilegales asociados al narcotráfico en contextos diversos impactan en estos y les dan forma de manera activa. Además, el caso ilustra las conexiones entre empresas legales e ilegales en la constitución de estos mercados, en la medida en que la importación de efedrina se hacía a través de mecanismos y de empresas farmacéuticas establecidas “legalmente”, pero también en el modo en que para su posterior exportación se requería de una mercancía “legal” para camuflar el precursor.

Por último, también se puede señalar que esta red de provisión de efedrina que emergió en Argentina, conforme a los constreñimientos del mercado mexicano, generó oportunidades económicas por efecto desplazamiento y un nuevo nicho donde empresas con más de 30 años de trayectoria, así como profesionales, empresarios, etc., encontraron oportunidades para amplificar sus ganancias a través del comercio ilegal transfronterizo. También se puede señalar que se revela en esta ruta una trayectoria que tiene sus flujos por fuera de aquellos enclaves fronterizos que estuvieron en el foco de las disputas públicas y políticas en el período considerado (las fronteras terrestres noreste y noroeste)⁴⁰ para dar lugar central a la importación/exportación a través de puertos marítimos y fluviales, así como también de aeropuertos. Es interesante, por último, destacar que el despliegue de violencia asociado a este mercado de drogas de flujo transfronterizo se dio en un enclave urbano, en la Provincia de Buenos Aires, lejano a cualquier punto de frontera, lo que proporciona una clave interesante para comprender que los mercados ilegales que atraviesan las distintas fronteras no despliegan sus efectos sólo en los enclaves geográficos fronterizos sino a lo largo de todo el recorrido de las rutas que transitan las sustancias que se comercian en ellos.

A modo de cierre

Podemos extraer de este acercamiento preliminar a la dinámica de las rutas del narcotráfico una serie de conclusiones. Algunas de ellas surgen de la operación de comprender y organizar el análisis del material a partir de la noción descriptiva de *rutas*, y otras de entender –en un nivel más general– a la lógica de los entramados que reconstruimos en término de *mercados ilegales*.

Respecto a las primeras, emergió del análisis el vínculo entre rutas, modalidades de transporte y tipo de sustancia. En este sentido, pudimos detectar las rutas relacionadas con la marihuana tuvieron primordialmente modalidades de importación por tierra y agua, como así también por vía aérea, dado los grandes volúmenes que se necesitan para que la empresa económica sea redituable. Asimismo, los casos de exportación –en el caso de la ruta a Chile– se dieron exclusivamente por tierra. Esta dinámi-

40 Sobre la construcción de las fronteras noroeste y noreste como un problema político y mediático en Argentina entre 2000 y 2014, ver Gonzalez, Ghiberto, Spekuljak y Claus (2017b).

ca es opuesta a la que describimos para el caso de la heroína, en la que el alto precio de la sustancia permitió que el tráfico pudiera realizarse de manera exclusiva a través de personas.

Por otro lado, en el caso de la ruta de la efedrina, emergió como dato central en su dinámica el aprovechamiento de la regulación legal vigente más que su contravención. En la medida en que esta ruta se vinculó con la importación directa del precursor químico por intermedio de la industria legal farmacéutica a través de grandes cargamentos importados de la India, hasta 2008 no fue necesario el desarrollo de ninguna modalidad de ocultamiento en la importación, aunque sí al momento de su exportación a México, lugar en el que se encontraba fuertemente regulada.

Ahora bien, más complejo y multiforme resultó el tráfico de cocaína. En primer lugar es importante aclarar que existió toda una línea de tráfico de cocaína a través de personas, como modalidad de ingreso y egreso, que se mantuvo constante durante todo el período analizado. En las rutas más remotas de exportación (Medio Oriente, Oceanía) este tipo de modalidad se encontró casi con exclusividad. Por otro lado, detectamos diversas modalidades de tráfico de esta sustancia con mayor capacidad de transporte, tanto de ingreso (avionetas, traslado por pasos alejados con acopio fronterizo, diversos vehículos terrestres) como de egreso (aviones de gran porte, cargamentos en barcos de gran porte disimulados en cargas legales). Presentamos evidencias preliminares que apuntan en la dirección de una generalización de estas modalidades, y por consiguiente, de un aumento en la escala de las operaciones a partir de los años 2004 y 2005, predominantemente con destino hacia el mercado europeo. Asimismo, mostramos cómo estas modalidades requirieron de una mayor logística y organización, así como el desarrollo de empresas legales para ganar acceso al puerto y disimular la carga, y complejos mecanismos de lavado de dinero.

Esta primera aproximación al caso argentino a partir de la noción de *rutas* pone en cuestión algunos de los corolarios de las hipótesis sostenidas por Carrión y Llugsha (2013; Carrión, 2014). En la discusión con esta postura –más con la tesis de la concentración de los ilegalismos en enclaves fronterizos que con la idea de la articulación de cada uno de esos espacios en un sistema fronterizo transnacional– consideramos clave situar la importancia de las fronteras en su justa medida. En esta dirección, hemos mostrado de qué modo las rutas por las que transita la droga traspasan las fronteras nacionales. Y hemos podido observar que la atención exclusiva en los enclaves fronterizos terrestres no nos permite ver la centralidad que adquieren las fronteras portuarias y aeroportuarias para este tipo de mercados y para este caso en particular. Todo esto conduce a un desdibujamiento de la idea de los enclaves fronterizos terrestres como los espacios privilegiados en los que centrar la atención para entender la dinámica de estos mercados ilegales. Lo que emergió con mayor consistencia en nuestro análisis, por el contrario, fue que el despliegue de estos mercados ilegales y sus consecuencias

—entre ellos el despliegue de la violencia⁴¹— se distribuyeron a lo largo de las rutas que atraviesan estas sustancias, no siempre y necesariamente en las denominadas “áreas de frontera”.

De este modo visualizamos, en primer lugar y respecto de las modalidades de circulación, la imagen de un conjunto de obstáculos —entre los que se encuentran las fronteras nacionales— que las redes y organizaciones deben sortear de formas más o menos creativas para el tránsito de las sustancias consideradas ilegales⁴². En segundo lugar, detectamos otro impacto de las fronteras en la estructuración de las rutas —de carácter más mediato— a partir de la existencia de regulaciones legales diferentes en los diversos espacios nacionales, no siempre aquellas que buscan regular explícitamente estas actividades. En este sentido, en la medida en que tratamos con una forma de comercio eminentemente transnacional, regulaciones realizadas en otros países generan modificaciones, por ejemplo, en la conformación o el cierre de determinadas rutas. Como mostramos en el análisis, la apertura y cierre de rutas asociadas al tránsito de efedrina y heroína pueden ser imputados al impacto de regulaciones de este tipo, entre otros factores.

A partir de estas conclusiones de tipo descriptivo podemos avanzar, en una segunda línea de conclusiones, en otras de carácter más general en torno a la relación entre economías legales e ilegales. Para ello realizamos una doble operación conceptual: por un lado, aplicamos la noción de mercado para comprender la complejidad de estos procesos, y por otro lado, avanzamos en la superación de la distinción tajante entre “la economía ilegal” y la “economía legal”, a partir de la noción de *mercados ilegales* y de la hipótesis de la relación simbiótica entre economías legales e ilegales. A partir de ello, rastreamos las conexiones entre las estructuras de empresas lícitas y el mercado ilegal del narcotráfico, de lo cual emergió la centralidad de estas estructuras tanto en las fases de logística y traslado como en la del lavado de los activos provenientes de estas actividades. A lo largo del análisis del período desarrollamos una serie de ejemplos que ilustran esta participación y que nos permitieron entender las ventajas que estos vínculos tienen para el desarrollo de las empresas ilícitas.

Por último, para lograr una comprensión integral de las prácticas aquí descritas consideramos necesario sumar a este cuadro la participación de los agentes estatales (miembros de fuerzas de seguridad, funcionarios de gobierno, y actores judiciales) en las configuraciones que componen estas empresas y el rol que juegan en la regu-

41 De hecho, en el caso argentino, las áreas de frontera no son espacios comparativamente más violentos que otras áreas del país, al menos si los consideramos desde el punto de vista de las tasas de homicidios dolosos (Gonzalez, Ghiberto, Spekuljak y Claus, 2017a: 199-200)

42 Existen en la literatura en torno a la economía del narcotráfico (Miron y Zweibel, 1995: 176-177; Joshua, 2017: 87) puntos de apoyo para vincular esta dinámica con el proceso de extrema valorización de las sustancias, desde los lugares de producción hasta los centros de consumo, que constatamos a partir de la base de datos de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito.

lación de estos mercados (Dewey, 2015; Saín, 2015)⁴³, con el objetivo de avanzar en la reconstrucción de los lazos sociales que hacen posible, sostienen y dinamizan estas empresas.

En este punto, nuestro abordaje recupera algunas de las premisas asociadas al concepto de Delito Económico Organizado, acuñado por Juan Pegoraro (Pegoraro, 2015) para entender el delito de los poderosos en el marco de las grandes empresas transnacionales y los mercados financieros. Reconocemos esta influencia en el ejercicio de reconstrucción de los lazos sociales que constituyen los mercados ilegales, incluyendo aquí no sólo actores tradicionalmente asociados al crimen organizado sino también a profesionales, empresarios y funcionarios estatales, en la atención al vínculo entre prácticas legales e ilegales, y en la comprensión de las lógicas de estos entramados en términos de mercado.

Anexo 1

Mapa 1. Principales rutas del tráfico de cocaína. 2000-2014.



43 El análisis y sistematización de los materiales hemerográficos también nos brindó evidencia del rol clave de las fuerzas de seguridad en el funcionamiento de los mercados ilegales, aspecto desarrollado en otro trabajo (Gozalez, Ghiberto, Spekuljak, Claus, 2017: 261-266). En esta dirección, emergieron procesos de “gestión diferencial de los ilegalismos” (Foucault, 1989) desarrollados por estos actores como elementos que dinamizan la circulación de estos bienes por las rutas, a partir de las siguientes modalidades: a) estructuración y despliegue de redes de recaudación ilegal tendientes al aseguramiento de mecanismos de suspensión de la aplicación de la ley; b) participación activa en las actividades de ingreso, tránsito y distribución de mercancías y sustancias ilegales; c) provisión de recursos e insumos logísticos facilitadores del funcionamiento de los mercados ilegales y, d) apropiación, reintroducción y comercialización de mercancías y sustancias ilegales detectadas y secuestradas en procedimientos policiales y judiciales formales.

Mapa 2. Principales rutas del tráfico de otras sustancias. 2000-2014.

Anexo 2. Modalidades y rutas de tráfico

La presente sección tiene como objetivo caracterizar la base de datos de noticias de incautaciones que sustentó el análisis. La intención es poder establecer algunas características de los casos de manera que sea posible evaluar de la manera más precisa posible, posteriormente y a la luz de otras fuentes de información con las que aún no contamos, la tipicidad o no de los mismos a partir de los cuales construimos nuestro análisis sobre rutas y modalidades.

Tabla 4. Modalidades y rutas de tráfico de Cocaína. 2000 – 2014. Argentina

Rutas	Modalidad	Casos	Promedio incautado	Desviación estándar
Ingreso	Oculto en ropa u equipaje	44	24,8	34,9
	Oculto en el interior de su cuerpo	3	2,47	1,84
	Terrestre			
	Fluvial/Marítimo	-	-	-
	Aéreo	8	264,5	196,3
	Sin datos	6	44,7	40,2
	<i>Total</i>		<i>178</i>	<i>81,8</i>

Continúa en la página siguiente

Con destino a España	Oculto en ropa u equipaje	62	9,53	10,17
	Oculto en el interior de su cuerpo	12	2,9	2,8
	Terrestre*	3	223,3	45,6
	Fluvial/Marítimo	35	473,5	425,6
	Aéreo	15	100,4	244,8
	Sin datos	5	111,4	101,7
	<i>Total</i>	<i>132</i>	<i>154,3</i>	<i>308,6</i>
Con destino a Portugal	Oculto en ropa u equipaje	1	45	-
	Oculto en el interior de su cuerpo	2	-	-
	Terrestre	-	-	-
	Fluvial/Marítimo	-	-	-
	Aéreo	1	0,6	-
	Sin datos	3	219,7	155,7
	<i>Total</i>	<i>8</i>	<i>323,3</i>	<i>467,6</i>
Con destino a Italia	Oculto en ropa u equipaje	5	11,2	10,8
	Oculto en el interior de su cuerpo	3	1,23	0,9
	Terrestre*	2	207	206,5
	Fluvial/Marítimo	6	324,5	229
	Aéreo	-	-	-
	Sin datos	1	s/d	-
	<i>Total</i>	<i>17</i>	<i>149,7</i>	<i>206,1</i>
Con destino a Holanda	Oculto en ropa u equipaje	10	14,5	16,2
	Oculto en el interior de su cuerpo	-	-	-
	Terrestre*	2	90,3	84,4
	Fluvial/Marítimo	2	103,5	51,6
	Aéreo	-	-	-
	Sin datos	-	-	-
	<i>Total</i>	<i>14</i>	<i>38,1</i>	<i>49,4</i>
África como escala previa a Europa	Oculto en ropa u equipaje	5	11,8	6,4
	Oculto en el interior de su cuerpo	1	1,2	-
	Terrestre	-	-	-
	Fluvial/Marítimo	3	960,3	1091,1
	Aéreo	3	198,2	292,7
	Sin datos	1	26	-
	<i>Total</i>	<i>13</i>	<i>295,8</i>	<i>631,6</i>

Continúa en la página siguiente

Uruguay como escala previa a Europa	Ocultas en ropa u equipaje	4	7,5	4,8
	Ocultas en el interior de su cuerpo	-	-	-
	Terrestre	4	260	493,4
	Fluvial/Marítimo	4	147,2	199,2
	Aéreo	2	43,3	52,8
	Sin datos	-	-	-
	<i>Total</i>	<i>14</i>	<i>124,7</i>	<i>276,7</i>
Con destino a Oceanía	Ocultas en ropa u equipaje	6	7,7	6,3
	Ocultas en el interior de su cuerpo	1	0,5	-
	Terrestre	-	-	-
	Fluvial/Marítimo	-	-	-
	Aéreo	2	19,5	6,4
	Sin datos	-	-	-
	<i>Total</i>	<i>9</i>	<i>9,5</i>	<i>8,2</i>
Otros Países europeos	Ocultas en ropa u equipaje	18	12,2	10,7
	Ocultas en el interior de su cuerpo	1	2,5	-
	Terrestre	-	-	-
	Fluvial/Marítimo	1	520	-
	Aéreo	1	1,8	-
	Sin datos	1	18	-
	<i>Total</i>	<i>22</i>	<i>34,7</i>	<i>108,9</i>
Europa 'genérico'***	Ocultas en ropa u equipaje	16	8,5	7,9
	Ocultas en el interior de su cuerpo	1	1,2	-
	Terrestre*	7	122,1	127,9
	Fluvial/Marítimo	6	209,5	165,6
	Aéreo	2	388	152,7
	Sin datos	7	38,2	55,8
	<i>Total</i>	<i>39</i>	<i>87,7</i>	<i>136,3</i>
Sudeste asiático	Ocultas en ropa u equipaje	9	3,3	3,6
	Ocultas en el interior de su cuerpo	1	-	-
	Terrestre	-	-	-
	Fluvial/Marítimo	-	-	-
	Aéreo	-	-	-
	Sin datos	-	-	-
	<i>Total</i>	<i>10</i>	<i>3,3</i>	<i>3,6</i>

Continúa en la página siguiente

Medio oriente	Oculto en ropa u equipaje	6	2,9	2,6
	Oculto en el interior de su cuerpo	3	1,95	0,1
	Terrestre	-	-	-
	Fluvial/Marítimo	-	-	-
	Aéreo	-	-	-
	Sin datos	-	-	-
	<i>Total</i>	9	2,7	2,3
Otros destinos****	Oculto en ropa u equipaje	8	15,8	20
	Oculto en el interior de su cuerpo	-	-	-
	Terrestre*	1	600	-
	Fluvial/Marítimo	1	138	-
	Aéreo	1	300	-
	Sin datos	-	-	-
<i>Total</i>	11	105,9	187,2	
Sin datos	Oculto en ropa u equipaje	3	15	13,2
	Oculto en el interior de su cuerpo	-	-	-
	Terrestre	4	444,7	435,1
	Fluvial/Marítimo	2	195	7,1
	Aéreo	-	-	-
	Sin datos	5	65,4	106
<i>Total</i>	14	181,5	283	

* Se trata de incautaciones de cocaína en territorio nacional realizadas antes de alcanzar a los puntos desde los que sería enviada al exterior.

** No se consignan cantidades en kilogramos

*** Refiere a casos en los que la fuente hemerográfica no identifica con precisión el país de europeo de destino de la cocaína incautada.

**** Incluye Estados Unidos, México, Brasil, Chile y países de Europa del Este.

Tabla 5. Modalidades y rutas de tráfico de Marihuana. 2000 – 2014. Argentina.

Rutas	Modalidad	Casos	Promedio incautado	Desviación estándar
Paraguay Argentina	Terrestre	153	913,8	1274,9
	Terrestre II	43	1197,1	1353,6
	Fluvial	52	1661,2	1579
	Aéreo	28	832,6	1583,9
	Sin datos	62	1105,9	1093
	<i>Total</i>		338	1093,3
Paraguay Argentina Chile	Terrestre	4	689	1015,1
	Terrestre II	4	1077,5	539,5
	Fluvial	4	830	874,8
	Aéreo	1	513	-
	Sin datos	4	689	1015,1
	<i>Total</i>		23	667,7
Sin datos	Terrestre	1	1200	-
	Terrestre II	-	-	-
	Fluvial	-	-	-
	Aéreo	-	-	-
	Sin datos	-	-	-
	<i>Total</i>		1	1200

* Refiere acasos de decomiso de Marihuana en tránsito por vía terrestre donde no se consigna la modalidad de cruce de frontera.

** En la ruta a Chile se consignan tanto ingresos como egresos del país (estos últimos en todos los casos por tierra).

Tabla 6. Modalidades y rutas de tráfico de Heroína. 2000 – 2014. Argentina.

Rutas	Modalidad	Casos	Promedio incautado	Desviación estándar
Con destino a Estados Unidos	Oculto en ropa u equipaje	16	8,8	8,6
	Oculto en el interior de su cuerpo	2	1,2	0,3
	Terrestre	-	-	-
	Aéreo	-	-	-
	Sin datos	6	16,3	15,5
	<i>Total</i>	<i>24</i>	<i>10</i>	<i>10,9</i>
Con destino a Europa	Oculto en ropa u equipaje	3	26	6
	Oculto en el interior de su cuerpo	-	-	-
	Terrestre	-	-	-
	Aéreo	1	7	-
	Sin datos	-	-	-
	<i>Total</i>	<i>4</i>	<i>21,2</i>	<i>10,7</i>
Sin datos	Oculto en ropa u equipaje	5	10,6	7,8
	Oculto en el interior de su cuerpo	1	2,5	-
	Terrestre	-	-	-
	Aéreo	-	-	-
	Sin datos	-	-	-
	<i>Total</i>	<i>6</i>	<i>9,2</i>	<i>7,7</i>

Bibliografía

- Auditoría General de la Nación:** *El control en aduanas y fronteras*, Presidencia Auditoría General de la Nación, Buenos Aires, 2015.
- Aguirre, O:** *La conexión latina. De la mafia corsa a la ruta argentina de la heroína*, Tusquets editores, Buenos Aires, 2008.
- Beckert, J. y Wehinger, F.:** “In the Shadow: illegal markets and economic sociology”, *MPIFG Discussion Paper 11/9*, Max-Planck-Institut für Gesellschaftsforschung, Köln, 2011.
- Carrión, F. y Llugsha, V. (comp.):** *Fronteras: rupturas y convergencias*, FLACSO, Sede Ecuador: Centro Internacional de Investigaciones para el Desarrollo (IDRC-CRDI), Quito, 2013.
- Dewey, M.:** *El orden clandestino. Política, fuerzas de seguridad y mercados ilegales en Argentina*, Editorial Katz, Buenos Aires, 2015.
- DerGhougassian, K. y Evans, G.:** “Under (Loose) Control: Drug Trafficking in Argentina in Times of Paradigm Change”, en Bagley, B. y Rosen, J.: *Drug Trafficking, Organized Crime, and Violence in the Americas Today*, University of Florida Press, Gainesville, 2015, pp. 344-365.
- Diaz Muller, L.:** *El imperio de la razón: drogas, salud y derechos humanos*, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 1994
- Epele, M.:** “La lógica de la sospecha. Sobre criminalización del uso de drogas, complot y barreras de acceso al sistema de salud”, *Cuadernos de Antropología Social*, 25, 2007, pp. 151-168.
- Font, E.:** “Economías delictivas, complicidad policial y connivencia judicial”, en *Hoy la Universidad. Revista de la Universidad Nacional de Córdoba*, 2011, año 3, n° 5, pp. 13-14.
- Foucault, M.:** *Vigilar y Castigar. Nacimiento de la prisión*, Siglo XXI Editores, Madrid, 1989.
- Fusero, M.:** “Análisis de causas tramitadas ante el Juzgado Federal de Orán - Juez Raúl Reynoso”, *Revista Pensamiento Penal*, 11 de Noviembre de 2015 (Disponible on-line: <http://www.pensamientopenal.com.ar/system/files/2015/11/doctrina42376.pdf>. Consultado el 4/07/20016).
- Gonzalez, G., Ghiberto, L., Spekuljak, P. y Claus, W.:** “Fronteras, delitos y respuestas estatales en Argentina. Balance y perspectivas” en Zepeda, B., Carrión, F., y Enriquez, F. (eds.): *El subsistema fronterizo global en America Latina: un estado del arte*, FLACSO IDRC-CRDI, Quito, 2017a.
- Gonzalez, G., Ghiberto, L., Spekuljak, P. y Claus, W.:** El subsistema fronterizo argentino: mercados ilegales, delito económico organizado y regulaciones estatales, FLACSO IDRC-CRDI, Quito, 2017b.
- Gootenberg, P.:** *Andean cocaine: the making of a global drug*, The University of North Carolina Press, Chapel Hill, 2009.
- Jenner, M.:** “Drug trafficking as a transnational crime”, en Reichel, P. y Jay Albanese (eds.): *Handbook of Transnational Crime and Justice*, SAGE, Thousand Oaks, 2014, pp. 65-85.
- Joshua, J.:** *The Economics of Addictive Behaviours: Volume III. The Private and Social Costs of the Abuse of Illicit Drugs and Their Remedies*, Palgrave MacMillan, 2017.
- Kenney, M.:** “The Architecture of Drug Trafficking: Network Forms of Organisation in the Colombian Cocaine Trade”, *Global Crime*, Vol. 8, 2007, pp. 233 - 259.
- Krauthausen, C.:** “Poder y Mercado. El narcotráfico colombiano y la mafia italiana”, *Nueva Sociedad*, N°130, 1994, pp. 112-125.

Lupsha, P.: “El crimen organizado transnacional *versus* la nación-Estado” publicado en *Revista Occidente*, Año 14, 1997, pp 27-28.

Merton, R.: *Teoría y Estructura sociales*, Fondo de Cultura Económica, México D.F, 2010.

Mena, F. y Hobbs, R.: “Narcophobia: drugs prohibition and the generation of human rights abuses”, *Trends in Organized Crime*, 13 (1), 2010, pp. 60-74.

Ministerio de Justicia y del Derecho – Observatorio de Drogas de Colombia: *La Heroína en Colombia, Producción, uso e impacto en la salud pública - Análisis de la evidencia y recomendaciones de política*. ODC, Bogotá, 2015.

Miron, J. y Zwiebel, J.: “The Economic Case Against Drug Prohibition”, *The Journal of Economic Perspectives*, 9 (4), 1995, pp. 175-192.

Nelken, D.: “White collar and corporate crime”, en M. Maguire, R. Morgan and R. Reiner (ed.): *The Oxford Handbook of Criminology*, 5th edn., Clarendon Press, Oxford, 2012, pp. 891-924.

Pegoraro, J.S.: *Los lazos sociales del delito económico y el orden social*, Eudeba, Buenos Aires, 2015.

Procuración General de la Nación: “Conclusiones del relevamiento de causas judiciales de contrabando de estupefacientes mediante la utilización de personas físicas (“mulas” y/o “camellos””, Ministerio Público Fiscal, UFITCO, 2009.

Procuración General de la Nación: “Primer informe del relevamiento de causas judiciales de contrabando de estupefacientes mediante la utilización de personas físicas”, Ministerio Público Fiscal, UFITCO, 2012.

Renoldi, B.: “Droga, narcotráfico y seguridad: La disección de los monstruos”, *Revisita Voces en el Fénix*, 6 (42), 2016, pp.60-66.

Romaní O.: “Prohibicionismo y drogas: ¿un modelo de gestión social agotado?”, en Bergalli R. (coord.): *Sistema Penal y problemas sociales*. Tirant lo Blanch, Valencia, 2003, pp. 429- 450.

Ruggiero, V.: *Organised and Corporate Crime in Europe. Offers that Can't Be Refused*. Aldershot, Dartmouth, 1996.

Saín, M.: *La regulación del narcotráfico en la Provincia de Buenos Aires*, Editorial de la UMET, Buenos Aires, 2015.

Souto Zabaleta, M.: “El desarrollo de investigaciones empíricas en el estudio del problema del narcotráfico”, ponencia presentada en las Primeras Jornadas de Estudios Sociales sobre Delito, Violencia y Policía: la seguridad en cuestión, Quilmes y La Plata, 20 y 21 de Abril de 2017.

Tokatlian, J.: “El desafío de la amapola en las relaciones entre Colombia y Estados Unidos”, *Colombia Internacional. Revista del Departamento de Ciencia Política, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Los Andes*, Marzo de 1993, Pp 3-10.

Urueña, N.: “La corrupción en la policía. Modalidades, causas y control”, en *Policía, Sociedad y Estado: modernización y reforma policial en América del Sur*, Frühling, H y Candina, A, Editores. Centro de Estudios para el Desarrollo, Santiago de Chile, 2001, 107- 131.